

**“O NAVIO DEVE VIR COM A BANDEIRA AMERICANA”:**

Uma revisão bibliográfica sobre as estratégias dos traficantes escravistas no século XIX

**THE SHIP MUST COME WITH THE AMERICAN FLAG”:**

A bibliographic review about the slave traders' strategies in the 19th century

**“EL BARCO DEBE VENIR CON LA BANDERA AMERICANA”:**

Una revisión bibliográfica sobre las estrategias de los traficantes de esclavos en el siglo XIX

**Marcos Van Basten Rodrigues**

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

[marcos.van@discente.ufma.br](mailto:marcos.van@discente.ufma.br)

*Recebido em: 11/01/2022*

*Aceito para publicação: 23/01/2022*

**Resumo**

Este é um exercício de análise historiográfica, cujo objetivo é, por meio de revisão bibliográfica, investigar as estratégias elaboradas por traficantes de escravizados no século XIX, aquelas nas quais os Estados Unidos da América foram imprescindíveis para manter o tráfico atlântico, já que passou a ser proibido principalmente pela Grã-Bretanha. Para tanto, a documentação foi composta por trabalhos que exploraram a indissociabilidade entre escravidão e capitalismo, cujo problema, aqui proposto, questiona as contribuições que o diálogo entre os textos selecionados pode fornecer para a compreensão do referido fato histórico. A partir do estabelecimento de relações entre a historiografia levantada, percebe-se que as estratégias escravistas analisadas são tributárias das disputas pela soberania no mercado internacional, nas quais os Estados Unidos assumiram posição de destaque, revitalizando o tráfico de escravizados para as Américas durante a *segunda escravidão*.

**Palavras-chave:** Capitalismo, Escravidão, História Global.

**Abstract**

This is an exercise in historiographical analysis, whose objective is, through a bibliographic review, to investigate the strategies developed by slave traffickers in the 19th century, those in which the United States of America were essential to maintain the Atlantic traffic, since it began to be banned mainly by Great Britain. The documentation was composed of works that explored the inseparability between slavery and capitalism, whose problem, proposed here, questions the contributions that the dialogue between the selected texts can provide for the understanding of that historical fact. From the establishment of relationships between the historiography surveyed, it can be seen that the slave strategies analyzed are tributary to the disputes for sovereignty in the international market, in which the United States assumed a prominent position, revitalizing the slave trade to the Americas during the *second slavery*.

**Keywords:** Capitalism, Slavery, Global History.

**Resumen**

Se trata de un ejercicio de análisis historiográfico, cuyo objetivo es, a través de una revisión bibliográfica, indagar en las estrategias desarrolladas por los traficantes de esclavos en el siglo XIX, aquellas en las que los Estados Unidos de América fueron fundamentales para el mantenimiento del tráfico atlántico prohibido por Gran Bretaña. La documentación estuvo compuesta por obras que exploraron la inseparabilidad entre esclavitud y capitalismo, cuyo problema cuestiona los aportes que el diálogo entre los textos seleccionados puede traer a la

comprensión de ese hecho histórico. Del establecimiento de relaciones entre la historiografía relevada, se desprende que las estrategias esclavistas analizadas son tributarias de las disputas por la soberanía en el mercado internacional, en el que Estados Unidos asumirá una posición destacada, revitalizando el comercio de esclavos hacia las Américas durante la segunda esclavitud.

**Palabras clave:** Capitalismo, Esclavitud, Historia global.

## Introdução

O alvorecer do século XIX fez surgir novas configurações para a vasta rede de comércio tecida sobre o Atlântico. Tensões políticas entre diversos países transitavam pelos mares conforme os fluxos das marés e interesses econômicos. O nefando comércio escravista, nesse momento, sofreu uma nova guinada: ao mesmo tempo em que se tornava ainda mais lucrativo para algumas regiões, como Brasil, Cuba e Estados Unidos, era combatido por outras, principalmente pela Grã-Bretanha.

Neste artigo são investigados os desencontros entre o tráfico de escravizados e suas proibições em meados do XIX, momento no qual uma *segunda escravidão* estava em curso, caracterizada por mudanças no capitalismo em escala global, sobretudo quanto à industrialização empenhada inicialmente em algumas regiões da Europa, que exigiam a proibição do trabalho escravo ao mesmo tempo em que requeriam maior produção em algumas regiões escravistas (TOMICH, 2011).

Diante do aumento da demanda por escravizados e do lucro consequente, os traficantes produziram muitas estratégias para manter o tráfico frente às proibições. Entre esses artifícios, esta pesquisa toma como objeto de estudo aqueles que constituíram os Estados Unidos como elemento principal, considerando sua resistência em pactuar acordos antitráfico com outros países, o que blindava seus navios, comerciantes e portos contra os britânicos.

Esse fenômeno é observado aqui especialmente através das pesquisas de Dale T. Graden (2007) e de Leonardo Marques (2016). Isso porque discutem a influência dos Estados Unidos no tráfico atlântico de escravizados, destacando suas fases finais para as Américas em meados do XIX, relacionando-as com as configurações do capitalismo; e porque, por meio deles, têm-se acesso indireto à documentação acerca do referido objeto de estudo.

Nesta pesquisa, portanto, realiza-se uma revisão bibliográfica de textos que possuem similaridades. O objetivo é, ao se locomover nos limites impostos pela bibliografia levantada, evidenciar o diálogo implícito que realizam. À medida que esses trabalhos são relacionados,

os resultados que obtiveram individualmente se tornam mais consistentes, porque lidos em conjunto.

A relevância desse tipo de análise reside na produção de leituras mais amplas e dinâmicas, tanto do conteúdo selecionado quanto das formas teórico-metodológicas que os produziram. Mais do que traçar intersecções entre pesquisas paralelas, busca-se, igualmente, identificar seus modos de produção, posicionando-os, neste caso, nos domínios de uma *História Global*. Além disso, considera-se ainda este estudo relevante porque consiste em um exercício de averiguação de pertinências. Isto é, periodicamente se faz necessária a revisão de pesquisas afins publicadas em momentos distintos, sob o intuito de constatar a manutenção, ou não, de sua validade frente a recentes proposições.

O problema que se coloca, a partir disso, questiona as possíveis relações entre a historiografia levantada; as contribuições do diálogo entre os textos selecionados para a compreensão do tráfico de escravizados nos Oitocentos, sobretudo no tocante à posição estratégica que os Estados Unidos assumiram nesse fenômeno por meio dos traficantes.

De forma preliminar, pode-se concluir que, quando dialogados, esses trabalhos (GRADEN, 2007; MARQUES, 2016) adquirem maior nitidez. Em ambos há discussões que quando aproximadas e subsidiadas por outros textos ganham maior protagonismo: os métodos da História Global nos estudos sobre tráfico atlântico de escravizados; a indissociabilidade entre capitalismo e escravidão moderna; a relação entre comércio e legislação, por meio do acúmulo lícito e ilícito de capital; e a reconfiguração do comércio escravista, e dele derivado, em meio à industrialização europeia e às disputas pela soberania comercial atlântica.

A questão confrontada por Dale T. Graden (2007) se refere às formas como os navios estadunidenses possibilitaram o tráfico de escravizados para o Brasil, com destaque para a atuação de diplomatas norte-americanos nesse processo, seja facilitando ou combatendo-o. Utiliza, como documentação principal, registros e relatos de viagens feitos por traficantes e depoimentos de cônsules em correspondências.

Esses navios-cativeiro possuem certo protagonismo nas análises sobre o tráfico, já que sobre eles se atravessava o oceano, circulavam mercadorias. Ganham maior destaque ainda à medida que aqueles oriundos dos Estados Unidos se tornaram empecilhos às proibições ao tráfico. Por isso sua origem era fundamental para os traficantes, tanto é que entre si recomendavam: “o navio deve vir com a bandeira americana” (GRADEN, 2007, p. 58).

Leonardo Marques (2016), através de documentação semelhante à de Graden – principalmente os depoimentos de traficantes e correspondências diplomáticas – foi além dessas embarcações quando tratou da influência dos Estados Unidos no tráfico do XIX, ao questionar como alguns portos estadunidenses foram transformados em núcleos do comércio escravista em resposta ao aumento da demanda por cativos em Cuba.

A documentação utilizada privilegiou as pesquisas de Graden (2007) e Marques (2016) pelos motivos já mencionados, mas outros cinco trabalhos também foram selecionados para compô-la, conforme a proximidade com a discussão.

Rafael de Bivar Marquese (2019) fez um vasto levantamento historiográfico de estudos que relacionaram o sistema escravista ao capitalismo, sob o intuito de questionar os usos feitos da *História Global* nesses trabalhos. Seu objetivo foi, assim, fornecer *perspectivas* teórico-metodológicas para o trato da *escravidão atlântica*. Algo muito útil adiante, na medida em que sugere a *análise integrada* – método de observação mútua do todo e de suas partes – o meio mais adequado para explorar o objeto de estudo em questão.

Dale W. Tomich (2011), ao questionar as relações entre os sistemas escravista e capitalista no XIX, observou uma *segunda escravidão*, na qual a industrialização em alguns lugares, como na Grã-Bretanha, ao mesmo tempo em que requeria a extinção do trabalho escravo, aumentou a demanda por produtos coloniais e, conseqüentemente, por mão de obra escrava em regiões como Brasil, Cuba e EUA; conceito fundamental aqui.

Luiz F. Saraiva e Rita Almico (2017) questionaram a influência do sistema escravista no desenvolvimento econômico do Brasil Oitocentista. Contrariando parte da historiografia sobre o tema, observaram que foi a escravidão que permitiu a industrialização no país, não sendo a região Sudeste e a produção do café as únicas afetadas. Essa proposição é importante para vincular ainda mais capitalismo e escravismo brasileiros.

Luiz Alberto Couceiro (2005), ao lidar com o caso de um *navio fantasma* no Rio de Janeiro de 1861, questionou a possibilidade de autoridades judiciais serem submetidas aos mesmos meios acusatórios que controlavam. Para esta discussão, esse trabalho fornece informações acerca das embarcações-cativeiro; das normas que tentavam discipliná-las; bem como a respeito do Atlântico, que não era apenas meio sobre o qual se locomoviam pessoas e mercadorias, mas principalmente um oceano de fenômenos sociais específicos, porque só faziam sentido nele.

E o quinto trabalho é o de Robin Law (2002), acerca de uma comunidade em Uidá, no Daomé, instituída por um traficante brasileiro e que, com o tempo e comércio intenso de escravizados no porto dessa cidade, agregou diversos outros agentes. Law é trazido a esta discussão porque questionou o impacto do fim do tráfico para o Brasil sobre essa comunidade, destacando normas, os porquês e as estratégias elaboradas. Porque conectava continentes, o tráfico de escravizados alterou, ainda que em medidas e formas distintas, todas as regiões e agentes direta e indiretamente envolvidos.

Os demais trabalhos citados ao longo desta pesquisa que não foram elencados anteriormente são referências subsidiárias; não fazem parte dos documentos elementares à análise, mas contribuem com o debate em alguma medida.

Uma explicação preliminar e de demasiada importância a ser feita neste momento se refere à forma como os envolvidos no tráfico serão mencionados adiante, uma vez que o equívoco no uso das palavras em História pode tornar o fato estudado ininteligível. Especificamente no fenômeno em questão, conforme a documentação analisada, as vítimas da escravidão não eram percebidas enquanto pessoas, mas como mercadorias escravizadas, tendo em vista que a escravização objetificava quem vinha da África para as Américas; e quem traficava, por sua vez, eram exclusivamente homens.

Para compreender o sistema escravista é indispensável essa percepção acerca das condições impostas aos envolvidos, assim como é também a investigação sobre aquilo que o motivava e mantinha. A escravidão moderna existiu enquanto parte integrante do capitalismo. Quaisquer alterações em um dos sistemas incidiam sobre o outro.

O que se verificará adiante é que, apesar de operar em escala global, o capitalismo se configurou conforme as particularidades de cada região. Nos Estados Unidos havia quem almejasse adotar os princípios capitalistas antagônicos à escravidão, mas havia igualmente quem em muito se beneficiava desse regime de trabalho, o que possibilitou a criação de estratégias para manter o tráfico mesmo ilícito.

Os britânicos buscavam durante a *segunda escravidão* impor sua soberania sobre o comércio atlântico, posição também aspirada pelos norte-americanos. As antigas tensões entre Estados Unidos e Grã-Bretanha – derivadas do pacto colonial rompido – ganharam novo fôlego nesse momento, impedindo acordo bilateral antitráfico entre ambos os Estados, viabilizando a atuação dos traficantes em espaços e momentos possíveis, nos quais as proibições e vigilância britânicas não alcançavam.

---

Para atestar isso, três itens: no primeiro se observa a lucratividade do tráfico atlântico, resultante do comércio de escravizados e das demais relações mercantis dele oriundas, que motivavam a transgressão das normas proibitivas; depois se discute a *segunda escravidão* enquanto intersecção entre as proibições ao tráfico e as demandas para mantê-lo, conforme as exigências capitalistas; e, por fim, são analisadas as estratégias dos traficantes, questionando o porquê de utilizarem especificamente os Estados Unidos.

### **Mar de Lucros:** uma vasta rede de comércio em escala global

O comércio estabelecido sobre o Atlântico e resultante dele era muito lucrativo, como bem atestou Graden (2007) e Marques (2016). Esse era o grande estímulo para que pessoas, empresas e países traficantes se arriscassem em busca de escravizados em terras e mares distantes. O lucro do tráfico mitigava os empecilhos que eram as longas travessias, as cóleras que abatiam os tripulantes, os atritos políticos e econômicos entre as regiões envolvidas, a vigilância britânica contra esse comércio.

Relatos de viagem, como os de William E. Anderson, possibilitaram Graden afirmar que “pelos menos 430 navios norte-americanos teriam feito 545 viagens escravistas às Américas” em meados do XIX, cujos principais destinos eram Brasil e Cuba (GRADEN, 2007, p. 19). Somente na década de 1840, através de navios, traficantes e postura política dos Estados Unidos, milhares de mercadorias escravizadas sofreram a travessia atlântica iniciada no continente africano e com destino ao Brasil (GRADEN, 2007, p. 14).

Essas embarcações norte-americanas eram, de fato, elementares para o sucesso de muitas das transações comerciais escravistas, porque eram resistentes às intempéries das viagens; porque atuavam nos domínios da legislação estadunidense, que as protegia, através do uso de bandeiras e documentos de identificação, de possíveis interceptações realizadas por outros países; e porque eram comandadas por tripulação habilidosa.

A partir dos depoimentos em Graden, pode-se concluir que havia traficantes oriundos dos Estados Unidos que gozavam de reconhecimento nesse comércio. Joshua M. Clapp e Frank Smith, por exemplo, eram muito experientes na travessia e comercialização de escravizados para o Brasil, além de investidores nesse negócio, já que, como ocorreu com Anderson, contratavam novos agentes para atuarem no tráfico (GRADEN, 2007, p. 15).

Navegar não era uma tarefa simples, mas necessária. Uma viagem entre as costas brasileira e africana poderia durar mais de um mês. Havia, por isso, preparativos específicos para acomodar centenas de escravizados nas embarcações durante a travessia, como ferramentas para o aprisionamento, água e alimentos. Não almejavam, evidentemente, condições dignas de viagem, mas o mínimo que garantisse o transporte da carga cativa sem danificá-la em demasia até o destino, considerando que o objetivo da empreitada era comercializá-la.

Em uma das viagens narradas por Anderson, o navio *Quinsey* levou do Rio de Janeiro “300 pipas de água, grande quantidade de feijão, farinha, carne-seca, além de louças, dois baús de mercadorias, sessenta grilhões e barras de ferro” (GRADEN, 2007, p. 15). Tinha-se cautela com aquilo levado nos navios para a subsistência dos tripulantes e aprisionamento das mercadorias, já que não deveria revelar o objetivo criminalizado de sua viagem, caso fossem interceptados em alto-mar.

Os navios poderiam ser revistados nos portos ou durante seu percurso. Logo, havia grande preocupação quanto às possíveis autuações britânicas. Na viagem do *Quinsey*, relatada por Anderson, os deques foram construídos durante o percurso para que comportassem até 1.400 escravizados. Se revistados, navios com essa estrutura e características se autoincriminariam, porque ficaria evidente sua atividade ilícita.

Ao chegar à costa angolana, no porto de *Ambriz*, o *Quinsey* foi autuado em dois momentos. Oficiais ingleses examinaram a documentação que identificava o navio como estadunidense, mas não inspecionaram suas instalações em nenhuma das vezes. Após alguns dias, pouco mais da metade da carga esperada embarcou, o que possibilitou a chegada dos escravizados em boas condições ao Brasil, porque sobraram recursos de manutenção (GRADEN, 2007, p. 16).

Em outra ocasião, a viagem de Anderson não ocorreu como esperada. Nem a documentação, nem a nacionalidade da tripulação, ambas oriundas dos Estados Unidos, foram suficientes para que a missão escravista do *France* fosse concluída. Após inspeção de oficiais ingleses, ficou evidente a finalidade do navio. O *France* foi destruído; e seus traficantes, condenados (GRADEN, 2007, p. 17-18).

Quando esses empecilhos eram superados, o tráfico se tornava mais lucrativo. Isso porque as dificuldades impostas diminuíram, por vezes, a oferta da mercadoria, o que, junto ao aumento da demanda, elevava o valor da carga caso as expedições chegassem ao destino

final. A partir dos relatos de viagem em Graden (2007), observa-se que o cerco da marinha inglesa às navegações-cativeiro convergiu para efeito contrário: ao invés de reduzi-las, intensificou sua atividade por meio da valorização dos preços do produto escravizado.

Foi o que Marques também constatou. Uma única carga de corpos africanos que conseguisse atravessar esse Atlântico de dificuldades, impostas no XIX, possivelmente afortunaria seus comerciantes (MARQUES, 2016, p. 50). Naquela viagem do *Quinsey*, narrada por Anderson, apenas uma mercadoria escravizada valia na costa africana cerca de “\$18.00 por cabeça”, mas que a travessia fez custar neste lado do oceano “\$480.00” (GRADEN, 2007, p. 17).

Pelos relatos de Robert C. Schenck, ministro dos EUA no Brasil em meados do XIX, os governos britânico e brasileiro pareciam estar alinhados para dar fim ao tráfico, o que culminou na *Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850* (BRASIL, 1850), que estabelecia medidas de enfrentamento contra o tráfico de africanos para o Império brasileiro. Superada a hesitação inicial em relação às proibições recém-normatizadas, os contrabandistas logo criaram novas estratégias, como a distribuição da carga em embarcações menores e a transferência dos negócios para outro país, por exemplo (MARQUES, 2016, p. 50-51).

Transitar com uma carga de escravizados se tornou mais difícil à medida que tratados internacionais antitráfico eram avançados. O que esses acordos não previram é que suas proibições resultaram, também, no aumento dos preços da mercadoria e, logo, no empenho de contrabandistas para manter o comércio. Por isso que, quando saíam do Brasil, traficantes levaram consigo grandes fortunas, em muitos casos (MARQUES, 2016, p. 51). Os registros de patrimônios também confirmam, portanto, a rentabilidade nesse mercado.

Quando não deportados, muitos contrabandistas se retiraram voluntariamente do Brasil. Em Marques, conforme relato de um cônsul britânico em Lisboa, supõe-se que, entre 1850 e 1851 – sob vigência, portando, da referida *Lei Eusébio de Queirós* –, centenas de portugueses saíram daqui carregando “aproximadamente 400.000 libras esterlinas” (MARQUES, 2016, p. 51), resultantes desse tráfico no qual atuavam.

Ainda segundo depoimentos de cônsules, bem como através de testamentos de traficantes, sabe-se que as cifras acumuladas por meio do comércio de escravizados fomentaram diversos outros mercados por onde circulavam, sendo investidas em imóveis, bancos e ações, por exemplo (MARQUES, 2016, p. 51). O que não causa estranhamento,



evidentemente, já que essas grandes fortunas teriam alguma finalidade, seriam absorvidas pelos mercados das regiões envolvidas.

O que se destaca, na verdade, é que o tráfico de escravizados pelo Atlântico, além de se constituir como uma atividade em si muito lucrativa, porque a mercadoria era muito valiosa, permitia que amplas redes de comércio fossem tecidas ao seu redor, sob dimensões globais. Nos continentes envolvidos, antes, durante e depois das viagens escravistas, pessoas, coisas e o trabalho que as conectava produziam inúmeras riquezas.

Em Marques (2016), por meio de testamentos de traficantes, observa-se que o lucro acumulado pelo tráfico atravessava o oceano, tal como a atividade comercial que o originou; e que foi investido de diversas formas, como, por exemplo, na construção de estradas em Portugal. Mas é em Graden que essa rede de comércio global derivada do tráfico fica mais evidente, já que observou, através de registros de viagens endereçados a cônsules, o estabelecimento de grandes “entrepostos escravistas” na costa africana (GRADEN, 2007, p. 12).

O embarque de escravizados para a travessia atlântica exigiu a criação de verdadeiras empresas escravistas, os entrepostos, que possibilitavam o acomodar de diversas mercadorias, escravizadas ou não; bem como o estabelecimento das mais variadas relações comerciais. À espera da viagem, vários produtos eram comercializados, oriundos tanto dos Estados Unidos quanto de distintos lugares do continente africano.

Esses entrepostos em África estabeleciam uma vasta rede comercial porque se comunicavam entre si e com o outro lado do oceano, com empresas dos Estados Unidos, por exemplo, segundo depoimentos em Graden. Além do comércio, diversas informações acerca do tráfico eram compartilhadas, cujo trânsito na costa atlântica fez surgir os “corredores africanos” (GRADEN, 2007, p. 14), sujeitos que chegavam a percorrer até dezenas de milhas por dia entre os entrepostos.

Percebe-se, assim, que a mão de obra africana, além de comercializada, era absorvida em várias atividades elementares às empresas escravistas: era canal de comunicação, porque possibilitava a circulação de informações pela costa africana; bem como era o meio pelo qual comerciantes faziam circular seus bens, seja na venda de produtos nos navios, seja na colaboração para o embarque de escravizados (GRADEN, 2007, p. 13).

De fato, o tráfico escravista constituía vasto comércio transatlântico, gerando para os Estados Unidos lucros por meios diversos: pela fabricação, venda e aluguel de navios; pela

compra e venda de escravizados; pelo transporte dessa carga; e pelos entrepostos na costa africana, que faziam circular muitos produtos de empresas estadunidenses, bem como despachavam para as Américas diversas mercadorias.

Ante o exposto, atesta-se que o tráfico era atividade de grande retorno financeiro para todas as regiões nas quais seu capital circulava, e não apenas para quem estava diretamente envolvido. Esse é um dos porquês que explica a posição de destaque que os Estados Unidos assumiram nessas viagens-cativeiro, já que eram grandes beneficiários dos lucros gerados. A rentabilidade desse comércio é melhor compreendida se situada no capitalismo do XIX, discussão essa a ser feita a partir de agora.

### **Novas Demandas, Antigas Ofertas: capitalismo e segunda escravidão**

Contraditoriamente à sua atuação no Atlântico contra os traficantes, os próprios britânicos foram empecilhos ao fim do tráfico. No contexto da *segunda escravidão*, a Grã-Bretanha foi uma das maiores consumidoras de produtos derivados da mão de obra escrava das Américas. Evidentemente, o aumento da demanda no século XIX por bens como açúcar, algodão e café, principalmente, ensejou a intensificação do comércio de escravizados, para que garantisse essa produção colonial. Fenômeno esse compreensível através de um olhar econômico e global sobre a história.

É Marquese (2019) quem fornece subsídios para se pensar alguns rumos historiográficos percorridos no estudo do tráfico escravista, tarefa fundamental se há interesse em compreender as dinâmicas do capitalismo em escala global que influenciaram a escravidão no século XIX, como é o caso deste item.

Por meio do levantamento bibliográfico que Marquese (2019) realizou, observa-se que *História Global* é polissêmica. Pode se referir, principalmente, ao estudo do mundo em momento específico; a um ponto de vista global sobre determinado fenômeno; a um contexto de totalidade; à história da *globalização*, dos fatos que transcendem fronteiras nacionais; às *conexões* e comparações de elementos; ou ainda à *integração* das partes de um todo (MARQUESE, 2019, p. 16-17).

Os dois textos principais que compõem a documentação deste artigo se situam nos domínios da *História Global*. Das acepções que essa historiografia adquiriu, Graden (2007) e Marques (2016) mais se aproximam daquela referente à *integração*. Ambos posicionam

---

agentes, instituições e fatos em espaços transnacionais, integrando-os em processos. Semelhanças e distinções do tráfico só são visíveis se situadas na mesma engrenagem.

A historiografia da escravidão moderna sempre lidou com escalas globais, seja em maior ou menor medida; seja de forma nítida, latente ou recusada (MARQUESE, 2019, p. 18). Inicialmente, motivados pelo abolicionismo, os trabalhos observaram que combater a escravidão requeria o reconhecimento de seu caráter internacional, uma vez que transcendiam as fronteiras dos países. Modelo historiográfico esse também utilizado no Brasil.

Devido ao abolicionismo muito comum a quem produzia essa historiografia, é evidente que haveria vertentes opostas, que legitimassem a escravidão. Sobre o Sul escravista dos Estados Unidos do século XIX, foram escritos trabalhos que além de inverter a escala internacional de observação, até então predominante, forjaram um método nacionalista utilizado até meados do século XX (MARQUESE, 2019, p. 18).

Essas duas posições historiográficas foram muito influentes. Mas o maior impacto, porque ainda reverbera, veio das “periferias do Novo Mundo” (MARQUESE, 2019, p. 19). Cyril Lionel Robert James e Eric Williams, dois historiadores caribenhos, moldaram o estudo sobre a escravidão porque a observaram sob uma perspectiva global do capitalismo, subordinando eventos distintos, de diferentes continentes, que se interferiam de forma recíproca.

Desde as contribuições de Eric Williams, a partir dos anos quarenta do século XX, estudos que relacionaram capitalismo e escravidão passaram a ser frequentes, assumiram grande destaque. Sua grande influência sobre pesquisas acerca da posição do Caribe na colonização da América, mesmo sob contundentes críticas, constitui-se em um verdadeiro “*The Williams Effect*”, nas palavras de Hilary McD. Beckles (1987, p. 303); o que, junto às proposições de C. L. R. James, em meio à luta contra a segregação da população afro-americana e pela descolonização, possibilitaram a muitos e muitas a descoberta do Atlântico negro (BRANDON, 2017, p. 175).

Após tantos usos e desusos da perspectiva histórico-global, o posicionamento mais atuante hoje é de adotá-la. A partir de 1970, de universidades dos Estados Unidos, os esforços para compor uma *História Global e Atlântica* da escravidão foram intensificados (MARQUESE, 2019, p. 23).

Desses esforços podem ser extraídas três correntes: uma que constrói a história do sistema escravista no decorrer do tempo, inclusive delineando modelos gerais para

compreendê-la; outra referente às formas de trabalho dentro do capitalismo global, nas quais a mão de obra escravizada é inserida; e uma terceira que ambiciona as várias configurações da escravidão relacionado-as àquelas do sistema capitalista (MARQUESE, 2019, p. 26).

É nesse terceiro eixo que as contribuições de Dale Tomich (2011) sobre a *segunda escravidão* estão dispostas. No século XIX, à medida que crescia a atuação britânica contra o tráfico de escravizados, igualmente se intensificou o número de cativos trazidos às Américas. O que a princípio e superficialmente parece conflitante é, na verdade, coerente, se percebidas as configurações do capitalismo naquele momento.

O “segundo ciclo da escravidão” (TOMICH, 2011, p. 83) se refere ao perfil que o sistema escravista adquiriu a partir da hegemonia dos ingleses sobre o mercado internacional, em inícios dos Oitocentos, até seu declínio resultante da sobreposição dos Estados Unidos nesse cenário em fins de século. Os interesses britânicos convergiam para a abolição dessa mão de obra, mas suas demandas cooperavam para o inverso. O sistema se reformulou.

Se cada metrópole europeia detinha controle sobre sua respectiva colônia, a partir da virada dos Setecentos a Inglaterra passou a criar uma zona de livre comércio, que transcendia as fronteiras demarcadas pela então ordem colonial. Isso se deu, sobretudo, devido à industrialização pela qual a Grã-Bretanha passava, que lhe garantiu meios de se impor sobre as ofertas e demandas do mercado internacional (TOMICH, 2011, p. 85).

Foi o surgimento da hegemonia britânica sobre o capitalismo que distendeu os antigos pactos coloniais. Cada vez mais as relações comerciais entre Europa, África e Américas tinham os interesses britânicos como ponto de intersecção. A *Revolução Industrial* havia provocado novas tensões sobre o mercado global. O problema era que a industrialização atingiu os países de formas distintas, isso quando atingia.

Essa reconfiguração do capitalismo ensejou uma nova divisão do trabalho em escala internacional. Não bastava à Inglaterra, em observância às demandas de sua industrialização, substituir a mão de obra escravizada apenas em seus domínios. Para que obtivesse o controle do mercado, de sua competitividade, na zona de livre comércio pretendida, empenhou-se pelo fim do tráfico e da escravidão nas demais colônias (TOMICH, 2011, p. 88-89).

O problema é que, à medida que a Inglaterra atuava contra a oferta de escravizados, crescia a demanda pela mão de obra cativa em algumas colônias, como Estados Unidos, Cuba e Brasil, o que fomentou elevada inserção de novos cativos nas Américas, revitalizando o sistema escravista mesmo diante das proibições.

Principalmente na Europa, onde as indústrias eram erigidas em maior velocidade, ao passo que a população e classe trabalhadora na zona urbana aumentavam, a dependência por matérias primas e gêneros alimentícios produzidos nas periferias do mundo crescia de forma vertiginosa. Mercadorias como o açúcar, café e algodão das Américas passaram a ser largamente exportados (TOMICH, 2011, p. 84).

Os bens coloniais eram atraentes, úteis e podiam ser consumidos pela classe trabalhadora assalariada nas metrópoles, sobretudo em regiões industrializadas, como na Grã-Bretanha. O algodão produzia tecidos e roupas confortáveis, higiênicas e baratas, o que as tornaram comuns tanto entre a população urbana quanto entre a classe média rural. O açúcar, café e outras bebidas, além de estimulantes no enfrentamento da labuta diária, eram pequenos luxos exóticos que a burguesia e o proletariado podiam custear (BLACKBURN, 2003, p. 677).

Todavia, a relação mercantil estabelecida pelos britânicos com as Américas não era apenas essa de importação. As mercadorias britânicas eram muito requisitadas por consumidores norte-americanos, mesmo após o rompimento do pacto colonial entre a Grã-Bretanha e suas *treze colônias* (BLACKBURN, 2003, p. 621); assim como foram largamente inseridas nos mercados coloniais. No Brasil isso ocorreu com intensidade a partir do estreitamento das relações diplomáticas com os portugueses.

Essas são algumas relações do mercado que instituiu a *segunda escravidão*, composto por uma vasta rede internacional de comércio tecida por inúmeras tensões político-econômicas no XIX; através do qual se observa a vitalidade dos sistemas escravista e capitalista, já que se beneficiaram mutuamente quando reconfigurados. Escravidão e capitalismo eram partes da mesma totalidade econômica.

Para além da relação entre proibição e aumento do tráfico durante a *segunda escravidão*, Dale Tomich percebeu as melhorias da produção escravista resultantes da industrialização. Como exemplo, a “aplicação de técnicas industriais modernas” no cultivo da cana de açúcar em Cuba (TOMICH, 2011, p. 91); “o descaroçador de algodão” nos Estados Unidos (TOMICH, 2011, p. 92); e no caso do Brasil, a “estrada de ferro” que melhorou a produção em São Paulo (TOMICH, 2011, p. 95).

Importante destacar que essa *segunda escravidão*, evidentemente, não foi homogênea. Houve oscilação de preços do açúcar, café e algodão; os acordos antitráfico foram assinados em momentos diferentes entre Grã-Bretanha, Portugal, Espanha e Estados Unidos; e quanto

---

aos escravizados, tanto os valores quanto as demandas se modificaram ao longo do XIX, em conformidade com outros vetores socioeconômicos.

Sobre essas especificidades do segundo ciclo escravista e do capitalismo, traz-se para a discussão aquilo que Luiz Fernando Saraiva e Rita Almico (2017) observaram na economia brasileira do XIX. Isso porque direcionam a discussão realizada até agora para o Brasil, e porque lidaram com essa *segunda escravidão*, atualizando-a.

Através do levantamento bibliográfico que Saraiva e Almico (2017) realizaram, sobre trabalhos que tentaram integrar e explicar a economia brasileira no *sistema mundo* de fins do XVIII a meados do XIX, pode-se perceber quatro eixos interpretativos: o de crise econômica, resultante da competitividade sobre o açúcar ou da economia global; de crescimento e diversificação econômica nesse período; de autonomia do mercado interno; e o de aumento do tráfico de escravizados diante das proibições inglesas (SARAIVA; ALMICO, 2017, p. 03-06).

Servindo-se das contribuições de Dale Tomich, que por sua vez dialogam com Eric Williams, a historiografia desse último eixo interpretativo integrou o Brasil ao capitalismo por meio da *segunda escravidão*. Isso porque ficou evidente o desenvolvimento colaborativo entre os sistemas escravista e capitalista; que a inserção de mais cativos no Brasil do XIX foi efeito do mercado global, como já evidenciado.

Segundo Saraiva e Almico (2017, p. 09), essa interpretação, ainda que coerente, exige duas ressalvas: na tarefa de integrar a economia brasileira oitocentista à *economia-mundo*, com destaque para a escravidão, a observação do açúcar, algodão e café não deve camuflar outras culturas agroexportadoras também importantes; nem deixar de se atentar para eventos locais igualmente significativos para as colônias. Não só a região cafeeicultora se beneficiou da *segunda escravidão* e das demais configurações do capitalismo no XIX, mas também outras regiões cuja economia dependia de culturas agroexportadoras diversas.

Nesse momento, com a expansão da *economia-mundo* e de suas demandas, perfis socioeconômicos eram reconstruídos pelo Brasil. Vários serviços, como os de comunicação e transporte, passaram a ser ofertados e convergiram para o desenvolvimento econômico, reflexos da industrialização em curso. Há, de fato, protagonismo do café, mas o valor de praticamente todos os produtos brasileiros aumentou. Algodão e tabaco atendiam aos mercados externo e interno. E a quantidade de açúcar exportada era superior a de outros países latinos (SARAIVA; ALMICO, 2017, p. 10-11).

A conclusão que se chega, a partir do referido autor e autora, é que a relação entre escravidão e capitalismo no Brasil oitocentista integrou ambos os sistemas, tendo em vista que o próprio desenvolvimento capitalista e conseqüente modernização do país nesse momento só existiram por meio do trabalho escravo; logo, não se restringiu à causa e efeito, à inserção de tecnologias e a conseqüente eficiência na exploração da mão de obra cativa.

Superada a interpretação provinciana que considera as regiões cafeeiras como as únicas beneficiadas pelo sistema capitalista no XIX, e que não dialoga campo e cidade, os *complexos* agroexportadores e escravistas estabelecidos pelo Brasil ficam nítidos. A inserção de serviços, tecnologias e demais componentes de modernização só foi possível porque resultante da exploração de escravizados.

O olhar global sobre a História desnudou a indissociabilidade entre a escravidão moderna e o capitalismo. Essa relação ficou evidente no Brasil desde o período colonial, o que pode ser verificado, por exemplo, na produção do açúcar, cuja vinculação à mão de obra escravizada pelos ibéricos ocorreu desde antes da colonização do nordeste brasileiro; na mineração do ouro, uma das responsáveis pela construção do sistema financeiro da Grã-Bretanha e seu conseqüente pioneirismo industrial; na exportação do algodão, através da qual o Maranhão, em comparação com toda a colônia, adquiriu a maior proporção de escravizados em relação ao total de seus habitantes; e no cultivo do café, que fez do Brasil o último país a abolir o sistema escravista (MARQUESE, 2018).

Não foi por acaso que o desenvolvimento capitalista tenha chegado primeiro nas regiões escravistas, assim como não era coincidência que grande parte das primeiras fábricas brasileiras foi instalada por pessoas envolvidas no comércio de escravizados. Percebidas as ligações indissolúveis entre capitalismo e *segunda escravidão*, entende-se a posição de destaque assumida pelos Estados Unidos para manter o tráfico.

### **Navios, Navegantes, Portos e Geopolítica: os Estados Unidos como estratégia**

As investidas de Napoleão na Europa provocaram o desembarque do Príncipe Regente português e sua corte no Rio de Janeiro em 1808. Os britânicos foram fundamentais nessa viagem, ao garantirem à família real portuguesa a escolta que precisavam para chegar à sua colônia na América. Desde então as relações diplomáticas entre Inglaterra e Portugal se

intensificaram, o que culminou na avença de acordos em atenção principal aos interesses ingleses.

Foi nesse contexto que tratados antiescravistas foram impostos pelos britânicos sob pretexto de *amizade e aliança* com os portugueses, o que permitiu à marinha da Grã-Bretanha, desde inícios do XIX, grande acesso aos portos da colônia portuguesa na América (ARAÚJO, 2018, p. 230).

Com a ruptura do pacto colonial entre Portugal e o continente americano em 1822, a vigência desses acordos firmados entre os impérios britânico e português foi ameaçada. Não que algum dia, desde sua promulgação, tenham sido aceitos sem resistência pela classe senhorial. O que ocorreu, nesse momento, é que passaram a ser percebidos pelas elites econômicas e políticas como empecilhos à instituição do Estado imperial brasileiro. A soberania do Brasil permaneceria ameaçada, acreditavam, enquanto os interesses britânicos se sobrepusessem.

A solução encontrada pela Grã-Bretanha para manter a vigência desses acordos foi negociá-la junto ao reconhecimento do Brasil enquanto Estado Nacional autônomo. Dessas negociações no âmbito do Legislativo brasileiro e britânico, surgiram leis cuja finalidade exclusiva era o combate à escravidão, o que ocorreu inicialmente pela coerção ao comércio atlântico que a mantinha. A primeira delas, no Brasil, foi promulgada em 07 de novembro de 1831, por meio da qual foram declarados “livres todos os escravos vindos de fôra do Imperio”, assim como impôs “penas aos importadores dos mesmos escravos” (BRASIL, 1831).

Nessa lei e nas demais antitráfico que a sucederam, competia à Inglaterra e ao Brasil, principalmente, realizar busca e apreensão em navios sob suspeita de ilegalidade – havendo, inclusive, critérios de identificação; desarticular a comercialização dos escravizados desembarcados de forma ilícita, bem como declará-los livres juridicamente; sujeitar traficantes, investidores e compradores a julgamento e condenação; e coagir o comércio de escravizados na costa africana.

De forma paralela ao empenho antiescravista, o tráfico ilegal se intensificava, pois tentava abastecer as colônias com o produto escravizado diante da possibilidade de sua interrupção definitiva (MAMIGONIAN; GRINBERG, 2018, p. 286). Estima-se que somente entre 1831 e 1845 foram inseridos no Brasil “470 mil escravos” (ARAÚJO, 2018, p. 232). O



grande empenho dos traficantes, mesmo com todas as dificuldades impostas, era motivado pelo retorno financeiro que esse comércio provocava no contexto da *segundo escravidão*.

A clandestinidade operava sob auxílio de diversas artimanhas. Aguardava-se a desatenção dos ingleses; escravizados recém-chegados eram camuflados sob aparência de antigos cativos; tumbeiros eram reformados; aproveitava-se até mesmo a negligência do Estado quanto à fiscalização do tráfico. Muitos agentes públicos, corrompidos pelo dinheiro escravista, faziam vista grossa à ilicitude, recusavam-se a aplicar os dispositivos normativos. Traficantes ocupavam cargos estatais, autoridades policiais eram proprietárias de escravizados (COUCEIRO, 2005, p. 65-66).

Em meio à ausência de consenso quanto à extinção do tráfico e aos conflitos resultantes, o contrabando de escravizados era mantido por diversas formas, sendo os Estados Unidos uma das principais. Navios, navegantes, portos e políticas estadunidenses eram utilizados como estratégia para fugir das autuações britânicas contrárias ao tráfico. Com a valorização do preço da carga cativa e aumento de sua demanda, os artifícios possíveis eram mais do que necessários.

Nos Estados Unidos, a partir de inícios dos Oitocentos, também era crime participar do tráfico escravista. Mas isso não desencorajou a classe empresária a investir nesse negócio. Os navios norte-americanos, principalmente as escunas construídas nas proximidades de Baltimore, eram reconhecidos pela qualidade, velocidade e valor baixo, comportando cargas de até 200 toneladas, aproximadamente (GRADEN, 2007, p. 11).

As embarcações-trafficantes do século XIX foram grandes beneficiárias das tecnologias navais desenvolvidas na época. Cobrir o casco desses navios com cobre era um custo alto, mas um investimento importante, porque os tornava mais velozes e resistentes contra a marinha britânica; porque lhes garantia durabilidade, considerando a ocorrência de parasitas na madeira (RODRIGUES, 2018, p. 348).

Outra estratégia adotada por traficantes, mediante a intensificação da patrulha nos mares, foi a utilização de embarcações menores, de forma que transitassem em maior velocidade, já que o tempo entre Luanda e a costa brasileira, por exemplo, podia durar até dois meses. Nesses casos, as condições da travessia cativa se tornavam piores, porque o cômodo da carga era reduzido, ao mesmo tempo em que a quantidade de escravizados era aumentada. A ideia era conseguir atravessar o Atlântico com o maior número de mercadorias possível, mesmo que isso resultasse em uma diáspora ainda mais inadmissível. Não por acaso

que nessas viagens a mortalidade atingia até um quarto dos escravizados (RODRIGUES, 2018, p. 247-348).

O Brasil era um dos principais consumidores desses navios. Isso porque, junto ao aumento da demanda por escravizados naquele momento, o governo estadunidense proibia a autuação britânica nas embarcações que navegassem sob a bandeira dos Estados Unidos, norma muito útil ao tráfico proibido. Além disso, havia aqui bastante mão de obra especializada no reparo desses navios, serviço muito requisitado.

Havia leis que proibiam a escravidão nos Estados Unidos, mas que não arrefeceram a atuação desse país no comércio internacional de escravizados, apenas a reorganizaram. Sua constante recusa em pactuar acordos contra o tráfico, diferente de outros países, reconhecia-o como uma *república escravista* no cenário global (MARQUES, 2016, p. 48). Não colaborava e ainda adotava política-empecilho ao empenho britânico antiescravista.

Além de seus navios, bandeira e posicionamento, os Estados Unidos convergiam ao tráfico através do reconhecimento de seus navegantes. A tripulação poderia escapar da autuação britânica se comprovasse, por meio de documentação, que tanto a nacionalidade dos marinheiros quanto a origem da embarcação eram norte-americanas (COUCEIRO, 2005, p. 71-72), como ocorreu nos casos do *Quinsey* e *France* narrados anteriormente.

Essas estratégias foram muito mais intensas no Brasil da década de 1840, até o momento em que o tráfico se tornou insustentável diante da efetividade das proibições; e a partir de 1850 em Cuba (MARQUES, 2016, p. 48), período em que se observou revitalização dos preços do açúcar e, conseqüentemente, maior demanda pela mão de obra escravizada. Em ambos os casos, foram utilizadas para dar fôlego à fase final do tráfico.

No caso do Brasil, até que o contrabando fosse suprimido por completo, houve muitos embates não só nos mares, mas também nos parlamentos. A lei de 1831 era, de fato, mais para o olhar inglês do que para o combate ao tráfico. O maior entrave à sua aplicação pelo Estado residia em um de seus alvos, as elites político-econômicas. Ela prescrevia indiciamento e punição aos vários agentes envolvidos no comércio, desde os contrabandistas até o consumidor final. Por isso passou a sofrer intensos ataques no Legislativo promovidos pelos representantes das elites escravistas. Afinal, era inconcebível para a classe senhorial ser submetida a juízo pela ilegalidade que as afortunava.

Os dissensos entre parlamentares acerca da lei de 1831, evidentemente, reverberaram na sua aplicação aos casos concretos. Sobretudo em momentos de domínio conservador sobre

o Legislativo, o Estado deliberadamente se mostrou ineficiente quanto à fiscalização do tráfico, ignorando sua alta incidência e o mantendo sob impunidade. Além da negligência, as autoridades brasileiras obstaram também essa fiscalização por meio de medidas declaradamente favoráveis ao contrabando, ao retirar em 1845, por exemplo, o Brasil do “espectro de interferência britânica” (ARAÚJO, 2018, p. 233).

Em resposta no mesmo ano, o Parlamento inglês aprovou a *Lei de Bill Aberdeen*, que garantia à sua frota naval autuar quaisquer embarcações brasileiras suspeitas de tráfico escravista, tanto em alto-mar quanto na costa brasileira. Essa norma, evidentemente, provocou reações adversas no Brasil, revitalizando o debate acerca da soberania brasileira ameaçada pelos ingleses. Enquanto as tensões diplomáticas entre os dois Estados eram acirradas, traficantes e britânicos se confrontavam sobre o Atlântico, momentos em que as estratégias escravistas analisadas eram mais do que necessárias.

O empenho britânico contra o tráfico era implacável. As autoridades brasileiras estavam cada vez mais isoladas quanto à manutenção do contrabando. A soberania do país permanecia ameaçada pela Grã-Bretanha. Nesse contexto, o Parlamento brasileiro tentava garantir a propriedade senhorial sobre os escravizados desembarcados ilegalmente desde 1831, nem que para isso adotassem, em troca, postura eficiente contra o tráfico (ARAÚJO, 2018, p. 235). Sob essa motivação, a *Lei Eusébio de Queirós* foi promulgada em 1850. O objetivo era finalizar o comércio atlântico de escravizados, o que de fato ocorreu nos anos que a sucederam, mas, principalmente, proteger a instituição do escravismo, garantindo a propriedade da classe senhorial sobre seus cativos.

A partir do empenho do Estado brasileiro contra esse comércio, tornou-se mais difícil o sucesso de expedições escravistas sob essas estratégias. O caso do navio norte-americano *Camargo* é um exemplo, porque provocou o processo e condenação de comandantes dos Estados Unidos, inclusive de importantes agentes, após desembarcar 500 escravizados ilegalmente no Rio de Janeiro em 1852 (COUCEIRO, 2005, p. 66).

Enquanto o tráfico para o Brasil solapava gradativamente a partir de então, em Cuba haveria mais uma temporada bem sucedida de desembarque de escravizados, devido à valorização do açúcar. Por essa razão, muitos traficantes que atuavam aqui se retiraram, deportados ou por espontânea vontade, e transferiram suas atividades para os Estados Unidos, que naquele momento oferecia nova estratégia, seus portos.

Na maioria das vezes, de Cuba saíam navios carregados de açúcar em direção ao norte, cujos destinos principais eram os portos de Nova Iorque, tendo destaque também os de Charleston e Nova Orleans. Realizada a descarga da mercadoria, a embarcação seguia rumo à costa africana comandada por um norte-americano, que provaria a sua e a origem estadunidense do navio caso fossem autuados pelos britânicos (COUCEIRO, 2005, p. 71-72).

Esse aumento da demanda pelo açúcar ensejou maior atenção dos ingleses, diante do aumento de investidas dos traficantes contra as proibições. No exemplo em questão, na costa africana, mediante compra, o navio receberia nova carga, dessa vez escravizada, e, por isso, retornaria à América ainda sob identidade norte-americana. Somente quando escapasse da patrulha inglesa nos mares hastearia a bandeira cubana.

Nesse cenário de reorganização do tráfico atlântico, diante do maior empenho para manter os portos brasileiros fechados à escravidão, algumas personagens importantes trocaram de papéis. Agentes que intermediavam aqui o acesso aos navios norte-americanos se tornaram irrelevantes, já que muitos traficantes que se transferiram para os Estados Unidos passaram a acessar diretamente essas embarcações (MARQUES, 2016, p. 59). Os contrabandistas portugueses são exemplo disso, reconhecidos até como uma “Companhia Portuguesa” (MARQUES, 2016, p. 56), tendo em vista que, sobretudo em Nova Iorque, além da cidadania norte-americana obtida, passaram a atuar diretamente em várias atividades do tráfico. Esse maior controle que passaram a ter possibilitou o sucesso de muitas de suas expedições.

Essa reorientação do tráfico a partir dos portos norte-americanos não beneficiou apenas os traficantes e aqueles envolvidos diretamente no contrabando. Conforme publicação de um jornal de Nova Iorque em 1862, a quantidade de agentes e capital derivados do tráfico que circulavam nessa cidade era incalculável, cujas riquezas eram absorvidas pela sociedade e muito colaboraram para seu desenvolvimento econômico (COUCEIRO, 2005, p. 74).

Há de se destacar que dos Estados Unidos não vieram apenas estratégias a favor do tráfico, mas também tentativas de suprimi-las. Foi o que ocorreu a alguns cônsules norte-americanos no Brasil, que, ao invés de garantir a documentação norte-americana aos comandantes de navios escravistas, em várias ocasiões impediram que eles tivessem acesso, bem como promoveram a prisão de alguns (GRADEN, 2007, p. 24). No próprio território estadunidense também houve empenho para desmontar os arranjos do tráfico, através da atuação de promotores de justiça. Em um desses casos há o julgamento e condenação do

capitão do navio *Julia Molton*, cuja defesa alegou que sua nacionalidade era alemã e que a propriedade da embarcação não era sua (MARQUES, 2016, p. 65), de forma que sobre o acusado não incidisse o ordenamento jurídico dos Estados Unidos.

A reorganização do tráfico devido às proibições não afetou apenas as Américas, evidentemente. As mudanças chegaram até onde o Atlântico levava. Como exemplo, tem-se a comunidade brasileira que se estabeleceu em Uidá, na costa ocidental africana, por causa desse comércio de escravizados. Nessa região havia um dos principais portos que escoava o produto escravizado, constantemente afetada pelas reconfigurações desse mercado (LAW, 2002, p. 41). À medida que se proibia o tráfico e se intensificavam suas demandas, essa comunidade brasileira aumentava junto às estratégias para manter o contrabando oriundo de Uidá.

As proibições, ainda que não tenham provocado grande e imediata redução no volume de exportações, provocaram ajustes no modo como se operava o comércio. Uma das táticas foi a descentralização do embarque. Se antes partiam majoritariamente de Uidá, o que a reconhecia pelo tráfico, a mercadoria escravizada passou a sair também de portos vizinhos, levados até eles através de canoas. A necessidade de escapar das autuações e apreensões britânicas nas navegações portuguesas fez com que Uidá compartilhasse o contrabando com outras cidades (LAW, 2002, p. 45).

Porque o embarque de escravizados resistia, a marinha britânica bloqueou a costa do Benim em 1851. Em relação ao tráfico para o Brasil, essa medida não afetou mais do que aquelas já empenhadas, quanto à perseguição aos navios-trafficantes em águas brasileiras e à proibição normativa de 1850 (LAW, 2002, p. 51). O comércio entre a comunidade brasileira de Uidá e o Brasil se manteve, mas cada vez mais através de produtos lícitos.

Com destino a Cuba, quando da revitalização do açúcar, o embarque de escravizados na costa do Benim não teve protagonismo da comunidade brasileira em Uidá, mas de comerciantes portugueses e espanhóis. Para esses, os Estados Unidos também eram estratégia, já que lá equipavam suas embarcações, muitos residiam e adquiriam cidadania, assim como navegavam sob a bandeira norte-americana (LAW, 2002, p. 56-58).

Além daquelas já mencionadas, os contrabandistas elaboraram outra estratégia: aproveitavam-se do comércio lícito de produtos oriundos do continente africano para os Estados Unidos, como o óleo da palma, para mascarar as viagens escravistas. A cautela que

oficiais estadunidenses tiveram para não prejudicar esse comércio legítimo impediu, muitas vezes, que não autuassem os traficantes (MARQUES, p. 75).

Os navios passaram a ser mais discretos quanto aos equipamentos que carregavam para a travessia da carga escravizada. A identificação de uma embarcação escravista se tornou mais difícil. Os custos de uma autuação equivocada eram altos, demandavam grande investimento para o cerco nos portos e no mar, bem como poderiam provocar conflitos diplomáticos caso prejudicassem o comércio legítimo realizado. Muitas reclamações, inclusive, eram feitas ao governo dos Estados Unidos pelos comerciantes em relação às arbitrariedades possivelmente cometidas pelos britânicos, já que teriam autuado navios sem provas contundentes e, assim, atrapalhavam ou mesmo colaboraram para o fim do comércio legítimo entre a América e a África.

Os bens coloniais americanos exportados para as metrópoles europeias contribuíram para a intensificação do tráfico oitocentista. A comercialização de produtos africanos lícitos, por sua vez, não só foi estratégia para manutenção do tráfico ilícito como, a partir da segunda metade do XIX, passou a ser um dos principais elos mercantis entre África e América, devido ao fim do contrabando de mercadorias escravizadas. A grande quantidade de africanos e africanas no continente americano demandava esses produtos, que passaram a compor o cotidiano do Novo Mundo.

O que se observa é que o comércio lícito foi tática escravista porque se aproveitou das tensões político-econômicas entre estadunidenses e britânicos. Mas essa disputa pela soberania no mercado internacional, na verdade, viabilizou todas as outras estratégias analisadas: os navios e suas bandeiras; a tripulação e sua nacionalidade; os portos e seu território. Todas elas atuavam através dos conflitos que Estados Unidos e Grã-Bretanha possuíam, intensificados na *segunda escravidão*, referentes aos interesses capitalistas divergentes. Esses desencontros e desacordos delinearão espaços possíveis onde o tráfico de escravizados pudesse ser praticado, porque a vigilância antiescravista não o alcançava.

Tanto é que o combate ao contrabando escravista nas Américas só teve êxito a partir de 1862, quando os Estados Unidos assinaram acordo antitráfico com os britânicos (MARQUES, 2016, p. 78), desarticulando, conseqüentemente, as estratégias em questão. Esse, inclusive, foi um dos fatores que encerrou o tráfico escravista para Cuba, que até então se mantinha e sob grande demanda (LAW, 2002, p. 62). O sistema escravista brasileiro, por sua vez, porque deixou de ser abastecido com escravizados pelo Atlântico a partir da década

de 50 do XIX, passou a depender do tráfico interno entre as províncias até o seu desmonte, que a lei diz ter ocorrido em 1888.

### Considerações Finais

De fato, aqueles eram mares de muitas bandeiras, desde quando sobre o Atlântico passaram a se aventurar pessoas e mercadorias em constante trânsito. O mar é território e sua história é percebida quando a escala de observação é ajustada conforme a dissolução das fronteiras continentais que suas margens realizam; quando se conecta e se integra fatos sob os domínios de uma *História Global*.

A revisão bibliográfica realizada selecionou textos que, em diálogo, evidenciaram o fenômeno histórico investigado. Esses trabalhos foram analisados, sobretudo, por meio de aproximações, tendo em vista que, apesar de problematizarem questões distintas, possuem muitas similaridades quanto às conclusões que chegaram e às suas formas metodológicas.

Dez anos, aproximadamente, separam as publicações de Graden (2007) e Marques (2016). As referências subsidiárias, por sua vez, foram publicadas em anos anteriores e posteriores. Todas elas convergem para resultados semelhantes. Desse modo, como principal contribuição, aqui foram promovidas releituras que atestaram a manutenção da relevância dos trabalhos levantados, de suas proposições.

Na rede de comércio tecida sobre o Atlântico no XIX, o sistema escravista permanecia importante para alguns países em detrimento de outros, considerando os ajustes que o capitalismo sofreu referentes à industrialização. As estratégias que se constituíram estadunidenses são tributárias desse segundo ciclo escravista, já que os Estados Unidos foram um dos principais beneficiários desse arranjo econômico. Sob essa óptica, aqui foram discutidas as razões pelas quais durante a *segunda escravidão* o trânsito de escravizados entre África e América no XIX foi superior aos séculos precedentes.

Os ditames da industrialização, nesse contexto, projetados principalmente da Europa, exigiam mudanças para além de suas fronteiras, provocando conflitos entre estadunidenses e britânicos. Essas tensões possibilitaram a manutenção do tráfico proibido em meio à revitalização do capitalismo e da escravidão.

Poderia-se ainda inquirir os princípios das legislações que disciplinavam sistema escravista, principalmente o da territorialidade, já que ficou evidente a importância da

nacionalidade e proveniência dos agentes e de seus meios de atuação no tráfico. Contudo, a documentação selecionada não forneceu elementos suficientes para aprofundar essa discussão, instigando sua realização em outro momento.

### Referências Bibliográficas

ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de. Fim do Tráfico. In. **Dicionário da escravidão e liberdade: 50 textos críticos** / Lilia Mortiz Schwarcz e Flávio dos Santos Gomes (Orgs.). - São Paulo: Companhia das Letras, 2018, p. 230-236.

BECKLES, Hilary McD. "The Williams Effect": Eric Williams's Capitalism and Slavery and the Growth of West Indian Political Economy. In: SOLOW, Barbara L. & ENGERMAN, Stanley L. (eds.). **British capitalism and Caribbean slavery: the legacy of Eric Williams**. New York, New Rochelle, Melbourne, Sydney: Cambridge University Press, 1987, p.303-316.

BLACKBURN, Robin. **A construção do escravismo no Novo Mundo, 1492-1800**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BRANDON, Pepijn. Capitalismo y esclavitud: nuevas perspectivas a partir de debates norteamericanos. In: **Rey Desnudo: Revista de Libros**. Año V, No. 10, Otoño 2017, p. 172-191. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:3v-HD4RLoNUJ:https://reydesnudo.com.ar/rey-desnudo/article/download/389/351/+&cd=3&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br&client=tablet-android-samsung-nf-rev1>. Acesso em: 16/12/21.

BRASIL. Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/lim581.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim581.htm). Acesso em: 14/12/2021.

\_\_\_\_\_. Lei de 07 de novembro de 1831. Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html). Acesso em: 14/12/2021.

COUCEIRO, Luiz Alberto. Acusações atlânticas: o caso dos escravos num navio fantasma - Rio de Janeiro, 1861. In. **Revista de História** 152 (1º - 2005), pp. 57-77. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18997>. Acesso em: 15/11/2021.

GRADEN, Dale T. O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil (1840-1858). In. **Afro-Ásia**, [S. l.], n. 35, 2007, pp. 09-35. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/21125>. Acesso em: 15/11/2021.

LAW, Robin. A comunidade brasileira de Uidá e os últimos anos do tráfico atlântico de escravos, 1850-66. **Afro-Ásia**, [S. l.], n. 27, 2002, pp. 41-77. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/21032>. Acesso em: 15/11/2021.



---

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti; GRINBERG, Keila. Lei de 1831. In: **Dicionário da escravidão e liberdade: 50 textos críticos** / Lilia Mortiz Schwarcz e Flávio dos Santos Gomes (Orgs.). - São Paulo: Companhia das Letras, 2018, p. 285-291.

MARQUES, Leonardo. Um último triângulo notório: contrabandistas portugueses, senhores cubanos e portos norte-americanos na fase final do tráfico transatlântico de escravos, 1850-1867. In: **Afro-Ásia**, [S. l.], n. 53, 2016, pp. 45-86. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/22472>. Acesso em: 15/11/2021.

MARQUESE, Rafael de Bivar. A história global da escravidão atlântica: balanço e perspectivas. **Esboços**, Florianópolis, v. 26, n. 41, p. 14-41, jan./abr., 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/2175-7976.2019v26n41p14>. Acesso em: 29/10/2021.

\_\_\_\_\_. Economia Escravista Mundial. In: **Dicionário da escravidão e liberdade: 50 textos críticos** / Lilia Mortiz Schwarcz e Flávio dos Santos Gomes (Orgs.). - São Paulo: Companhia das Letras, 2018, p. 203-209.

RODRIGUES, Jaime. Navio Negreiro. In: **Dicionário da escravidão e liberdade: 50 textos críticos** / Lilia Mortiz Schwarcz e Flávio dos Santos Gomes (Orgs.). - São Paulo: Companhia das Letras, 2018, p. 343-348.

SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita. Raízes escravas da modernização capitalista no Brasil. **XII Congresso Brasileiro de História Econômica. 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Rio de Janeiro: Niterói, 2017. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/34%20Raizes%20escravas%20da%20modernizacao%20capitalista%20no%20Brasil.pdf> . Acesso em: 15/11/2021.

TOMICH, Dale W. **Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.