

**O Patacho *Providência*, um navio negreiro:****Justiça, política local e redes depois da lei antitráfico de 1831****MARCUS J. M. DE CARVALHO\***

Estudar o comércio atlântico de escravos depois de 1831 é lidar com estórias mal contadas, com omissões, com os segredos dos que participaram, compactuaram e se beneficiaram. Também são histórias muito variadas, por vezes confusas mesmo, envolvendo desde gente rica a gente pobre que trabalhava no ramo nas funções mais diversas. Havia quem pouco ganhasse em serviços simples e inconstantes do tráfico. Havia quem tudo perdia ao cair nas armadilhas dos riscos envolvidos. E nem todos os carregadores eram homens afluentes. Foram muitos os navios apreendidos, mas cada caso é bastante distinto do outro. Não obstante esses labirintos, alguns episódios chamam atenção nem tanto por seus detalhes mais sórdidos – onipresentes – mas por questões legais, políticas e diplomáticas que resultam na produção de fontes preciosas para os historiadores. A apreensão e julgamento do *Providência* é um desses casos. Com este estudo, pretendo contribuir com a historiografia que busca entender a dimensão judicial e política do tráfico, bem como o seu impacto no âmbito local e provincial. O caso informa ainda detalhes sobre a rede de traficantes atuantes em Pernambuco, o terceiro ponto de desembarque que mais recebeu gente no Brasil, o quinto nas Américas e, no entanto, ainda relativamente pouco estudado (SILVA e ELTIS, 2008, *passim*).

Foi no dia 21 de julho de 1839 que o brigue da marinha brasileira *Constança* capturou o patacho, ou escuna, *Providência*. Só o fato da apreensão ter sido feita pela marinha brasileira, ainda em 1839, é em si um pouco inusitado. Mas não foi só isso que aconteceu. Este episódio está vinculado a outras tantos processos coevos que merecem a nossa atenção.

É aqui que inserimos José Thomaz Nabuco de Araújo nesta narrativa. Nabuco de Araújo começou sua bem-sucedida carreira na burocracia imperial como Promotor do Crime no Recife na época em que o tráfico era ilegal. Depois disso, foi Juiz, Deputado, Ministro, Senador do Império e Conselheiro de Estado, ou seja, exemplifica fielmente aquele padrão de carreira da elite imperial traçado por José Murilo de Carvalho (1978). Foi durante o governo (1837-44) do Barão (depois Conde e Senador) da Boa Vista, Francisco do Rego Barros, que começou a se destacar na imprensa favorável ao “partido da ordem” em Pernambuco. Filho de um Senador vinculado ao Regresso, leal a Araújo Lima, ao Presidente, aos Cavalcanti e ainda

---

\* Professor Titular da UFPE. Agradeço ao CNPq por financiar esta pesquisa ainda em andamento.

2

casado em 1840, com uma sobrinha do Marquês do Recife (o líder local pela adesão à chamada “causa do Rio de Janeiro” em 1820-22 e da oposição à Confederação do Equador), Nabuco de Araújo foi parar no Parlamento em 1843. Sua carreira decolaria. Durante o governo praieiro (1845-48), tornou-se o principal articulista dos “guabirus”, acusando os praieiros dos mais variados crimes, inclusive de traficar escravos. Derrotada a rebelião praieira, aceitou ser o juiz do processo contra os rebeldes em 1849. Os réus foram condenados à pena máxima, mas foram logo anistiados por Pedro II. Como recompensa pelos serviços ao “castelo gótico Rego Barros-Cavalcanti”, na sarcástica (e precisa) expressão dos praieiros, voltaria forte ao parlamento em 1850, ingressando finalmente na fina elite imperial ao ser nomeado Presidente da província de São Paulo em 1851.

Nabuco de Araújo, foi ministro mais de uma vez, mas teria maior projeção no “Gabinete da Conciliação”, liderado por Honório, quando propôs a Lei “Nabuco de Araújo” que criminalizava a conivência, ou mesmo a omissão, das autoridades em terra, que não poderiam mais alegar que não era de suas respectivas alçadas perseguir a tripulação ou as pessoas recém-desembarcadas. Era preciso apreender a embarcação, os cativos desembarcados e a tripulação que porventura escapassem da vigilância da marinha brasileira e britânica no oceano (BETHELL, 2002: 419). Ao ampliar o leque da punibilidade, a Lei Nabuco de Araújo contribuiria para aniquilar a esperança de renascimento do tráfico. Foi de sua autoria ainda a minuta de um projeto que, alterado, resultou na lei Rio Branco (PENA, 2001: 37). Sua vida está soberbamente sintetizada na biografia escrita por seu filho, Joaquim Nabuco. Apesar do tom laudatório, *Um Estadista do Império* ainda é referência obrigatória para os interessados na História do Brasil Imperial.

O que Joaquim Nabuco não disse – talvez nem soubesse – é que o primeiro caso mais complicados que seu pai envolveu-se foi justamente o tráfico de escravos perpetrado pelos brigues *Rápido* e *Bom Sucesso* em 1837. Afora esses dois desembarques, ainda incomodou o Promotor uma carta publicada no *Diário de Pernambuco* defendendo o tráfico. Instigado pelo Presidente da Província, em 1839, Nabuco de Araújo ofereceria ainda a denúncia contra os envolvidos no caso do patacho *Providência*, o objeto deste estudo (Docs in PÁDUA, SILVA e PEREIRA, 1999: 99 e 180) Não seria fácil sua tarefa. Diante do apoio de Bernardo – o homem forte do Regresso – ao tráfico, do poder dos traficantes e dos senhores de engenho que transformaram os portos naturais do litoral em portos do tráfico, era difícil fazer cumprir a lei.

Mesmo porque, reconheceria o próprio Nabuco de Araújo em 1847, até os Cavalcanti receptavam negreiros nos seus engenhos do litoral (NABUCO DE ARAÚJO, 1977: 9).

Tal como no resto do império, o tráfico diminuiu logo após 1831. Em Pernambuco isso não aconteceu apenas devido a uma possível abundância de mão de obra resultante da expansão do tráfico pouco antes de 1831, mas também pelos efeitos deletérios da Cabanada (1832-35) derrubando as exportações de açúcar em 25% (EISENBERG, 1977: 172). Finda a Cabanada, o tráfico voltaria a crescer, mantendo-se alto, até 1842, quando entrou em declínio na província, salvo um pico conjuntural depois de 1850. Em 1836, dizia o cônsul lusitano no Recife, o tráfico era feito “a face das autoridades”.<sup>1</sup> No ano seguinte, o cônsul declarou que, um “respeitável brasileiro”, envolvido no tráfico antes de 1831, disse que, naquela época, os cativos eram adquiridos na África por 12 mil réis e vendidos por 150, mas em maio de 1837, eram comprados por 70 e vendidos por 400 mil réis.<sup>2</sup> Em outubro do mesmo ano, disse o cônsul, que o mercado local estava tão saturado que o preço dos recém desembarcados havia despencado para 250 ou mesmo 200 mil réis, causando prejuízo aos traficantes.<sup>3</sup>

A naturalidade do tráfico foi justamente o assunto de uma “correspondência” no *Diário de Pernambuco*, enviada pelo Presidente da Província a Nabuco de Araújo, em 1837, solicitando as providências cabíveis (Doc. In PÁDUA, SILVA e PEREIRA, 1999: 100-101). Era uma defesa do tráfico. Com sarcasmo pretendia desmascarar “hipócritas filantropos”, como José Bonifácio, que teriam apelidado os negociantes de escravos de “traficantes de carne humana e outros termos da moda”. E no entanto, argumentava: “que seria dos brasileiros se não fossem os escravos?” Contava o missivista que, deitado numa rede, viu passar em frente à sua casa uns 40 homens armados, trazendo uns 200 “colonos” da África. Valiam uma fortuna, tanto que numa praia ali perto houve uma outra “desova” de um navio, no qual morreram uns “sessenta e tantos” cativos por terem vindo muito “apinhados”. Todos receavam adquiri-los, temendo estarem “empestados”. Mesmo assim, teriam sido vendidos por 300 a 400 mil réis cada, valor que confere com a citação do cônsul inglês acima. Dizia a

---

1 Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 1, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar, 24/11/1836.

2 Consul Watts a Mr. Hamilton, 09/05/1837, Third enclosure in number 84, Class B - Correspondence with foreign powers relating to the Slave trade, 1837, p. 76. In Parliamentary Papers. Correspondence with British Commissioners and with foreign powers relative to the Slave trade [class A and Class B], vol. 15.

3 Consul Watts a Mr. Hamilton, 27/10/1837, Third enclosure in number 50, Class B (Further Series) - Correspondence with foreign powers relating to the Slave trade, 1837, pp. 43-44. In Accounts and Papers, Session 15 November 1837-16 August 1838, vol. L.

carta que a escravidão amolecera, pois já se fora o tempo em que os homens “deixavam seus filhos contraídos das donzelinhas africanas jazerem na escravidão, o mesmo não acontece hoje, em que as idéias mais exageradas acerca dos deveres sociais, tal não consistem [sic]”.<sup>4</sup> Ao final, o autor da carta assinou “Anjo Gabriel”. Diante do anonimato e da falta de testemunhas, Nabuco de Araújo respondeu ao Presidente que aquela carta era insuficiente para abrir qualquer processo (Doc. In PÁDUA, SILVA e PEREIRA, 1999: 100-101).

Mas os desembarques feitos pelo brigue *Rápido* e pelo patacho *Bom Sucesso* eram assunto mais sérios. Eram dois conhecidos negreiros que terminariam apreendidos pelos ingleses nos anos 1840. Vale salientar que, de todos os navios negreiros, o que mais visitou o Recife naqueles anos foi o *Bom Sucesso*. Foram sete viagens a Pernambuco, desde 1831 até sua apreensão em 1844.<sup>5</sup> O consignatário do *Bom Sucesso* em 1837 era Gabriel Antonio, um dos traficantes mais emblemáticos do seu tempo.<sup>6</sup> O proprietário do navio era um conhecido traficante angolano, Innocencio Mattoso de Andrade Câmara. Nabuco de Araújo, todavia, considerou que só havia elementos para indiciar os envolvidos com o *Bom Sucesso*, pois o único indício contra o *Rápido* a quantidade de água trazida que excedia as necessidades da tripulação (Doc. In PÁDUA, SILVA e PEREIRA, 1999: 99).

Há muito se sabia que era possível identificar um navio negreiro pela presença de indícios bastante óbvios, como o cheiro por exemplo, ou escotilhas gradeadas, correntes e grillhões. Pressionado pelos ingleses, Alves Branco chegou a assinar em 1835 um termo aditivo aos tratados de 1826 que, basicamente, antecipava a chamada “cláusula de equipamentos”, pois admitia como sinais de tráfico a presença de correntes, “aguada” e víveres além do necessário para a tripulação. Esse termo, por razões óbvias, não foi ratificado pelo Parlamento.<sup>7</sup> Em 10 de dezembro de 1836, regras semelhantes entraram na legislação lusitana. Embora o tráfico a partir dos territórios de ultramar estivesse proibido havia mais de uma década, foi aquele decreto que admitiu que, mesmo sem cativos a bordo, os indícios

---

4 *Diário de Pernambuco* (Recife), 17/04/1837

5 Torre do Tombo, Lisboa: Comissão Mixta em Luanda, 31/12/1844, 17/01/1845. Torre do Tombo, Lisboa: Ministro dos Negócios Estrangeiros, maço 142, 15/07/1841. *Angolana*. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1976, vol. 3, p. 615.

6 Sobre os traficantes mencionados neste texto, Gabriel Antonio, Ângelo Francisco Carneiro, Magalhães Basto e José Francisco de Azevedo Lisboa, veja-se: REIS, GOMES e CARVALHO, 2010: cap. 10. CARVALHO, 2012: *passim*).

7 *Inglaterra e Brasil – Trafego de Escravos - por um Deputado*. Rio de Janeiro, Typographia do Brasil de Justiniano José da Rocha, 1845, p. 57-58, 114-115

poderiam identificar um navio negreiro. Entre os indícios estavam a existência de esteiras, tábuas para fazer um segundo convés para caber mais gente, a presença de mantimentos, instrumentos de cozinha e “aguada” além do que necessitava a tripulação.<sup>8</sup>

Logo a Inglaterra começaria a aplicar essas regras unilateralmente, capturando navios portugueses, principalmente a partir do bill Palmerston (1839) que estabeleceu definitivamente a chamada “cláusula de equipamentos” (BETHELL, 2002: 128. RODRIGUES, 1982:194-195). A lei antitráfico lusitana de dezembro de 1836 foi publicada pelo consulado português no Recife em março de 1837. O parágrafo 5 identificava como indício de tráfico trazer mais pipas e tanques de água do que precisava a tripulação.<sup>9</sup> Ora, basta um mínimo de bom senso para perceber que não se justificava que inúmeros navios viessem da África sem nada no porão a não ser lastro de “aguada”. Não havia como pagar a viagem desse jeito. Na realidade, os navios desembarcavam os cativos em alguma praia e depois seguiam para Recife para fazer os reparos necessários e processar os documentos para outras viagens. Quando o passaporte do navio indicava um porto de destino diferente da cidade onde o navio ia parar no Brasil, alegava-se “arribada forçada”, ou seja, alguma avaria ou outro problema qualquer que obrigasse o navio a desviar sua rota.

Foram muitos os navios que atracaram no Recife, Salvador e Rio de Janeiro nessas circunstâncias depois de 1831. Com aquela fina ironia que caracterizava seus escritos, o padre Lopes Gama comentou em 1837, quando o Promotor do Recife estava agindo, que o tráfico de escravos havia realmente se acabado . Todavia, dizia ele, não faltavam escravos para se vender porque os “chimicos” [sic] brasileiros eram tão talentosos que eram capazes de transformar pipas de água salgada em “negros novos”.<sup>10</sup>

Apesar de indiciados por Nabuco, nada de muito grave ocorreu com os implicados no caso do *Bom Sucesso*. A prefeitura do Recife noticiou, no dia 6 de abril de 1837, que obedeceu a ordem de prisão do Promotor do Recife contra os “brancos” Francisco José de Magalhães e Gabriel Antonio, incurso no artigo 2º da lei antitráfico de 1831.<sup>11</sup> Nenhum dos dois deve ter mofado na cadeia, pois, apenas três meses depois, o navio já estava no Recife.

---

<sup>8</sup> "Decreto de 10/12/1836", in Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa: Correspondência das caixas, Papéis Relativos a Escravatura, 1815-1846. Angolana (Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1976), vol. 3, p. 99.

<sup>9</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 21/03/1837.

<sup>10</sup> *O Carapuceiro* (Recife), vol. 2, n. 36, 19/08/1837.

<sup>11</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 06/04/1837.

Acabara de chegar da África, mais uma vez somente com barris e pipas d'água. Como proprietário e consignatário, os mesmos sujeitos, Magalhães Basto e Gabriel Antonio. O *Bom Sucesso*, portanto, não foi considerado presa justa e continuou reaparecendo sucessivas vezes no Recife do mesmo jeito, ou seja, tendo como proprietário e consignatário conhecidos traficantes de escravos e nos porões nada além de pipas de água.

Como este tipo de crime ia a júri, havia um outro problema. Nos anos 1830, era difícil condenar alguém por crime tão grave, acobertado por gente poderosa e endinheirada. Que corpo de jurados iria se expor assim a troco de nada? Além disso, entre os próprios jurados poderia haver gente envolvida nos negócios do tráfico que, direta ou indiretamente, empregava muita gente nas localidades costeiras onde se davam os desembarques. A chegada de um navio negreiro era um grande evento no litoral. Havia gente trabalhando no desembarque, no aprovisionamento imediato de 300, 400 pessoas famélicas e sedentas, na vigilância dos desembarcados, em consertos imediatos nos negreiros e em várias outras atividades secundárias. Isso sem falar dos envolvidos na distribuição da mercadoria humana. Sabemos ainda que a propriedade escrava estava bastante pulverizada nessa época, de forma que, nem todos os desembarcados eram vendidos em grandes grupos. Muitos aproveitavam o momento para comprar também o seu cativo. Entre os membros do júri, portanto, podia haver beneficiários do negócio em diferentes níveis. Acuado, ou conivente, o júri terminava reconhecendo a falta de africanos apreendidos, a principal evidência do crime imputado: a escravização de pessoa livre. Sem objeto, não há crime.

O caso do *Providência*, em 1839, foi, todavia, mais escandaloso. Para começar, o barco foi apreendido pelo brigue *Constança* da marinha brasileira, por ordem direta do Presidente da Província de Pernambuco, Francisco do Rego Barros [depois Conde da Boa Vista e Senador] (Docs in PÁDUA, SILVA e PEREIRA, 1999: 180).<sup>12</sup> É difícil acreditar que Rego Barros fosse um homem engajado no combate ao tráfico, afinal de contas era um grande proprietário rural e seus parentes e aliados também. Sua família tinha terras na zona da mata, inclusive no litoral onde ocorriam os desembarques. Talvez faça mais sentido a narrativa de Daniel Kidder, que esteve em Pernambuco nessa época. Passando pela ilha de Itamaracá, ele viu um navio negreiro desembarcando cativos sem ser importunado e aproveitou para narrar a

---

12 Veja-se também: Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 2, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 13/08/1839.

apreensão de um outro negreiro ocorrida um pouco antes, ainda em 1839. Como o *Providência* foi o único navio capturado em Pernambuco nessa época, podemos assumir que falava do mesmo barco. Conta Kidder, que houve um desembarque de cativos ao norte do Recife denunciado pelas autoridades provinciais. Mas o navio só veio parar em Pernambuco porque estava fugindo da perseguição de uma nave da marinha inglesa. Seu destino original seria o Rio de Janeiro (KIDDER, 1980: 119).<sup>13</sup> Se esta versão procede, foi a perseguição que provocou a ação do governo provincial.

Sabemos que devemos desconfiar dos viajantes, sempre querendo mostrar o exótico, o inusitado e, sutilmente, a superioridade caucasiana diante de povos incivilizados. Será que devemos acreditar que o *Providência* foi parar em Pernambuco porque vinha fugindo de um navio inglês? A correspondência consular inglesa, a mais detalhada que temos sobre o caso, traduziu partes do processo do *Providência* e comenta o episódio. Nem tudo que diziam era exato. Erravam, mentiam, como aliás qualquer correspondência diplomática, melhor dizendo, como qualquer fonte histórica. Essa correspondência cala-se sobre a possibilidade aventada por Kidder. Não encontramos menção a perseguição inglesa. Teria Kidder inventado isso para entreter seus leitores? É possível. Mas talvez tenha realmente ouvido essa versão – era um pastor ávido por seguidores – conversando aqui e ali, quem sabe com alguém direta ou indiretamente ligado aos traficantes. Ora, quem estava no navio certamente teve que explicar aos patrões e sócios porquê porquê não foram para a Bahia, ou Rio de Janeiro, ou mesmo porque foram capturados pela marinha ... brasileira – a menos ameaçadora de todas. O tráfico não era negócio de amadores. Ninguém errava tanto assim. A favor de Kidder, podemos dizer que os ingleses perseguiram inúmeros navios desde a África, sem saber seu nome, pois apenas vislumbravam uma silhueta ao longe. Muitos escaparam sem ser identificados. Talvez o *Providência* seja um deles. Talvez não. Mas essa possibilidade não pode ser descartada.

A correspondência consular lusitana informa que o navio vinha do rio Benin, ou de Bonny, conhecidos portos do tráfico, ambos na atual Nigéria.<sup>14</sup> Era de Angola que vinham a maioria dos cativos trazidos para Pernambuco nessa época. Todavia, diante da vigilância inglesa ao sul do equador, alguns traficantes que operavam na província foram buscar cativos

---

13 Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 2, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 16/09/1839.

14 Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 2, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 13/08/1839.

mais ao norte, como aliás era a praxe na Bahia. O *Providência* foi um desses navios. Mas se deu mal. Perdeu uma âncora em Pau Amarelo e terminou capturado perto de Itamaracá. Aqui, também vale à pena investigar uma outra possibilidade. Segundo uma correspondência inglesa, na realidade, a carga humana de 135 cativos desembarcou no engenho São João em Pau Amarelo e não em Itamaracá. Como pelo menos dois outros negreiros, o *Luendal* e o *General Cabreira*, desembarcaram gente em Pernambuco naquelas semanas, não temos como saber exatamente onde desceram os cativos do *Providência*.

Há uma maior concordância nas fontes quanto ao número de pessoas que vieram no *Providência*. Kidder e o cônsul português faram em 130 cativos. Os ingleses em 135. De acordo com o cônsul lusitano, Nabuco de Araújo indicou na denúncia que no porão do navio cabiam 150 pessoas (KIDDER, 1980: 119).<sup>15</sup> O comandante do *Constança*, que apreendeu o *Providência*, encontrou água suficiente para 150 pessoas por 80 dias.

Quanto à rota, Kidder falou que o navio fora aprestado nas ilhas Príncipe. A correspondência consular portuguesa e os documentos apreendidos apontam São Tomé como ponto de partida, mesmo admitindo que o navio foi fabricado em Príncipe.<sup>16</sup> A corrente de Benguela dificultava a viagem daquelas ilhas para Angola (facilitava na rota contrária). Mas facilitava para o rio Benin, Bonny e todo o golfo da Guiné. O arquipélago já era entreposto do tráfico desde o período colonial. A ilegalidade aumentou sua importância, pois os navios podiam esperar lá até que a carga humana estivesse completa e pronta para embarcar no litoral africano. Só partiam para pegar os cativos depois de avisados por barcos menores que faziam o trânsito entre as ilhas e a costa da África. Assim evitavam esperas mais longas nos portos do tráfico que costumavam ser visitados pela marinha inglesa. Quando o *Camões* e o *Veloz* foram apreendidos no rio Benin, em 1837, foi encontrada uma correspondência sobre as conexões dos traficantes pernambucanos nas ilhas Príncipe. Tinham acesso até ao governador. Em 1840, foi capturada a escuna negreira *Flor do Rio*, que trazia uma correspondência dos envolvidos no caso do *Providência*, que indicava que um membro da junta de governo de São

---

<sup>15</sup> Veja-se ainda: Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 2, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 16/09/1839.

<sup>16</sup> Joaquim Baptista Moreira ao Presidente da Província de Pernambuco, 07/12/1839, Sixth enclosure to n. 168. In *Great Britain, foreign office, Class A - Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro and Surinam relating to the Slave trade*, p. 311.

Tomé era dono de parte da “carga” enviada para Pernambuco.<sup>17</sup>

Fechando essa conexão mercantil com as ilhas, vamos relembrar o brigue *Rápido* – o tal que, em 1837, Nabuco de Araújo não encontrou sequer elementos para abrir um processo. Pois bem, o brigue continuou na rota do tráfico, negociando em Onim (atual Lagos) em 1838. Em 1839, o cônsul inglês em Cádiz (Espanha) escreveu a Palmerston relatando que o *Rápido* estava lá, onde chegou com uma carga de café. O navio pertencia a Senhora Ferreira, dona de extensas plantações nas ilhas Príncipe, que veio acompanhada por alguns cativos domésticos. Dizia o cônsul que o brigue sairia dali para levar escravos para Pernambuco. Mas a estratégia para iludir a esquadra inglesa era sofisticada. Enquanto o *Rápido* estava em Cádiz, uma “escuna negra” pertencente àquela senhora coletava cativos em diferentes feitorias no litoral africano, deixando-os nas ilhas Príncipe. Só depois de completada esta operação, é que o *Rápido* sairia da Europa. Isso sem um único apetrecho para o tráfico. Ao chegar em Príncipe, é que, finalmente, seria equipado para levar os cativos até Pernambuco.<sup>18</sup>

Para absolver os envolvidos, a defesa alegou que o navio fora fabricado em Príncipe em julho de 1837, sendo portanto de nacionalidade portuguesa. Na ida, passou por São Thomé, onde recebeu passaporte. Dali deveria seguir para o rio Benin para pegar azeite de dendê, o que justificaria as dezenas de vasilhames encontrado, uns vazios outros com água. Do rio Benin, deveria ir para a Bahia. Todavia, o proprietário do *Providência*, Nicolao da Silva Chagas, cidadão português, teve “retenção de urina”, obrigando o navio a voltar para o Brasil, indo parar em Pernambuco. Assim, não haveria razão para apreendê-lo. Primeiro, porque faltava a principal prova de tráfico: a presença de cativos. Segundo, porque o navio e os envolvidos eram portugueses, escapando assim da jurisdição dos tribunais brasileiros e da Comissão Mista Brasil-Inglaterra no Rio de Janeiro. Embora esta estória esteja bem justinha, coerente, há omissões e incoerência. Vejamos isso.

Uma parte da correspondência consular lusitana fala que o navio iria para Bonny e não para o rio Benin. Talvez, isto seja apenas uma confusão semântica.<sup>19</sup> Mas é ingênuo pensar

---

<sup>17</sup> Report of the case of the Brigantine “Emilia” alias “Flor do Rio” João José de Santa Anna, Master, Sierra Leone, 14/12/1840. Enclosure in n. 111. In *Parliamentary Papers, Accounts and Papers: twenty volumes, Slavery*, Session 3 February-12 August, 1842, vol. XLII, p. 119.

<sup>18</sup> Mr. Brackenbury a lorde Palmerston, 01/01/1839, n. 83. *Great Britain, foreign office, Class B Correspondence with Foreign Powers relating to the Slave Trade 1839*, pg. 114.

<sup>19</sup> Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 2, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 16/09/1839.

assim, pois Bonny era um conhecido porto do tráfico, perto do rio Benin, mas não tão perto ao ponto de ser facilmente confundido naquela época. Pelos relatos do comandante do *Constança* e do oficial que primeiro abordou o *Providência* não havia dúvidas: era um navio negreiro. Encontraram inclusive duas das evidências mais terríveis do tráfico, o cheiro e marcas de que antes havia escotilhas gradeadas no barco. Os vasilhames, por sua vez, só eram apropriados para água e não para óleo. Segundo eles, o navio viajou 34 dias desde o rio Benim, deixando sua carga humana em Itamaracá. Diziam os papéis do navio que ele vinha do rio Benin. Mas nem os oficiais brasileiros confiavam nesses papéis, pois, segundo eles, o diário de bordo não passava de um folha suja, escritas a lápis em espanhol, sem qualquer cálculo, ou nada que revelasse a verdadeira rota da embarcação. Talvez, portanto, o navio tenha realmente vindo de Bonny. Como não interessava aos traficantes revelar a real procedência do barco, talvez, a informação do cônsul português esteja correta, recebida, quem sabe, em conversas informais com gente da comunidade portuguesa no Recife.

O mestre da embarcação, Laureano Marques de Barros, apresentou outros doze documentos no ato de captura. Entre eles, um contrato entre Domingos Valdez e Nicolao, o dono do navio, para trazer cem ou mais “passageiros”, por “80 silver dollars” cada. Esses “passageiros” iriam desembarcar na Bahia ou vizinhança. Um recibo indicava que Valdez recebera “40 onças” pelo frete de São Tomé ao Brasil. Nicolao trouxe ainda consigo dois africanos boçais com passaportes como “passageiros”. Um deles era apenas uma criança. Havia ainda mais um africano boçal incluído no rol de tripulantes. Chamou também a atenção um documento indicando que o salário da tripulação era “exorbitante”, o que só acontecia com navios envolvidos em contrabando, segundo o Comandante do *Constança*. Os papéis também indicavam que dois tripulantes mais graduados do *Providência*, ao invés de salários, receberam como remuneração o direito de transportar “passageiros” consigo. Balthasar Simo cinco. Antonio Dias, quatro. Havia ainda uma correspondência com residentes no Recife, provando haver comunicação com a cidade para desembarcar os tais “passageiros”. Duas cartas, segundo o Comandante do *Constança*, faziam menção direta a escravos. Cartas, que, infelizmente, não foram transcritas pelos ingleses. Por último, um documento assinado pela tripulação afirmava que rota foi mudada porque o dono sofreu “retenção de urina”. O Comandante do *Constança*, todavia, não notou nenhum sinal dessa terrível enfermidade.

O Promotor Nabuco de Araújo listou os denunciados em seu ofício ao Presidente da

Província. Entre eles está outra figura notória do tráfico, José Francisco de Azevedo Lisboa, residente no Recife.<sup>20</sup> Lisboa foi um dos grandes negociantes de escravos do seu tempo, gerenciando uma firma fundada em Pernambuco para trazer gente escravizada da África. O envolvimento de negociantes residentes no Brasil seria o trunfo contra os argumentos do cônsul português, pois seria a prova de que o navio não era português, mas pertencente a portugueses residentes no Brasil, ou seja brasileiros adotivos, como se dizia na época. Assim, seria da alçada da justiça pernambucana julgá-lo. Foi com esse argumento que o caso do *Providência* foi levado a júri.

Não conseguimos encontrar os autos do processo do *Providência*, nem no Recife, nem no Rio de Janeiro. Dispomos apenas da correspondência aqui discutida. Os ingleses também traduziram e transcreveram a sentença exarada pelo juiz do Crime da comarca do Recife, João José Ferreira de Aguiar. Aguiar presidira a provincial da Paraíba entre 1837 e 1838. Ora ninguém iria ocupar um cargo dessa magnitude sem estar em sintonia com o gabinete do Regresso. Só para constar, o futuro Conselheiro Aguiar formou-se na primeira turma da Faculdade de Direito de Olinda junto com Eusébio de Queiroz. Os argumentos da defesa convenceram o juiz. Primeiro, apesar de ser do conhecimento comum que os tais indícios apontados acima eram próprios de navio negreiro, a lei brasileira calava a esse respeito. Sob o ponto de vista legal, os indícios nada representavam. Mesmo assim, foram contestados na sentença. Nada provavam, de acordo com o juiz. Como não havia testemunhas do desembarque nem “africanos livres” apreendidos, um a um os argumentos da denúncia foram desmontados. Houve até um certo sarcasmo na sentença. Disse o juiz que a péssima qualidade do diário de bordo era uma falha imperdoável em termos de navegação, mas não constituía crime. O navio foi devolvido a seus proprietários.

Foi aí que o presidente Rego Barros interferiu novamente. Talvez ofendido por ter sido tão facilmente ludibriado, talvez por alguma birra pessoal com aquele grupo específico de traficantes, talvez para impressionar seus conterrâneos do gabinete regencial, Rego Barros mandou apreender novamente o navio em 25 de setembro de 1839. Após alguns reparos, o barco foi enviado para a comissão Brasil-Inglaterra no Rio de Janeiro. Lá, repetiram-se os argumentos e contra-argumentos. Desta vez os argumentos diplomáticos prevaleceram.

---

20 Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 2, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 16/09/1839.

Concordando com as alegações do cônsul português no Recife, a Comissão mista não tinha dúvidas de que o *Providência* era um navio negreiro. Mas reconheceu que ele fora fabricado em território lusitano, pertencia a cidadãos daquela nacionalidade e fora embandeirado em território português. Fugia assim da alçada da comissão Brasil-Inglaterra. A rigor, não poderia sequer ter sido apreendido pela marinha brasileira. Estava encerrado o caso.

Neste imbróglio diplomático é revelador o teor da correspondência consular lusitana sobre o caso. Para implementar a legislação antitráfico de 1836, os cônsules foram instruídos pelo Ministro de Ultramar a visitar, nos portos brasileiros, os navios de bandeira lusitana procedentes da África para averiguar possíveis indícios de tráfico. Era tamanha a timidez de Joaquim Batista Moreira, cônsul em Pernambuco, em denunciar o tráfico que terminou sendo advertido pelo Ministro de Ultramar, em 1838, pois Joaquim não viu nada suspeito no *Livramento*, que chegou da África em lastro e com aguada bem acima das necessidades da tripulação.<sup>21</sup> Em 1839, Moreira defenderia com veemência os envolvidos no caso do *Providência*. Essas atitudes não surpreendem. Joaquim era irmão de João Baptista Moreira, o embaixador português no Rio de Janeiro, cuja carreira foi enlameada por seu envolvimento com os traficantes daquela praça. Na correspondência consular de Joaquim, Ângelo Francisco Carneiro (futuro Visconde de Loures), talvez o maior de todos os negreiros do Recife, aparece como um dos seus principais convivas. Segundo as instruções recebidas do Ministério, o cônsul deveria vistoriar os navios acompanhado de uma testemunha. Em 1842, Joaquim levou consigo José Francisco de Azevedo Lisboa, um dos indiciados no caso do *Providência*, àquela altura um dos mais notórios traficantes da província e mesmo do Atlântico sul (Sobre os traficantes aqui mencionados, veja-se: REIS, GOMES E CARVALHO, 2010: cap. 10 ).

Talvez inibido pela advertência que levou em 1838, quando o *Providência* apareceu em 1839, Moreira quis mostrar serviço. Assim, ao mesmo tempo em que defendia o *Providência* perante as autoridades brasileiras, escreveu para o Ministério de Ultramar afirmando não ter dúvidas de aquele era um navio negreiro que desembarcara cativos antes da apreensão.<sup>22</sup> Com a anuência de seus superiores, Moreira negaria este fato diante das autoridades brasileiras e da comissão mista Brasil-Inglaterra. Para a diplomacia lusitana, o

---

21 Torre do Tombo, Lisboa: Ministro dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, caixa 1, Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 02/05/1838.

22 Torre do Tombo, Lisboa: Pernambuco, caixa 2 Joaquim Baptista Moreira ao Ministro de Ultramar 16/09/1839.

que realmente importava era defender a dignidade da sua bandeira, contestando o direito da marinha, dos tribunais brasileiros e da comissão mista Brasil-Inglaterra, de apreender e julgar um navio português. Apesar de todo este imbróglio, o testemunho secreto de Moreira confirma o que todos sabiam: o *Providência* era um navio negreiro.

Mas se era a função de Moreira defender os interesses de Portugal, cabia ao Promotor denunciar o tráfico e, conseqüentemente, a escravização de pessoas livres. É impossível saber se essa derrota teve algum impacto nas atitudes posteriores de Nabuco de Araújo como legislador e ministro.<sup>23</sup> Atitudes firmes em relação ao tráfico, frouxas quanto a libertação dos africanos livres, cujas cartas de emancipação levavam anos para serem processadas, por vezes devido a decisões do próprio Nabuco de Araújo como Ministro da Justiça (MAMIGONIAN, 2002: passim e cap. 5). Essa experiência, todavia, deve ter lhe incomodado, quem sabe contribuiu para nortear seus passos no combate ao tráfico nos anos posteriores. Nabuco de Araújo não era um abolicionista. Nunca foi. Mas não deve ter gostado da amarga inutilidade de seus argumentos para condenar notórios traficantes em um caso tão óbvio.

E o que teria movido o presidente Rego Barros a mandar uma escuna para apreender o *Providência* especificamente, quando houve tantos outros desembarques nas praias pernambucanas naquelas mesmas semanas e meses? O cônsul inglês ficou surpreso com sua atitude, agindo com “*unusual dispatch*” naquele episódio.<sup>24</sup> Talvez uma das chaves explicativas esteja na conjuntura política. A eleição de Araújo Lima à Regência-Una, em 1838, expressa uma cunha nos arranjos oligárquicos locais, pois o segundo candidato mais votado foi Holanda Cavalcanti. Holanda e Araújo Lima foram aliados na adesão à “causa do Rio de Janeiro” em 1822 e combateram a Confederação do Equador em 1824, o que garantiu a ambos o apoio de Pedro I às suas demandas na província. Mas começaram a se distanciar ainda no primeiro reinado, quando Araújo Lima tornou-se um áulico (até exilou-se com Pedro I por alguns meses depois da abdicação), enquanto Holanda bandeou-se para a oposição parlamentar, contribuindo para a “revolução do 7 de abril. Antes da derrota para Araújo Lima, Holanda fora o segundo candidato mais votado na eleição de Feijó para a regência-una em

---

23 Nem o quadro de Promotores estava imune a essa influência, pois um dos colegas de promotoria de Nabuco de Araújo era Elias Coelho Cintra Jr., o filho de Elias Coelho Cintra, que como vimos, teve um navio apreendido pelos ingleses ainda em 1821 (PÁDUA, SILVA, PEREIRA, 1999: 70, 76, 266).

24 Segundo os dados do slavevoyages.org, em 1837 entraram 6.650 cativos em Pernambuco, em 1838, 5.950, em 1839, 5.250, em 1840, 5.683.

1835, o que demonstra o seu prestígio fora de Pernambuco. Mas nos meandros das conjunturas locais, o que aconteceu em 1838 foi uma disputa pelas posições de poder no novo Estado recém-independente. Posições que representavam vantagens clientelares e consequentemente, econômicas e sociais.

Araújo Lima foi designado Senador por Pernambuco por Feijó, em junho de 1837. Já regente, aberta outra cadeira no Senado por Pernambuco, em 1838, Araújo Lima escolheu Holanda na lista votada. Logo depois, apareceu mais uma vaga. Araújo Lima escolheu um irmão de Holanda. Era a conciliação em Pernambuco. Dos irmãos senadores, Francisco de Paula, o mais velho permaneceria quase como um Vice-Presidente permanente de Pernambuco, cuidando da política local. Já havia assumido a presidência antes do Regresso e assumiria outras tantas vezes depois. Como bem mostrou Paulo Henrique Cadena, fazia parte da estratégia familiar até o controle sobre a educação da elite, principalmente da Faculdade de Direito, onde Pedro, o mais novo dos 3 irmãos senadores (em 1869), formado em Göttingen, já lecionava desde 1830. Assim, enquanto os irmãos cuidavam dos negócios na província, Holanda agia com razoável independência no parlamento, pois, antes dos interesses da oposição parlamentar distribuída pelas províncias, ou mesmo dos saquaremas, estavam as pretensões da família distribuída por Pernambuco, Alagoas e Paraíba. Peço perdão por simplificar, mas era o que qualquer livro-texto chama de política oligárquica.

Rego Barros era aliado de Araújo Lima. Não seria presidente se não o fosse. E era primo dos Cavalcanti. Mas Araújo Lima tinha faixa própria de atuação, tanto na província quanto diante dos saquaremas. Talvez, portanto, a apreensão refletisse a tensão política intra-oligárquica. Mas talvez, também respondesse a uma necessidade um grau acima na política. Araújo Lima era Regente, mas o homem forte do gabinete era Bernardo. Ao atingir o tráfico, não estaria ele desafiando o Ministro da Justiça e apoiando o grupo doméstico, pernambucano, de ministros e aliados contrários ao tráfico, como Maciel Monteiro e depois Lopes Gama (irmão do cronista antitráfico o padre Carapuço)? O combate ao tráfico, muito provavelmente insincero por parte de Rego Barro, pode muito bem ter sido um instrumento a mais nas disputas políticas local e imperial. Um recado, quem sabe, a outras lideranças, sugerindo que, se assim o desejasse, era possível agir contra o tráfico e atrapalhar a vida de muita gente. Tanto melhor se o navio já viesse fugindo dos ingleses em mar aberto e fosse realmente endereçado a Bahia, pois assim, nem os traficantes locais seriam atingidos

diretamente. Se é que o foram, pois só o navio foi apreendido, a carga humana desembarcou impunemente.

Cada instância jogou seu próprio jogo nesse episódio. O promotor, aliado de senhores de engenho que recebiam navios negreiros nas praias de seus engenhos, denunciou apenas aquele navio, entre tantos outros, instigado pelo Presidente, parente de donos de praias do tráfico. O caso foi julgado por um juiz do mesmo partido de ambos, que absolveu os implicados, defendidos pelo cônsul português, que confessou em sua correspondência que não tinha dúvidas que o *Providência* era um navio negreiro. O barco foi recapturado a mando do Presidente e enviado para a Comissão Mista no Rio de Janeiro, que, apesar da abundância de indícios de tráfico, rendeu-se às razões do cônsul, o tal que mentia o tempo todo: o navio não era brasileiro, portanto, fugia da alçada daquela comissão.

Concluindo e resumindo, o que vimos foi um navio, pertencente a traficantes de escravos portugueses, talvez residentes no Brasil mas que o registraram nas Ilhas Príncipe, que saiu das ilhas Príncipe, ou de São Tomé, embarcou cativos no rio Benim, ou em Bonny, e zarpou em direção a Pernambuco, ou à Bahia ou ao Rio de Janeiro, mas foi parar em Pernambuco, talvez porque o suposto dono realmente estivesse enfermo, talvez porque era para Pernambuco que o navio realmente pretendia ir. O patacho perdeu uma âncora em Pau Amarelo, onde descarregou sua preciosa carga humana, ou seguiu para a ilha de Itamaracá, e foi lá que desembarcaram os cativos. Confuso não? Mas este é um leque de possibilidades concretas. Qualquer uma delas seria razoável escolher. Poderia acontecer, ou aconteceu, com diferentes navios da rota do tráfico. De certo mesmo, sabemos que era um navio negreiro que desembarcou cativos em Pernambuco, revelando que o tráfico estava muito bem organizado e que os aliados de Araújo Lima na província ainda não estavam em total sintonia quanto a este assunto. Somente em 1846, é que outro navio negreiro seria capturado em Pernambuco. Mas o *Bom Jesus* naufragou. Estava em terra, como a *Clementina*, em 1831 e o *Despique* em 1832. No oceano, antes da lei antitráfico de 1850, somente o patacho *Providência*.

#### BIBLIOGRAFIA CITADA

BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. (1970) Brasília: Senado Federal, 2002,

CADENA, Paulo Henrique. Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844).” Recife,

UFPE, Diss. de Mestrado, 2011.

CARVALHO, José Murilo (Org.), *Bernardo Pereira de Vasconcelos*, São Paulo, Editora 34, 1999.

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil*. (1845) São Paulo, Itatiaia, 1980.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti, “To be a liberated african in brazil: labour and citizenship in the nineteenth century”. Tese de Doutorado, Univ. of Waterloo, 2002.

NABUCO DE ARAÚJO, José Tomás *Justa apreciação do predomínio praieiro ou história da dominação da praia*. (1847) Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1977.

PÁDUA, Mônica Maria; SILVA, M. G.; PEREIRA, S. K. (Coordenadoras) *Promotores Públicos. O Cotidiano da Defesa da Legalidade, Transcrição de Documentos Manuscritos (1832-1843)*. Ministério Público de Pernambuco. Recife Procuradoria Geral da Justiça/Arquivo Público Estadual, 1999, vol. 1.

PENA, Eduardo Spiller. *Pajens da casa imperial: Jurisconsultos, escravidão e a lei de 1871*. Campinas, UNICAMP, 2001.

REIS, João José, GOMES, Flávio dos Santos, CARVALHO, Marcus J. M. *O Alufá Rufino: Tráfico, Escravidão e Liberdade no Atlântico Negro (c.1822 - c. 1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: Outro Horizonte*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1982.

SILVA, Daniel B. D. da; e ELTIS, D. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In ELTIS, David e RICHARDSON, David (Eds.). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale Univ. Press, 2008, pp. 95-129.