

Resenha

HORNE, Gerard. *O sul mais distante, o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, 486p., ISBN 978-85-359-1680-5.

Ênio José da Costa Brito*

1. O sonho de um império transcontinental escravista

*“A República dos Estados Unidos, que veio à luz condenando o tráfico de escravos africanos, é o mais poderoso patrocinador do tráfico entre os países”
(Senador Henry Wilson de Massachusetts em 1860, apud Horne, 2010, p. 190).*

Pesquisas mostram que o tráfico transatlântico se intensificou a partir de 1818, até 1830. Segundo Manolo Florentino, passaram pelo porto do Rio de Janeiro milhares de africanos para atender à demanda agrícola em geral e em seguida a da expansão cafeeira que exigia cada dia mais mão-de-obra cativa.¹

No âmbito internacional, a Inglaterra exercia enorme pressão para terminar com o infame comércio, pressão que levou o Brasil a comprometer-se com o fim do tráfico. Era a condição colocada para o reconhecimento de nossa Independência e, assim, em 1826, foi firmado o tratado anglo-brasileiro, retificado em 1827 pela Inglaterra, que estipulava o término do tráfico em 1830.

No entanto, na década de 1830, o que se viu foi o crescimento do tráfico. É nesse período que os Estados Unidos, entenda-se o Sul escravista, ampliou sua presença no comércio ilícito contribuindo e muito para a entrada de escravizados no país.

Gerard Horne, em *O sul mais distante, o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*, trata das relações entre os dois impérios escravistas do século XIX para demonstrar que: “a escravidão nos Estados Unidos é mais fácil de ser compreendida em termos hemisféricos. O Sul escravista via em uma aliança com o Brasil uma formidável proteção contra um futuro embate com o Norte e, também, contra as contínuas pressões de Londres para abolir a escravidão – proteção essa que poderia significar a vitória numa Guerra Civil, caso se chegasse a tal ponto”(Horne, 2010, p. 7-8). Thomas Jefferson, um dos

* Professor do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências da Religião da PUC-SP. Doutor em teologia pela Pontifícia Universidade Gregoriana, Roma. Email: <brbrito@uol.com.br>.

país da pátria, muito antes já vislumbrara um império escravocrata que envolvesse o Brasil.

Acompanhar Horne nesta pesquisa é compreender a dimensão transnacional da escravidão e as especificidades relativas ao Império do Brasil. A leitura do livro surpreende a cada passo ao mostrar velhas idiossincrasias presentes no relacionamento entre as nações.

Uma vasta pesquisa dá suporte aos 11 tópicos nos quais Horne desvela o sonho de um império transcontinental que perpetuasse a escravidão. A elite escravista dos Estados Unidos acreditava que, “os destinos do Brasil, dos Estados Unidos e de Cuba estavam inextricavelmente interligados, pois um revés em qualquer um desses países provocaria catástrofes nos outros” (Horne, 2010, p. 84). Para a realização desse sonho americano, o Brasil pagaria um alto preço, perderia parte da Amazônia e receberia ex-escravos e escravos americanos.

2. O tráfico

O início da participação mais intensa dos Estados Unidos no lucrativo tráfico de escravos para o Brasil data da década de 1830, período no qual ampliou relações antigas tecidas no século XVII, graças à presença dos holandeses nos Novos Países Baixos [Nova York] e em Pernambuco. Por outro lado, a aliança entre Portugal e a Inglaterra favoreceu esse intercâmbio. Escravizados eram levados para os Estados Unidos e vice-versa.

A posição tímida dos Estados Unidos com relação à aplicação das leis restritivas ao tráfico de 1794, 1800, 1808, e 1812 e a relutância mais tarde de enviar uma frota para combatê-lo favoreceram e muito o comércio ilegal. Mesmo com a pressão inglesa que, em 1835, conseguiu aprovar a “cláusula do equipamento”, que permitia o aprisionamento e o julgamento dos navios, mesmo sem escravos, mas equipados, a presença americana continuou crescendo com a conivência dos tribunais americanos e da Marinha americana, que se mostrava sem vontade política e despreparada para combater o tráfico.

De 1820 a 1850, o preço dos escravos subiu muito no Brasil. De olho nesse mercado os cidadãos americanos compravam navios para vendê-los a brasileiros e portugueses. A participação americana no tráfico cresceu ainda mais quando a Inglaterra começou a deter navios com bandeiras brasileiras,

portuguesas e espanholas. Navios com bandeiras americanas não eram detidos pelos ingleses. Nesse período, os americanos ampliaram a construção de navios mais rápidos com capital brasileiro e até inglês. Técnicas incríveis eram utilizadas pelos traficantes para despistar a frota inglesa, e a certeza de impunidade só fazia ampliar as atividades ilícitas.

Pressionado na costa Ocidental, o tráfico deslocou-se para a África Oriental, o que levou Moçambique a tornar-se um grande exportador de escravos. Forças políticas americanas escravistas se voltam para o Brasil e para a África, o primeiro como receptor de africanos e o segundo como fornecedor.

De 1840 a 1845, a venda de navios americanos para o tráfico cresceu. Em 1843 foi grande o número de navios americanos que chegaram ao Rio de Janeiro. Também os americanos do Norte se envolveram rapidamente com a construção de navios para o tráfico, obtendo grandes lucros. Estrangeiros se naturalizavam americanos para poderem participar do rendoso comércio.

“No entanto, não havia unanimidade de opiniões nos círculos da elite americana sobre a necessidade do odioso tráfico de seres humanos. O ilustre Henry Wise, da Virginia, o algoz de John Brown [líder de uma rebelião contra a escravidão], certamente foi um crítico severo desse negócio” (Horne, 2010, p. 97). Henry Wise governou a Virginia entre 1856 e 1860, antes servira com diplomata no Rio de Janeiro de 1844 a 1847.

Wise fez uma renitente oposição ao tráfico sem ser contra a escravidão, além de ser um opositor tenaz e hostil à política britânica que segundo ele combatia o tráfico em benefício próprio. Encontrou oposição da elite carioca, toda ela envolvida com o tráfico, mas a oposição maior veio dos traficantes nortistas e mais tarde de um grupo sulista que queria a reabertura do tráfico negreiro. Wise estava convencido que a bandeira americana não só protegia o tráfico como o ajudava a crescer.

O conterrâneo e fundador da nova “geografia física do mar” [oceanografia], o virginense Matthew Fontaine Maury, não só revolucionou o tráfico mercante, como idealizou, também, um grande império escravista no sul distante para livrar os Estados Unidos de sua população negra e dar ao Brasil a mão-de-obra que precisava. As idéias de Maury vinham ao encontro do pensamento de cidadãos americanos que tinham planos para a Amazônia e para perpetuar a escravidão.

A partir de 1850, Maury concentra seus interesses no Brasil e dá início ao plano de criar uma colônia americana no Amazonas com colonos e escravos sulistas. “A idéia consistia na ‘eliminação total do tráfico de escravos africanos para o Brasil’ – seguindo Wise –, substituído pela emigração de escravos nos Estados Unidos”(Horne, 2010, p. 174).

Dois movimentos aparentemente contraditórios se fizeram presentes na década de 1850, o fim do tráfico no Império do Brasil e o crescimento vertiginoso do comércio ilícito sob a bandeira americana. Crescimento que acabou acelerando a Guerra Civil no País.

Nova York tornara-se uma espécie de capital do tráfico, sua eficiente infraestrutura oferecia o apoio técnico necessário para as operações. Na verdade, o tráfico convertera-se num negócio altamente rentável, escravos eram comprados na África a baixo preço e vendidos a alto preço.

A cada dia cresciam no Sul as pressões para ampliar o tráfico e suspender as leis que proibiam o mesmo. Pode-se dizer que, “o tráfico de escravos, mais que a escravidão era a locomotiva que impulsionava a Guerra Civil (Horne, 2010, p. 190).

Autoridades governamentais, imprensa e os próprios marinheiros viam como ineficaz a Esquadra Africana encarregada de combater o tráfico, sob o comando americano. O aumento do tráfico sob bandeira americana em Angola, no rio Congo e no fim da década em Moçambique e Zanzibar era a prova concreta dessa ineficiência.

A Guerra Civil ao tomar conta do país,“... acabaria por colocar um freio permanente no comércio infame e, no decorrer desse processo, contribuiria poderosamente para a abolição da escravatura naquele que tinha sido o maior de todos os seus mercados – o Brasil” (Horne, 2010, p. 214).

3. Guerra Civil

Que influência terá a Guerra Civil (1861-1865) no tráfico de escravos e nas relações entre o Sul escravista e o império do Brasil? Para gente de importância no Sul escravista, a ruptura com o Norte e o restabelecimento do tráfico restauraria o prestígio e fortaleceria a região. Para a CSA (The Confederate States of America), uma aliança do Sul escravista com o Brasil e a pressão sobre a

Espanha para tê-la como aliada revestiam-se de importância, pois dariam a essas nações o controle da mão-de-obra.

A escravidão e o tráfico estavam no coração das tensões Norte e Sul. A discussão do tráfico não era endógena aos Estados Unidos, levava em conta forças externas. Decisões tomadas em Londres, Havana, Lisboa, Madri e Porto Príncipe interferiam na dinâmica escravista. “A questão é que aqueles que obtinham lucros com a escravidão e o tráfico de escravos estavam cientes de que a existência da instituição não dependia inteiramente de acontecimentos nacionais ou em um país específico” (Horne, 2010, p. 226-227).

Londres receava o apoio do Brasil à CSA. Washington pressionava os cidadãos americanos de ascendência portuguesa ligada ao tráfico, visando cortar o apoio destes à CSA. Esse contexto traz à tona a idéia de enviar uma massa de negros americanos para a Amazônia.

“A Guerra Civil desferiu poderoso golpe no plexo solar do comércio ilícito de escravos e da própria escravidão transnacional” (Horne, 2010, p. 247). No entanto, a escravidão continuava no Brasil e permanecia em aberto a situação dos negros americanos. A idéia de deportar negros americanos para a América do Sul era antiga, mas ganhou força com o apoio do próprio presidente Abraham Lincoln e de seu ministro no Brasil James Watson Webb.

Gradualmente, Washington cai na conta da dificuldade de encontrar lugar para milhões de negros americanos. A Espanha não via com bons olhos a presença de negros americanos perto de seus domínios e o Brasil se recusava a receber os negros americanos.

O sonho confederado de uma aliança com o Brasil, para garantir a escravidão e o tráfico de escravos foi extinguindo na medida em que Washington e Brasil tomam consciência dos riscos que ambos corriam, o primeiro de desaparecer com a Guerra Civil e o segundo de entrar em guerra contra o poderoso vizinho do norte.

A escravidão nos Estados Unidos demonstrara, ao longo dos anos, que fora influenciada por correntes globais – sobretudo hemisféricas. De fato, uma razão para os negros americanos permanecerem na América do Norte foi a relutância de certos países – especialmente o Brasil – em recebê-los durante a Guerra Civil (Horne, 2010, p. 282).

Em 1865, a CSA já tinha sido derrotada e, no entanto, tem-se notícia que o tráfico promovido por cidadãos americanos persistia. Persistência esta que animava os remanescentes confederados escravocratas que não suportavam viver num novo regime sócio-político ao migrarem para o Sul, movidos por um ódio tanto racial, quanto aos Estados Unidos. Não se sabe o número exato desses emigrantes que vieram para o Brasil, mas foi significativo sem dúvida. Aqui compraram, alugaram terras e escravos.

O Império brasileiro mesmo estimulando essa imigração não era o lugar ideal para racistas. Profundamente miscigenado, o país causava espanto nos novos imigrantes, o mesmo espanto que causara na década de 1840 aos aventureiros americanos que passaram pelo Rio de Janeiro, em busca de ouro na Califórnia. A primeira euforia dos imigrantes ia de encontro com os reflexos que a derrota da CSA gerou no Império. A abolição da escravidão nos Estados Unidos, na opinião de Horne, teria inspirado a política de emancipação gradual no país. Acrescente-se o medo de retaliação por parte dos Estados Unidos, uma vez que o Brasil fora um autêntico cobeligerante da CSA e agora recebia de braços abertos os confederados.

Alguns americanos pensavam que essa imigração em massa poderia realizar o plano de Matthew Fontaine Maury por outros caminhos, o de tornar o Brasil, especialmente a Amazônia, um estado americano sem anexação.

Mas aqueles rebeldes acabaram descobrindo que os Estados Unidos, tão desprezados por eles, tinham seus atrativos – a língua inglesa, uma infraestrutura avançada, um número significativo de protestantes –, os quais a tolerância do Brasil para com a escravidão não podia superar, até porque essa ‘vantagem’ estava rapidamente desaparecendo (Horne, 2010, p. 315).

Horne pergunta: “porque tanta gente do antigo Sul escravista americano foi para o sul do Brasil? (Horne, 2010, p. 319). Da parte brasileira havia interesse em receber esses emigrantes. Não se pode esquecer que o país estava envolvido na sangrenta guerra do Paraguai e o conhecimento militar de muitos desses emigrados poderia ser útil. Da parte dos confederados, os preconceitos raciais contra africanos e portugueses, a dificuldade com relação à língua e a diversidade religiosa contribuíram para o fracasso da emigração americana no país. A vitória da União na Guerra Civil americana levou poderosos grupos

brasileiros a se darem conta de que as condições se tinham tornadas adversas à escravidão, que qualquer defesa explícita seria inútil (Horne, 2010, p. 326).

Em 1866, emigrantes ainda partiam para o Brasil, mas muitos exilados desgostosos já tomavam o caminho de volta. A premissa básica dessa fuga para o sul era de continuar vivendo do trabalho escravo. No entanto, “a espiral degenerativa da escravidão no Brasil demonstrava que o sonho de voltar a tratar africanos como bens imóveis estava fadado a ficar rapidamente para trás”(Horne, 2010, p. 346).

4. Observações

O sul mais distante desperta a atenção de seus leitores por diversas razões. Horne de maneira direta e didática relata a aventura americana, que pôs “em risco sua própria existência ao tentar apaziguar o Sul escravista, com seus desprezíveis traficantes de carne humana”(Horne, 2010, p. 281). O Império brasileiro por pouco, não se viu diretamente envolvido no conflito contra seu poderoso vizinho do norte.

Para o leitor fica claro que o tráfico mais do que a escravidão em si levou a nação americana à Guerra Civil. Na expressão do autor “o tráfico era a locomotiva que impulsionava a Guerra Civil” (Horne, 2010, p. 201). Os extremistas do Sul e os traficantes do Norte viram na Guerra Civil a possibilidade de um retorno ao tráfico humano, comércio dos mais lucrativos.

O sul mais distante descortina para o leitor os sonhos americanos. Primeiro, de constituir um grande império escravista, que perpetuasse a escravidão, isto é, que continuasse a tratar os africanos como bens imóveis, geradores de muita riqueza. Nesse império, o Brasil seria o grande parceiro. Segundo, livrar-se de sua população negra, que seria enviada para a Amazônia, então anexada aos Estados Unidos.

O Brasil precisando de mão-de-obra via com bons olhos a vinda de escravos e ex-escravos americanos, mas desconfiava da política americana que sem escrúpulos anexava territórios. A população negra só não veio porque os estadistas americanos, articuladores do plano, ouviram sempre um não do governo brasileiro.

Surpreende o leitor tomar conhecimento do grau de envolvimento dos americanos com o tráfico negreiro. Para Horne, eles são um dos responsáveis pela presença negra no Brasil.

Horne sabe e nos mostra os meandros da política entre as nações, explicita os seus bastidores, relacionando sutilmente a macro e a micro-história. Deixa claro que a escravidão é mais facilmente compreendida em termos hemisféricos, sem contudo perder de vista seus atores sociais.

A narrativa tem um respaldo documental de fazer inveja a qualquer pesquisador. Está claro que uma pesquisa como a apresentada pelo autor supõe a existência de arquivos superorganizados, além de persistência e sensibilidade do historiador.

Para historiadores(as) brasileiros, *O sul mais distante* é um convite a continuarem o imponente esforço que vem sendo feito para explicitar as lacunas do nosso passado escravista. O amplo e completo Índice Remissivo facilita a leitores e pesquisadores. A Companhia das Letras, com o lançamento de *O sul mais distante*, coloca à disposição dos estudiosos brasileiros um livro significativo e rigoroso.

¹ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995, p. 54; ver tb., sobre o tráfico atlântico: RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa*. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005; ainda: REDIKER, Marcus. *O navio negreiro*. Uma história humana. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. O livro de Rediker é um vigoroso e rigoroso estudo do navio negreiro.