



## Por que Joseph Smith entrou com pedido de falência?

*“E também, em verdade vos digo com respeito às vossas dívidas: Eis que é a minha vontade que apagueis todas as vossas dívidas.”*

*Doutrina e Convênios 104:78*

### O conhecimento

Na década de 1840, a localização de Nauvoo às margens do rio Mississippi tinha potencial de oferecer muitas oportunidades econômicas para os Santos dos Últimos Dias — Se, encontrassem uma maneira de transportar pessoas e mercadorias através de um canal estreito, pelas traiçoeiras corredeiras de Des Moines, ao sul de Nauvoo. Com esta finalidade, Joseph Smith e quatro outros empresários Santos dos Últimos Dias compraram um antigo navio a vapor do governo, apropriadamente chamado *Des moines*, em

um leilão público em Quincy, Illinois, em 10 de setembro de 1840. Peter Haws foi o principal comprador e Joseph, seu irmão Hyrum e mais duas pessoas assinaram a compra como garantia.<sup>1</sup>

"O barco pesava 93 toneladas, tinha 136 metros de comprimento e cerca de metade do tamanho de um navio a vapor médio do Mississippi, tornando-o admiravelmente adequado para navegar nas corredeiras."<sup>2</sup> Os novos proprietários Santos dos Últimos Dias o renomearam *Nauvoo* e "o usavam

para transportar passageiros e cargas ao longo do rio Mississippi".<sup>3</sup> Infelizmente, com apenas dois meses de operação, o *Nauvoo* encalhou, e "o dano foi grave o suficiente para que o *Nauvoo* já não voltasse operar sob o controle dos membros da Igreja".<sup>4</sup> Este naufrágio acabou com qualquer esperança que os Santos tinham de usar o *Nauvoo* para trazer oportunidades econômicas para a cidade e afundou os compradores em dívidas difíceis de pagar, especialmente sem a receita esperada, que as operações do barco trariam.<sup>5</sup>

Os proprietários Santos dos Últimos Dias processaram os pilotos por operarem negligentemente o barco a vapor e fizeram com que fossem emitidos mandados de prisão, apenas algumas semanas após o naufrágio. Todavia, quando os pilotos foram libertos sob fiança, fugiram do estado.<sup>6</sup> As tentativas de levantar fundos com os investidores que compraram o controle das operações do barco também falharam.<sup>7</sup> Além disso, o principal comprador do barco a vapor, Peter Haws, aparentemente não fora encontrado quando o governo dos Estados Unidos veio cobrar a dívida pela compra.<sup>8</sup> Consequentemente, as obrigações dos pagamentos recaíram diretamente sobre Joseph Smith e os demais fiadores.

A dívida venceu em maio de 1841, mas levaria mais um ano até que o procurador dos Estados Unidos do estado de Illinois, Justin Butterfield, entrasse com uma ação para cobrar a dívida.<sup>9</sup> Naquela época, Joseph tinha muitas outras dívidas, tanto pessoais quanto de compras relacionadas à Igreja, que estavam aumentando, totalizando mais de \$73.000 [dólares].<sup>10</sup> No início de 1842, o Congresso aprovou uma nova lei de falências "para aliviar a depressão nacional que assolava os devedores, que começou com o Pânico de 1837".<sup>11</sup> Em abril de 1842, dois meses antes da sentença de inadimplência da dívida do barco a vapor, Joseph Smith e outros Santos dos Últimos Dias aproveitaram-se dessa nova lei e declararam falência.<sup>12</sup>

Naquela época, quase todos os pedidos de falência em Illinois foram aceitos: apenas 8 dos 1.433 pedidos foram contestados. No entanto, as declarações de Joseph e Hyrum foram duas dessas oito, em parte graças às alegações de fraude feitas por John C. Bennett. Bennett foi o ex-prefeito de Nauvoo que ajudou Joseph Smith e outros a redigir a Carta Constitutiva de Nauvoo e orientou-os durante

o processo de aprovação legislativa.<sup>13</sup> Desde então, ele havia se afastado da igreja, brigado com Joseph e espalhara vários boatos e acusações contra ele.<sup>14</sup>

Bennett alegou que Joseph havia transferido fraudulentamente quase 121 hectares de terra para a Igreja a fim de evitar perdê-los no processo de falência. Na lei de falências, qualquer escritura de propriedade feita "antecipando a falência" era considerada "totalmente nula", evitando assim que as pessoas assinassem de forma fraudulenta escrituras que não tinham intenção de pagar ou transferissem a propriedade dos bens antes de declarar a falência para impedi-la de ser tomada.<sup>15</sup> Conforme a lei, qualquer transferência de bens com mais de dois meses de antecedência à declaração de falência "presumir-se-ia válida e legal".<sup>16</sup>

A propriedade em questão, 239 lotes em Nauvoo, havia sido originalmente comprada em benefício da Igreja, e sua transferência formal para a Igreja foi assinada e autenticada em outubro de 1841, depois que "o Quórum dos Doze concordou que Joseph deveria separar a propriedade da Igreja de seus próprios bens" durante a Conferência Geral daquele mês.<sup>17</sup> Isso foi muito antes de a lei de falências ser aprovada, e seis meses antes de Joseph entrar com pedido de falência. Portanto, a transferência de terras foi legal e válida.

Apesar da falta de evidências de atividade fraudulenta, Butterfield (o procurador dos Estados Unidos no estado de Illinois) se opôs ao pedido de falência de Joseph e Hyrum após investigar os registros de terras em Nauvoo.<sup>18</sup> No entanto, as alegações de fraude podem ter sido apenas uma simulação. O verdadeiro problema parece ter sido que os dois tinham uma dívida com o governo federal e os funcionários do governo "estavam determinados a fazer com que as dívidas do barco a vapor fossem pagas".<sup>19</sup>

Quando Butterfield realmente se encontrou com Hyrum Smith, com representantes agindo em nome de Joseph, em Springfield, Illinois, "permitiu que Hyrum fosse declarado falido e recomendou a aprovação de uma proposta feita pelo representante de Joseph [...] para liquidar toda a dívida com os Estados Unidos".<sup>20</sup> Um mês depois, Butterfield mostrou "respeito pela honestidade financeira de Joseph" ao aceitar notas promissórias como pagamento de honorários advocatícios em um caso

diferente.<sup>21</sup> Por várias razões, levaria mais uma década, muito depois da morte de Joseph, até que a dívida fosse totalmente paga, mas o juiz federal que ouviu o caso não encontrou nenhuma evidência de fraude por parte de Joseph.<sup>22</sup>

## O porquê

Alguns tentaram usar os detalhes desse caso de falência para manchar a conduta, credibilidade ou reputação de Joseph. No entanto, o profeta não agiu de forma desonesta. Como outros durante os tempos econômicos conturbados do início da década de 1840, Joseph tinha o direito e o dever legal, tanto para com seus sócios quanto para com o credor, de buscar alívio da dívida através da recém promulgada lei federal de falência. Suas dívidas haviam se acumulado na maioria devido a circunstâncias fora de seu controle: Joseph não havia tomado nenhuma medida incomum ou assumido riscos especulativos. O naufrágio que afundou o barco a vapor *Nauvoo* — e consigo as oportunidades financeiras de Joseph — não fora culpa dele.

Embora os pilotos de barcos a vapor tenham fugido do estado para escapar da responsabilidade, Joseph honrosamente tentou resolver a dívida. Ao entrar com pedido de falência, Joseph permitiu que um juiz independente decidisse quem devia quanto a quem. A declaração permitiu que ele e outros envolvidos reunissem bens e determinassem quais recursos estavam disponíveis para saldar a dívida. As questões poderiam ter sido resolvidas rapidamente se o único credor da dívida fosse outra pessoa que não fosse o governo federal. Um credor comum não teria conseguido executar sua reivindicação, e a dívida teria sido cancelada em caso de falência.

Apesar do naufrágio do barco a vapor, das dívidas e das complicações legais, Joseph não deixou que isso o distraísse de seu propósito maior. Joseph passou os últimos anos de sua vida dedicando seu tempo à edificação do reino de Deus em Nauvoo: trabalhou no templo, organizou a Sociedade de Socorro, fez discursos inspiradores (incluindo o discurso de King Follet), publicou o Livro de Abraão, organizou e discursou nas estacas ao redor de Nauvoo, estudou seu léxico grego, escreveu a carta para John Wentworth contendo as Regras de Fé, serviu como prefeito de Nauvoo, cumprimentou milhares de recém-chegados, lançou sua campanha à presidência dos Estados Unidos e muitas outras coisas.

Como Joseph, a maioria das pessoas enfrenta uma série de provações e desafios, que às vezes podem parecer intransponíveis. Joseph Smith é um exemplo para todos sobre como exercer fé, fazer o bem e fazer uma diferença positiva para as pessoas ao nosso redor, mesmo diante de desafios pessoais assustadores.

## Leitura Complementar

Joseph I. Bentley, "Suffering Shipwreck and Bankruptcy in 1842 and Beyond", em *Sustaining the Law: Joseph Smith's Legal Encounters*, ed. Gordon A. Madsen, Jeffrey N. Walker y John W. Welch (Provo, UT: BYU Studies, 2014), pp.309–328.



© Central do Livro de Mórmon, 2021

## YouTube

Clique no link abaixo para assistir ao vídeo deste KnoWhy no YouTube:



<https://youtu.be/fp7Pcz4oxkc>

## Notas de rodapé

1. Ver Joseph I. Bentley, "Suffering Shipwreck and Bankruptcy in 1842 and Beyond", em *Sustaining the Law: Joseph Smith's Legal Encounters*, ed. Gordon A. Madsen, Jeffrey N. Walker y John W. Welch (Provo, UT: BYU Studies, 2014), pp.309–312.
2. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.311.
3. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.312.
4. Bentley, "Suffering Shipwreck", pp.312–313.
5. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.313.

6. Bentley, "Suffering Shipwreck", pp.312–313.
7. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.312.
8. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.314.
9. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.314.
10. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.319.
11. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.315. Para saber mais sobre o impacto do ano de 1837 nos eventos da história dos Santos dos Últimos Dias, consulte o artigo da Central do Livro de Mórmon, "Por que a Sociedade de Previdência de Kirtland falhou?" (Doutrina e Convênios 64:21)", *KnoWhy* 604 (26 de maio de 2021).
12. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.319.
13. Para saber mais sobre a Carta Constitutiva de Nauvoo, consulte o artigo da Central do Livro de Mórmon, "Por que a Carta Constitutiva de Nauvoo foi importante para proteger os Santos?" (Doutrina e Convênios 134:1)", *KnoWhy* 622 (28 de outubro de 2021).
14. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.321.
15. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.321.
16. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.322.
17. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.322.
18. Bentley, "Suffering Shipwreck", pp.321–323.
19. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.320.
20. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.323.
21. Bentley, "Suffering Shipwreck", p.323.
22. Bentley, "Suffering Shipwreck", pp.325–328.