

## A IMIGRAÇÃO DOS CONFEDERADOS: FATOS QUE ANTECEDERAM.

Primeiros contactos dos Confederados com o Brasil; os navios dos Confederados e os da União praticaram atos de guerra em águas e portos do Brasil, durante a Guerra de Secessão dos Estados Unidos; problemas nas relações diplomáticas do Brasil com a União Americana. A neutralidade do Brasil favoreceu as boas relações de uns e de outros, no após-guerra.

---

*DEUSDA MAGALHÃES MOTA*

do Departamento de História da Faculdade de Filosofia,  
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São  
Paulo.

Durante o período de Guerra Civil dos Estados Unidos (Guerra de Secessão), o principal problema defrontado no Brasil pelo general J. Watson Webb, representante diplomático do govêrno de Washington, foram as atividades dos navios de guerra dos Confederados, que freqüentaram as águas brasileiras.

Na América do Sul, o Brasil foi o único país a declarar neutralidade na Guerra Civil dos Estados Unidos, a 1 de agosto de 1861, seguindo o exemplo da Inglaterra, da França, da Espanha e da Holanda. As outras nações latino-americanas, por pressão do govêrno americano da União, apenas deixaram de reconhecer a beligerância dos Confederados. Nenhuma nação, entretanto, atendeu ao pedido do Ministro das Relações Exteriores dos Estados Unidos, Seward, para que os navios dos Confederados fôsem considerados "piratas" onde quer que estivessem.

A atitude do Brasil quanto aos navios dos Confederados, criou de fato, alguma dificuldade à representação diplomática americana.

Como eram êles definidos, respectivamente por Washington, por Richemond, e pelo Brasil? Para Washington, os navios dos Confederados eram "piratas" (1); para o govêrno revolucionário de Ri-

---

(1). — Vide nota pag. — 216.

chemond, eram “navios armados” (*privateers*); e para o Brasil, eram considerados “navios de guerra” de um dos beligerantes.

*O primeiro caso surgiu em 1861.*

O primeiro caso envolvendo conceito de direito internacional de beligerância ou de diplomacia para êsses navios, ocorreu em outubro de 1861. Nesse ano o navio *Sumter* visitou o porto do Maranhão onde permaneceu nove dias recebendo carvão e provisões. Isto ocasionou um violento protesto do representante diplomático americano no Brasil, o general J. Watson Webb. Declarou êle perentoriamente, que a finalidade do navio era assaltar o comércio da União; permitindo que os navios recebessem carvão e provisões, o Império estava tomando parte na guerra, favorecendo os rebeldes.

Nos primeiros estágios do conflito, o general Webb advertiu um dos membros do governo brasileiro:

“Nós não podemos entrar em guerra com o mundo todo, mas podemos suspender relações diplomáticas e todo comércio com aquelas nações que nos tratam de maneira pouco amistosa e má vizinhança; e podemos tomar nota da ofensa para ser cobrada mais tarde” (2).

Seguiu-se uma longa troca de notas, e o incidente assumiu proporções indesejáveis. O incidente foi resolvido quando ocorreu mudança de Gabinete no Brasil. O novo Ministro das Relações Exteriores do Brasil, o Marquês d’Abrantes, assegurou ao general Webb que não tinha havido a menor intenção de favorecer à Confederação, e menos ainda, de ser inamistoso ou hostil ao governo legal constituído, dos Estados Unidos. O governador do Maranhão foi demitido. Esta providência e a declaração do Ministro do Exterior do Brasil, Marquês d’Abrantes, satisfizeram ao Ministro general Webb, e o assunto foi encerrado. Na verdade, entretanto, a demissão do governador do Maranhão teve outras razões que não as apresentadas ao diplomata americano.

\*

---

(1). — “A 19 de abril de 1861, Lincoln proclamou que as tripulações dos navios dos confederados eram “piratas”, e como tal, sujeitos à execução se capturados”. (Faton, Clement, *A History of the Southern Confederacy*. Collier Book New York. 1961, pág. 170.

(2). — Ferris (Nathan L.), *The relations of the United States With South America during the American Civil War*, in “The Hispanic American Historical Review”. Febr. 1941. Vol. XXI, n. 1 — Duke University Press — Durhan, North Carolina. USA.

*Segundo caso: o “Alabama”, dos Confederados, capturou três navios da União (1863) (3).*

Uma situação mais delicada ocorreu em abril de 1863. Foi tratada, não obstante, com maior consideração por ambas as partes. De 10 a 16 dêsse mês, o “Alabama”, navio de guerra dos Confederados, esteve surto no porto da ilha Fernando de Noronha. Durante êsse tempo, navegou e capturou os navios mercantes americanos, o *Kate Corry*, *La Fayette* e *Louisa Hatch*, dentro das águas territoriais brasileiras. Havia evidência de que o capitão Semmes do *Alabama* e o governador da ilha Fernando de Noronha estavam em relações cordiais, pois que o *Alabama* tinha sido provisionado e suprido enquanto esteve surto no porto. Não desejando criar embaraços ao Gabinete, que então estava envolvido em uma crise política, o general Webb apenas chamou a atenção do govêrno brasileiro para o incidente, e esperou providências cabíveis, da parte dos Ministros de d. Pedro II.

O governador da ilha Fernando de Noronha foi demitido como resultado de inquérito administrativo ordenado contra êle, concluindo por “negligência de seus deveres oficiais”, ao permitir a captura. A verdade era que em Pernambuco não havia navio de guerra brasileiro na época, e as autoridades locais não puderam fazer mais do que negar hospitalidade no futuro, ao *Alabama* nas águas do Brasil. Isto satisfez ao general Webb. Logo depois, porém, o governador foi restabelecido no cargo por razões políticas locais; isto não trouxe, entretanto, novos protestos do representante da nação amiga.

Embora o *Alabama*, o *Geórgia*, e o *Flórida* — dos Confederados —, freqüentassem as águas brasileiras ao mesmo tempo em que vários outros navios de guerra nortistas estavam na costa brasileira, as duas fôrças não se defrontaram. Entre os navios da União estava o *Wachusett*, sob o comando do capitão Collins. Êste comandante e o representante diplomático general Webb, não mantinham, ao que parece, boas relações, devido à recusa constante do Comandante Collins (4) em obedecer às ordens daquele.

\*

---

(3). — O “Alabama” tem uma longa e ativa história nessa guerra. Foi responsável por \$6.750.000 de perdas sôbre os navios da União. Por ter sido construído na Inglaterra, como o foram outros navios que infligiram grandes perdas à União, a Inglaterra foi responsabilizada pelos prejuizos, quando a guerra terminou. Pagou aos Estados Unidos \$15.500.000 (Eaton, Clement, *ob. cit.*, pág. 185).

(4). — O capitão Collins foi descrito pelo general Webb ao Ministro Seward como: “O capitão do Wachusett é, no entanto, um dêsses excentricos velhos marinheiros que teem prazer em fazer coisas estranhas; e mais particularmente, por elas demonstra certa instabilidade de caráter, freqüentemente tomados por independência”. (Ferris, *obr. cit.*).

*Terceiro caso: aprisionamento do “Flórida”; seu afundamento (1864).*

Em 20 de agosto de 1864, o general J. Watson Webb comunicou ao capitão Collins ter recebido informações do cônsul americano em Santos, que o *Flórida*, navio Confederado, estava perto da costa. Algum tempo depois os dois navios encontraram-se no pôrto da Bahia. Na manhã de 7 de outubro de 1864, a despeito do aviso do navio brasileiro *d’Janneria*, ancorado no mesmo porto, o comandante Collins capturou o *Fórida* com pouca dificuldade, e fugiu para o mar com sua prêsa. A notícia desse episódio espalhou-se rapidamente, e a excitação popular tomou conta da Bahia. Houve manifestação do povo contra a atitude do marinheiro da União. Uma multidão postou-se frente ao consulado americano, e informada de que o cônsul estava ausente, talvez a bordo do próprio *Wachusett*, invadiu o consulado americano causando considerável dano.

A notícia de um e de outro acontecimentos foi logo transmitida ao Rio de Janeiro, ao general Webb. Este agiu de maneira caracteristicamente sua: “pegou o touro pelo chifres”, disse, aludindo ao aprisionamento do *Flórida*, e foi imediatamente ao Ministério do Exterior formular sua queixa. Sabendo que uma reunião extraordinária do Gabinete havia sido convocada, correu para o local onde os Ministros se reuniram. Antes que os brasileiros tivessem tempo de considerar o assunto, que preocupava a todos, o general Webb declarou que lamentava as ocorrências da Bahia, mas que notícia oficial do incidente das supostas ações do capitão Collins e sobre o insulto feito às armas dos Estados Unidos, colocadas sobre a porta do consulado da Bahia, que foram despadaçadas e destruídas não tinham sido feitas pela multidão.

Quando o Ministro do Exterior do Brasil apresentou excusas e expressou seu pesar pelo comportamento da multidão, o general Webb procurou justificar oficialmente a atitude de seu compatriota comandante Collins. Disse “apresentar-se voluntária e prontamente, para declarar e repudiar” por si e seu govêrno, a conduta do Capitão Collins; aduziu ainda que, “sem dúvida nenhuma a ação seria formalmente repudiada pelas autoridades de Washington” (5).

\*

*O afundamento do “Flórida”.*

O general Webb comunicou ao Ministro Seward, em Washington, que recomendara aos outros capitães americanos para que afundassem

---

(5). — Isso ocorreu antes que qualquer notícia oficial tivesse chegado ao Brasil, pois a nota do general Webb não foi recebida no Departamento de Estado senão a 17 de dezembro (de 28 de novembro a 17 de dezembro).

qualquer *privateers* dos Confederados, assim que se fizessem ao mar em circunstâncias semelhantes. Não tendo discutido a recomendação com o comandante do *Wachusett*, não pôde prever o que poderia acontecer como de fato aconteceu. Sugeriu mais que, se o Capitão Collins levasse o navio aprisionado aos Estados Unidos, deveria ser êle “acidentalmente” perdido, e recomendava medidas apropriadas para dispor da prêsa que, se liberada, poderia ser devolvida ao Brasil.

E de fato, quando o *Flórida* estava ancorado em Hampton-Roads, em 28 de novembro, afundou. O fato implicou o Brasil em responsabilidade.

O inquerito naval mais tarde instituído, justificou a perda do navio como devida a um vasamento produzido por uma colisão com um transporte de guerra. Com isto a exigência do Brasil foi alterada e finalmente diminuída para um repúdio público do ato do capitão Collins, punição devida ao oficial ofensor, e uma salva de 21 tiros à bandeira brasileira na Bahia de Salvador, por um navio de guerra americano.

O ocorrido não é um crédito à diplomacia do Ministro das Relações Exteriores dos Estados Unidos, Seward. Como o general Webb (6) havia sugerido antes, no caso de tal incidente ocorrer, o assunto estaria virtualmente terminado com um rápido pedido de desculpas e uma salva de tiros. Isto não se deu com tanta facilidade. Muito tempo se perdeu em comissões investigadoras, nas negociações entre Washington e o Brasil, e nas discussões diplomáticas sôbre a causa da perda do *Flórida*.

O capitão Collins foi destituído do serviço por uma côrte marcial, no verão de 1865, como satisfação ao Brasil. Entretanto, as autoridades brasileiras consentiram em sua volta ao cargo como gesto amigo, tanto mais que a guerra civil havia terminado.

E de fato. Sob um pretexto ou outro, as negociações e a salva de desagravo a ser dada na Bahia arrastaram-se até o verão de 1866. Instruções para dar a salva de tiros foram emitidas pelo Departamento Naval dos Estados Unidos em 28 de outubro de 1865, mais de um ano após a captura do *Flórida*. Além disso, as ordens de desagravo foram mandadas ao Almirante Godan, via Valparaíso, o que demandou muito tempo. E' que o Almirante esperou o término das manobras navais a que estava procedendo naquela região. Finalmente, em 23 de julho de 1866 (7), o comandante F. B. Blake, comandando o

---

(6). — Hill (L. F.), *Diplomatic Relations between the United States of Brazil* (Duke University Press, 1932). Apud Ferris, Wathan L. (*obra cit.*).

(7). — O aprisionamento do *Flórida* ocorreu em 7 de outubro de 1864.

*USS Niepsie*, cumpriu as instruções do Almirante Godan, dando a salva de 21 tiros à bandeira brasileira, na Bahia de Salvador.

Assim, o assunto *Flórida*, — Collins — Webb foi encerrado. Foi o último episódio naval da guerra civil, desenrolado nas águas do Brasil.

Foram as questões convenientemente dirimidas entre o Brasil e os Estados Unidos. Restou um clima favorável para as relações políticas e comerciais entre as duas nações, como condições psicológicas de simpatia pelos Confederados que procuraram outras paragens para se fixarem, enquanto perdurou o período de “reconstrução” que se iniciou na grande nação. O Brasil recebeu considerável contingente de imigrantes americanos confederados, que se fixaram em vários locais.

\*

#### *Conclusão.*

A área de luta entre os Confederados e a União Americana estendeu-se até o Brasil. Navios dos Confederados e da União frequentaram águas e portos brasileiros praticando atos de guerra.

Na Guerra de Secessão dos Estados Unidos, o Brasil foi o único país da América do Sul a declarar-se neutro; os demais limitaram-se a não reconhecer o estado de beligrância dos Confederados. No Brasil, os navios dos Confederados não foram considerados “piratas”, mas tiveram igual tratamento dispensado aos da Federação: uns e outros, foram considerados “navios de guerra” dos beligerantes.

A presença de navios dos Confederados em águas e portos brasileiros foi objeto de reclamações diplomáticas dos Estados Unidos ao Brasil.

O acolhimento de navio Confederado no Maranhão, em 1861, constituiu o primeiro caso que deu oportunidade a reclamação diplomática da União Americana ao Brasil, em termos quase insólitos. Essa operação causou a demissão do Governador dessa Província, como satisfação do governo brasileiro ao governo americano, para dirimir a questão.

O segundo caso de acolhimento de navios dos Confederados no Brasil, o *Alabama*, ocorreu na ilha Fernando de Noronha, em 1864. Também ocorreu à revelia do governo brasileiro, mas com evidente conivência do governador daquela base. Esse navio era o mais temido de quantos os Confederados possuíam. Aprisionou várias unidades navais da União Americana, como ato de guerra, em águas brasileiras. Iguamente, para satisfação diplomática às reclamações dos Estados Unidos, o governador da ilha Fernando de Noronha foi

demitido “por negligência de seus deveres funcionais”, mas na verdade, pode-se deduzir de suas atitudes, era êle simpatizante da causa dos Confederados.

Dos navios dos Confederados que freqüentaram as águas e portos brasileiros, como também os navios da Federação o fizeram, o *Flórida* foi aprisionado no pôrto de Salvador, em 1864, levado para o alto mar, conduzido à América do Norte, e afundado “acidentalmente”. Constituiu caso diplomático entre aquela nação e o Brasil, por reclamação dêste, que se arrastou por muito tempo, praticamente até o término da Guerra Civil. Com as explicações diplomáticas, e por ter chegado ao fim a Guerra Civil dos Estados Unidos, o caso foi encerrado.

Da posição de neutralidade que o Brasil prudentemente adotou durante o lamentável incidente ocorrido nos Estados Unidos, a Guerra de Secessão, em face da extensão do conflito às águas brasileiras por navios dos Confederados e da União, resultou a criação de um clima psicológico favorável às relações com os americanos das duas facções em luta. Os do norte, continuando as boas relações mantidas sem solução de continuidade de há anos, e os do sul procurando o Brasil, especialmente para fixarem-se após o estabelecimento da paz, constituiu um importante e valioso acervo de contingente humano, um dos muitos a que o Brasil deve sua formação e desenvolvimento — a colonização americana, notadamente no Estado de São Paulo.

E' inegável a influência dêsse contingente de colonizadores que pelos seus dotes físicos, mentais e culturais, exerceram profunda influência no setor econômico e cultural do Brasil, cujos traços perderam até hoje, na estrutura sócio-econômico paulista.