

# Capitais e Manufaturados no Comércio de Escravos

*Luis Henrique D. Tavares*

## RESUMO

Capítulo de um trabalho mais extenso, que procura de mostrar a responsabilidade do capitalismo no comércio de escravos africanos para o Brasil depois de 1830. Registra-se aqui o comportamento de casas comerciais e coerciantes ingleses. São episódios examinados pela missão Madden e pelo processo contra Zuluetta & Co. Todas as questões convergem para uma única grande questão: o comércio com a África. Indagava-se em que altura terminava uma transação legal (good) e começava a ilegal (tráfico de escravos). Há uma frase do juiz das Comissões Mistas em Serra Leoa, Henry William Macaulay, que é bastante significativa: "How would you distinguish the legitimate from the illegitimate trade?". O caso "Two Friends" / "Dois Amigos" foi uma das referências para o Dr. Madden. Ele concluiu e indicou que as feitorias de escravos dos Souza, Nozzollines e Blancos, persistiam por causa da conivência das casas comerciais inglesas, especialmente as que possuíam instalações e agentes na

Este trabalho contou com o patrocínio do CNPq, que concedeu ao seu autor uma bolsa de pesquisa em Londres (outubro de 1977 - setembro de 1978).

Costa do Ouro e Gâmbia, de onde saíam manufaturados para Bissau, Cacheu, Galinhas, Sherbro, Nunez, etc. Não menos ilustrativo é o processo de Pedro de Zuluetta, Jr., chefe da firma Zuluetta & Co., com sede em Londres (22 Moorgate Street). Zuluetta foi surpreendido pelas circunstâncias da última viagem de um navio de sua firma, o "Augusta"; foi preso e levado a julgamento em Old Bailey a 23 de agosto de 1843, mas contou com o apoio e a solidariedade de grandes comerciantes e banqueiros, dentre os quais o poderoso Barão Leonel de Rothschild. Zuluetta possuía 400 mil libras esterlinas na firma Don Pedro Martinez & Co., firma espanhola "negreira".

Parte integrante do sistema capitalista, o comércio de escravos para o Brasil, Cuba, Porto Rico e sul dos Estados Unidos, demorou no Oeste e no Leste da África nos anos trinta, quarenta, cinquenta, sessenta, setenta, e possivelmente oitenta, do século XIX. Escravos foram embarcados no litoral Atlântico da África em diversos locais da longa e recortada costa que se estende do atual Senegal ao sul da atual Angola; e, no Índico, da Somália à Moçambique. Pode-se comprovar até à exaustão embarques para o Brasil, Cuba, Porto Rico e sul dos Estados Unidos, de milhares de homens adultos, jovens, mulheres e crianças, na sucessão de rios, deltas, ilhas, enseadas e baías da África Ocidental e da África Oriental. No entanto, para não repetir nomes de conhecidos acidentes geográficos africanos da história do comércio de escravos, mesmo porque é mais importante identificar os territórios onde se realizava esse tráfico com as colônias, possessões e feitorias de países capitalistas europeus, fiquemos na seguinte relação: rio Senegal, ilhas St. Louis e Goréia (Senegal); margens e foz do rio Gâmbia (Gâmbia); cabos Palmas e Lopez, arquipélago dos Bissagos, ilhas Bulama e Galinhas (Guiné-Bissau); ilha Sherbo<sup>1</sup>, rios Nunez e Campoonee (Guiné); Abidjan (Costa do Marfim); Accra e cabo São Paulo (Gana); Ancho (Togo); Porto Novo, Abomey, Cotonou, Whydah (Benin, ex-Dahomey); Badagre, Abéokuta, Logos (Onim), rios Níger e Bonny (Nigéria); Calabar e Velho Calabar (Cameroun); rio Gabão; rio Congo (Congo); Cabinda, Ambriz, Benguelá (Angola); Maputo.

Inhambane, Sofala, Beira, Quelimane e cabo Delgado (Moçambique); ilha de Madagascar; Mombassa, ilhas de Zanzibar e Pemba (Tanzânia); Mogadiscio (Somália)<sup>2</sup>. São o Oeste e o Leste da África, as antigas Costa da Pimenta (para os portugueses, Costa da Malagueta), Costa do Marfim, Costa do Ouro e Costa dos Escravos. E são territórios que correspondem às colônias, possesões e feitorias da Inglaterra, da França, de Portugal, da Espanha, da Holanda e da Dinamarca, na África do século XIX. Mesmo depois de 1830, quando na vigência de uma legislação norte-americana rigorosa, milhares de escravos também foram retirados desses territórios para o sul dos Estados Unidos. A propósito: em 1865, um alto funcionário do Foreign Office, William Wyld, revelou em Select Committee do parlamento inglês três desembarques em 1857<sup>3</sup>, e o opositor de Abraham Lincoln na campanha presidencial de 1860, Stephen A. Douglas, declarou em 1859 que estava "confidencialmente informado" da entrada nos Estados Unidos de 15 mil novos escravos em 1858. Em 1860 registraram-se cerca de sessenta/setenta desembarques nos estados sulistas. E é fato ilustrativo que o único negreiro confesso dos Estados Unidos a ser preso, julgado e condenado pelo crime de comércio de escravos, Nathaniel Gordon, só o foi em 1862<sup>4</sup>.

A questão é esta: a mercadoria escravo persistiu no trato comercial Europa-Américas-Africa-Américas-Europa sob as condições do capitalismo industrial. Da Europa (substancialmente, da Inglaterra) saíam artigos manufaturados indispensáveis ao comércio de escravos: tecidos adaptados ao gosto africano, pólvora, armas e munições. Das Américas (Estados Unidos, Cuba, Porto Rico e Brasil) iam dobrões e dólares de ouro e de prata, e gêneros primários (fumo, açúcar, aguardente). Além da mercadoria escravo, a África ocidental e a África Oriental forneceram azeite de palma (óleo de dendê), ouro em pó e dentes de elefante. Configurava-se assim um comércio quadrangular, que sempre terminava remunerando os países industrializados - os países que fabricavam tecidos, armas, munições e pólvora, artigos esses pagos em dólares e dobrões de prata e de ouro<sup>5</sup>.

No exemplo do caso brasileiro, eis como se apresentava esse comércio: os manufaturados vinham da Europa (Inglaterra); vendidos no Brasil pelas casas comerciais inglesas a prazos de 2,3 e 4 anos, eram reexportados para a África e ali negociados pela mercadoria escravo. Afinal, nos dois movimentos sucessivos do mesmo laço, os escravos eram desembarcados no Brasil e vendidos a prazos de 2,3 e 4 anos, com juros. Somente depois das casas comerciais inglesas receberem o valor total das prestações correspondentes à venda de tecidos, armas, munições e pólvora, é que, por sua vez, pagavam aos fornecedores em Londres, Liverpool, Bristol, Manchester, Birmingham<sup>6</sup>.

Há muitas comprovações desse comércio. Entre outros, há o caso da Guiana, um brigue inglês de 172 toneladas. O Guiana saiu de Liverpool diretamente para a Bahia a 17 de outubro de 1839. Consignado à firma inglesa J. Edwards, na cidade do Salvador, já saiu de Liverpool autorizado a contratar com o comerciante de escravos João da Costa Júnior uma viagem Salvador-Elmina (Costa do Ouro) às ordens de Joaquim Pinto de Menezes Campos e Domingos José Martins, conhecidos comerciantes de escravos na África Ocidental. A carga consistia em caixas e fardos de tecidos (Cases & Bales, pieces of twilled cottons) no valor de 18 contos de réis, em cifras mais completas: 18 contos, 249 mil e 434 réis (18:249\$435); e em 95 quintais de cauries adquiridos em Londres pela firma Foster Brothers para a transação que seria feita na África. Cauries eram conchas que valiam como moeda na costa ocidental da África; essas, valiam 4:517\$142.

São igualmente expressivos os episódios do Atrevido, do Esperança, do Especulador, do Veloz (também denominado Veterano), do Dois Amigos, do Intrepido, do Augusta (antes, o russo Gollupcick), do Santo Antonio Vitorioso, todos esses navios capturados pela marinha de guerra da Inglaterra, julgados e condenados por envolvimento no comércio de escravos.

Construído nos Estados Unidos, o brigue-escu na Atrevido, anteriormente Margareth, foi vendido em Londres e ali redenominado Emma. Saiu então para Whydah às ordens de Francisco Felix de Souza, Cha

Cha I, um dos mais famosos comerciantes de escravos na África Ocidental. Souza o chamou Borboleta, de pois Atrevido, nome sob o qual foi capturado em viagem (a quarta) de volta do Brasil, onde desembarcara 400 escravos na Bahia. O Esperança foi comprado em Freetown, Serra Leôa, colônia da Inglaterra, com bills (faturas) de D. Pedro Blanco, e levado para Cadiz pelo ingles John Tucker. Pouco depois, ao ser capturado pela marinha inglesa no rio Bonny com 435 escravos a bordo, já apresentava documentação legal obtida no Brasil (cidade do Salvador, Bahia), na ilha do Príncipe e em Havana, Cuba. O recibo de sua última compra, feita pela firma Gantois & Martins, da Bahia, estava datado de New York<sup>8</sup>.

Com a sua carga realmente destinada à África Ocidental, o Especulador chegou ao Rio de Janeiro vindo diretamente de Liverpool consignado à firma Durham, Price and Company<sup>9</sup>.

O Veloz foi adquerido em Freetown pelo comerciante ingles John White para um comerciante em Cadiz, Don Gabriel Lopez, por sua vez agente do comerciante de escravos em Havana, Don Pedro Martinez. Levado para a Inglaterra, obteve registro como navio ingles, condição sob a qual tomou carga em Falmouth, de onde zarpou para Cadiz. Neste porto mudou de registro e de nome, tornando-se espanhol e Veterano. Saiu então de Cadiz para Havana e de Havana para o comércio de escravos na África Ocidental<sup>10</sup>.

O brigue Two Friends, também chamado Dois Amigos, deixou Havana em março de 1837, numa viagem regular ao Brasil. Ancorou na cidade de Salvador, Bahia, e aí conseguiu documentação no Consulado de Portugal, tornando-se o portugues Dois Amigos, e propriedade de José Antonio da Rocha, que tinha razão comercial no Rio de Janeiro, mas residia em Lisboa. Na condição, portanto, de brigue portugues, Dois Amigos navegou da Bahia para a África, e da África para Cuba. Já numa segunda viagem, agora sob registro norte-americano, e novamente Two Friends, saiu de Havana para Lagos, mas, ao ser capturado pelo bergantim de guerra ingles Dolphin, usava a bandeira de Portugal, tinha piloto espanhol e embarcara escravos às ordens de Don José Miro y Pié, comerciante

te em Havana<sup>11</sup>. A bordo do Two Friends/Dois Amigos foram apreendidos pelo comandante do Dolphin, tenente Edward Holland, quatro pacotes de ouro destinados à Bahia, 442 dobrões espanhois, 92 dólares norte-americanos, e duas faturas de casas comerciais inglesas na Costa do ouro, uma referente à compra de 113 armas dinamarquesas, e a outra, à 16 barris de pólvora. Mercadorias para o comércio de escravos.

O Intrepido partiu da cidade do Salvador, Bahia, contratado pelo comerciante inglês William E. Pailhet para levar mercadorias a Onim (Lagos). Construído nos Estados Unidos, o Intrepido estava hipotecado em New York, porto em que João Ramos de Sousa, seu proprietário declarado, mas não verdadeiro, tomou o seu comando e o levou para o comércio de escravos<sup>12</sup>.

O Augusta carregava mercadorias para uma feitoria de escravos na ilha Galinhas quando foi capturado pelo navio inglês Sarracen. Antes um navio russo, Gollupchick, regularmente registrado em Odessa, o Augusta pertencia à firma de Londres e Liverpool, Zuluetta & Co., e saíra de Liverpool às ordens do comerciante de escravos em Havana, Cuba, Don Pedro Martinez<sup>13</sup>.

A captura do Santo Antonio Vitorioso pelo Wolverene, a 2 de maio de 1840, ofereceu novos elementos para as acusações contra o Guiana.

Registrado como brasileiro, com papéis e bandeira do Brasil; propriedade do comerciante lusobrasileiro João da Costa Júnior, o Santo Antonio Vitorioso estava consignado a Manuel da Paixão Ferreira, comerciante em Onim<sup>14</sup>. Levava várias cartas. Uma dessas, assinada pelo comerciante lusobrasileiro na cidade do Salvador, Luiz Pacheco da Silva, insinuava Joaquim Pinto de Menezes Campos e José Cotta na aplicação de US\$ 1,680 (hum mil, seiscentos e oitenta dólares) na compra de escravos. Detalhe: esse navio foi construído em Gênova, Itália.

Voltemos ao episódio do Guiana. Esse brigue, registrado em Liverpool como propriedade dos ingleses James Logan e John Moore, partiu daquele porto com

o frete negociado no valor de 9 contos para uma viagem à Costa do Ouro<sup>15</sup>. É altamente significativo o cuidado do seu consignatário na Bahia, Joseph Edwards and Co.: instruiu o capitão do Guiana, George Nickels, para que protestasse e documentasse o seu protesto no caso do brigue ser aprisionado pela marinha de guerra da Inglaterra. Acrescente-se ainda que a carga do Guiana tinha seguro feito em Liverpool na General Marítima Assurance Company no valor de 15 mil libras esterlinas ("The cargo is insured by a company at Liverpool").

Episódios como os do Guiana e Dois Irmãos (Two Friends) terminaram repercutindo politicamente na Inglaterra. Afinal, reunida em Londres, The General Anty-Slavery Convention denunciou as facilidades concedidas por funcionários ingleses no exterior para com o comércio e os comerciantes de escravos, uma dessas a legalização da venda de navios julgados e condenados no tribunal da Serra Leôa a traficantes que os recolocavam na atividade negreira, e outra, os certificados de tripulação e de carga de navios ingleses, concedidos pelo consules sem os cuidados e indagações exigidas de funcionários que deviam conhecer o Act of 5 Geo IV C. 113. Por causa desses descuidos, o consul e o vice-consul da Inglaterra na Bahia, Edward Porter e James Whateley, tiveram grandes dificuldades para explicar os vistos dados à tripulação e à carga do Guiana - de um brigue Guiana quase em seguida capturado com uma carga de manu faturados ingleses para conhecidos comerciantes de escravos na África<sup>16</sup>. Na ocasião, Whateley defendeu-se afirmando desconhecer o Act. Mais direto, Porter justificou-se com o fato de se encontrar na ocasião do Consulado para tratamento de saúde.

As denúncias da Anty-Slavery sobre as revelações provocadas pela captura do Two Friends/Dois Irmãos bateram como escândalo na porta do governo ingles. Por isso, Lord John Russell, ministro para as colônias no governo conservador de Robert Peel (1841-1846), decidiu comissionar um juiz inglês em Havana, o poeta e anti-escravocrata Richard Robert Madden, para examinar na própria África Ocidental o que existia de verdade sobre as acusações de concluio

de funcionários e comerciantes ingleses no comércio de escravos<sup>17</sup>.

Madden precisava verificar também a existência ou não de trabalho escravo nas possessões inglesas na África, esse trabalho escravo já conhecido e tolerado sob as mais diversas formas (pawns, domesticos, engajados, etc), e que se estendia amplamente, conforme o Dr. Madden terminou verificando na Costa do Ouro, em Annamaboe e em Accra.

Mas todas as questões convergiam para uma única grande questão: o comércio com a África. Indagava-se em que altura terminava uma transação legal (good) e começava outra, ilegal. Questionava-se a maneira de identificar o comércio legal com a África, porquanto ele se confundia com o comércio de escravos. No particular, uma frase daqueles dias, pronunciada pelo poderoso juiz das Comissões Mistas em Serra Leôa, Henry William Macaulay, é bastante significativa: "How would you distinguish the legitimate from the illegitimate trade"<sup>18</sup>?

O caso do Two Friends/Dois Amigos foi uma das referências para o Dr. Madden. Navio de construção norte-americana, mas que possuía registros legais de Espanha e de Portugal, Dois Amigos foi capturado com armas e pólvora compradas a comerciantes ingleses Cape Coast Castle e destinadas a uma evidente transação do comércio de escravos. E, ora!, isso ocorria quinze anos depois do Consalited Slave Trade Law of 1824, C7. Ao menos para o Dr. Madden era grave infração. Além do mais, verificava não ser extraordinário a venda a dinheiro de manufaturados ingleses a conhecidos comerciantes de escravos na África, a exemplo dos episódios que envolviam Francisco Feliz de Souza, Cha Cha I, um desses o do Sea Witch, no qual apareceu a participação da firma londrina Forster & Smith numa transação comercial suspeita.

A missão Madden considerou esses exemplos quando concluiu e indicou que as feitorias de escravos dos Souzas, Nozzollinis e Blancos, persistiam por causa da convivência das casas comerciais inglesas na África, mais especialmente as que tinham instalações e agentes na Costa do Ouro e Gâmbia, possessões e áreas de influência da Inglaterra, e das quais saíam

mercadorias para os tradicionais portos de embarques de escravos em Bissau, Cacheu, Gallinhas, Sherbro, Nunez, etc. Essas casas e esses agentes forneciam sem restrições os manufaturados indispensáveis ao comércio de escravos, comportamento também repetido pelas casas comerciais inglesas no Brasil e em Cuba. O Dr. Madden somente limitou que isso não significava que fossem "comerciantes de escravos" (o lado sujo, por assim dizer, ficava para comerciantes espanhóis, portugueses, italianos, hispanos-cubanos e lusos-brasileiros); significava, porém, que eram fornecedores contumazes das mercadorias utilizadas no comércio de escravos. Nesse mecanismo de participação indireta, em pagamento pelos goods de Manchester, as casas comerciais e os comerciantes ingleses recebiam dólares norte-americanos de prata, dobrões espanhóis de ouro e o numerário alemão resultante do repasse do café brasileiro através do porto de Hamburgo.

A propósito da venda de manufaturados ingleses a comerciantes de escravos, um conhecedor da África, Mac Gregor Laird, na ocasião retornando de uma visita (1832 a 1833) à Serra Leão, ilha de Loss, Libéria, cabo Palmas, Axim, Cape Coast Castle, Old Calabar, Cameroun e Fernando Pó, foi taxativo ao declarar no Select Committee de 1842 sobre a África Ocidental que a existência do comércio de escravos era o verdadeiro motivo do comércio legal, por sinal em expansão, tanto que o valor das exportações da Inglaterra para aquela África elevava-se de 234 mil libras esterlinas em 1831 para 492 mil libras esterlinas em 1840<sup>19</sup>. Laird resumiu numa só frase a duplicidade entre comércio de escravos/comércio legal: "The British goods bought in those markets were exchanged for men".

Não foi menos enfático o famoso comandante Joseph Denman<sup>20</sup>. Denman, cujo nome está ligado à iniciativa de atacar e incendiar feitorias de escravos a Noroeste de Serra Leão - Guiné e Guiné-Bissau - e à defesa da ocupação pela Inglaterra das ilhas de Bulama, há mais de século na posse de Portugal, Denman estabeleceu, perante o Select Committee de 1842, um quase axioma: onde existisse dinheiro (dólares e

dobrões) existiria comércio de escravos. Ele até acreditava que os comerciantes ingleses não sabiam (!) que aqueles dólares e dobrões vinham do comércio de escravos africanos para o Brasil, Cuba, Porto Rico e sul dos Estados Unidos - comércio de escravos que Denman testemunhou ativo em Gallinhas, entre o cabo Mensurado e o cabo Palmas, em Bissau e no rio Cacheu, nos anos quarenta do século XIX. Naquela quadra, a Inglaterra exportava para a África Ocidental os seus manufaturados (goods de Manchester), armas, munições, pólvora, barras de ferro, de cobre e de estanho, pederneiras, móveis, aguardente (rhum), cauries, contas de vidro, louças, sabão, vinhos e alimentos. E importava diretamente para os seus portos: ouro em pó, marfim, madeiras, óleo de palma (azeite de dendê), castanhas e moedas norte-americanas, espanholas e mexicanas, de prata e de ouro. Essas moedas eram as moedas do comércio de escravos.

Os escravos então negociados para o Brasil, Cuba, Porto Rico e sul dos Estados Unidos, eram prisioneiros de guerra (guerras tribais africanas e guerras santas de povos islamizados contra os chamados infiéis) ou raptados de suas aldeias pelos comerciantes de escravos sediados na África. Prisioneiros e sequestrados, saíam principalmente de Eboe, Qua, rio Volta, rio Congo, Quita, Oway e do território Houssa. Philip Curtin e Vansina<sup>21</sup> identificam "o centro do comércio de escravos" dessa época do Popo a Douala (atualmente, Togo e Benin, ex-Dahomey), para o que basearam-se no trabalho de Sigismund Wilhelm Koelle, Comparative Vocabulary of Nearly 300 words and Phrases in more than 100 distinct African language. Sabe-se também que os yorubas terminavam vendidos em Badagre, Whydah e Onim (Lagos), e que os fulani desciam acorrentados os rios Níger e Brass para os barracões localizados na baía de Benin.

Protegiam os interesses comerciais da Inglaterra na África Ocidental os fortes de Appolonia, Dixcove, Succondee, Cape Coast Castle, Annamaboe, Cormantyne, Tamtumquerry, Winnebah, Accra, Pram Pram e Whydah (Àjudá), este último no vazio deixado pelos portugueses, os primeiros europeus a ocuparem essa

área da África.

Existiam então duas principais firmas londrinas com filiais na Costa de Ouro: Forster & Smith, e William B. Hutton's, a primeira dominando dois terços do comércio Inglaterra-África Ocidental-Inglaterra. Uma terceira firma de Londres e Liverpool, Zuelletta & Co., também operava para a África Ocidental, mas em conexão com Don Pedro Martinez & Co., de Cadiz e Havana, e Blanco & Cavallo, de Havana, firmas continuamente citadas na época como envolvidas no comércio de escravos. Mais que envolvidas, pois o sócio mandatário de Blanco & Cavallo era o grande comerciante Don Pedro Blanco.

De 1835 a 1838, quarenta e seis navios do comércio de escravos ancoraram na possessão inglesa de Cape Coast Castle<sup>22</sup>:

A feitoria mais próxima de Cape Coast Castle estava em Atocoo, antigo forte dinamarques, na época ocupado como depósito de escravos. No cabo de São Paulo localizavam-se as vilas de Elmina Chicha e Guligou, depósitos de escravos para o mercado de Pequeno Popo. Igualmente depósito, a vila de Puenta Segura. Mas existiam outras feitorias de escravos. Por exemplo, Accra holandesa, de onde os escravos eram transportados para navios espanhóis, portugueses e luso-brasileiros.

Cape Coast Castle fornecia mercadorias inglesas para Whydah, Lagos, Popo - e os comerciantes de escravos, os diretos, aqueles que foram chamados negreiros, tanto podiam obter manufaturados ingleses nessa possessão ou em Gâmbia, ou em Serra Leôa, como nos diversos navios norte-americanos, espanhóis, portugueses, franceses, luso-brasileiros, hamburgueses, dinamarqueses, e holandeses, que faziam a rota da África Ocidental. Algumas dessas transações ainda incluíam slave-shacks (algemas) e bolts (grilhões) de fabricação inglesa.

O Dr. Madden observou que Gâmbia era o centro de onde saíam manufaturados ingleses para Bissau e rio Nunez, e que a Costa do Ouro atendia Whydah, Popo e Onim (Lagos). Na conclusão do seu relatório, depois de apontar essas conexões mais suspeitas, capitulou a venda de mercadorias inglesas a comercian

tes de escravos como atividade sujeita às penas da lei, nos termos do Consolidated Slave Trade Law (1824). E, desenvolvendo esse raciocínio, achou necessário sugerir a proibição do comércio de manufaturados ingleses para o sul dos Estados Unidos, onde (escreveu) todos os comerciantes eram compradores ou vendedores de escravos. Por igual motivo, essa proibição devia ser estendida ao comércio inglês para o Brasil.

Deputado no Parlamento, além do mais membro da quele Select Committee de 1842 sobre a África Ocidental, Matthew Forster, sócio da firma Forster & Smith, colocou em dúvida o relatório Madden e condenou severamente conclusões que pretendiam estabelecer código ético para o trato comercial. Com ironia, Forster caricaturou o Dr. Madden como simples romântico, poeta cantor dos horrores do tráfico negroiro. Por isso mesmo é que considera possível o vendedor indagar do comprador o que faria da mercado ria comprada. Ora, isso do destino e utilização da mercadoria, era assunto só e só de quem comprava, não de quem vendia. Ademais (defendeu Matthew Forster) mais importante que as proibições sugeridas era a magnitude do comércio da Inglaterra com África Ocidental, esse, sim, um comércio em expansão, como exemplificava com a sua própria firma, Forster & Smith, que somara até 1841 movimento da ordem de um milhão de libras esterlinas<sup>23</sup>. Portanto, ao contrário de Richard Robert Madden, Forster opunha-se à ação repressiva contra o comércio de escravos. Para ele, era altamente nociva à liberdade de comércio. E, assim, Forster chegava à condenação de missões como aquela do Dr. Madden, "missões de inocência", que tinham o deslize de colocar dilemas de consciência para a atividade comercial - uma atividade que só precisava de estímulos para vender cada vez mais e mais. Nesse ponto, Forster indagou: "Qual a diferença moral entre a exportação de escravos da África para Cuba e Brasil e a exportação de escravos da Virginia para o Mississipe<sup>24</sup>?"

Na versão de Matthew Forster<sup>25</sup> para o caso do Sea Witch, navio inglês capturado sob suspeita de participação no comércio de escravos, e como tal

ulgado em Serra Leôa, a firma Forster & Smith exercitara uma transação legal ao aceitar em New York o pedido de 78 tábuas de uma polegada e meia e 37 de uma polegada, formulado por um missionário na Costa do Ouro, sendo irrelevante que fosse aprisionado com mercadorias destinadas a Francisco Feliz de Souza, Cha Cha I, o conhecido comerciante de escravos em Whydah.

Não menos ilustrativo que esses episódios vistos pelo Select Committee de 1842 é o processo de Pedro de Zuluetta Júnior<sup>26</sup>.

Há setenta anos estabelecida na Espanha, em Barcelona e Cadiz, e vinte na Inglaterra (22 Moorgate Street, London) a firma Zuluetta & Co., operava em Havana associada a Pedro Martinez & Co., e em quinze ou vinte anos (1827-1842/1822-1842) as suas transações para a África chegaram a 120 mil libras esterlinas, vultosa quantia, paga com faturas, dobrões, dólares e barras de ouro. Em 1842 tinha 50 mil libras esterlinas em bônus espanhóis investidos na Bolsa de Valores de Londres! Ele próprio um capitalista respeitado, Pedro de Zuluetta Júnior foi surpreendido pelas circunstâncias da última viagem de um navio de sua firma, o Augusta, que era, antes de ser registrado inglês, o russo Gollupchick. Zuluetta foi intimado, acusado de felônia e levado a julgamento em Old Bailey, a 23 de agosto de 1843.

Gollupchick foi aprisionado pela marinha inglesa em 1839 sob a acusação de estar equipado para o comércio de escravos. Usava bandeira russa e levava tripulação espanhola. Levado para Serra Leôa, a captura foi ali julgada imprópria; por isso Gollupchick zarpu para Porttsmouth, onde ficou sob a proteção do consul da Rússia, Vanderburgh. Por essa altura, o capitão que o comandava, Thomas Bernardos, alegando possuir autorização do proprietário, um espanhol sédiado em Odessa, Don Francisco Lanza, negociou a venda do Gollupchick a Pedro de Zuluetta Júnior por 600 libras esterlinas. Em seguida, porém, fez-se uma venda fictícia do navio ao capitão Jennings, que se tornou seu proprietário para efeito de registro e de contrato de tripulação. Uma hipoteca do Gollupchick garantia os direitos de Zuluetta. Encapuçado, então,

como simples contratante, Zuluetta acertou a viagem do agora denominado Augusta para Galinha, o capitão Jennings assinando memorandum charter-party no qual declarava que recebera 110 libras esterlinas da firma Don Pedro Martinez & Co., pagas por Zuluetta & Co., responsabilidade que transferia para uma firma de Havana a viagem contratada. Foi essa manobra que a justiça da Rainha classificou de felônia.

Navio inglês, capitão inglês, tripulação inglesa, o Augusta saiu de Portsmouth para Liverpool, onde recebeu carga no valor de 5 mil libras esterlinas: 60 caixas de armas, 2.370 libras de pólvora, 134 fardos de tecidos de algodão. Seriam "mercadorias para a compra de escravos", na conclusão do Committee Anty Slavery, que na ocasião do processo contra Zuluetta também declarou: "That, in point of fact, British capital is employed in the African Slave Trade, and that merchants, whether guilty or innocent, are the agents in this country of foreign slave-traders, and, as such agents, transact all the commercial business required for this purposes<sup>27</sup>".

Na Central Criminal Court, Old Bailey, o grande júri tomou conhecimento das acusações da Rainha Vitória contra Pedro de Zuluetta, Jun., Thomas Jennings, e Thomas Bernardos. Chamado o jovem Zuluetta (the younger), Pedro de Zuluetta Júnior foi realmente preso, mas não ficou sem o apoio e assistência de comerciantes e banqueiros, dentre os quais o poderoso Barão Lionel de Rothschild - banqueiros e comerciantes que desfilaram na sessão do júri de 30 de outubro de 1843 testemunhos da honradez e da responsabilidade de Zuluetta. Assim, sob essa proteção de classe, o júri inocentou Pedro de Zuluetta Júnior, mas foi impossível jogar no esquecimento alguns fatos revelados no decurso do processo: que Zuluetta possuía 400 mil libras esterlinas aplicadas na firma Don Pedro Martinez & Co., uma firma hispano-cubana reconhecidamente "negreira"; que o comerciante de escravos Del Campos comprara um navio utilizando-se de bills (faturas) de Zuluetta & Co. Por causa dessas conexões, The British and Foreign Anty-Slavery Report sentiu-se autorizado a denunciar o envolvimento do capital inglês com o comércio de escravidão.

vos, envolvimento ou ligação com diversas ramificações, uma dessas a participação de companhias de seguros ingleses (por ex., Marine Assurance Company) no seguro de navios e mercadorias destinadas ao comércio de escravos.

Porta voz no Parlamento do movimento contra a escravidão, Lord Brougham<sup>28</sup> afirmou: "British subject who lent his capital, industry and skill, to the slavers of Cuba or Brazil". Nesse mesmo discurso defendeu a aplicação da The Act of the 4th George 4th a todo e qualquer cidadão inglês que vendesse mercadorias inglesas ou repassasse capitais ingleses, direta ou indiretamente, a comerciantes de escravos. Aliás, pouco antes de Lord Brougham fazer essa colocação, The British and Foreign Anty-Slavery Report já denunciara a comercialização aberta de algemas e grilhões para escravos em Liverpool e outras cidades inglesas, algemas e grilhões fabricados em Manchester<sup>29</sup>. E mais uma vez repetira que os tecidos de algodão manufaturados em Manchester e Glasgow estavam destinados ao comércio de escravos; representavam hum milhão de libras esterlinas por ano! Além disso, grande parte das armas e das munições da Inglaterra para o Brasil e Cuba eram realmente para o comércio de escravos.

Mesmo com as naturais limitações de classe, o Select Committee sobre a África Ocidental (1842) e o processo da Rainha Vitória contra Pedro de Zulueta Júnior, autorizam que se retire dos mais diretos comerciantes de escravos, um Francisco Felix de Souza, um Pedro Blanco, um Domingos José Martins, a simples condição de aventureiros, apontados "negreiros", na qual ainda se encontram na História do comércio de escravos. Com efeito, é legítimo considerá-los comerciantes. Não menos comerciantes que Zulueta e Forster; comerciantes que possuíam créditos nas grandes praças, nelas incluídas New York, Londres, Liverpool, praças nas quais os bills dos Souzas, Blancos, Martins, Nazzollinis, valiam dinheiro e mereciam pronto acolhimento. A propósito, registro também o depoimento de James Mac Queen<sup>30</sup>, no Select Committee de 1850, no qual destaca que ele mesmo fora testemunha em Havana de um empréstimo de milhares de Universitas. Salvador (32): 37-58, jan./abr. 1983

libras esterlinas a um comerciante de escravos ga rantido por essas faturas. Queen ainda acrescentou que essas transações burlavam a legislação inglesa anti-tráfico com o expediente que consistia em des contar os bills dos Souzas e Blancos em New York, Boston, Hamburgo. Ademais, sempre que surgissem dú vidas legais, os Souzas e os Blancos podiam apare cer como exportadores africanos de óleo de palma (azeite de dendê).

Exemplo típico do mimetismo comércio legal/co mércio de escravos é o da casa comercial francesa Victor Régis, com séde em Marselha e filial em Why dah<sup>31</sup>. Com a intermediação de Francisco Felix de Sou za, Cha Cha I, cujo título fon concedia-lhe licença para representar o rei dahomeano Ghezo em qualquer atividade no litoral (preceitos religiosos proibiam à autoridade suprema do Dahomey aproximar-se do mar), Victor Régis estabeleceu-se no antigo forte de São Luis em 1843. Em seguida conheceu ali uma prosperi dade só explicável pela participação no comércio de escravos. Calcule-se: só um agente de Régis em Why dah, Balise Briié, acumulou uma fortuna de 400 mil francos em quatro anos!

Domingos José Martins<sup>32</sup> não alcançou a impor tância e nem obteve o sucesso de Victor Régis, mas foi um dos comerciantes luso-brasileiros de escravos que sobreviveu às novas circunstâncias do capitalis mo internacional na África de após 1850 por causa de sua duplicidade de exportador de óleo de palma em Pôrto Novo e Cotonou (em 1854 exportou 5 mil to neladas, com movimento financeiro da ordem de 250 mil libras esterlinas) e comerciante de escravos no embarcadouro de Badagre<sup>33</sup>. O missionário T.B. Freeman testemunhou-lhe essa atividade negreira<sup>34</sup> e rela tou em 1854 o embarque de 1.100 escravos em dois na vios espanhois, escravos possivelmente destinados ao sul dos Estados Unidos. Naquele então, Martins estava associado a Victor Régis e a comerciantes nor te-americanos de New York, como também a espanhois de Havana.

Nos anos cinquenta, vários comerciantes norte- americanos de New York possuíam agentes na baía de Benín, a exemplo de J.A. Machado e Samuel da Costa

Soares<sup>35</sup>. Foram especialmente ativos no período que corresponde à guerra de Criméia (1855-1856), quando a Inglaterra retirou vasos de guerra da costa ocidental da África.

Em verdade, não obstante as proibições legais e a ação repressiva da marinha de guerra da Inglaterra, jamais foi possível identificar e separar o comércio legal do comércio de escravos. Simplesmente coexistiam. Era uma simbiose, como está na caracterização perfeita de George E. Brooks<sup>36</sup>.

Conhecedor íntimo do trato, o exuberante Theodore Canot<sup>37</sup> referiu-se com irônia ao comércio legal inglês na África Ocidental e acentuou que os moquetes de Birmingham e os tecidos de algodão de Manchester eram normalmente negociados em Serra Leôa, Accra e Elmina por faturas (bills) que seriam descontados em Londres, Liverpool, Bristol, e em outras praças. De sua parte, Benjamin Campbell<sup>38</sup>, quando acusado de manter comércio regular com a celebre Mrs. Leighbourn, negreira no rio Nunez, defendeu-se, alegando que comerciava cêra, marfim, couro, café, ouro em pó. Nada sabia dos escravos de Mrs. Leighbourn...

Na trilha do comércio legal com a África, a França comparecia com tecidos de Rouen e tafetás e brandis de Marselha. Ainda a caminho da industrialização, a Alemanha de Hamburgo fornecia os manufaturados ingleses obtidos em troca de café brasileiro. E os Estados Unidos concorriam com manufaturados da Nova Inglaterra, com o seu fumo de boa qualidade, com aguardente e pólvora. É assim que no caso do Courtenay, navio com papéis, bandeira e tripulação norte-americana, comprovou-se que estava em Galinhas embarcando escravos às ordens de Mc Cockle and Company, de New Orleans<sup>39</sup>.

Existem outras indicações.

Governador do Senegal, o capitão da marinha de guerra da França, Edourd Bouet de Willaumetz já afirmava em 1845 que o comércio de escravos na África estava perfeitamente dividido entre espanhóis e portugueses, os espanhóis em Galinhas, cabo Nunez e Pongo, os portugueses em Bissau, Cacheu e Bulama - mas as mercadorias para esse comércio vinham da Inglaterra

terra e dos Estados Unidos.<sup>40</sup>

Compulsivo, o sistema capitalista não deixaria de repente uma atividade comercial de cifras respeitáveis, como a do comércio de escravos, comércio que podia acrescentar cerca de 3 milhões e meio de li bras esterlinas em um só ano (no caso, 1848) e para um só país (no caso, o Brasil), conforme deduziu Sir Charles Hotham<sup>41</sup>. Até mesmo na Inglaterra, primeira grande potência industrial, o antigo, organizado, eficiente e lucrativo comércio de escravos não have ria de terminar exclusivamente por causa da camp nha abolicionista e das leis de 1807, 1824<sup>42</sup>. Em ver dade, antes que capitais e comerciantes ingleses sa issem totalmente do comércio de escravos para o Brasil, Cuba, Porto Rico e sul dos Estados Unidos, o que só ocorreu, no caso do Brasil, nos finais dos anos quarenta do século XIX, para o que ainda foi necessário o Act. 8º & 9º Victoria, Cap. 122 - an tes que saíssem, existiu a co-associação, estilo Zu luetta & Co., com espanhóis, portugueses, sardos, os muitos que depois de 1807 dedicaram-se à parte suja do comércio de escravos<sup>43</sup>. Isso está documentado em infindáveis casos de navios de todas as bandeiras, inclusive inglesas. Um desses casos (1845) é o br ique Lady Sale, cuja captura em Ambriz movimentou as firmas Hatton and Coocken, Thos. Tobin and Son, e Charles Horsfall and Son, de Liverpool; Brookhouse and Hunt, de Salem, Massachusetts, Estados Unidos; e Victor Régis, de Marselha<sup>44</sup>, França. Outro caso, es se em 1854, é o do Newport, que levava carga da fir ma londrina Pinto, Perez & Co., para Francisco Anto nio Flores, conhecido comerciante de escravos em São Paulo de Luanda e Ambriz.

É aceitável supor que a crescente apropriação dos salários da classe operária, e a espantosa con centração de capitais em pouquíssimos países e nas mãos de cont ados capitalistas, forçasse (o grande exemplo é o da Inglaterra de entre 1840/1870 do século XIX) mu danças profundas no comportamento do sistema capita lista. Não devemos omitir que se experimentava pas sar da energia gerada pelo vapor d'água para a ener gia elétrica e o motor a explosão. Era forçoso o no vo colonialismo. De tudo deduzimos que as novas con

dições do capitalismo desativaram o comércio de escravos para o Brasil, Cuba, Porto Rico e sul dos Estados Unidos. Gradual e lentamente, das quebradas dos anos quarenta para os avanços do capital monopolista nos anos setenta/oitenta.

No lugar do comércio de escravos, o capitalismo manejou o comércio de trabalhadores, a intensa imigração de trabalhadores chineses (cules) e europeus, atividade de suprimento de força trabalho que melhor correspondia à nova fase do capitalismo. Repita-se, porém, que antes da abolição do tráfico de escravos para o Brasil, Cuba, Porto Rico e sul dos Estados Unidos, o capitalismo se utilizou exaustivamente do seu complexo e multiplicidade - produção de manufaturados próprios para o comércio de escravos; construção e adaptação de navios para o comércio de escravos (até mesmo grandes e modernos navios a vapor); seguros; hipotecas; faturas; letras de câmbio ... Nesse sentido é que o comércio de escravos para o Brasil depois de 1830 foi parte integrante do sistema capitalista. Beira à inocência, portanto, qualquer descrição desse comércio que coloque o Brasil como fator, como aquele país que persistiu negreiro depois de 1830 só e só por ele próprio. Em verdade, o Brasil do século XIX, sem capitais, sem indústrias, sem colônias, possessões ou feitorias na África Ocidental ou na África Oriental, o Brasil, dependente e atrasado, semi-colônia da Inglaterra, o Brasil não fez comércio de escravos. O Brasil comprou escravos, o que é outra história.

#### NOTAS

1 Há extensa documentação espalhada nos arquivos da Europa, África e América. Só na série F.O. 84 (Slave Trade), no Public Records Office (Ingla terra), há mais de mil volumes para o período 1830 - 1860.

2 Entre outros documentos, ver mapa da África de 1850 com os portos do comércio de escravos marcados em vermelho, Original no PRO, F.O. 925/503:

3 Reports from committees. Africa (Western Coast). 1865, vol.5, p.466 (Appendix).

4 Mathieson, William Law. Great Britain and the Slave Trade. 1839-1865 London, Longman Green and Co, 1929 (pp. 685-691).

Universitas. Salvador (32): 37-58, jan./abr. 1983

5 Mais de um inquérito parlamentar na Câmara dos Comuns e na Câmara dos Lords examinou o quadro internacional das conexões do comércio de escravos. São particularmente importantes os Select Committees de 1842, 1847 - 1848 e 1850.

6 Reports from the Select Committee on Slave Trade. 1847 - 1848, vol. 22.

7 Accounts and Papers. Slavery, 1835, vol. 51, pp. 217-219.

8 Papers. 1837. vol. 54, pp. 65 - 66.

9 Accounts and Papers. Slavery. 1837 - 1838, vol. 50, p. 383.

10 Accounts and Papers. Slave Trade. 1839, vols. 48 e 49, pp.59-60, 249-250, 335.

11 Accounts and Papers. Slavery. 1840, vol.46, pp. 63 - 68. Reports from Committee on The West Coast of Africa. 1842, vol. II, p. 643, e vol.12, pp. 125 - 129.

12 Accounts and Papers. Slave Trade. 1841, vol. 30, pp. 225-229.

13 Reports from the Select Committee on the West Coast of Africa. 1842, vol. 11.

14 Accounts and Papers. Slave Trade. 1841, vol. 30, pp. 245-247.

15 Accounts and Papers. Slave Trade, 1841. vol. 30, pp.27-31; e ACP, 1842, vol. 43, pp. 778 e 791.

16 Accounts and Papers. Slavery. 1842, vol. 43, p. 778.

17 Report from the Select Committee on the West Coast of Africa. 1842, vol. 11, 1ª parte, pp. 617-636, 643-660, 663-681, 683-690.

18 Report ... 1842, vol 11, 1ª parte, pp. 312 - 332.

19 Report ... 1842, vol. 11, 1ª parte, pp. 312-332.

20 Report ... 1842, vol. 11, 1ª parte, pp. 363 - 373.

21 Curtin, Philip e Vansina. Sources of the Nineteenth Century Atlantic Slave Trade. In The Journal of African History, vol. V, nos. 1, 2 e 3. Cambridge, 1964, pp. 185-208.

22 Report from the Select Committee on the West Coast of Africa. 1842, vol. 12, 2ª parte (Appendix and Index), p. 52.

23 Report from the Select Committee on the West Coast of Africa. 1842, vol. II, 1ª Parte (Report and Evidence), pp. 731-740, 760-766.

24 Report ... 1842, vol. II, 1ª Parte, p. 766.

25 The Cambridge History of the British Empire. Vol.II:The Growth of the New Empire, 1783-1870. Reconhece (p.664) que Forster praticamente admitiu que os tecidos de algodão fabricados em Manchester vendidos na Costa do Ouro serviam para o comércio de escravos mandados para Cuba e Brasil.

26 Trial of Pedro de Zulueta, Jun. in the Central Criminal Court of the city of London, Ward and Co., 1844, 96. Há outra edição, Londres, 1844, C.Wood & Co., 400 p. Ver The Times, 1843, exemplares de 24 de agosto a 31 de outubro. Ver The Illustrated London News, Ns(26 agosto 1843) e 79 (4 Novembro 1843). É necessário ver The British and Foreign Anty-Slavery Report Vol. V, 1844, e Vol. VI, 1845, published by Lancelot Wild.

27 The British and Foreign Anty-Slavery Report. Vol. V,1844, nº 4, pp. 28 - 29.

28 Hansard's Parliamentary Debates. 1843.vol.70,pp.735 e 1.293.

29 The British and Foreign Anty Slavery Report.vol-I,1840,nº15, pp. 161-162.

30 Report from Committee.African Slave Trade, 1850, vol.9,p.264.

31 Newberry,L.W. The Western Slave Coast and its rullers, Osford at Caradon Press, 1961, 2ª Cap., pp.34-48; Meillassoux, Claude et alli, The Develpments of Indigenous Trade and Markets in the West Africa, Oxford University Press, 1971, pp.107-123; Coquery-Vidrovitch, Catherine, De la traite des esclaves a l'exportation de l'huile de palmes et des palmistes au Dahomey; Schapper, Bernard, La Politique et le Commerce Française dans le golfe du Guiné de 1838 a 1871, Paris, Mouton & C., 1961.

32 Ross, David A., The Career of Domingos Marynez in the Bight of Benin, 1833-1864. In The Journal of African History, vol.VI, Ns. 1, 2, 3, 165, pp. 79-90.

33 Public Recurd Office.F.O. 84/886 (28 junho 1852); Accounts and Papers. Slave Trade. 1854-1855, volume 56.

34 Public Records Office. F. O. 84/951 (27 outubro 1854).

35 Public Records Office. F.O. 84/1031 (27 julho 1857).

36 Brooks, George E., Yankee Traders Old Coasters & African Middle men. A. History of American Ligitimate Trade with West African in the Nineteenth Century. Boston University Press, 1970.

37 Canot, Theodore,Revelations of a Slave Trade or Twenty year adventures of captain Canot. London, Richard Bentley, 1854.

38 Accounts and Papers. Slave Trade. 1834, vol. 58, pp. 48-50.

39 Accounts and Papers. Slave Trade. 1847, vol. 67, pp. 23-82.

40 Accounts and Papers. Slave Trade. 1847, vol. 67, pp. 39-44.

41 Reports from the Select Committee. 1842, vol. II, Parte 1a, pp. 53-70.

42 Temperley, Howard, British Anty-Slavery 1833-1870. London, Longman, 1972.

43 Reports from the Select Committee on Slave Trade. 1847-1848, vol. 22, pp. 471-485 (depoimento de Thomas Tobin).

44 Accounts and Papers. 1854-1855, vol. 56, p. 130.

#### SUMMARY

This is part of an on-going research which seeks to demonstrate the responsibility of Capitalism in the continuation of the African slave trade after 1830. It looks at the behavior of English companies and merchants in West Africa. When Pedro de Zulueta Jr was taken to trial in 1843, he counted with the support of powerful bankers and merchants, among whom was Baron Lionel de Tothchild. The facts here described were revealed by the Madden mission's. The "illegitimate trade" in slaves continued because it was supported by "legitimate" English commercial houses.