

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UNIRIO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - PPGH

Cesar Augusto Ornellas Ramos

Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)

Rio de Janeiro

2019

Cesar Augusto Ornellas Ramos

Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, como requisito parcial para a obtenção do grau de doutor. Linha de pesquisa: Cultura, poder e representações

Orientadora: Prof^a Dr^a Anita Correia Lima de Almeida

Rio de Janeiro

2019

Ficha catalográfica

A773 RAMOS, Cesar Augusto Ornellas (1969).
Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação
na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762) / Cesar Augusto
Ornellas Ramos. - 2019
377 p. il.

Orientadora: Prof^a Dr^a Anita Correia Lima de Almeida

Tese (Doutorado). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro,
Programa de Pós-Graduação em História, 2019
Bibliografia: p. 324-336

1. História Colonial. 2. América portuguesa. 3. Capitania do Rio de
Janeiro. 4. Navegação. 5. Arribadas. 6. Contrabando. 7. Rio de Janeiro (cidade). I.
ALMEIDA, Anita Correia Lima de. II. Universidade Federal do Estado do Rio de
Janeiro – UNIRIO. III. Título.

CDD 932

Cesar Augusto Ornellas Ramos

Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)

BANCA EXAMINADORA

Profª Drª Anita Correia Lima de Almeida - Orientadora

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

Profª Drª Andrea Carla Doré

Universidade Federal do Paraná - UFPR

Profª Drª Keila Grinberg

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

Prof. Dr. William de Souza Martins

Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

Profª Drª Sheila Siqueira de Castro Faria (suplente)

Universidade Federal Fluminense - UFF

Prof. Dr. Thiago Nascimento Krause (suplente)

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

Aos meus avós paternos: Oscar Ramos (1899-1959) e Maria da Costa Ramos (1905-1991) e maternos: Manoel Ornellas (1903-1993) e Hereothildes Ferreira Ornellas (1908-1991), pela histórias que me contaram.

Aos meus pais, Orany Ramos e Nilcilene Ornellas Ramos, pelo exemplo de dignidade que sempre me deram.

À Kátia Aparecida Sá Carvalho Ornellas, minha companheira de jornada, constante inspiração.

Aos meus alunos e alunas, pelos caminhos da pesquisa e da docência, pela alegria do diálogo fraterno.

À memória dos marinheiros que pereceram nas longas travessias, deixando vidas em portos distantes.

AGRADECIMENTOS

Agradeço do fundo do coração à Prof^a Dr^a Anita Correia Lima de Almeida, minha orientadora, pelas indicações fundamentais para o desenvolvimento da presente tese, bem como por sua infinita paciência, amizade e confiança em meu trabalho como historiador.

Ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu de História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – PPGH-UNIRIO, pelo inestimável apoio formal durante a elaboração da pesquisa, através de professores e funcionários empenhados em realizar suas atividades com qualidade e eficiência.

Às professoras doutoras Maria Fernanda Baptista Bicalho (UFF) e Keila Grinberg (UNIRIO) pelas excelentes sugestões apresentadas durante meu Exame de Qualificação, ampliando as discussões e contribuindo efetivamente para o enriquecimento do texto.

À Prof^a Dr^a Esther Caldas Guimarães Bertoletti (FBN-IHGB), pelo incentivo e confiança ao longo de minhas pesquisas em Lisboa, Portugal, como integrante do Projeto Resgate.

Ao bom amigo José Sintra Martinheira, arquivista do Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, pelas ótimas conversas, indicações de pesquisa e pelo entusiasmo renovado a cada nova descoberta documental no precioso acervo, carinhosamente depositado no Palácio da Ega, sede do arquivo, na Calçada da Boa Hora, n^o 30

Aos funcionários da Biblioteca Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Arquivo Nacional, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Real Gabinete Português de Leitura, Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa), Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa) e Biblioteca Nacional de Portugal, agradeço pela amistosa acolhida e pelo atendimento sempre gentil de minhas solicitações de pesquisa.

À minha prima irmã, Rita de Cássia Ornellas Cardoso Góes, pelos sábios conselhos e pelas horas e horas de conversas, criando um clima agradável de descontração, fundamental para desanuviar e retomar o texto com força total.

Ao estimado casal Francisco José Lacaz Ruiz (Chico Abelha) e Adriana Leonardo da Costa de Faria, queridos amigos das terras da Mantiqueira, pela centelha de alegria e força vital, na travessia final da tese. A amizade de vocês, guardo-a no relicário do coração, hoje e sempre. Vida simples. Pensamento elevado.

E a todos aqueles que acompanharam, direta ou indiretamente, o desenvolvimento da presente tese, por suas demonstrações de apreço e confiança.

Ao navegante

*Tu que, veloz, percorres os mares levado pelos ventos,
a quem a escuridão não espanta e não foges aos perigos;
Tu, que, servidor fiel à pátria amada,
expões, através do reino de Netuno, sangue e bens,
num negro buraco de pranchas,
ora levantado aos céus, ora arremetido ao abismo
que tantas vezes ao dia te mostra a horrível face da morte
que tudo arrasa, dá apreço à tua vida, como todos os animais,
guiando-te seguro e o teu barco
para a costa das raças índias, onde o sol se esconde
e nos traz a noite, ou para a dos povos mouros,
onde os dias curtos trazem o gelo e a neve; abre teus olhos!*

(RUITERS, Dierick. A tocha da navegação [“Toortse der Zuvaart”. Vlissingen,1623. Leiden, 1648. Linschoten Vereeniging, 1913]. Trad. J. de Sousa Leão. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. vol. 269. out.-dez. 1965. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1966. p.24)

Os ladrões que mais própria e dignamente merecem este título são aqueles a quem os reis encomendam os exércitos e legiões, ou o governo das províncias, ou a administração das cidades, os quais já com manha, já com força, roubam e despojam os povos. Os outros ladrões roubam um homem: estes roubam cidades e reinos; os outros furtam debaixo de seu risco: estes sem temor, nem perigo; os outros, se furtam, são enforcados: estes, furtam e enforcam.

(VIEIRA, Antônio (Padre). Sermão do bom ladrão [pregado na Igreja da Misericórdia de Lisboa, em 1655]. In: VIEIRA, Antônio. Escritos históricos e políticos. São Paulo: Martins Fontes, 1995. p. 97

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
------------------	----

PARTE I

CAPÍTULO I – O Rio de Janeiro como porto estratégico no Atlântico Sul nos séculos XVII e XVIII: lugar de contatos	17
---	----

1.1 - A França Antártica: primeiro impulso de povoamento estável	19
1.2 – A cidade velha: os primórdios da ocupação portuguesa	23
1.3 – A cidadela do Morro do Castelo: uma estrutura “medieval” nos trópicos	24
1.4 – A cidade ocupa a várzea: edificando entre charcos e lagunas	27
1.5 – A muralha inconclusa: o dilema segurança x expansão urbana	31
1.6 – Os ancoradouros: lugares de contato entre a terra e o mar	35
1.7 – O profano e o sagrado na cidade portuária: passatempos e devoções marinheiras.....	40
1.7.1 – Nossa Senhora de Nazaré de Saquarema	45
1.7.2 – Nossa Senhora da Boa Viagem	47
1.8 – Pontos vulneráveis da costa fluminense: desembarques clandestinos	50

CAPÍTULO II – O sistema de frotas: em busca de segurança e regularidade nas travessias marítimas	61
--	----

2.1 - As naus de escolta das frotas	75
2.2 - De tudo um pouco: cargas e segredos cruzando os mares	79
2.3 - As funções estratégicas da frota: da pólvora ao ouro, defesa e riqueza do Reino e conquistas	85
2.4 - Nos porões das naus: entre caixas, fardos e feixes, uma tipologia das cargas	91
2.5 - Cargas, descargas e transgressões	96

PARTE II

CAPÍTULO III – Funcionamento das arribadas no litoral da Capitania do Rio de Janeiro (1618-1761)	104
3.1 – Embarcações arribadas ou de serviço, portuguesas e estrangeiras, na Capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)	104
3.2 - Arribadas: situações fortuitas ou estratégias de contrabando?	109
3.3 - Os autos de exame: rotina portuária, tensões e contradições	122
3.4 - Zelo administrativo e a “cultura da evasão”: transversalidades no porto	135
3.5 - Em busca de um porto seguro: arribadas lícitas e seus desdobramentos	140
CAPÍTULO IV – Tiros de peça ao longe, na barra, nova arribada a caminho: estudos de caso.....	150
4.1 - Arribadas: questões técnicas e circunstâncias operacionais	150
4.2 - Visitas de saúde: condições de salubridade a bordo e abastecimento	155
4.3 - Da hospitalidade ao medo latente: perigos no mar, desconfianças em terra	165
4.4 - A arribada do navio “D.Carlos” (1725)	172
4.5 - A arribada do navio “La Serena” (1731)	178
4.6 - A arribada do navio “L’Arc-en-Ciel” (1748)	183
4.7 - As arribadas da esquadra do Conde d’Aché (1757-1760)	189
CAPÍTULO V– Contrabando e pirataria no Rio de Janeiro (1655-1761).....	211
5.1 - Estrangeiros e o comércio ilícito: da situação ocasional à burla rotineira	242
5.2 - O medo que vinha do mar: piratas e corsários no litoral do Rio de Janeiro	260
5.3 - O ataque do corsário francês Jean-François Duclerc ao Rio de Janeiro (1710)	275
5.4 - A invasão do Rio de Janeiro pelo corsário francês René Duguay-Trouin (1711)	282
5.5 - O temor de novas invasões corsárias: incertezas e expectativas	284
CONSIDERAÇÕES FINAIS	296
FONTES	301
BIBLIOGRAFIA	324

RESUMO

Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na Capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)

Considerando a cultura marítima e o cotidiano da navegação no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, no decorrer do século XVII e da primeira metade do século XVIII, desenvolvemos a presente tese, tendo como referência a questão das arribadas de embarcações ao referido litoral e suas relações com o contrabando e o comércio ilícito. Adotando como elementos norteadores reflexões sobre “spoil system” e “cultura da evasão”, procuramos analisar o fenômeno das arribadas como uma circunstância privilegiada para entendermos os complexos mecanismos que viabilizavam o contrabando, sendo esta prática posicionada, no contexto de uma sociedade do Antigo Regime, numa zona de sombra entre o império da lei e a transgressão da norma.

Palavras-chave: Navegação, cultura marítima, arribadas, contrabando

ABSTRACT

Arribadas: contraband, maritime culture and daily navigation in the Captaincy of Rio de Janeiro (1618-1762)

Considering the maritime culture and daily navigation on the coast of the Captaincy of Rio de Janeiro, during the XVII and the first half of the XVIII century, we developed the present thesis, having as reference the question of the arrival of vessels to the said coast and its smuggling and illicit trade. Taking as a guiding element reflections on "spoil system" and "culture of evasion", we tried to analyze the phenomenon of arrivals as a privileged circumstance to understand the complex mechanisms that made smuggling feasible, being this practice positioned in the context of a society of the Old Regime, in a shadow between the rule of law and transgression of the norm.

Keywords: Shipping, maritime culture, arrivals, smuggling

LISTA DE ABREVIATURAS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa)

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa)

ADE – Arquivo Distrital de Évora (Évora)

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal (Lisboa)

BPA – Biblioteca do Palácio da Ajuda (Lisboa)

BCM – Biblioteca Central da Marinha (Lisboa)

AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)

APERJ – Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro)

APEB – Arquivo Público do Estado da Bahia (Salvador)

BN – Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro)

SDGM – Serviço de Documentação Geral da Marinha (Rio de Janeiro)

INTRODUÇÃO

O presente trabalho de investigação histórica tem suas origens numa tarde de inverno, em novembro de 1999, quando fui levado a conhecer o precioso acervo de documentos manuscritos da Sala do Brasil, no Arquivo Histórico Ultramarino, situado no Palácio da Ega, em Lisboa. Eu era um jovem historiador e estava ali, do outro lado do Atlântico, realizando um antigo sonho: mergulhar na documentação sobre a América portuguesa e tentar compreender a regionalização das dinâmicas coloniais.

Como integrante da equipe do Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco, importante iniciativa de cooperação técnica entre Brasil e Portugal, cabia a mim, dentre outras atribuições, a análise de documentos manuscritos sobre a Capitania do Rio de Janeiro, com a finalidade de elaboração de verbetes descritivos dos mesmos. Ao longo de meses pude compulsar o acervo da Sala do Brasil, da Sala dos Códices e, principalmente, da sala-forte onde repousavam, em gavetas de metal verde escuro, os registros sobre o Rio de Janeiro.

Aprofundando leituras para compreender os fluxos documentais da burocracia do Antigo Regime, bem como os conteúdos dos registros manuscritos em análise, percebi dois enfoques articulados, porém, pouco estudados até então: navegação e contrabando. Buscando informações sobre as rotas marítimas seiscentistas do Atlântico Sul e as arribadas de embarcações nos portos coloniais brasileiros, bem como suas conexões com práticas mercantis ilícitas, empreendi uma feliz descoberta: os volumosos anexos da documentação em análise. Tais anexos, não verbetados, constituíram para mim um terreno fértil para a pesquisa. Por inúmeras vezes, na quase penumbra do Salão Pompéia, no velho palácio seiscentista que havia pertencido aos Saldanha e Albuquerque, tive a oportunidade de aprofundar a leitura dos anexos em questão, espécie de “entranhas” que acompanhavam e esclareciam os documentos principais. O tempo passou. Retornei ao Brasil. Amadureci as ideias. Entretanto, a semente estava lançada para a realização da pesquisa que resultaria nesta tese de doutoramento.

Considerando a cultura marítima e o cotidiano da navegação no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, no decorrer do século XVII e da primeira metade do século XVIII, desenvolvemos a presente tese, tendo como referência a questão das arribadas de embarcações ao referido litoral e suas relações com o contrabando e o comércio ilícito. Adotando como elementos norteadores os argumentos de historiadores como Ernst Pijning, Zacarias Moutoukias, Maria Fernanda Bicalho e Adriana Romeiro, Russell-Wood, Luiz Felipe de Alencastro, Jaime Rodrigues dentre outros, procuramos analisar o fenômeno das arribadas como uma circunstância privilegiada para entendermos os complexos mecanismos que viabilizavam o contrabando, sendo esta prática posicionada, no contexto de uma sociedade do Antigo Regime, numa zona de sombra entre o império da lei e a transgressão da norma.

A tese em questão está estruturada em duas partes, contendo a primeira dois capítulos, e a segunda três, perfazendo um total de cinco capítulos. O objetivo primordial foi apresentar aos leitores uma análise integrada das relações entre navegação e contrabando/comércio ilícito, através da abordagem das arribadas. No capítulo I, “O Rio de Janeiro como porto estratégico no Atlântico Sul nos séculos XVII e XVIII: lugar de contatos”, procuramos caracterizar a cidade do Rio de Janeiro e pontos do litoral fluminense como locais de contato, de intercâmbios lícitos e ilícitos. Buscamos analisar o processo de construção da cidade e de sua consolidação como um porto de referência no Atlântico Sul, frequentado por negociantes, marinheiros, mestres e capitães de navios oriundos de diversas localidades, portadores de variadas percepções sobre a vida, sobre seus ofícios, sobre o mundo.

Encerrando a primeira parte, temos o capítulo II, “O sistema de frotas: em busca de segurança e regularidade nas travessias marítimas”, no qual analisamos o surgimento e o desenvolvimento do sistema de frotas, bem como sua articulação com as companhias de comércio seiscentistas. Após caracterizarmos as estratégias para a utilização das naus de escolta das frotas, diante das ameaças de corsários e piratas, lançamos um olhar analítico em direção aos porões dos navios, observando a questão da arqueação, suprimentos e tipologia de cargas. Considerando a longa duração das travessias oceânicas, o interior das embarcações era o espaço por excelência da convivência forçada entre tripulantes e passageiros, em meio a cargas de variadas naturezas e procedências, acondicionadas das mais variadas formas. No cotidiano de

bordo havia espaço para as negociações, envolvendo transgressões e práticas ilícitas, em troca de favores e benesses.

Abrindo a segunda parte, temos o capítulo III, “Funcionamento das arribadas no litoral da Capitania do Rio de Janeiro (1618-1761)”, onde analisamos de forma sistemática o fenômeno das arribadas, sejam elas verdadeiras ou “falaciosas”, através de reflexões críticas sobre os autos de exame redigidos por ocasião das inspeções aos navios arribados. Neste capítulo, buscamos compreender como se processavam os ilícitos durante a permanência dos navios arribados na Baía de Guanabara e em outros pontos do litoral fluminense, identificando a colaboração direta ou indireta da população local e de funcionários régios com a prática do contrabando, caracterizando o que Russell-Wood denominou de “cultura da evasão”, nas transversalidades do porto.

No capítulo IV, “Tiros de peça ao longe, na barra, nova arribada a caminho: estudos de caso”, analisamos as circunstâncias operacionais das arribadas lícitas e ilícitas, além da questão do abastecimento das naus e das condições de salubridade no interior das embarcações fundeadas para inspeção. Além disso, buscamos refletir sobre a oscilação de percepções acerca da aproximação de uma vela no horizonte: seriam amigos ou inimigos? Deveríamos conceder a hospitalidade ou nos preparar para o combate? O capítulo abordou ainda uma série de estudos de caso, documentando algumas arribadas significativas de navios estrangeiros, durante a primeira metade do século XVIII.

Finalizando a segunda parte, temos o capítulo V, “Contrabando e pirataria no Rio de Janeiro (1655-1761)”, no qual analisamos a questão do contrabando e do comércio ilícito como práticas bastante difundidas na América portuguesa, nos séculos XVII e XVIII. Apesar da severa legislação de combate a tais transgressões, as redes de sociabilidade e de reciprocidade, no contexto colonial e metropolitano, favoreciam o contrabando, dentro de certos limites e praticado por determinados grupos, em condições estabelecidas de maneira tácita. No capítulo em questão, abordamos também o papel dos estrangeiros nos circuitos do comércio ilegal, bem como refletimos sobre a questão do corso e da pirataria no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, enfatizando as invasões corsárias ao Rio de Janeiro em 1710 e 1711.

No contexto mais abrangente, o estudo buscou demonstrar, apoiado em elementos teóricos e na documentação analisada, que no âmbito das rotas de navegação que uniam Lisboa aos vários rincões do império ultramarino lusitano, a prática do contrabando se fazia presente de maneira sistemática. Se por um lado, havia a estrutura burocrática e jurídica da Coroa portuguesa tentando combater tais ilícitos, por outro lado, havia o contrabandista comum, que atuava fora do sistema, lesando os direitos régios. Contudo, o que acreditamos ajudar a desvendar é a performance de negociantes e funcionários régios que atuavam em rede, azeitando relações, celebrando pactos e transformando o contrabando colonial numa das engrenagens do sistema de circulação de riquezas.

Circuitos mercantis envolvendo praças comerciais como Lisboa, Luanda, Rio de Janeiro, Salvador, Colônia do Sacramento e Buenos Aires, conviveram, em maior ou menor grau, com o contrabando e/ou o comércio ilícito, fato que, nas palavras de Luiz Felipe de Alencastro, significou parcela notável da dinamização mercantil no contexto do Atlântico Sul, no decorrer dos séculos XVII e XVIII. A questão é quais os critérios que determinavam a tolerância ou a intolerância, por parte da Coroa portuguesa, em relação a uma rede de contrabando. E como as arribadas de embarcações evidenciavam o zelo administrativo ou a transgressão institucionalizada pelo costume. E, afinal, como atuaram no dia a dia da vida portuária aqueles sem os quais o sistema não existiria. Ou seja, como se dava a performance de negociantes e funcionários régios nas arribadas no Rio de Janeiro. Eis o enfoque central do presente estudo.

CAPÍTULO I

O Rio de Janeiro como porto estratégico no Atlântico Sul nos séculos XVII e XVIII: lugar de contatos

A cidade que os portugueses chamam de Janeiro está construída a menos de duas léguas para dentro do rio e ao ocidente do mesmo, numa enseada, em frente a qual se acham três pequenas ilhas. A cidade ocupa quase toda essa área, em forma de meia lua e tem uma praia má. Não há colinas ou morros, medindo a planície meia légua, mas nos dois extremos, as subidas são íngremes. A cidade é tão extensa que em meia hora não é possível percorrê-la toda, porém, só conta umas dez a doze casas de fundo. As ruas, em 1618, ainda não eram calçadas e andava-se até os tornozelos na areia. Ela não tem muros ou baluartes, nem é fechada por portas.

(RUITERS, Dierick. A tocha da navegação [“Toortse der Zuvaart”. Vlissingen, 1623. Leiden, 1648. Linschoten Vereeniging, 1913]. Trad. J. de Sousa Leão. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. vol. 269. out.-dez. 1965. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1966. p. 64)

A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, fundada em 1º de março de 1565, na margem ocidental da Baía de Guanabara, representou desde seus primórdios, um ponto estratégico para a vigilância e defesa do território colonial, notadamente por ocupar uma posição naturalmente fortificada. Antes mesmo da fundação da referida cidade, navegadores de várias nacionalidades ancoraram seus navios com certa frequência no interior da baía em questão, buscando segurança, reparo de danos nas embarcações, abastecimento de víveres e água (CAVALCANTI, 2004, p. 36)

Após a fundação da feitoria de Cabo Frio, em 1503, foram intensificadas as incursões de reconhecimento do litoral sul. Com o tempo, ainda durante a primeira metade do século XVI, navegadores passaram a considerar a baía de Guanabara ou do Rio de Janeiro como um importante ponto de apoio para quem se dirigia à Ilha de Santa Catarina ou ao estuário do Rio da Prata, visto que a mesma baía apresentava barra estreita, guarnecida por penedos rochosos de grandes dimensões, possibilitando a ancoragem de grande número de embarcações em seu interior.

Envolvida por uma vasta planície sedimentar, ao fundo da qual se erguia perfil montanhoso da Serra dos Órgãos, trecho da Serra do Mar, a baía de Guanabara de fato possuía características bastante favoráveis para o apoio à navegação, sobretudo pela

abundância de água potável, oriunda dos diversos rios e córregos que ali desaguavam, bem como pela diversidade de madeiras e fibras vegetais que poderiam ser obtidas no interior da floresta tropical atlântica que a circundava. Outro fator importante a considerar seria a possibilidade de obtenção de gêneros alimentícios, principalmente mandioca, milho, feijões e peixes moqueados, junto a grupos indígenas da nação Tupinambá, tradicionais habitantes do recôncavo da Guanabara.

As visitas fortuitas e os contatos, antes esporádicos, de navegadores com a baía do Rio de Janeiro foram se tornando mais frequentes durante as duas primeiras décadas do século XVI. Diante das ameaças castelhanas de invasão do território colonial lusitano e com o objetivo de fundar a “primeira vila do Brasil”, São Vicente, uma flotilha da Coroa portuguesa, comandada por Martim Afonso de Sousa, partiu de Lisboa em 03 de dezembro de 1530¹. No bojo de tal empreendimento, o futuro donatário da capitania de São Vicente fundeou suas naus na baía de Guanabara em 30 de abril de 1531:

*No quarto d'alva, éramos com a boca do Rio de Janeiro e por nos acalmar o vento, surgimos a par de uma ilha que está na entrada do dito rio, em fundo de quinze braças de areia limpa. Ao meio dia se fez o vento do mar e entramos dentro com as naus.*²

A ancoragem da flotilha na baía de Guanabara ou do Rio de Janeiro foi prevista como uma escala técnica da longa viagem, tendo os portugueses permanecido na região por cerca de três meses. Durante este tempo, Martim Afonso ordenou a construção de uma casa-forte com paliçada em torno, numa praia que posteriormente se chamaria Praia da Saudade³. Tal fortificação foi erguida para guarnecer um estaleiro provisório estabelecido na praia, no qual seriam construídos dois bergantins de quinze bancos, com larga utilização das madeiras tropicais. Segundo Diogo Cabral, o referido estaleiro quinhentista talvez tenha sido implantado na foz do rio Carioca, na praia posteriormente

¹ Partiram do estuário do Tejo cerca de 400 homens, distribuídos pelas seguintes embarcações: nau “Capitânia”, nau “São Miguel”, galeão “São Vicente”, bem como as caravelas “Rosa” e “Princesa” Cf. FERREZ, Gilberto. O Rio de Janeiro e a defesa do seu porto (1555-1800). Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972, p. 48.

² SOUSA, Pero Lopes de (1497-1539). Diário de navegação (1530-1532). Comentado por Eugênio de Castro. Prefácio de Capistrano de Abreu. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1927, p.184.

³ A Praia da Saudade hoje não existe mais, tendo sido aterrada para a construção da Avenida Pasteur, no bairro da Urca, no Rio de Janeiro). Cf. GERSON, Brasil. História das ruas do Rio: e sua liderança na história política do Brasil. 6ª ed. Fixação do texto, introdução, legendas e notas por Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Bem-te-vi Produções Literárias, 2013. p.116

chamada do Sapateiro e, mais tarde, do Flamengo (CABRAL, 2014, p. 162). O fato é que tanto a casa-forte como o citado estaleiro não deixaram vestígios aparentes.

A escala da expedição de Martim Afonso de Sousa na baía do Rio de Janeiro pode ser considerada como uma das primeiras iniciativas de reconhecimento efetivo da costa fluminense e de parte do sertão além do recôncavo da Guanabara. Enquanto os bergantins estavam sendo construídos, um grupo de quatro homens foi enviado ao interior, provavelmente percorrendo trilhas indígenas, visto que caminharam cento e quinze léguas⁴ em cerca de dois meses. Ao retornarem da jornada, na companhia de um “grande rei” nativo, relataram que haviam ultrapassado uma longa região montanhosa e atravessado um “campo mui grande”, trazendo cristais de rocha e notícias de metais preciosos no “Rio de Peraguay” (SOUSA, 1927, p. 186-187)

A França Antártica: primeiro impulso de povoamento estável

Na ambiência náutica do século XVI, navegadores portugueses disputavam com espanhóis e franceses e, mais tarde, com ingleses e holandeses, o controle das rotas marítimas e os segredos de acesso aos ancoradouros mais seguros das conquistas. Consolidar uma rota, após inúmeras sondagens e registros empíricos, oriundos de vários navegadores, tinha como objetivo compensações materiais. O extrativismo vegetal, notadamente de pau-brasil, bem como o contrabando e o comércio ilícito atraíram para a o litoral da América portuguesa inúmeros aventureiros, incluindo corsários e piratas de várias nacionalidades.

Um dos centros mais dinâmicos de atividade náutica foi a cidade francesa de Dieppe, que desde a segunda metade do século XV converteu-se num dos principais núcleos de construção naval e marinharia da Europa, rivalizando-se com os portos ibéricos. Uma das famílias que muito contribuíram para a consolidação da referida cidade como próspero entreposto mercantil foi a dos Anjo, armadores tradicionalmente ligados ao comércio marítimo. Um dos mais renomados armadores de Dieppe, no século XVI, foi Jehan Anjo (1480-1551), responsável pelo estímulo aos estudos

⁴ Uma légua portuguesa equivalia a aproximadamente 6.600 m, logo, 115 léguas seriam perto de 760 km. Cf. BLUTEAU, 1723, v. 05, p. 303. Segundo Capistrano de Abreu, a referida expedição teria ultrapassado a Serra do Mar e atingido provavelmente o planalto paulista. Cf. ABREU, João Capistrano Honório de. Capítulos de história colonial (1500-1800). [1ª ed. 1907]. Brasília: Senado Federal, 1998. p. 45

náuticos na França, bem como pela organização da armada do Rei Francisco I (TOUCHARD-LAFOSSE, 1835, p. 63)

A ideia do estabelecimento de um enclave mercantil francês no litoral sul da América portuguesa fazia parte dos planos de expansão comercial da Casa Ango, que apoiou materialmente Nicolas Durand de Villegagnon (1510-1571), vice-almirante da Bretanha, contando ainda com a proteção de Gaspar de Châtillon, Conde de Coligny (1519-1572), almirante e líder huguenote. (MOREIRA NETO, 2009, p. 24). A oportunidade concreta surgiu a partir das informações obtidas junto a navegadores e contrabandistas franceses de pau-brasil em Cabo Frio, conhecedores das rotas e acidentes geográficos da costa da então capitania de São Vicente.

A armada de Villegagnon, com cerca de 600 homens, partiu de Havre de Grace em 12 de julho de 1555. Atingida por uma tempestade, arribou em Dieppe para reparos, zarpando deste porto em 14 de agosto de 1555, tendo chegado à baía de Guanabara em 10 de novembro do mesmo ano (MENDONÇA, 1991, p. 36) Após tentarem estabelecer uma primeira posição fortificada, na Ilha da Lage, na entrada da referida baía, os franceses logo perceberam a impetuosidade do mar, que os expulsou daquele sítio batido pelas marés. Muitas sondagens foram realizadas até que foi decidido que ocupariam uma ilha denominada pelos nativos como Serigipe, não muito longe da margem ocidental do “rio” de Janeiro.

Na pequena ilha, naturalmente fortificada por ser quase circundada por recifes, os franceses construíram, tendo a colaboração dos nativos Tupinambá, o Forte de Coligny, núcleo de uma modesta povoação, base da colônia denominada França Antártica. A partir de sua posição estratégica, Villegagnon tinha condições muito favoráveis de observação da entrada da barra, mantendo também uma retaguarda bem estruturada, com o apoio dos nativos em terra firme, que forneciam água e gêneros alimentícios – sobretudo mandioca - aos colonos.

Nas extremidades desta ilha existem dois morros nos quais Villegagnon mandou construir duas casinhas, edificando a sua, em que residiu, no centro da ilha em uma pedra de cinquenta a sessenta pés de altura. De ambos os lados desse rochedo, aplainamos e preparamos pequenos espaços onde se construíram não só a sala, em que nos reuníamos para a prédica e a refeição, mas ainda vários outros abrigos em que se acomodavam cerca de oitenta pessoas, inclusive a comitiva de Villegagnon. Entretanto, a não ser a casa situada no rochedo, construída com madeiramento, e alguns baluartes para a artilharia,

*revestidos de alvenaria, o resto não passava de casebres de pau tosco e palha construídos à moda dos selvagens, que de fato os fizeram. Eis em poucas palavras em que consistia o forte que Villegagnon denominou Coligny, pensando ser agradável ao Senhor Gaspar de Coligny, almirante de França, sem o apoio do qual, como já disse no início, jamais tivera meios de fazer a viagem nem construir nenhum forte no Brasil.*⁵

Com o objetivo de estabelecer uma base de operações mais sólida, que atendesse de forma adequada às demandas militares, administrativas e mercantis, os comandados de Villegagnon ergueram em 1556 a primeira povoação estável, feita por europeus, no recinto da baía de Guanabara: Henriville. O povoado em questão, cujo nome fora uma homenagem ao Rei Henrique II, da França, teve suas edificações implantadas junto à foz do rio Carioca, na Praia do Flamengo. Protegida pela artilharia do Forte de Coligny, Henriville abrigou um notável contingente de colonos franceses, possuindo casas de alvenaria de pedra e barro, além de ferraria e, não muito longe, uma pequena olaria (LÉRY, 2009, p.107).

Diante da presença francesa na baía do Rio de Janeiro, consolidada através de uma fortificação insulada e de uma povoação no continente, a reação portuguesa não tardaria. Por ordem da Rainha D. Catarina da Áustria (1507-1578), regente de Portugal em nome de seu neto menor de idade, D. Sebastião, em 1559 o governador-geral do Brasil, Mem de Sá (1500-1572), organizou em Salvador (Bahia) uma armada para combater os franceses. Com o apoio dos índios Temiminó – tradicionais inimigos dos Tamoio – os portugueses conseguiram destruir a povoação de Henriville, arrasando ainda o Forte de Coligny em 15 de março de 1560⁶

No bojo dos combates, a necessidade dos portugueses de reabastecimento de munições e víveres era notória. Para tanto, o domínio da saída para o alto mar era essencial, o que resultou na decisão de Estácio de Sá, “sobrinho” do governador-geral, de fundar, em 1º de março de 1565, uma povoação na praia entre os morros

⁵ LÉRY, Jean de. História de uma viagem feita à terra do Brasil, também chamada América. [1579]. Trad. Maria Ignez Duque Estrada. Rio de Janeiro: Batel / Fundação Darcy Ribeiro, 2009. (Franceses no Brasil, vol. 3). p. 95

⁶ A tomada e destruição do Forte de Coligny pelos portugueses, em 1560, contou com o auxílio prévio do informante francês Jean Cointat, pois o mesmo indicou detalhes acerca dos pontos vulneráveis da fortificação, além de ter revelado a única lacuna nos recifes que circundavam a dita ilha. Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. O Rio de Janeiro no século XVI. Rio de Janeiro: Secretaria de Cultura e Turismo, 1965. p. 67

posteriormente denominados Cara de Cão e Pão de Açúcar, bem próxima à entrada da barra. O núcleo defensivo provisório foi denominado cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Se por um lado sua proximidade com a barra era um fator favorável do ponto de vista logístico, sua retaguarda arenosa era bastante vulnerável.

Entre 1560 e 1567 os franceses remanescentes dos combates, com o apoio dos índios Tamoio, se fortificaram na Ilha de Paranaquan⁷, no fundo da baía de Guanabara e no outeiro de Uruçu-mirim⁸, não muito longe das ruínas de Henriville. Com a intenção de derrotar tais inimigos, expedições portuguesas tiveram lugar nestas paragens, culminando com a “Batalha das Canoas”, em 1566 e a tomada de Uruçu-mirim, segundo a tradição, em 20 de janeiro de 1567, dia de São Sebastião. O contingente restante de franceses foi se refugiar junto a seus compatriotas em Cabo Frio, tendo sido expulsos da região por volta de 1570 (SERRÃO, 1965, p. 78)

Convém ressaltar que apesar do fim da colônia da França Antártica, a presença francesa deixou marcas profundas no recôncavo da Guanabara e no litoral fluminense quinhentista. Segundo referências tradicionais, muitos franceses egressos do reduto de Villegagnon se evadiram para as florestas e ilhas circundantes, buscando subsistência e uma vida livre da opressão. Vários foram acolhidos pelos Tupinambá e acabaram por gerar prole, reafirmando, como nos ensinou Darcy Ribeiro, a lógica do cunhadismo⁹. Por outro lado, diversos enveredaram pelas atividades de contrabando e do comércio ilícito, práticas preexistentes em vários pontos do litoral, notadamente em Macaé, Cabo Frio e Ilha Grande. Já em fins do século XVI, alguns poucos se inseriram no contexto social dos colonizadores portugueses, como foi o caso, por exemplo, de Toussaint Gurgel (1567-1651), contrabandista de pau-brasil aprisionado em Cabo Frio, em 1595.¹⁰

⁷ Ilha do Gato, atual Ilha do Governador. Cf. LAMEGO, Alberto Ribeiro. O homem e a Guanabara. Rio de Janeiro: IBGE, 1968. p. 23

⁸ Atual Outeiro de Nossa Senhora da Glória. Cf. CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade, da invasão francesa até a chegada da Corte. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004. p. 35

⁹ RIBEIRO, Darcy. O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 45

¹⁰ **Toussaint Gurgel** era natural de Havre de Grace e se dedicava ao contrabando de pau-brasil desde muito jovem. Letrado, versado em estudos náuticos, envolveu-se na defesa da feitoria francesa de Cabo Frio, tendo sido aprisionado em 1595 pelo coronel João Pereira de Sousa, o Botafogo (1542-1627). Encarcerado por breve tempo, obteve do governador do Rio de Janeiro, Salvador Correa de Sá (1540-1631) a permissão para residir na capitania. Casou-se em janeiro de 1598 com D. Domingas de Arão Amaral (1586-1654), gerando oito filhos legítimos e, com as nativas, muitos naturais. Atuou como senhor de engenho e negociante de óleo de baleia. Tronco da família Amaral Gurgel. Cf. BARATA, Carlos

A cidade velha: os primórdios da ocupação portuguesa

Como vimos acima, um dos primeiros assentamentos portugueses na baía de Guanabara ou do Rio de Janeiro foi a povoação estabelecida em 1º de março de 1565, ainda durante os combates com os franceses e os índios Tamoio, na várzea entre os morros Cara de Cão e Pão de Açúcar¹¹. Antigos mapas, tais como o do cosmógrafo Luiz Teixeira (1573), assinalam a referida povoação, denominando-a como “Cidade Velha”.¹² Outros cartógrafos registram o mesmo povoado com o nome de “Arraial da Vila Velha”. De qualquer forma tal posição foi fortificada pelos portugueses com a intenção de garantir o acesso à barra da baía de Guanabara, tanto por questões logísticas como estratégicas (ABREU, 2010, p. 32)

Segundo o cronista Vieira Fazenda, apesar das informações documentais fragmentadas, podemos destacar que a povoação apresentava provavelmente a seguinte implantação: um pequeno baluarte fortificado¹³ na encosta do morro Cara de Cão, para observação do entorno e defesa da praça e um núcleo urbano provisório, composto por edificações de pau-a-pique, situado na várzea, com acesso à atual Praia de Fora. (VIEIRA FAZENDA, 1921, p. 56) De acordo com o relato do padre jesuíta José de Anchieta, o povoado provisório foi erguido -num tempo relativamente curto, diante de incertezas e sobressaltos

Logo ao seguinte dia, que foi o último de Fevereiro, ou primeiro de Março [de 1565], começaram a roçar em terra com grande fervor e cortar madeira para a cerca, sem querer saber dos Tamoios nem dos Franceses, mas como quem entrava em sua terra, se foi logo o capitão-mor a dormir em terra, e dando ânimo aos outros para fazer o mesmo, ocupando-se cada um em fazer o que lhe era ordenado por ele, a saber:

Eduardo de Almeida; BUENO, Antônio Henrique Cunha (2001). Dicionário das Famílias Brasileiras. Tomo II. São Paulo: Ibero-América. p. 1162

¹¹ O local está situado nas cercanias da atual Praia de Fora. Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. O Rio de Janeiro no século XVI. Rio de Janeiro: Secretaria de Cultura e Turismo, 1965. p. 79

¹² TEIXEIRA, Luiz. Roteiro de todos os sinais na costa do Brasil [1581]. Introdução e notas de Max Justo Guedes. Rio de Janeiro: MEC/INL, 1968. p. 21

¹³ Corresponde aproximadamente ao Reduto de São Martinho, parte integrante da Fortaleza de São João. Tal fortificação de taipa foi erguida numa região elevada, quase insulada, no tómbolo entre as praias de Dentro e de Fora, no atual bairro da Urca. Cf. BARRETO, Aníbal (Cel.) Fortificações do Brasil (resumo histórico). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958. p. 71

*cortar madeira, e acarretá-la aos ombros, terra, pedra, e outras cousas necessárias para a cerca, sem haver nenhum que a isso repugnasse; desde o capitão-mor até o mais pequeno todos andavam e se ocupavam em semelhantes trabalhos; e porque naquele lugar não havia mais que uma légua de água ruim, e esta era pouca, o dia que entramos choveu tanto que se encheu, e rebentaram fontes em algumas partes, de água boa num poço, que logo se fez; e como esta esteve em termos de se poder beber, secou-se de todo a lagoa, e além disto se achou uma fontezinha num penedo d'água muito boa, com que todos se alegraram muito, e se vão firmando mais na vontade que traziam de levar aquela obra a cabo, vendo-se tão particularmente favorecidos da Divina Providência.*¹⁴

Apesar do pequeno povoado ser fortificado e estar situado não muito longe da barra, os inconvenientes foram tornando insustentável a presença dos colonizadores lusitanos naquele sítio. A maior dificuldade era o acesso a água potável, pois o rio mais próximo era o Carioca, cuja foz era na praia do Flamengo, na época ainda sob o controle de franceses e índios Tamoio. A precária solução foi a escavação de um poço nas cercanias da praia, de onde se obtinha água salobra (CAVALCANTI, 2004, p. 39).

As incursões de franceses e indígenas pela retaguarda da referida povoação também representaram um sério problema, além da delicada questão do abastecimento deficitário de víveres e munições. De acordo com o cronista Vivaldo Coaracy, apesar de o sítio da cidade ser praticamente fortificado, entre penedos de granito, a várzea tinha sua retaguarda muito vulnerável, aberta aos ataques inimigos (COARACY, 1965, p. 78). E o fato de estar próxima à entrada da barra também era um fator de risco, pois os franceses poderiam acometer o povoado por mar. Assim sendo, ainda durante os combates, os portugueses intensificaram suas buscas por um sítio mais seguro e melhor localizado, para a construção não de uma simples cerca, mas sim de uma cidadela amuralhada.

A cidadela do Morro do Castelo: uma estrutura “medieval” nos trópicos

Com a chegada da esquadra sob o comando de Cristóvão de Barros à baía de Guanabara, em 18 de janeiro de 1567, a ofensiva portuguesa ganhou novo fôlego, agregando reforços provenientes do Reino, bem como da Bahia, Espírito Santo e São Vicente, com destaque para o numeroso contingente de indígenas em armas. Visando a consolidação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro num local mais resguardado

¹⁴ ANCHIETA, José de. Padre. Cartas: informações, fragmentos históricos e sermões. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1988. p. 259

e estrategicamente melhor posicionado do que o “Arraial da Vila Velha”, os portugueses escolheram o morro do Descanso, posteriormente denominado “do Castelo”, elevação a beira mar e cercado por lagunas e terrenos pantanosos (ABREU, 2010, p. 34) A escolha de tal sítio foi definida por três fatores: a existência de água potável (uma nascente no topo do morro), a retaguarda protegida por uma várzea alagadiça e a relativa proximidade com o aldeamento de Martim Afonso Araribóia, *principal* dos Temiminó, base para o fornecimento de víveres e mão de obra nativa (LEITE, v. 1, 1938, p. 89)

Após a tarefa de desmatamento inicial, preparou-se o terreno no topo do morro, a cerca de sessenta e três metros em relação ao nível do mar, para o início das obras. Considerando a tradição arquitetônica e urbanística lusitana e o fato de os colonizadores portugueses serem homens da transição medieval renascentista, antes mesmo da construção do núcleo urbano, foi erguida uma muralha de taipa, com sua respectiva porta, que circundou completamente a cidade nascente (FERREZ, 1972, p. 23). No interior deste recinto fortificado, entre 1567 e 1583, foram construídos de pedra e cal, bem como de adobe, as principais edificações administrativas, militares e eclesiásticas do Rio de Janeiro quinhentista, a saber: a Fortaleza ou Castelo de São Sebastião; a Sé Catedral; o Baluarte da Sé; a Casa da Câmara e Cadeia; o Colégio da Companhia de Jesus; a Igreja de Bom Jesus dos Perdões (denominada Igreja de Santo Inácio, em 1622), além de oficinas, armazéns e diversas residências particulares (CAVALCANTI, 2004, p. 44)

O morro do Castelo ocupava uma área de aproximadamente 184.800 m² e para acesso ao núcleo urbano fortificado foram abertos, ainda na segunda metade do século XVI, três logradouros: as ladeiras da Misericórdia¹⁵, do Carmo e da Ajuda, esta última também chamada de ladeira do Poço do Porteiro e, mais tarde, de ladeira do Seminário.¹⁶ Em princípios do século XVII foram acrescentadas ao sistema de defesa da

¹⁵ A ladeira em questão foi a única que restou preservada até nossos dias, resistindo ao arrasamento do morro do Castelo entre 1920-1924 por estar estruturalmente ligada ao prédio da Santa Casa de Misericórdia e sua demolição poderia afetar a segurança da antiga edificação. Cf. RAMOS, Cesar Augusto Ornellas. Evocações sobre o morro do Castelo: de berço da cidade a obstáculo ao progresso. In: BEZERRA, Rafael Zamorano; MAGALHÃES, Aline Montenegro (orgs.) 90 anos do Museu Histórico Nacional em debate (1922-2012). Rio de Janeiro: MHN, 2014. pp. 51-52

¹⁶ Os limites originais do referido morro correspondiam aproximadamente a um grande triângulo definido pelas atuais ruas São José, Santa Luzia, da Misericórdia, além das áreas alagadiças hoje ocupadas pela Avenida Rio Branco. Cf. SANTOS, Núbia Melhem; NONATO, José Antônio. Era uma vez o morro do Castelo. 2ª ed. Rio de Janeiro: IPHAN / Casa da Palavra, 2000. pp. 34-35

cidadela do Rio de Janeiro duas fortificações: o baluarte de São Januário e o forte de São Thiago ou do Calabouço, este último, erguido em 1603-1605, por ordem do governador Martim Corrêa de Sá, estava situado no sopé do morro, assentado sobre um pontal rochoso¹⁷, tendo a missão primordial de evitar o desembarque de inimigos em terra firme (SANTOS; NONATO, 2000, p. 32).

Durante os primeiros tempos de ocupação do morro do Castelo, no contexto quinhentista, as operações de carga e descarga de matérias-primas e mercadorias diversas eram realizadas através do chamado transbordo. Como não havia profundidade suficiente para a aproximação das embarcações de maior porte, as naus fundeavam a certa distância da terra firme. Em seguida, escaleres e botes abordavam os referidos navios, sendo os fardos e as cargas de diversas naturezas e procedências baixadas por cordoaria das amuradas até as embarcações de pequeno porte, que, por sua vez, se dirigiam à praia no sopé do morro do Castelo, notadamente para a chamada Praia do Peixe, mais tarde denominada Praia de Dom Manoel. (CAVALCANTI, 2004, p. 89) A praia de Santa Luzia ou da Piaçava não era um lugar propício ao desembarque de cargas, em virtude da existência de bancos de areia e rochas submersas.

As operações de transbordo de mercadorias eram geralmente lentas e muito arriscadas, com iminente risco de acidentes, gerando consideráveis perdas humanas e materiais. Como não havia cais do porto, as cargas eram depositadas na praia ao pé do morro do Castelo, sendo conduzidas gradualmente para o interior da cidadela, através de íngremes ladeiras. Com a finalidade de facilitar o desembarque de gêneros, em fins do século XVI, os padres jesuítas construíram um guindaste de madeira na Praia do Peixe, não muito longe da ladeira da Misericórdia (LEITE, vol. 01, 1938, p. 110). Mesmo assim, carregar e descarregar navios através do transbordo resultava na longa permanência das naus naquelas paragens, acarretando atrasos, despesas e por vezes graves prejuízos aos mestres e armadores.

A questão da aguada dos navios também era um problema que afligia as autoridades coloniais no Rio de Janeiro quinhentista e seiscentista. A população residente dentro dos muros da cidadela do morro do Castelo se abastecia precariamente de duas nascentes no alto daquela elevação, bem como de poços abertos nos

¹⁷ O forte de São Thiago hoje não existe mais, tendo sido demolido e aterrado na década de 1920, dando lugar ao prédio do atual Museu Histórico Nacional.

contrafortes do morro (CAVALCANTI, 2004, p. 42). Os moradores evitavam abrir poços na várzea adjacente por motivo de segurança e pelo fato da região ser alagadiça, muito próxima ao mar, sendo a água de péssima qualidade. Restava aos mestres de navios fazer a aguada na praia do Sapateiro ou do Flamengo, na qual desaguava o rio Carioca, principal curso d'água aproveitado pelos habitantes do Rio de Janeiro, cujos mananciais foram largamente utilizados, com a adução de suas águas, de princípios do século XVIII até meados do século XIX.¹⁸

A cidade ocupa a várzea: edificando entre charcos e lagunas

Segundo Gastão Cruls, a cidadela do Rio de Janeiro, por volta de 1593, apresentava uma população de aproximadamente seiscentos habitantes, compartilhando um espaço urbano apertado entre muralhas, pois, por questões de segurança, para evitar serem alvo de ataques de indígenas ou de europeus inimigos, poucos moradores se arriscavam a construir suas casas fora da paliçada (CRULS, vol. 01, 1952, p. 87) Diariamente, quando o sol se punha, as portas da cidadela eram fechadas e a população submetida ao toque de recolher. As edificações mais robustas da cidadela eram a Fortaleza ou Castelo de São Sebastião e a Sé Catedral, construídas em pedra e cal, com pesadas portas de madeiras tropicais. Em caso de invasão da praça, os habitantes deveriam ser refugiar em tais edifícios fortificados, com a finalidade de organizar a resistência.

Entretanto, entre 1608 e 1615, a população de moradores da cidadela chegou a quase quatro mil habitantes, o que tornou a convivência num reduzido espaço físico quase insuportável, havendo escassez de alimentos, insuficiência de água e acirramento de conflitos sobre atividades do cotidiano. De forma espontânea, algumas edificações foram sendo erguidas extramuros, tanto na encosta do morro do Castelo voltada para a

¹⁸ No século XVII as tripulações dos navios também se abasteciam de água potável na chamada Bica dos Marinheiros, pilastra situada nas cercanias da praia do Alferes Diogo de Pina, atual Praia Formosa (aterrada e ocupada posteriormente pela Rodoviária Novo Rio) e que captava águas oriundas de córregos e riachos do maciço da Tijuca. Nas imediações de tal bica estava situado o manguezal de São Diogo, grande área alagadiça que, durante a maré alta, se convertia num verdadeiro braço de mar, espalhando-se pelas várzeas do fundo da cidade. Cf. GERSON, Brasil. História das ruas do Rio: e sua liderança na história política do Brasil. 6ª ed. Fixação do texto, introdução, legendas e notas por Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Bem-te-vi Produções Literárias, 2013. pp. 77-78 e ABREU, Maurício de Almeida. Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700). Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos (IPP) / Editora Andrea Jacobsen, 2010. pp. 66-67

praia de Santa Luzia como na vertente voltada para a ladeira da Misericórdia. Alguns construíram mesmo na ribeira, ou seja, no sopé do morro, nas cercanias da praia do Peixe ou de Dom Manuel (FRIDMAN, 1999, p. 98)

As muralhas da cidadela do Rio de Janeiro, em princípios do século XVII, tornam-se gradualmente arrimos de construções cada vez mais numerosas. O núcleo urbano espalhou-se lentamente para a várzea situada entre os quatro morros que definiriam mais tarde os limites da cidade edificada: Castelo, Santo Antônio, São Bento e da Conceição. Aliás, segundo o historiador Nireu Cavalcanti, a construção de edificações eclesiásticas no topo dos referidos morros e na várzea foi um fator de estímulo à ocupação permanente de uma vasta área alagadiça, aterrada ao longo de décadas (CAVALCANTI, 2004, p. 56). Em fins do século XVI existia na praia entre os morros do Castelo e de São Bento uma pequena capela dedicada a Nossa Senhora do Ó, pioneira na ocupação da várzea, situada no caminho arenoso que posteriormente se chamaria Rua Direita da Misericórdia ou apenas Rua Direita, nas imediações do fortim de Santa Cruz.¹⁹

Além dos jesuítas, outras ordens religiosas muito contribuíram para definir o perfil urbanístico do Rio de Janeiro no contexto seiscentista. Em 1608 os frades franciscanos iniciaram a construção do Convento de Santo Antônio, concluído em 1620, numa elevação não muito distante do morro do Castelo, separado do mesmo pela Lagoa Grande. Em 1611 foi a vez dos frades carmelitas erguerem seu convento, a beira mar, na várzea, ao lado da já citada capela de Nossa Senhora do Ó. Prosseguindo na ocupação dos morros circunvizinhos ao sítio alagadiço da cidade, os beneditinos construíram em 1594 uma casa conventual provisória, no alto de um morro a cavaleiro da Ilha das Cobras, o atual morro de São Bento. O mosteiro atual foi erguido entre 1633 e 1652. Por fim, os frades capuchinhos franceses receberam, em 1659, uma capela votiva

¹⁹ A Rua Direita, outrora chamada Caminho do Mar, beirava a praia e ligava os morros do Castelo e de São Bento. Atual Rua Primeiro de Março. O Forte de Santa Cruz foi erguido em 1605, no mesmo logradouro. Arruinado em 1632, deu lugar a Igreja de Santa Cruz dos Militares. Cf. ABREU, Maurício de Almeida. Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700). Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos (IPP) / Editora Andrea Jacobsen, 2010. p. 43

dedicada a Nossa Senhora da Conceição, construída outrora por ordem de Maria Dantas, no alto no morro da Conceição.²⁰

Ainda no século XVII, no contexto do processo de fragmentação de sesmarias concedidas outrora aos primeiros colonizadores, parte considerável do território da cidade foi abarcado no bojo da sesmaria concedida à Companhia de Jesus e no patrimônio do Senado da Câmara da referida cidade. Em várias ocasiões, diante dos litígios de terras, os jesuítas acabaram se apossando de parcelas expressivas dos “chãos públicos” cariocas, circunstância que agravavam animosidades latentes, mas que contribuíram para a expansão da cidade e do seu termo (ALENCASTRO, 2000, 71-72).

Os inicianos consistiram na primeira ordem religiosa (clero regular) a se estabelecer no Rio de Janeiro, ainda nos tempos da fundação. Além do colégio no morro do Castelo, os jesuítas possuíam inúmeras casas urbanas, engenhos na região da Tijuca, quinta de retiro em São Cristóvão, além de uma grande fazenda de gado em Santa Cruz. Ampliando o espectro para o interior da capitania, podemos destacar que a Companhia de Jesus possuía ainda vastas áreas em Macacu, bem como a fazenda do Colégio, em São Salvador de Campos dos Goitacazes. Na margem leste da baía de Guanabara, possuíam a fazenda do Saco, além de administrarem os aldeamentos de São Lourenço dos Índios e São Barnabé.²¹

Por sua vez, o clero secular também teve expressiva participação no processo de configuração urbanística carioca. A própria divisão administrativa eclesiástica foi a base para a ocupação do Rio de Janeiro e seus arredores. Em 1569 foi criada a enorme freguesia de São Sebastião ou da Sé, subdividida mais tarde em várias outras. Dez anos após a sua fundação, ou seja, em 1575, o Rio de Janeiro foi elevado à categoria de prelazia e em 1676 à condição de diocese, logo sede de um bispado, subordinado ao arcebispado de Salvador, na Bahia (NORONHA SANTOS, 1965, p. 62)

²⁰ Tal capela foi o núcleo do Palácio Episcopal da Conceição, construído em 1703, para servir de residência aos bispos do Rio de Janeiro. Cf. COARACY, Vivaldo. Memórias da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: J.Olímpio, 1955. pp. 120-121

²¹ A fazenda do Saco originou o atual bairro de São Francisco, em Niterói-RJ. O aldeamento de São Lourenço dos Índios, fundado em 1573, foi um dos núcleos originais da atual cidade de Niterói-RJ e o aldeamento de São Barnabé, estabelecido em 1583, no delta do rio Macacu, atualmente integra o território do distrito de Itambi, no Município de Itaboraí-RJ. Cf. LEITE, Serafim Soares. História da Companhia de Jesus no Brasil. vol. 01. Lisboa: Portugália, 1938. pp. 23-24

Além da freguesia quinhentista da Sé, durante a primeira metade do século XVII o território da cidade foi dividido em mais quatro freguesias, desmembradas da anterior, a saber: Candelária (1634); Irajá (1644); Jacarepaguá (1661) e Campo Grande (1673). Posteriormente, já na primeira metade do século XVIII, tais freguesias foram subdivididas, originando as seguintes: Ilha do Governador (1710); Inhaúma (1749); São José (1751); Santa Rita (1751); Guaratiba (1755) e Engenho Velho (1762). De acordo com os argumentos do cronista Noronha Santos, em fins do século XVII, as freguesias cariocas mais populosas eram as da Sé (com 650 fogos e 3.500 habitantes) e Candelária (com 600 fogos e 3.600 habitantes). A freguesia de Irajá, fora da área urbana, apresentava na mesma época 200 fogos e cerca de 1.800 moradores. Por outro lado, as extensas freguesias de Jacarepaguá e Campo Grande, situadas em áreas de expansão de engenhos de cana-de-açúcar e de criação de gado, possuíam população bastante rarefeita (ABREU, 2010, pp. 88-89).

Aos poucos a malha urbana do Rio de Janeiro ia tomando forma. Em princípios do século XVII, o Caminho de Manoel de Brito, Caminho do Mar ou Rua Direita (atual Rua Primeiro de Março), ligava os morros do Castelo e de São Bento, beirando a orla guanabarina. Visando contornar a lagoa da Sentinela, uma vereda aberta por moradores foi denominada Caminho do Capueruçu (atual Rua da Alfândega), um dos primeiros logradouros a demandar o “sertão”, tal como o caminho chamado “Desvio do Mar” ou Rua de Aleixo Manoel (atual Rua do Ouvidor). Outra via importante foi o “Caminho da Bica que vai para São Cristóvão”, posteriormente chamado Rua de Matacavalos, rebatizada em meados do século XIX como Rua do Riachuelo (GERSON, 2013, p. 96). Tais vias confluíam para o grande campo nos arrabaldes da cidade, o Campo de Santana, nas cercanias do manguezal de São Diogo, notável obstáculo à ocupação da retaguarda do burgo carioca. Outra vereda relevante, cuja origem remonta aos primeiros tempos da cidade, foi o “Caminho para o rio Carioca” que, partindo da ladeira do Poço do Porteiro, no morro do Castelo, tangenciava a lagoa do Boqueirão e seguia na direção da colina de Uruçumirim (atual outeiro da Glória) buscando a foz do referido rio mais adiante, já na praia do Sapateiro ou do Flamengo (VIEIRA FAZENDA, 1921, p.103).

Grande parte das ruas que compõem o traçado urbanístico do centro do Rio de Janeiro, balizadas pelos quatro morros que enquadravam a cidade colonial em questão (Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição), foram abertas no contexto seiscentista e durante a primeira metade do século XVIII. Por exemplo, na ocasião da

construção do novo prédio da Casa da Câmara e Cadeia, entre 1636 e 1642, no início da Rua Direita, foi aberto um logradouro defronte à mesma, com o nome de Rua da Cadeia (atual Rua da Assembleia). Apesar das irregularidades do terreno e da presença de extensas áreas alagadiças, a cidade ocupou gradualmente a várzea, tendo sido adotado, até onde foi possível, o esquema do “tabuleiro de xadrez” enquadrado entre os quatro morros citados. Os caminhos mais antigos foram consolidados pelo uso cotidiano, sendo grande parte dos logradouros abertos por particulares, sobre pântanos entulhados, ou por empreiteiros contratadores de obras públicas, custeadas por fintas lançadas pela Câmara (CAVALCANTI, 2004, pp. 77-78).

Além dos logradouros abertos tendo como referência a garantia de acesso a edificações religiosas, tais como as ruas do Rosário, do Carmo, da Candelária, de São Pedro e do Hospício, dentre outras, podemos ressaltar a tradição de reunir artífices de um mesmo ofício num só logradouro, para fins de fiscalização, como, por exemplo, no caso do Beco dos Barbeiros, e das ruas dos Ourives e dos Latoeiros. Na Rua da Quitanda existiam tabernas, casas de pasto e de zungus²². O limite da cidade edificada, em meados do século XVIII, era a Rua da Vala (atual Rua Uruguaiana), logradouro construído sobre as lages de pedra que cobriam uma antiga vala aberta pelos frades franciscanos, em princípios do século XVII, para o escoamento das águas da lagoa Grande ou de Santo Antônio, drenando-as no sentido do largo da Prainha (atual Praça Mauá).

A muralha inconclusa: o dilema segurança x expansão urbana

A cidade do Rio de Janeiro, desde meados do século XVII, se afirmou como praça mercantil e porto estratégico no Atlântico Sul. Apesar de ser a sede do governo da capitania, sua estrutura defensiva apresentava lacunas bastante expressivas. Além do fato de sua barra ser estreita e guarnecida por duas fortalezas bem artilhadas, as autoridades coloniais depositavam muita confiança nas “defesas naturais” representadas

²² Segundo a historiadora Martha Abreu, as “casas de zungus” ou “casas de angus” eram pontos de venda de angu, na via pública, por escravas de ganho e estabelecimentos situados em edificações térreas, modestas, nas quais negras libertas, quitandeiras, vendiam refeições baratas. No século XIX o termo, de origem africana, passou a designar “casa de batuque”. Cf. ABREU, Martha. “Zungus”. In. VAINFAS, Ronaldo (dir.) *Dicionário do Brasil Imperial (1822-1889)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002. p. 726. Ver também: SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *Zungu: rumor de muitas vozes*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1998. pp. 45-46

pelas formações rochosas que envolviam a cidade (CAVALCANTI, 2004, p 75-76). Os charcos e várzeas alagadiças também eram vistos como elementos defensivos, pois dificultariam a penetração de inimigos por terra. Entretanto, a realidade provou que a cidade em questão era muito mais vulnerável do que se pensava, justamente por negligenciar a proteção de sua retaguarda.

Com o estabelecimento da extração aurífera em Minas Gerais, em fins do século XVII e princípios do século XVIII, bem como do escoamento do metal precioso para Lisboa através dos portos de Paraty e do Rio de Janeiro, esta última cidade se tornou especialmente visada por corsários e piratas, tradicionais frequentadores do litoral fluminense. Em 07 de agosto de 1710 o corsário francês Jean-Françoise Duclerc forçou a entrada de seus navios pela barra; tendo sido repellido pela artilharia das fortalezas, dirigiu-se à baía de Sepetiba, desembarcando em Guaratiba, atingindo o Rio de Janeiro pela retaguarda, após alguns dias de marcha. Duclerc entrou na cidade com seus homens pela região do atual bairro da Lapa. O desfecho de tal incursão, como veremos em detalhe num capítulo adiante, foi a derrota dos franceses pela população carioca mobilizada (BICALHO, 2003, p. 269).

Em 12 de setembro de 1711, outro corsário francês ancorou seus navios diante do Rio de Janeiro, dessa vez conquistando a cidade. Trata-se da frota de dezessete embarcações fortemente artilhadas, sob o comando de René Duguay-Trouin, que após realizar uma ousada manobra forçando a barra numa manhã de nevoeiro, tomou a cidade, desembarcando seus homens na Ilha das Cobras e nas imediações da Prainha. Diante dos fatos, parte da população bateu em retirada para os arrabaldes, inclusive o governador da capitania, Francisco de Castro Moraes (BICALHO, 2003, p. 271). Vários edifícios públicos e particulares foram saqueados e incendiados. Duguay-Trouin somente se retirou da cidade após o pagamento de um pesado resgate.²³ De acordo com a descrição deixada por Louis Chancel de Lagrange, integrante da esquadra francesa, a

²³ Segundo o historiador Nireu Cavalcanti, o resgate pago aos franceses em 1711 teria sido de 240 contos de réis, 100 caixas de açúcar e 200 bois. Cf. CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade, da invasão francesa até a chegada da Corte. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004. p. 45. Ver também: BOXER, Charles Ralph. A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. p. 126-127

qualidade do patrimônio saqueado pelos soldados demonstra a opulência do Rio de Janeiro como cidade-porto, importante praça mercantil do Atlântico Sul.

Nunca se viu, em parte alguma, tamanho acúmulo de mercâncias oriundas de Portugal, França, Inglaterra, Itália e Índias, trazidas pelas frotas de comércio. Constituíam-se, por si só, cada residência, verdadeiro depósito de tudo quanto mais curioso havia proveniente da Europa, China, Índias Orientais, Pérsia e Japão; sendo o montante de tais riquezas avaliado em quatro milhões. Nossos soldados, destruíram, porém, durante o saque e pilhagem, tal porção de porcelanas, móveis chineses de uso e de adorno em laca, espelhos, cristais, quadros, banquetas e arcas de marfim e de madeiras odoríferas, bem como um sem número mais de objetos preciosos, que, por isso, se perdeu um cabedal avaliado em três milhões. Além disso, muito concorreram, também, para sua ruína, não só os incêndios casuais e propositais, ocorridos durante a fuga de nossos inimigos, como, da mesma forma, o violento bombardeio da cidade.²⁴

O trauma social e os prejuízos materiais resultantes da invasão francesa de 1711 deixaram marcas profundas no imaginário dos cariocas. Comprovou-se na prática que apesar de a cidade ser guarnecida por fortificações em sua face marítima, estava totalmente a mercê de inimigos em sua retaguarda formada por alagadiços e manguezais²⁵. Era urgente construir defesas sólidas que impedissem a tomada da cidade pelos arrabaldes, notadamente pelos rumores de uma possível terceira invasão francesa, que acabou não ocorrendo. Por deliberação do Conselho Ultramarino e decisão do Rei de Portugal, D.João V, foi ordenada a construção de uma muralha que ligasse o morro do Castelo ao morro da Conceição, fechando “fundo” da cidade (CAVALCANTI, 2004, pp. 48-50).

Com a missão de projetar e coordenar as obras de construção da muralha²⁶, a Coroa portuguesa enviou ao Rio de Janeiro, em 1713, o técnico francês João Massé, na comitiva do novo governador da capitania, D. Francisco Xavier de Távora. Os trabalhos se desenvolveram de 1713 a 1725, havendo muitos atritos entre Massé e o engenheiro

²⁴ DE LAGRANGE, Louis Chancel. A tomada do Rio de Janeiro em 1711 por Duguay-Trouin. Trad. Mário Ferreira França. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1967. p. 60

²⁵ De acordo com Fausto de Sousa, a cidade do Rio de Janeiro, em 1713, era guarnecida pelas seguintes fortificações: Santa Cruz, São João, São Thiago, São Sebastião, Conceição, Praia Vermelha, Villegagnon, Praia do Saco, Nossa Senhora da Boa Viagem, Ilha das Cobras, além dos redutos da Prainha, São Bento, Santa Luzia e do forte de Gragoatá. O forte da Lage foi construído como derivação das obras posteriores ao projeto de João Massé. Cf. SOUSA, Augusto Fausto de. Fortificações do Brasil. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo XLVIII, Parte II. Rio de Janeiro, 1885. pp. 120-122

²⁶ As dimensões aproximadas da muralha em questão, nos trechos onde as obras foram ultimadas, eram as seguintes: 1,76 a 2,20 m de altura; 3,08 m de largura; 5,50 m de intervalo entre os contrafortes. A porta seria na Rua da Quitanda dos Mariscos (atual Rua da Alfândega) Cf. CAVALCANTI, 2004. p. 47

militar Manoel de Mello e Castro, designado para acompanhar as obras. Uma questão a ser considerada foi a existência de casas construídas fora do perímetro definido pela muralha. Durante as obras, edificações continuaram a ser construídas extramuros, apesar das determinações legais em contrário.

Após muitas controvérsias de natureza administrativa e técnica, a construção da muralha foi abandonada.²⁷ Dentre os motivos para o fracasso do projeto em pauta, podemos ressaltar que o mesmo não incorporava o morro de Santo Antônio, que ficaria fora do perímetro amuralhado, bem como as fontes para o abastecimento de água potável (ver Figura 01). Em caso de cerco, os habitantes seriam pressionados à rendição pela sede. Outro motivo foi a falta de espaço interno do recinto amuralhado para o cultivo raízes, frutas e legumes, que sustentariam os defensores da cidade em caso de sítio prolongado. Por fim, o projeto exigia que houvesse uma área não edificante correndo paralelamente à muralha, o que muito desagradou à Câmara, por ser privada das rendas advindas da ocupação do solo urbano.

A muralha de João Massé, apesar de inconclusa, foi uma das poucas iniciativas concretas para tentar salvaguardar a retaguarda da cidade. Entretanto, dada a importância estratégica da praça do Rio de Janeiro, algumas propostas de novas obras de fortificação da cidade foram apresentadas, sobretudo durante a primeira metade do século XVIII. Nenhuma delas foi realizada, tendo os projetos sido abandonados. Por exemplo, tivemos o projeto defendido pelo governador Luís Vahia Monteiro, em 1730, sugerindo a complementação da muralha de João Massé com a abertura de um canal navegável, da Bica dos Marinheiros até a lagoa do Boqueirão, atravessando o manguezal de São Diogo (CAVALCANTI, 2004, p. 52).

Com a elevação do Rio de Janeiro à dignidade de sede do governo do Vice-Reinado do Estado do Brasil, em 1763, novas sugestões de fortificações foram apresentadas por engenheiros militares a serviço da Coroa portuguesa, no contexto dos esforços para a implementação de um sistema defensivo mais eficaz para a referida praça mercantil. Entre 1767 e 1775, engenheiros como Francisco João Roscio, Jacques Funck e José Custódio de Sá e Faria, delinearam várias possibilidades de fortificações

²⁷ Vários trechos da muralha de João Massé chegaram a ser construídos, porém, a mesma nunca foi terminada. Com o tempo, as pedras utilizadas na obra foram sendo retiradas pelos moradores e usadas para erguer suas casas. Cf. CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade, da invasão francesa até a chegada da Corte. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004. p. 52

para o recinto da cidade e para pontos estratégicos da baía de Guanabara. Neste contexto, as preocupações com a retaguarda da cidade voltaram com mais veemência, visto que todas as propostas versavam acerca da construção de muralhas ou de canais, a moda de fossos, seguindo o traçado de fortes muros. Como dissemos acima, nenhum dos projetos em questão foi executado, exceto o da muralha de João Massé, mesmo assim de forma tortuosa, descontínua e incompleta.

Um dos projetos defensivos mais completos, apresentado em 1769, foi o de José Custódio de Sá e Faria. Muralha de retaguarda em arco, do morro da Conceição ao morro do Castelo, onde terminaria na encosta da praia de Santa Luzia, envolvendo o morro de Santo Antônio, no topo do qual foi proposta a construção de um forte com quatro baluartes (ver Figura 02). O campo de Santana ficaria fora do recinto amuralhado, devido a sua situação limítrofe com o manguezal de São Diogo. Fortes padrastos foram ainda projetados para ocupar os cumes dos morros de Santa Teresa e de São Diogo, complementando a estrutura defensiva da cidade, calcada desde o período quinhentista em suas fortificações marítimas, que guarneciam os ancoradouros e o canal de acesso ao porto.

Os ancoradouros: lugares de contato entre a terra e o mar

A localização geográfica da cidade do Rio de Janeiro nos séculos XVI e XVII possuía características peculiares, que dificultavam de forma notável a aproximação de embarcações de maior calado e, conseqüentemente, o desembarque de matérias-primas e mercadorias diversas. Por um lado, havia a praia de Santa Luzia ou da Piaçava, com pouca profundidade, fundo lodoso e obstáculos rochosos, o que possibilitava somente o trânsito cauteloso de escaleres, botes, alvarengas e faluas de pequeno e médio porte. Defronte à cidade, no trecho entre a ponta do Calabouço e a Ilha das Cobras, havia um enorme banco de areia, o que limitava fortemente a ancoragem dos navios.

Assim sendo, em meados do século XVII, uma vez ultrapassada a barra estreita entre as fortalezas de Santa Cruz e São João, com o auxílio de um prático, as naus fundeavam nas cercanias da Ilha da Boa Viagem ou da Ilha de Villegagnon, aguardando instruções para as manobras de aproximação. Contornavam então a Ilha das Cobras e lançavam âncora no estreito canal entre esta e o continente, para as visitas de fiscalização. Em seguida as naus eram cercadas por pequenas embarcações, dando

início às lentas atividades de transbordo de mercadorias, muitas vezes interrompidas por questões climáticas ou pela ocorrência de algum acidente.

Entretanto, como não havia cais contínuo, nem calado suficientemente profundo para a atracação de navios, as condições operacionais e de segurança portuária eram bastante precárias. Com a finalidade de atender às demandas do comércio marítimo crescente, sobretudo após a “viragem atlântica” seiscentista, foram construídos trechos de cais (mais tarde denominados trapiches²⁸) em locais estratégicos do litoral da cidade do Rio de Janeiro. Tais ancoradouros foram erguidos ao longo dos séculos XVII e XVIII, sendo as principais vias de recepção de mercadorias e de escoamento da produção agrícola procedente de várias regiões do recôncavo da baía de Guanabara.

Os jesuítas ergueram, nas áreas rurais sob seu domínio, uma série de pequenos embarcadouros marítimos e fluviais, para o serviço geral da ordem, sendo os mesmos amplamente utilizados pela população residente. A Companhia de Jesus possuía e alugava embarcações de médio porte, tais como faluas e sumacas, chegando a ter, em princípios do século XVIII, algumas naus que ostentavam no mastro grande a bandeira branca com o sol resplandecente, tendo ao centro as insígnias dos inacianos (IHS - *Iesus Hominum Salvator*). O atracadouro para transbordo mais antigo e relevante mantido pelos jesuítas no Rio de Janeiro foi, como já vimos anteriormente, o erguido na Praia do Peixe, junto à retaguarda do Forte de São Thiago, o chamado “Porto dos Padres da Companhia”, com armazéns para sal e óleo de peixe (LEITE, v. 01, 1938, p. 64).

Dentre os embarcadouros construídos no Rio de Janeiro, mesmo que precariamente, em fins do século XVII, podemos ressaltar o Cais da Alfândega²⁹, situado na então Rua Direita, na altura do Caminho de Capueruçu, posteriormente denominado Rua da Alfândega. A referida obra foi executada de forma emergencial, com o objetivo de atender à crescente demanda gerada pelo movimento de carga e

²⁸ Nos séculos XVII e XVIII a palavra trapiche designava a casa do engenho usada para a moagem de cana-de-açúcar. Por outro lado, o termo, já no século XIX, caracterizava trechos de cais dotados de armazéns, geralmente construídos por particulares. Cf. Bluteau, 1729, p. 24-25: “Muro levantado na margem de um rio ou na praia do mar (...) para sair em terra acomodado.”

²⁹ A Alfândega e a Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro ocupavam, em 1699, o mesmo prédio da Rua Direita, sobrado que havia pertencido ao Provedor Pedro de Sousa Pereira. Incendiado pelos franceses em 1710, foi reformado em 1743, ocupando o terreno do atual Centro Cultural do Banco do Brasil. Cf. COARACY, Vivaldo. Memórias da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: J.Olímpio, 1955. p. 97)

descarga de mercadorias, operação que poderia levar muitos dias (GERSON, 2013, p. 134). Apesar de possuir um ancoradouro para as embarcações de transbordo, a Alfândega não tinha espaço suficiente para a armazenagem das caixas, fardos e feixes ali depositados, situação que gerava notáveis despesas com o aluguel de casas e barracões para o acondicionamento dos gêneros despachados ou a despachar.

Um importante embarcadouro de origem setecentista foi o Cais de Brás de Pina, também chamado dos Mineiros, situado defronte a então Rua dos Pescadores (atual Rua Visconde de Inhaúma). A construção do referido cais, em princípios do século XVIII, foi iniciativa de Brás de Pina³⁰, senhor de engenho português e contratador do azeite de baleia. O atracadouro comportava apenas sumacas, faluas e catraias. A denominação posterior de Cais dos Mineiros veio em função do fato do mesmo ser o destino de barcos oriundos de Porto Estrela, no fundo da baía, ponto de confluência de tropeiros e mercadores procedentes dos sertões de Minas Gerais (PONDÉ, 1971, p. 22-23)

Ao considerarmos as referências de ancoradouros mais citadas pelos capitães de navios, negociantes e “homens do mar” que circularam pelo Rio de Janeiro setecentista, podemos destacar o atracadouro do Largo da Prainha, situado numa faixa arenosa entre os morros de São Bento e da Conceição. Na praia desembocava a vala aberta pelos frades franciscanos para o esgotamento da lagoa de Santo Antônio e, mais tarde, das águas do chafariz da Carioca. Em meados do século XVIII foi construído em suas imediações o Arsenal de Marinha, sucedendo a uma ribeira, um antigo estaleiro situado ao pé do morro de São Bento, voltado para a Ilha das Cobras.

A atividade náutica e o cotidiano das lidas portuárias, numa praça mercantil como o Rio de Janeiro, estavam profundamente relacionadas com o tráfico de africanos escravizados, sendo a cidade um dos principais portos de destino de negreiros no Atlântico Sul, na virada do século XVIII para o XIX (RODRIGUES, 2005, p. 97). As embarcações que transportavam, em porões repletos de cargas, contingentes de africanos aprisionados, desembarcavam sua carga, até 1774, na Praia do Peixe (atual Rua D. Manuel). Após uma quarentena em cafuas insalubres, eram expostos no

³⁰ Como contratador do azeite de baleia, Brás de Pina desenvolveu suas atividades na armação da Praia Grande (no atual Município de Niterói-RJ) e na armação dos Búzios, nas cercanias de Cabo Frio. O cais que construiu ocupou boa parte da então praia de Brás de Pina ou da Farinha. Cf. WHERS, Carlos. Niterói, cidade sorriso: a história de um lugar. Rio de Janeiro: Vida Doméstica Editora, 1984. p.43-44. Ver também: CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade, da invasão francesa até a chegada da Corte. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004. p.53

mercado de escravos da Rua Direita, nas cercanias do paço dos governadores, aos olhos do público.

Com a finalidade de remediar os inconvenientes gerados pela presença sistemática de pregões comercializando africanos escravizados, numa área nobre da cidade, com o alegado risco de propagação de doenças, por iniciativa do vice-rei do Estado do Brasil, o Marquês do Lavradio, em 1774 o mercado de escravos da Rua Direita foi transferido para a Praia do Valongo, nos arrabaldes do núcleo urbano. Tal praia, situada entre os morros do Valongo e do Livramento, era mais distante da área central da cidade e se tornou o principal ponto de desembarque escravista no Rio de Janeiro. As embarcações fundeavam ao largo da baía de Guanabara, eram fiscalizadas pelas autoridades portuárias e os africanos conduzidos em pequenos barcos ao Valongo, após o respectivo registro alfandegário.

Foi a resolução ordenar que todos os escravos que viessem nestas embarcações, logo que dessem sua entrada na Alfândega, pela porta do mar, tornassem a partir e embarcassem para o sitio chamado Valongo, que é no subúrbio da cidade separados de toda comunicação e que ali se aproveitasse das muitas casas e armazéns que ali há para os terem e que àqueles sítios fossem as pessoas que os quisessem comprar e que os compradores nunca pudessem entrar com mais de 4 ou 5 na cidade [e] que os precisassem de ser vestidos e que enquanto os não conduziam para as minas ou para suas fazendas depois de comprados os tivessem no campo de São Domingos onde tinham todas as comodidades e livravam a cidade dos incômodos e prejuízos que há tantos anos se recebia por causa da sobredita desordem.³¹

Além do acesso por mar, os mercadores poderiam chegar à praia através da Rua do Valongo (atual Rua Camerino), repleta de casas térreas e galpões para o alojamento e comercialização de africanos submetidos ao cativeiro. Em substituição ao atracadouro de madeira, em 1811 foi construído na praia um cais de pedra de cantaria lavrada, o chamado Cais do Valongo. Não muito longe dali, na Rua da Gamboa (atual Rua Pedro Ernesto), existia o que se convencionou chamar na época de “cemitério dos pretos novos”, ou seja, terrenos nos quais eram atirados, em valas coletivas, os corpos dos africanos que haviam sucumbido a doenças ao desembarcar ou durante a quarentena.

Contrastando com a porção central e sul da cidade, o litoral norte da cidade do Rio de Janeiro apresentava uma configuração bastante recortada, sobretudo a partir da Rua da Saúde (atual Rua Sacadura Cabral) e do Largo de São Francisco da Prainha, e,

³¹ Relatório do Marquês do Lavradio ao seu sucessor Luís de Vasconcelos. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo IV. 1842. p. 417

principalmente da já citada praia do Valongo. Pequenas enseadas entre morros eram a tônica da paisagem. Nas imediações do morro da Saúde havia numerosas áreas alagadiças, mas também terrenos mais elevados, notadamente nas encostas dos outeiros, nas quais eram cultivadas, em princípios do século XVIII, hortas e pomares, com o objetivo de fornecer víveres frescos às tripulações dos navios fundeados ao largo.

Além das verduras e legumes, plantava-se expressiva quantidade de laranjais, de modo a possibilitar o atendimento das demandas dos navios que porventura conduzissem passageiros ou tripulantes acometidos de escorbuto ou “mal de Luanda”, já que as referidas frutas cítricas eram largamente utilizadas para o tratamento da avitaminose em questão, sendo por isso disputadas por capitães e mestres de navios ancorados naquela sinuosa porção do litoral. Em situações mais graves, os doentes eram desembarcados e acomodados em tendas, palhoças ou em casas modestas de aluguel, em meio aos laranjais, para receberem os cuidados de boticários, desfrutando dos aromas cítricos e da brisa marinha que afastava os maruins oriundos dos manguezais próximos.

Seguindo, no início do século XVIII, a linha da costa guanabarina, após o outeiro de Nossa Senhora da Saúde, nos depararíamos com os sacos da Gamboa³² e do Alferes³³, enseadas largamente utilizadas para o abrigo de embarcações de pequeno e médio porte. Apesar de serem pequenas enseadas ou “sacos”, com pouca profundidade e fundo lodoso, ofereciam algum abrigo aos mestres de faluas, sendo ainda muito frequentadas por pescadores, que muitas vezes se estabeleciam em tendas ou pequenos casebres de pau-a-pique nas suas imediações. Nos contrafortes do morro de São Diogo, hortas e mandiocais foram se alastrando pelas áreas não atingidas pelas marés que, juntamente com os rios Trapicheiros, da Joana e Maracanã, transformavam a região num lodaçal que dificultava sobremaneira a circulação por terra firme.

A partir do Saco do Alferes a profundidade da baía declinava bastante, o que inviabilizava a movimentação de embarcações, inclusive as de porte médio, sendo possível apenas navegar em botes, escaleres e canoas, muitas delas impulsionadas a

³² Gamboa era uma antiga armadilha para pescar. “Armadilha para apanhar peixe” (PINTO, 1832, p. 69). “São aceiros que se fazem dentro da água, onde se toma o peixe.” Cf. MORAIS, 1789, p. 77

³³ Alferes Diogo de Pina, militar que possuía uma chácara, em meados do século XVII, junto ao saco que leva o nome de sua patente, acabando por denominar também o morro e o manguezal com a alusão ao seu patrono, São Diogo. Tal litoral sinuoso desapareceu aos poucos, sobretudo após os aterros realizados em princípios do século XX, para a construção do cais do porto do Rio de Janeiro.

varejão. Entre o referido saco e a enseada de São Cristóvão existiam a Ilha dos Melões e a Ilha dos Cães (mais tarde denominada Ilha das Moças) – desaparecidas com os aterros da região portuária – que abrigavam pescadores e caieiras, ou seja, locais para a produção de cal a partir de conchas calcinadas. Logo defronte às ilhas citadas estava a Praia Formosa, último trecho litorâneo de areia antes do grande braço de mar que enveredava por dentro do manguezal de São Diogo (ver Figura 03). Devido a reduzida profundidade, somente com a maré alta os barqueiros podiam percorrer o dito braço de mar, manguezal adentro, até quase o Campo de Santana (atual Praça da República).

Região periférica do Rio de Janeiro, considerada por muitos como arrabalde insalubre, a “marinha do norte da cidade” era, contudo, um importante reduto pesqueiro, sendo frequentada por mascates, ciganos, andarilhos e “homens do mar”. Pequenas oficinas para reparos de barcos conviviam com ferrarias, bodegas e tabernas precárias. A população desta região, em princípios do século XVIII, era rarefeita, sobretudo por causa dos obstáculos naturais como alagadiços e morros que avançavam pelo mar. O interior dessa região era ocupado por chácaras e plantações entre os morros da Saúde, da Gamboa, do Livramento e de São Diogo.

Lugar retirado, relativamente longe do controle das autoridades coloniais, a “marinha do norte da cidade”, na virada do século XVII para o XVIII, era o paraíso do contrabando e do comércio ilícito. Como dissemos acima, devido a pouca profundidade da baía de Guanabara naquelas paragens, os navios fundeavam ao largo, a partir da Ilha das Cobras, até quase a ponta do Caju. Os mestres de embarcações enviavam então marinheiros à terra firme para “fazer a aguada”, de maneira a promover o reabastecimento do navio com víveres e água potável. Os contatos estabelecidos entre os marinheiros e os moradores da cidade do Rio de Janeiro ocorriam com maior frequência justamente nessas ocasiões de desembarque, no entorno de bicas e chafarizes, nas praias desertas ou ainda nos becos e vielas da velha cidade luso-judaica-africana.³⁴

³⁴ O litoral guanabarinense em estudo, no contexto setecentista, delimitava uma vasta área extramuros, destinada aos chamados, preconceituosamente, “usos sujos”: o esgotamento das valas, a forca da Prainha, o cais do Valongo, a cadeia do Aljube (prisão eclesiástica erguida em 1733, na então Rua da Prainha – atual Rua Acre - por iniciativa do Bispo Frei D. Antônio de Guadalupe). Cf. GERSON, Brasil. História das ruas do Rio: e sua liderança na história política do Brasil. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bem-te-vi Produções Literárias, 2013. p.65

O profano e o sagrado na cidade portuária: passatempos e devoções marinheiras

A chegada de um navio desconhecido ao Rio de Janeiro setecentista representava um misto de sensações para a população local: medo de possível invasão e saque; ansiedade por notícias de outras terras; oportunidade de bons negócios oriundos da prática do contrabando. Contudo, a presença de marinheiros em terra, nos arrabaldes ou mesmo no recinto da cidade, fossem eles portugueses ou estrangeiros, na maioria das vezes gerava um clima de apreensão e medo. Uma circunstância que muito contribuía para a difusão de tal clima de insegurança era a alegada má fama dos marujos, geralmente homens de costumes rudes, hábitos violentos, não raro recrutados entre a população carcerária (RODRIGUES, 2005, p. 106).

Quando a permanência dos navios era breve, a tripulação geralmente continuava instalada no interior da embarcação, vindo à terra firme durante o dia, devendo retornar para o pernoite a bordo. Desembarcavam em grupos, guiados pelo capitão ou mestre, com a função de providenciar água e víveres para o reabastecimento do navio. Tais grupos, via de regra, eram vigiados por soldados, para evitar conflitos de rua e possíveis deserções. Entretanto, as cercanias dos ancoradouros do Rio de Janeiro setecentista presenciaram muitas brigas envolvendo marinheiros embriagados e moradores locais, o que, por vezes, resultava em mortes. Os marujos envolvidos com tais desordens, quando apanhados, eram recolhidos à cadeia. Caso fossem estrangeiros, eram entregues ao capitão do navio no qual serviam e lá recebiam como castigo um número variável de chibatadas, como punição pelas irregularidades cometidas (JEHA, 2015, p. 83).

Por outro lado, nas ocasiões nas quais era necessário fazer reparos estruturais ou ainda “crenar” os navios, sendo necessário esvaziá-los, ou quando traziam doentes, a tripulação e os passageiros desembarcavam e permaneciam alojados em terra firme. A maior parte dos marinheiros acampava em tendas ou em mocambos de palha, sobretudo nas imediações da Prainha. Os oficiais mais graduados alugavam quartos em tavernas ou ainda pequenas casas nas proximidades dos ancoradouros e trapiches. As tripulações de navios estrangeiros, sobretudo franceses e ingleses, preferiam alugar casas próximas aos estaleiros nos quais as embarcações eram reparadas. Tal foi o caso do navio “L’Arc-en-Ciel”, que arribou no Rio de Janeiro em 1748, comandado por Pepin de Bellisle, que

havia sofrido avarias e cuja tripulação, acometida por escorbuto³⁵, permaneceu alojada em casas alugadas na Praia da Saúde (BICALHO, 2003, 112-116)

O fato é que a circulação de contingentes de marinheiros pela cidade, vigiados ou não pelas autoridades, representava uma espécie de paradoxo: se por um lado os negociantes ficavam animados com a maior afluência de compradores aos seus estabelecimentos, por outro, a presença de marujos e de guarnições de soldados em trânsito gerava uma grande intranquilidade na população do núcleo urbano carioca. Além de frequentarem os estaleiros e os ancoradouros, os marinheiros circulavam por boticas, bodegas, tavernas e, sobretudo, pelos zungus, buscando matar a fome, beber e dar vazão ao instinto sexual reprimido – ou exercido de maneira circunstancial e fortuita – durante as longas travessias marítimas.³⁶

As tavernas e casas de pasto do Rio de Janeiro setecentista não eram apenas locais para refeições e lazer populares, mas também eram pontos de encontro de marinheiros e estivadores. Por exemplo, em princípios do século XVIII eram numerosas as tabernas na Rua dos Latoeiros (atual Rua Gonçalves Dias) e na Rua da Quitanda do Marisco (atual Rua da Alfândega). Lugares de “ébrios e de jogadores de dados”, tais estabelecimentos eram estigmatizados como “antros de pecado” e seus proprietários muitas vezes acusados de práticas comerciais ilícitas, notadamente pelo fato de serem conhecidos de negociantes e marinheiros, de lhes prestar favores como a guarda de pertences, envio de recados, pequenos empréstimos, dentre outras formas de consolidação de reciprocidades (RODRIGUES, 2005, p. 156)

³⁵ Mais tarde, em 1758, navios da esquadra francesa comandada por Monsieur L'Éguille arribaram no Rio de Janeiro com muitos doentes de escorbuto. Tais enfermos foram desembarcados e instalados em barracas na Praia do Valongo. Cf. AHU – ARJ – Caixa 55 – Doc. 5.405. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 1759. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, a Monsieur François de L'Éguille, comandante da esquadra francesa fundeada na Ilha Grande. Rio de Janeiro, 27 de maio de 1758.

³⁶ No Rio de Janeiro do século XVIII, escravas de ganho, quituteiras, por vezes complementavam sua renda “vendendo favores sexuais” nos arrabaldes da cidade ou em quartos de aluguel nos fundos de tabernas e barbearias. Relatos apontam que os marinheiros preferiam as “mulheres públicas” da Praia do Peixe (atual Rua D.Manuel), da Rua da Vala (atual Rua Uruguaiana) e das cercanias da Prainha (atual Praça Mauá). Cf. JEHA, Silvana. A cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX. In: Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro; nº 09. Rio de Janeiro, 2015. p.80

Contudo, ao analisarmos o cotidiano dos “homens do mar” em terra firme, no contexto das arribadas ou de escalas no Rio de Janeiro, vamos observar que, se por um lado havia toda uma apreensão por parte da população residente acerca das violências praticadas pelos marinheiros, por outro lado, não podemos deixar de observar a significativa tradição devocional manifestada pelos mesmos, mesclando referências simbólicas do catolicismo com elementos da mitologia náutica, oriunda de tempos imemoriais (NEVES, 2000, p. 76). Pescadores e marinheiros, navegadores de modo geral, mantinham sempre que possível suas práticas devocionais a bordo dos navios ou ainda nos oratórios, ermidas e capelas construídas em praias longínquas ou em silenciosos outeiros a beira mar (RODRIGUES, 2005, p. 207-208)

Viajando através dos oceanos, geralmente em condições precárias, apesar de reafirmar o domínio das técnicas de navegação e da experiência náutica, os navegadores por vezes estavam totalmente à mercê da fúria dos elementos, tais como tempestades e calmarias, manifestações naturais que poderiam ser interpretadas como “castigos” pelos pecados perpetrados pela tripulação. De forma semelhante, o “livramento” de um navio durante um temporal ou de ser atacado por piratas era atribuído a intercessão dos santos de devoção do dono da embarcação, do capitão ou dos tripulantes em geral. Perdição e salvação caminhavam juntas, sobretudo em momentos de perigo extremo (GOMES FILHO, 1993, p.78)

Com base nas tradições religiosas presentes na referida cultura marítima, podemos argumentar que diante das culpas internalizadas no âmago dos devotos, considerados pecadores e inseridos numa perspectiva mundana e corruptível, muitos buscavam expiá-las, principalmente no cumprimento de promessas. Diante de uma situação de perigo, a invocação do auxílio dos santos geralmente vinha acompanhada por uma promessa, ou seja, pelo compromisso estabelecido, por parte do devoto, no sentido de empreender uma peregrinação ou de efetuar uma doação ao santuário do santo de sua estima. Tratava-se de uma relação bastante próxima a estabelecida entre o crente e seu santo de devoção, pois o mesmo era considerado um intercessor, defensor da causa do devoto no mundo celestial (OLIVEIRA, 2008, p. 148)

Esta familiaridade entre devotos e santos pode ser constatada, no universo da cultura marítima, na própria nomenclatura das embarcações, geralmente com invocações de mais de um santo, no transporte de imagens votivas durante as viagens,

acondicionadas em nichos no convés ou, nas naus e galeões, no interior de retábulos ou altares portáteis, mantidos no interior dos navios para o serviço religioso, geralmente oficiado por um sacerdote – o “capelão do navio”. Portugal preconizava a obrigatoriedade do embarque de pelo menos um sacerdote como capelão em cada navio. Em relação aos “navios negreiros”

*já em 1684, a Coroa lusa dava ordens nesse sentido e estabelecia como punição pela falta o pagamento de uma multa equivalente a duas vezes o valor dos negros carregados, além de seis anos de degredo na Índia para os culpados.*³⁷

Na cidade do Rio de Janeiro os marinheiros devotos prestavam suas homenagens, desde meados do século XVI, a Nossa Senhora dos Navegantes, numa ermida levantada pelos frades franciscanos no sopé do morro do Castelo, defronte à praia da Piaçava (atual Rua Santa Luzia). No local, sobre os escombros da antiga ermida, por volta de 1751, foi erguida a Igreja de Santa Luzia, em terrenos doados pelo Capitão João Pereira Cabral e sua esposa Antônia Cruz.³⁸ Outro santuário frequentado pelos homens do mar foi a Igreja de São Francisco da Prainha, templo católico construído na encosta do Morro da Conceição, no bairro da Saúde. A capela original foi erguida por iniciativa do Padre Francisco da Motta, em 1696, em estilo barroco. Em 1704, o sacerdote doou em testamento a igreja e suas alaias para a Venerável Ordem Terceira de São Francisco da Penitência. Em 1710, durante a invasão do Rio de Janeiro pelo corsário francês Jean-François Duclerc, o então governador da capitania, Francisco de Castro Moraes, ordenou o incêndio da igreja e de um armazém próximo, com a finalidade de apressar a rendição dos franceses. Reconstruída em 1738, foi reaberta em 1740, exibindo em seus retábulos imagens de São Lúcio, Santa Bonna e do Bom Jesus dos Navegantes.³⁹

Entretanto, em termos de construção e/ou apropriação de tradições hagiográficas, no contexto do imaginário da cultura marítima luso-brasileira, que tenham resultado em romarias duradouras no litoral da capitania do Rio de Janeiro, analisemos duas invocações marianas largamente mencionadas na designação de

³⁷ RODRIGUES, Jaime. De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 209

³⁸ LODI, Cristina. Patrimônio cultural carioca: bens tombados. Rio de Janeiro: Secretaria Extraordinária do Patrimônio Cultural, 2008. p. 45

³⁹ RIBEIRO, Myriam; JUSTINIANO, Fátima. Barroco e rococó nas igrejas do Rio de Janeiro. 1/2/3. Coleção Roteiros do Patrimônio, vol. 2. 1ª ed. Brasília: IPHAN / Programa Monumenta, 2006. p. 67

embarcações em Portugal e em suas áreas coloniais, a saber: Nossa Senhora de Nazaré e Nossa Senhora da Boa Viagem, ambas com antiga tradição entre os “homens do mar”, no contexto do litoral da capitania do Rio de Janeiro, em torno das quais se consolidou uma grande devoção, sobretudo de pescadores e marinheiros.

Nossa Senhora de Nazaré

No âmbito das invocações marianas relacionadas com a cultura marítima e o cotidiano dos homens do mar, no universo luso-brasileiro setecentista, podemos ressaltar a devoção a Nossa Senhora de Nazaré, bastante difundida no litoral português e em pontos da costa da América portuguesa, notadamente a partir do século XVII. Segundo a tradição, uma imagem da Virgem Maria teria sido trazida de Nazaré, na Galiléia, para a península ibérica, por volta do século VI, tendo sido a mesma cultuada no Mosteiro de Cauliniana, nas imediações de Mérida (Espanha). Por ocasião das invasões árabes à península em questão, em princípios do século VIII, notadamente após a Batalha de Guadalete (711), a imagem da Virgem Maria teria sido trasladada para uma lapa situada no litoral lusitano.⁴⁰

Em fins do século XII ocorreu um episódio decisivo para a difusão da devoção mariana: a “salvação milagrosa” de D.Fuas Roupinho, Alcaide-mor do Castelo de Porto de Mós, em 1182. De acordo com referências tradicionais, o mesmo estava caçando um cervo a cavalo e subiu ao rochedo de São Bartolomeu, nas cercanias da Vila da Pederneira (atual Nazaré) e encontrou a lapa onde estava depositada a imagem da Virgem Maria. No dia 14 de setembro de 1182, D.Fuas foi novamente caçar a cavalo na região, acompanhado por seus cães. Ao perseguir um veado, não percebeu que se aproximava perigosamente do precipício sobre o mar, encoberto pelas brumas. Constatando que ia se precipitar no abismo, rogou a proteção da Senhora de Nazaré:

Valeu-lhe ela de modo que lhe parou o ginete na última ponta de um penedo da rocha, que é muito estreito e comprido, ficando imóvel como se fora de pedra e em sinal do milagre se vê o das ferraduras das mãos

⁴⁰ Segundo o Padre João Batista de Castro: “Nossa Senhora de Nazaré, que se venera junto da Pederneira. Consta por tradição que esta veneranda imagem fora obrada pelas mãos de São José, na própria presença da Mãe de Deus e encarnada por São Lucas e que da cidade de Nazaré a trouxera um monge grego chamado Siríaco, em tempo que se levantou nas partes do Oriente uma heresia contra a veneração das imagens. E como esta era estimável e resplandecia em milagres, o tal monge a deu a São Jerônimo e este a enviou a Santo Agostinho, que estava em África e era bispo de Hipona, o qual a mandou para o mosteiro dos eremitas de Santo Agostinho, que havia em distância de duas léguas de Mérida, chamado Cauliano, da qual trouxe um monge na companhia d’El rei D.Rodrigo, último rei dos Godos, para Portugal e para o monte de São Bartolomeu, no ano de Cristo de 714.” (CASTRO, 1870, p. 149)

*estampadas na rocha viva, como hoje em dia se representam aos peregrinos que vem visitar esta Santa Imagem.*⁴¹

Em ação de graças, D.Fuas Roupinho construiu no alto do rochedo uma pequena igreja de pedra e cal para abrigar a imagem da Virgem, iniciando uma longa tradição de peregrinação de devotos ligados especialmente aos ofícios do mar, tais como pescadores e navegadores. Durante o reinado de D.Fernando I (1367-1383) foi a referida ermida ampliada em 1377, bem como, no mesmo ano, foi iniciada a construção do Santuário de Nossa Senhora de Nazaré, defronte à velha ermida, cuja festa litúrgica é celebrada ainda hoje no dia 08 de setembro.

A devoção a Nossa Senhora de Nazaré foi trazida para a América portuguesa pelos jesuítas, no decorrer da primeira metade do século XVII, tendo como pontos centrais de peregrinação os santuários de Saquarema (Rio de Janeiro) e Belém (Pará). O referido culto evidenciava seus vínculos com o cotidiano de pescadores e navegadores, sendo núcleo de inúmeras romarias, quermesses, depósito de ex-votos, dentre outras manifestações devocionais.

Considerando a trajetória da devoção na Capitania do Rio de Janeiro, podemos ressaltar que o santuário mais antigo de tal culto, no âmbito das conquistas portuguesas da América, como vimos, foi o de Nossa Senhora de Nazaré de Saquarema. Segundo a tradição oral, por volta de 1630, após uma noite de grande tempestade, uma imagem da Virgem de Nazaré teria aparecido sobre o outeiro rochoso na barra da laguna de Saquarema. Encontrada por pescadores, foi levada para o arraial e colocada num oratório de taipa. Entretanto, no dia seguinte a imagem desapareceu do oratório, tendo sido novamente encontrada no alto do promontório. Os pescadores tornaram a trazer a imagem para o arraial e, na manhã seguinte, estava a mesma de novo sobre as rochas diante do mar. Assim sendo, os pescadores acharam por bem construir uma capela rústica, no alto do penhasco, subordinando-se à “vontade da santa” de ter o seu santuário naquele local.

De acordo com as informações de Frei Agostinho de Santa Maria, em sua obra “Santuário Mariano” (1723), a Virgem de Nazaré começou a ser cultuada naquela

⁴¹ ALÃO, Manoel de Brito, Pe. Antiguidade da sagrada imagem de Nossa Senhora de Nazaré [1628]. Introdução e notas de Pedro Penteadó. Lisboa: Confraria de Nossa Senhora de Nazaré / Edições Colibri, 2001. p.52

região numa capela erguida sobre um promontório diante do Oceano Atlântico, na barra da laguna de Saquarema, em meados do século XVII. O local era remoto e de acesso bastante difícil, pois o litoral não apresentava qualquer enseada ou porto natural, sendo o mar geralmente muito revolto e palco de diversos naufrágios.

Apesar da severidade do ambiente, a pesca era farta em virtude do complexo lacunar existente, o que resultou na aglutinação gradual de uma população de “caboclos e cafuzos” dedicados à pesca artesanal. O promontório já se destacava naturalmente na paisagem, tendo sido coroado pela ermida votiva. De acordo com Frei Agostinho de Santa Maria:

Vê-se situado o Santuário da Senhora sobre um monte que ainda que seja pequeno é levantado e como fica sobre a barra, ainda mostra mais eminência e se faz mais vistosa aos navegadores aquela Casa da Senhora, por ser tudo o mais praia e campina rasa.⁴²

Ponto estratégico para a navegação, o promontório de Nossa Senhora de Nazaré representava uma referência para os navegadores coloniais, notadamente no percurso do Rio de Janeiro a Cabo Frio. O caminho dos peregrinos, por terra, era feito principalmente pelas grandes extensões de areia das restingas, circunstância que dificultava o acesso dos romeiros ao santuário. Entretanto, tal caminho era considerado uma espécie de penitência, sendo os esforços dos peregrinos recompensados pela visão da capela ao longe, sobre o rochedo à beira mar.

Monsenhor Pizarro de Araújo, em sua obra “Memórias históricas do Rio de Janeiro” (1820), apesar de não confirmar a data de fundação da capela de Nossa Senhora de Nazaré de Saquarema, nos informa, entretanto, que a mesma foi erguida pelo Capitão Manuel Aguilar Moreira e sua mulher D. Catarina de Lemos e que já em 1662 havia legados de esmolas para a mesma, bem como deliberações acerca de sepultamentos no interior do referido templo. Em fins do século XVII a capela em questão estava praticamente arruinada, tendo sido objeto de reconstrução em 1675 (ARAÚJO, 1820, p. 171).

⁴² SANTA MARIA, Frei Agostinho de. Santuário Mariano. Lisboa Ocidental: na Oficina de Antônio Pedrozo Galram, 1723. v. 10. p. 53

Nossa Senhora da Boa Viagem

Outra devoção muito significativa, presente no imaginário dos navegadores e pescadores luso-brasileiros setecentistas foi a dedicada a Nossa Senhora da Boa Viagem. Tradicionalmente venerada em Portugal desde antes do século XV, esta invocação mariana esteve em grande medida relacionada à proteção dos viajantes em geral e dos navegadores em particular⁴³. Segundo o Padre João Batista de Castro:

*Venera-se no convento das religiosas da Província da Arrábida, duas léguas de Lisboa rio abaixo, sobre as praias do mar e é mui buscada da gente de Lisboa e de todos os navegantes, que lhe fazem sua festa nas oitavas do Espírito Santo.*⁴⁴

O culto a Nossa Senhora da Boa Viagem foi trazido para a América portuguesa em princípios do século XVII, por navegadores portugueses, notadamente para Salvador (Bahia), Olinda (Pernambuco) e o recôncavo da Baía de Guanabara, na capitania do Rio de Janeiro (no atual Município de Niterói). Tal devoção mariana teve grande popularidade entre os habitantes das cercanias do Rio de Janeiro, principalmente entre os pescadores, mestres de navios e marinheiros em geral.⁴⁵

Desde meados do século XVI, os navegadores portugueses utilizaram a ilha da Boa Viagem, na baía de Guanabara, como ponto de referência para o traçado das rotas de navegação no interior da baía, sendo a mesma até então desabitada e envolvida por densa cobertura florestal. Em princípios do século XVII, pescadores e indivíduos ligados aos ofícios do mar passaram a habitar de forma mais intensa os arrabaldes da Cidade do Rio de Janeiro, incluindo a região das Barreiras Vermelhas da Banda d'Além⁴⁶, trazendo consigo suas devoções, sendo uma delas a de Nossa Senhora da Boa Viagem.

⁴³ O culto a Nossa Senhora da Boa Viagem já era praticado na Ilha Terceira (Açores) em 1480, época da construção da “ermida dos mareantes” dedicada à Virgem protetora dos marinheiros. Cf. ESPÍRITO SANTO, Manuel. A religião popular portuguesa. Lisboa: Estudos, 1984. p. 78

⁴⁴ CASTRO, João Batista de. Pe. Mapa de Portugal antigo e moderno. v. II. Lisboa: Tipografia do Panorama, 1870. p. 145

⁴⁵ A festa de Nossa Senhora da Boa Viagem é ainda hoje comemorada em 15 de agosto. Cf. MEGALE, Nilza Botelho. 112 invocações da Virgem Maria no Brasil: história, folclore e iconografia. Petrópolis: Vozes, 1986. p. 134

⁴⁶ Antigo nome da margem oriental da Baía de Guanabara, especificamente no trecho da atual região da Boa Viagem, bairro da cidade de Niterói-RJ. Tal região foi o ponto de partida para a medição da sesmaria concedida pela Coroa portuguesa, em 1568, ao cacique Araribóia, batizado com o nome cristão de Martim Afonso de Sousa, principal dos temiminós. Entre a Praia Vermelha e a Praia da Boa Viagem está

Em meados do século XVII foi erguida na parte mais alta da ilha uma ermida em honra de Nossa Senhora da Boa Viagem, por Diogo Carneiro da Fontoura, então Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro. Capela de pedra e cal, de pequenas dimensões, a ermida passou então a ser o centro de numerosas romarias, sendo a maioria dos devotos ligados aos ofícios marítimos. Barcos de pescadores em procissão singravam as águas da Baía de Guanabara, aportando na base da ilha, bem como navegadores e tripulações de naus de várias origens, com a finalidade de fazer promessas e agradecer por graças recebidas, rogando a Nossa Senhora da Boa Viagem proteção nas travessias do mar.

Em 12 de setembro de 1711, a antiga ermida foi arrasada por um incêndio provocado pela artilharia naval do corsário francês René Duguay-Trouin, quando invadiu a baía de Guanabara e tomou de assalto a cidade. A ermida, reduzida a escombros, foi alvo da artilharia inimiga por estar logo acima de uma bateria marinha erguida em 1704, em apoio ao Forte de Gragoatá, fortificação construída nas imediações da mesma. Entretanto, apesar de tal acontecimento, em 1718 foi fundada a Irmandade de Nossa Senhora da Boa Viagem, congregando as “pessoas gradas do lugar”, dando início à reconstrução da capela votiva outrora destruída. As obras foram concluídas em 1734, havendo então a retomada das peregrinações ao santuário no topo da ilha.

Importante destino de peregrinações de pescadores e navegantes, a capela evidenciava, pela quantidade de ex-votos nela depositados, a grande reverência que os “homens do mar” lhe devotavam. Envolvidos pelos sofrimentos e angústias das longas travessias oceânicas, marinheiros e mestres de embarcações galgavam a trilha rochosa que conduzia à capela e ofereciam aos pés do altar dinheiro, libras de cera, peças de porcelana do Oriente e, mais frequentemente, panos de vela das naus e objetos náuticos, em agradecimento pelas mercês recebidas.⁴⁷

O bucolismo da paisagem, a suavidade da brisa marítima, a solidão do lugar – um verdadeiro convite à reflexão e às orações – a vista da entrada da barra do Rio de Janeiro, enfim, a capela de Nossa Senhora da Boa Viagem era um importante núcleo de

situada a Ilha da Boa Viagem, ligada ao continente por um istmo arenoso. Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. O Rio de Janeiro no século XVI. Rio de Janeiro: Secretaria de Cultura e Turismo, 1965. p. 44

⁴⁷ Sobre a referida prática devocional ver a prancha de Jean Baptiste Debret “Ex-voto de marinheiros salvos de um naufrágio”. Cf. DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil [1835]. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1975. vol. 02. p. 143

romarias, sendo a Virgem Maria homenageada por salvas de artilharia das embarcações que entravam e saíam da Baía de Guanabara. Mais adiante, Frei Agostinho menciona a ocorrência de peregrinações de navegantes ao santuário, desde os mais humildes pescadores até oficiais de navios mercantes e de guerra, sobretudo no contexto setecentista:

Concorrem em todo o ano àquela Casa da Senhora muitos devotos em romaria e o sítio como é fresco e admirável está convidando a todos a que vão lá muitas vezes fazer estas romarias, porque a não ficar tão distante da Cidade [do Rio de Janeiro] e da outra parte da baía, ainda fora muito mais freqüentado aquele santuário. Ali lhe fazem uns os seus devotos e outros vão satisfazer o que lhe haviam feito e lhe oferecem também as suas esmolas, principalmente os que navegam, como mais necessitados do favor e da proteção da Senhora. Quando os navios entram bela barra dentro daquele porto, lhe fazem logo as suas salvas de artilharia, como em ação de graças de os levar a ele com próspero sucesso e boa viagem.⁴⁸

Podemos ressaltar ainda mais uma característica em comum entre as referidas capelas marianas acima: ambas eram importantes pontos de referência para a navegação, sendo avistadas pelos navegadores durante o dia, como sinais de proximidade da terra firme. As capelas de Nossa Senhora de Nazaré e a de Nossa Senhora da Boa Viagem eram tomadas como símbolos de devoção e como importantes avisos aos homens do mar, pois dentre os momentos mais críticos das rotas, a aproximação das embarcações em direção ao litoral era temida até mesmo por marujos experientes. Uma manobra mal realizada, uma negligência ou o capricho dos ventos, poderia por a nau e sua tripulação a perder.

Pontos vulneráveis da costa fluminense: desembarques clandestinos

A costa da capitania do Rio de Janeiro apresentava, no decorrer dos séculos XVII e XVIII, determinados pontos bastante vulneráveis às ações de contrabandistas, corsários e piratas. Recortado em angras e enseadas ao sul e mais retilíneo para o norte, o litoral fluminense era repleto de esconderijos perfeitos para o acolhimento de atividades ilícitas, notadamente o contrabando e o comércio ilegal. As longas distâncias a percorrer, a vegetação exuberante, as condições topográficas, além da eventual colaboração, direta ou indireta, de moradores locais e até mesmo de indígenas, com os

⁴⁸ SANTA MARIA, Frei Agostinho de. Santuário Mariano. Lisboa Ocidental: na Oficina de Antônio Pedrozo Galram, 1723. vol. 10. p. 36

agentes da transgressão, eram fatores que dificultavam sobremaneira as diligências para coibir tais atividades. Assim sendo, algumas localidades litorâneas eram frequentadas com certa regularidade, como pontos de desembarque de contrabando, ancoradouros para aguada, reparos urgentes nos navios e acolhimento de doentes.

Por exemplo, em fins do século XVII, o povoado de São Domingos da Praia Grande⁴⁹ era um local tradicionalmente frequentado por mareantes em busca de água potável e de negócios ilícitos. A região também era utilizada para o desembarque e isolamento de tripulantes e passageiros enfermos, tal como ocorreu, por exemplo, com parte dos marinheiros da frota de Monsieur De Gennes, em 04 de dezembro de 1695, acampados em tendas de lona e em ranchos de palha, nas cercanias da Armação das Baleias, onde havia um aqueduto. A partir de tal acampamento seria possível negociar com pescadores do arraial da Praia Grande ou com aqueles que, por vezes oriundos de casamentos mistos, habitavam as terras próximas do aldeamento jesuítico de São Lourenço dos Índios, nas imediações de uma enseada envolvida por manguezais (FROGER, 1699, p. 117)

Outro ponto notável da margem leste da baía de Guanabara (ver Figura 04), preferido pelos navegadores para o exercício de atividades mercantis clandestinas, era a praia de Itaipu, fora da barra, uma longa restinga entre a laguna homônima e o Oceano Atlântico. Fugindo dos controles exercidos pelas fortalezas de Santa Cruz e de São João, que guarneciam a barra estreita, navegadores fundeavam junto às Ilhas de Itaipu⁵⁰, buscando as areias tranquilas da praia homônima, para fazer negócios com colonos receptadores de mercadorias e escambo com nativos. Certo número de colonos daquelas plagas longínquas negociavam com contrabandistas tentando burlar as patrulhas que, por vezes, por lá passavam, geralmente após denúncias encaminhadas às autoridades coloniais.

⁴⁹ Povoado de **São Domingos da Praia Grande** que, juntamente com o aldeamento jesuítico de São Lourenço dos Índios, formou o núcleo original do atual Município de Niterói-RJ, na margem leste da baía de Guanabara. Cf. WHERS, Calos. Niterói, cidade sorriso: a história de um lugar. Rio de Janeiro: Vida Doméstica Editora, 1984. p.34. Ver também: SANTOS, Luís Gonçalves dos. [vulgo Padre Perereca]. Memórias para servir à história do Reino do Brasil. Lisboa: Imprensa Régia, 1825 / São Paulo: Edusp / Belo Horizonte / Itatiaia, 1981. vol. 01. p. 123

⁵⁰ **Ilhas de Itaipu ou Taipu**. Provavelmente as Ilhas do Pai, da Mãe e Menina, defronte a Praia de Itaipu, no atual Município de Niterói-RJ, Brasil. Cf. SAINT-ADOLPHE, J.C. R. Milliet de. Dicionário geográfico, histórico e descritivo do Império do Brasil. vol. 02. Paris: Em Casa de J.P. Aillaud, Editor, 1845. p. 485)

Ao observarmos o litoral fluminense no rumo norte, podemos ressaltar que o mesmo apresenta longas extensões contínuas de praias, sem reentrâncias de enseadas, sendo, contudo, numerosas as lagunas costeiras, tais como os complexos lacunares de Itaipu, Piratininga, Maricá, Jaconé, Saquarema e Araruama, sendo este último bastante extenso, pontilhado de salinas naturais, com barra em Cabo Frio.⁵¹ E justamente neste litoral de praias quase desertas, uma restinga se destacou, no contexto setecentista, como local de contrabando: Massambaba⁵², faixa arenosa entre Saquarema e Araruama, separando a laguna das águas oceânicas (LAMEGO, 1968, p. 88).

Na costa, sem portos abrigados até Cabo Frio, havia vários arraiais de pescadores e pequenos agricultores, muitos deles fundados no século XVII. Alguns desses povoados se originaram de comunidades indígenas aldeadas (São Pedro da Aldeia), de quilombos ou de agrupamentos de refugiados da justiça colonial (Saquarema), que se mesclaram à população nativa local. Entretanto, em virtude do relativo isolamento, tais localidades eram frequentadas, com certa regularidade, por piratas e contrabandistas que buscavam víveres e negócios ilícitos ou vinham para pilhar. Tal instabilidade diante dos “perigos que vinham do mar” resultou na formação

⁵¹ **Cabo Frio.** Feitoria portuguesa fundada em 1503, na antiga Praia do Cabo da Rama, supostamente pelo navegador florentino Américo Vespúcio (1454-1512), num litoral estratégico para a navegação. Originalmente habitada pelos índios Tamoio, a região foi palco de sérios confrontos entre portugueses, franceses, ingleses e holandeses, nos séculos XVI e XVII, pelo controle da exploração do pau-brasil, abundante na localidade. Em 13 de novembro de 1615, o Governador do Rio de Janeiro, Constantino Menelau, fundou sobre a antiga Casa de Pedra dos franceses, o povoado de Santa Helena, posteriormente refundado com a denominação de Cidade de Nossa Senhora da Assunção de Cabo Frio. Em 1618 foi construído o Forte de São Mateus de Cabo Frio. Cf. FERREIRA, Jurandyr Pires. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Vol. 22. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. Sobre o Forte de São Mateus ver BARRETO, Aníbal (cel.) Fortificações do Brasil (resumo histórico). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958. p. 160. SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet de. Dicionário Geográfico Histórico e Descritivo do Império do Brasil. Trad. de Caetano Lopes de Moura. Paris: J.P. Aillaud Editor, 1845. Tomo I. pp. 180-184

⁵² **Massambaba.** Restinga situada entre o Oceano Atlântico e a laguna de Araruama, no Estado do Rio de Janeiro. Com mais de 15 km de extensão, tal restinga apresenta grande biodiversidade e hoje constitui uma Área de Preservação Ambiental. A restinga abarca parte do litoral de Saquarema, todo o litoral de Araruama, de Arraial do Cabo e parte do litoral de Cabo Frio. “Parte da restinga ao poente do Cabo Frio. Dispôs a natureza o solo para nele se fazerem salinas. Nos primeiros tempos fizeram-se grandes quantidades de sal; porém, o governo português proibiu aquele gênero de indústria no fim do século XVII, para favorecer a extração de sal de Portugal e depois da independência [1822] os habitantes do distrito de Cabo Frio cuidaram de tirar proveito das antigas salinas, mandando-as limpar, facilitando a entrada da água do mar e impedindo a de água doce.” (SAINT-ADOLPHE, J.C. R. Milliet de. Dicionário geográfico, histórico e descritivo do Império do Brasil. vol. 02. Paris: Em Casa de J.P. Aillaud, Editor, 1845. p. 56)

de uma população voltada para o conflito iminente⁵³, com brechas para a realização de negócios ilícitos, de acordo com as circunstâncias objetivas (BICALHO, 2003, p. 117)

Por outro lado, o recortado litoral de Cabo Frio, com enseadas, ilhas, reservas de madeira, víveres e água potável, oferecia maiores comodidades aos navegadores que desembarcavam, legalmente ou ilegalmente, nas praias da região (ver Figura 05). Ao longo de sua trajetória histórica, a antiga feitoria foi uma posição muito disputada no litoral da capitania do Rio de Janeiro, tendo sido conquistada sucessivamente por franceses, holandeses e ingleses, entre os séculos XVI e XVIII. Por sua posição estratégica no Atlântico Sul, tornou-se um célebre “porto de contrabando”, pois era justamente nas imediações da ilha e do Cabo Frio que as embarcações vindas da Europa e das possessões portuguesas na África (sobretudo da Guiné e de Angola) faziam escala para acertar o rumo na direção do Rio de Janeiro e dos portos do sul da América portuguesa, bem como se preparavam para, no sentido inverso, “montar” o cabo da Boa Esperança, fazendo a travessia para o Oceano Índico (PIJNING, 2001, p. 18).

Em meados do século XVIII, a bacia do rio São João, situada entre Cabo Frio e Macaé, era largamente utilizada para o contrabando, através dos descaminhos do ouro em pó, oriundo de garimpos dos sertões da capitania de Minas Gerais e dos faiscaidores dos sertões do rio Macacu⁵⁴, escoado por trilhas abertas nas matas e campinas até o litoral, atingindo lugares remotos, propícios ao comércio ilícito. Parte considerável das trilhas usadas pelos colonos e contrabandistas era de origem indígena, ligando a região do Vale do rio Paraíba do Sul às baixadas litorâneas, atravessando parte da região serrana e do noroeste fluminense, denominadas num registro cartográfico de 1767 como “sertão habitado por índios bravos”⁵⁵

⁵³ Segundo relato do Príncipe Maximilian Wied-Neuwied, acerca dos pescadores de Saquarema, em 1815: “Esses pescadores andam muito à frescata, como todos os brasileiros; usam largos chapéus de palha, calças leves e folgadas e camisa, deixando completamente nus os pés e o pescoço. Todos carregam um afiado punhal à cintura. Essa arma é de uso geral entre os portugueses, mas é muito perigosa, dando frequentemente lugar a assassinatos.” (WIED-NEUWIED, 1817, pp. 57-58)

⁵⁴ Além dos descaminhos de ouro provenientes do interior de Minas Gerais, o ouro extraído das lavras do “Descoberto” dos sertões de Macacu (especialmente na área que seria posteriormente denominada São Pedro de Cantagalo, atual Município de Cantagalo-RJ) percorria trilhas através das “áreas proibidas”, densas florestas entre as capitânicas de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

⁵⁵ LEÃO, Manoel Vieira. “Cartas topográficas da capitania do Rio de Janeiro, mandadas tirar pelo Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Conde da Cunha, capitão general e vice-rei do Estado do Brasil, no ano de 1767”. Pelo sargento e governador da Fortaleza do Castelo de São Sebastião do Rio de Janeiro, Manoel Vieira Leão. Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro

No litoral norte, podemos ainda mencionar o arquipélago de Santana⁵⁶, situado defronte a Macaé, que durante o século XVII foi um famoso reduto de piratas, pois os mesmos fundeavam seus navios junto às referidas ilhas, baixando escaleres nas madrugadas, para visitar a terra firme, com a intenção de obter provisões ou para efetuar saques. Já no século XVIII, para além dos contatos mantidos pelos moradores locais com os piratas e contrabandistas no litoral, havia a rede de conexões entre garimpeiros faiscaidores e negociantes ilegais que desciam do interior pela bacia do rio Macaé, trocando ouro, tabaco e aguardente por mercadorias contrabandeadas principalmente por navios ingleses e franceses, havendo também, eventualmente, o contato com embarcações portuguesas, cujas tripulações ansiavam obter lucros, apesar dos altos riscos que corriam, diante de possíveis denúncias.

No litoral sul da capitania do Rio de Janeiro, os pontos mais vulneráveis para o desembarque de navegadores ilegais eram Guaratiba e a Ilha Grande. A primeira localidade, um povoado de pescadores situado na baía de Sepetiba, era naturalmente guarnecido pela restinga da Marambaia⁵⁷, faixa arenosa com 42 km de extensão, tendo na extremidade o morro homônimo, que faz barra com a Ilha Grande, definindo a larga embocadura da baía. Abrigado dos ventos e das correntes oceânicas, o povoado de Guaratiba era frequentado por navegadores e mercadores, muitos deles ilegais, que buscavam contatos com a região da atual zona oeste do Rio de Janeiro e com arraiais de

⁵⁶ **Ilhas de Santana.** Os nativos as chamavam de “Ilhas de Makié” - “Desta baía Formosa à Ilha de Santana são umas três léguas ou pouco menos; ao sul e ao norte há muito pau-brasil e aí não vive ninguém” (RUITERS, 1966, p.59). “Estas Ilhas de Santana são três, distantes da terra firme coisa de légua e meia. A maior é a do meio; terá uma grande légua de círculo e da banda de terra firme tem uma enseada muito agradável, onde se pode fazer aguada. As outras duas ilhas são muito pequenas; uma fica ao Norte, outra ao Sul da maior e por entre elas se pode passar em caso de necessidade. A do Norte tem da banda que olha para a terra firme um lugar acomodado para crenar navios. A do Sul não é mais que uma grande pedra redonda. Ao Norte destas Ilhas de Santana, na terra firme, está a Baía Formosa, que tem muito arvoredado e é muito fresca, na qual há uma aldeia.” (PIMENTEL, 1746, p. 305)

⁵⁷ **Restinga da Marambaia.** “Dista doze léguas do Rio de Janeiro e, vista de leste, lembra uma meda de feno, separada da terra por uma ponta. Para chegar a ela – a profundidade é bastante – corra ao longo da costa, por fora, até ficar a oeste da ilha, aproximando-se por este lado sem outra precaução salvo contra o que vejam os olhos. Na ponta ocidental da Marambaia, há três ou quatro pedras à flor d’água e perto de terra que a maré cobre, ao fluírem as águas para dentro, entre a ilha e a terra firme.” (RUITERS, 1966, p. 67). Segundo Manuel Pimentel “Cinco léguas adiante [do Rio de Janeiro], para Oeste, fica o monte de Marambaia, que é um serro redondo e mui alto, a modo de monte de trigo. De Guaratiba até Marambaia corre uma restinga ao longo da costa; por isso quem por aqui for não se meta muito em terra, porque corre a água muito para ela. Entre este monte de Marambaia e a Ilha Grande se forma uma barra de duas léguas de boca.” (PIMENTEL, 1746, p. 306)

povoados da baixada fluminense, burlando a fiscalização exercida pelas fortalezas da barra da baía de Guanabara.⁵⁸

A Ilha Grande⁵⁹, por sua vez, foi amplamente frequentada por piratas, refugiados, corsários e contrabandistas de várias origens, desde a segunda metade do século XVI. Contudo, a presença de naus estrangeiras dedicadas a atividades ilegais na ilha tornou-se mais intensa a partir do século XVII, mantendo estreito contato com a população colonial residente. Sua extremidade leste, a ponta dos Castelhanos, definia (como define até hoje), com o morro da Marambaia, a barra da baía de Sepetiba. Sua extremidade oeste, a ponta dos Meros, define, com a ponta da Joatinga (em Paraty), a larga barra do Cairucu ou da baía denominada “da Ilha Grande” (ver Figura 06), extremamente recortada, oferecendo numerosos refúgios aos navegadores, inclusive para embarcações de grande porte, como naus e fragatas.

A baía da Ilha Grande era considerada pelos capitães e mestres de navios como um ponto de ancoragem praticamente obrigatória, em virtude das excelentes condições de segurança para as embarcações, protegidas que ficavam do mar aberto, geralmente revolto. Além da enseada ou seio do Abraão, as naus buscavam abrigo geralmente no Saco do Céu e nas enseadas das Palmas e do Bananal, voltadas para as águas mais serenas. Reduto de piratas e corsários nos séculos XVII e XVIII, a ilha guarda narrativas lendárias de tesouros enterrados em grutas, sob rochas, ou ainda em locais remotos, ao pé de grandes árvores, no interior da Mata Atlântica.

Entretanto, apesar das lendas, existia de fato uma prática utilizada, não somente por piratas, mas pelos navegadores, por exemplo, os mareantes que seguiam a rota entre Santos e o Rio de Janeiro, em fins do século XVII, geralmente transportando matérias-primas como couros, açúcar, tabaco, bem como prata, esta última, na maioria das vezes,

⁵⁸ Convém ressaltar que a região de Guaratiba foi palco de desembarque, em 1710, das tropas francesas sob o comando do corsário Jean-François Duclerc, que apesar de ter conquistado a cidade do Rio de Janeiro, acabou derrotado e misteriosamente assassinado no cárcere. Tendo sido rechaçado pela artilharia das fortalezas da barra da baía de Guanabara, Duclerc navegou para o sul, contornou a restinga da Marambaia e lançou âncoras defronte a Guaratiba, de onde iniciou marcha forçada até atingir a cidade pela retaguarda, na altura da Lapa e do morro de Santa Teresa.

⁵⁹ **Ilha Grande.** De acordo com Manuel Pimentel “A Ilha Grande tem quatro léguas de comprimento, lançada quase Les-Nordeste e Oes-Sudoeste; defronte dela, na terra firme, está a vila chamada a Angra dos Reis e entre a mesma ilha e a terra firme há uma grande quantidade de ilhéus e pedras descobertas, ao pé das quais se pode surgir. A Ilha [Grande], naquela face que olha para a terra firme, tem algumas enseadas seguras e capazes de muitas embarcações grandes. A primeira, entrando pela barra de Marambaia é a enseada ou Seio de Abraão, assim chamada pela segurança com que ali estão os navios.” (PIMENTEL, 1746, p.306)

destinada à Provedoria da Fazenda Real. Diante da ameaça de apresamento por naus inimigas, as embarcações se recolhiam à Ilha Grande ou às praias de Angra dos Reis e Paraty, com a finalidade de enterrar a prata e outros valores em arcas, botijas e “caixa de aço”⁶⁰, de maneira que, se fossem capturados, tal carga preciosa não caísse nas mãos dos apesadores.

Apesar de considerarmos tais trechos do litoral fluminense como os mais vulneráveis, com base nos relatos de navegadores e de autoridades coloniais setecentistas, havia outros pontos da costa que recebiam a visita fortuita de negociantes ilegais e contrabandistas, tais como Barra do Furado (em Quissamã), cabo de São Tomé⁶¹ (em Campos de Goitacazes), a foz do rio Paraíba do Sul (em São João da Barra), dentre outras paragens. A Barra do Furado era o desaguadouro de um canal artificial que ligava a lagoa Feia ao mar, aberto originalmente em fins do século XVII. Já o cabo de São Tomé, temido pelos navegadores em geral, por causa dos parais que o envolvem, tornou-se um ponto de desembarques clandestinos, no contexto setecentista, em virtude de seu isolamento. Por fim, a foz do rio Paraíba do Sul - cujo curso inferior era navegável até antes das corredeiras de São Fidélis - que abrigava uma antiga comunidade de pescadores na ilha da Convivência, habitada, segundo a tradição, por descendentes de marinheiros holandeses naufragados na região, em meados do século XVII, o que é bastante plausível, pois o litoral em questão era visitado com frequência por navegadores franceses, castelhanos e holandeses, para fazer aguada e extrair madeiras, principalmente o pau-brasil, então abundante naquela área.⁶²

O Rio de Janeiro seiscentista e setecentista era uma verdadeira encruzilhada das rotas de navegação no Atlântico Sul, sendo um ponto de apoio estratégico para frotas e navios avulsos. Por outro lado, a cidade era ponto de partida e de chegada de trilhas,

⁶⁰ A denominação “caixa de aço”, corrente entre os homens do mar do século XVII, para designar arcas fortes, resultou na contração “cachadaço”, nome de uma praia na Ilha Grande e de outra na região de Trindade, em Paraty. Cf. CAMPOS, Maurício da Costa. Vocabulário marujo. Rio de Janeiro: Na Oficina de Silva Porto & Companhia, 1823

⁶¹ Ponto de referência para a navegação, principalmente pela zona de turbulência que nele se inicia, por volta da “monção de março” ou “monção de sudoeste”, prolongando-se até o litoral de Santa Catarina. O navegante que levantasse ferro do Rio de Janeiro rumo ao Espírito Santo, deveria navegar bem ao largo do Cabo de São Tomé, para evitar a vasta zona de baixios que o envolve, considerada pelos antigos pilotos seiscentistas como muito arriscada.

⁶² AHU – Caixa: 125. Doc. 10.012 - Ofício do Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Luís de Vasconcelos e Sousa. Palácio de Nossa Senhora da Ajuda, Lisboa, 08 de janeiro de 1785.

muitas delas de origem indígena, que conduziam muito longe, sertão adentro. Negociantes e contrabandistas, “peruleiros”, empreendiam viagens marítimas, fluviais e terrestres de meses, a partir do Rio de Janeiro, via estuário do Rio da Prata, buscando atingir os altiplanos peruanos, nos domínios castelhanos. O objetivo principal era realizar atividades mercantis e obter prata, esta última oriunda notadamente das minas de Potosí, célebres desde os tempos incaicos (ALENCASTRO, 2000, p. 67)

A partir da criação do sistema de frotas, em 1649, a cidade do Rio de Janeiro e os recantos de seu litoral passaram a ser mais intensamente frequentados por embarcações portuguesas e estrangeiras, sendo estas últimas legais ou ilegais, favorecendo de maneira expressiva os contatos, as trocas mercantis e o contrabando. Apesar das proibições régias, navios oriundos da Carreira da Índia, vez por outra, sob diversas e variadas alegações, faziam arribadas no Rio de Janeiro, vendendo mercadorias orientais de forma ilícita (FARIA, 2001, p.122). Além disso, não se pode deixar de considerar que, cidade-porto escravista por excelência, o Rio de Janeiro foi, no contexto setecentista, uma das principais portas de entrada para centenas de milhares de africanos submetidos ao escravismo, mantendo estreitas ligações com portos negreiros de Angola e Moçambique, o que trazia à cidade uma muito particular situação de grandioso e massivo porto de desembarque.

Com a intensificação da extração aurífera em Minas Gerais, durante a primeira metade do século XVIII, o referido metal foi escoado inicialmente pelo Caminho Velho (que ligava os sertões mineiros a Paraty, no litoral fluminense) e, pouco depois, pelo Caminho Novo (ligação terrestre entre as capitanias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, atravessando a Serra dos Órgãos). Apesar de todas as precauções das autoridades coloniais, tais como o reforço das fortificações e das patrulhas no litoral, quantidades expressivas de ouro circulavam ilegalmente pelas ruas da antiga Vila de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty, burlando o registro que havia sido instalado no já citado Caminho Velho. Em pontos mais retirados da costa da referida capitania o ouro em pó, em pepitas ou até mesmo em folhetas era objeto de transações ilícitas.

Na questão das relações dos colonos e reinóis com as transgressões mercantis, descaminhos e o contrabando, convém ressaltar que na América portuguesa havia uma compreensão muito particular do binômio crime-penalização. Numa sociedade de Antigo Regime, bastante desigual e com inúmeros detentores de foros privilegiados,

colonos e reinóis disputavam espaço numa zona de intersecção entre o império da lei e a lógica da ilegalidade. Apesar de existir uma severa legislação setecentista voltada para punir contrabandistas e comerciantes ilegais, a repressão variava de intensidade, ou até mesmo de efetividade, de acordo com a posição social dos envolvidos direta ou indiretamente nas atividades irregulares (ROMEIRO, 2017, p. 214).

De acordo com os argumentos do historiador Ernst Pijning, entre o contrabandista eventual, movido pelas circunstâncias favoráveis ao episódico delito, e as complexas redes de sociabilidade, que movimentavam parcelas expressivas de recursos, através de práticas rotineiras de contrabando e comércio ilícito, havia todo um conjunto heterogêneo de arranjos e negociações entre luso-brasileiros, portugueses e estrangeiros de variadas origens (PIJNING, 2001, p. 11). Muito longe de ser um ponto fora da curva, as práticas ilícitas em questão envolviam, por vezes, funcionários régios e, não raramente, contavam com a conivência e, em certos casos, até mesmo com o patrocínio indireto de autoridades coloniais.⁶³

Além disso, as punições variavam de acordo com as circunstâncias objetivas do crime, a condição social do réu e a expressividade de suas redes de solidariedade e poder econômico. De maneira geral, apesar dos riscos, os colonos da capitania do Rio de Janeiro compartilhavam do anseio de obter ganhos, evadindo-se do pagamento de impostos, despistando ou aliciando, mediante suborno, integrantes do aparelho repressivo, dentre outros expedientes. Segundo o historiador Russell-Wood

Uma "cultura de evasão" era tão predominante quanto inalienável do ethos colonial, contribuindo em última instância para o enfraquecimento do controle metropolitano. Ela assumiu várias formas: recusa em pagar impostos e taxas, escamoteamento dos pontos de fiscalização, evasão do serviço militar, burla quanto à inclusão nas listas municipais, mudança clandestina durante a noite do tabaco de grau inferior para regiões associadas com produção de maior qualidade, ou a realização da mistura de estanho com ouro. O contrabando era corrente em terra e em alto mar: para África (ouro, tabaco), Europa (ouro, diamantes, tabaco, pau-brasil), outras partes das Américas (Guianas, Peru, Rio da Prata: açúcar brasileiro e escravos em troca de prata e peles). A porosidade era endêmica. A

⁶³ Tais relações de autoridades coloniais com as práticas de contrabando e do comércio ilícito podem ser ilustradas através de vários relatos, oriundos em sua maioria das devassas instauradas para a apuração das irregularidades. Como exemplo, temos a complexa rede de comércio ilícito montada por Pedro de Sousa Pereira, Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, entre 1674 e 1680, ou ainda as profundas ligações de Luís da Cunha Menezes, governador da capitania de Minas Gerais (1783-1788), com garimpeiros contrabandistas, especialmente com Manoel Henriques, o “Mão de Luva”, que atuou na região dos Sertões do Macacu, entre 1765 e 1786.

*perda financeira para os negociantes metropolitanos e para o Erário Régio era de peso. Assim sendo, tornava-se pública e manifesta a inabilidade da Coroa ou das autoridades metropolitanas em controlar, ou mesmo limitar, esta orquestração ilícita dos rendimentos.*⁶⁴

O aprofundamento desta “cultura de evasão”, no âmbito da América portuguesa, apresentava aspectos complexos e variados. Por exemplo, o eventual envolvimento de funcionários régios nas atividades de comércio ilegal e contrabando, muitas vezes era atribuído aos baixos rendimentos pagos pela Coroa, bem como à possibilidade de obter ganhos vantajosos através das redes clientelares, nas quais estavam inseridos. Dependendo da inserção social dos envolvidos e do volume das transações ilegais, os mecanismos de repressão atuavam de forma diferenciada e bastante seletiva (ROMEIRO, 2017, p. 232). Contudo, não podemos nos deixar levar pelo relativismo absoluto. Tais transgressões tinham limites regionais de tolerância, sendo combatidas de forma implacável caso ameaçassem desorganizar o sistema socioeconômico em sua plenitude e atingissem frontalmente os interesses do Estado absolutista lusitano.

Muitas vezes o comércio ilícito era concebido como parte de uma “nova gramática” econômica, com vistas a dinamizar setores obstruídos pela pesada burocracia colonial. Entretanto, em vários momentos o mesmo foi objeto de acirradas disputas entre setores da administração colonial e representantes da chamada “nobreza da terra”. Como exemplo, temos os sérios conflitos ocorridos entre o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro e a Câmara carioca, no decorrer da primeira metade do século XVIII, motivados pela conservação de privilégios e pela primazia de atuação de seus representantes nas redes mercantis (legais e ilegais)⁶⁵

A mística da elevada lucratividade das atividades de contrabando e de comércio ilegal era alimentada pela multiplicação simbólica das narrativas acerca do enriquecimento ilícito de administradores coloniais⁶⁶ e de colonos, por vezes integrantes de redes regionais e/ou ultramarinas de atividades irregulares envolvendo descaminho

⁶⁴ RUSSELL-WOOD, A.J.R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro (1500-1808). Trad. Prof^a Maria de Fátima Silva Gouvêa. In: Revista Brasileira de História. vol. 18. n° 36. São Paulo, 1998. p. 04

⁶⁵ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.662. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de junho de 1725.

⁶⁶ De acordo com os argumentos dos historiadores Adriana Romeiro e Marcos Aurélio de Paula Pereira, foram substanciais as acusações dirigidas a vários administradores coloniais na América portuguesa. Por exemplo, contra Pedro Miguel de Almeida Portugal, 3º Conde de Assumar (governador da capitania de São Paulo e Minas de Ouro, 1716-1721), pesava a denúncia de que havia acumulado perto de 100.000 moedas de ouro, através de práticas comerciais ilícitas. Outro exemplo foram as denúncias contra D.Lourenço de Almeida, governador de Pernambuco (1715-1718) e de Minas Gerais (1721-1732), acusado de contrabando e de supostamente possuir um diamante não declarado, com 82 quilates.

de ouro, diamantes e o tráfico de africanos escravizados. Por outro lado, segmentos da miscigenada sociedade colonial da América portuguesa viam a “cultura da evasão” não apenas como uma oportunidade para ganhos efetivos (e arriscados), mas também como forma de resistência ao poder metropolitano, geralmente associado a práticas despóticas e violentas.

Segundo a historiadora Adriana Romeiro, são relativamente expressivos – e de longa data - os registros acerca da participação direta ou indireta de autoridades coloniais em negócios ilegais na América portuguesa. Um dos mais remotos se refere às denúncias contra Mem de Sá, 3º governador geral do Brasil (1558-1572), movidas por Gaspar de Barros Magalhães e Sebastião Álvares, oficiais da Câmara de Salvador, na Bahia, acusando-o de enriquecimento ilícito, pois havia multiplicado seu patrimônio muitas vezes, em apenas quatorze anos de governo (ROMEIRO, 2017, p. 219). Quase um século mais tarde, um parente de Mem de Sá, Salvador Correia de Sá e Benevides, governador do Rio de Janeiro (1637-1642 / 1648 / 1659-1660), foi acusado, em 1644, de enriquecimento ilícito e de participar ativamente do contrabando de açúcar. Em fins do século XVII e princípios do século XVIII, mais dois governadores da capitania do Rio der Janeiro, Sebastião de Castro e Caldas (1695-1697) e D. Fernando Mascarenhas de Lencastre (1705-1709) foram acusados de comércio ilegal de escravos.⁶⁷

Em resumo, podemos reafirmar que a cidade do Rio de Janeiro e pontos do litoral fluminense, no contexto dos séculos XVII e XVIII, foram locais de transgressão e contato entre indivíduos e redes de sociabilidade de diversas procedências. Por ser uma cidade portuária inserida nas rotas marítimas que ligavam as possessões portuguesas do Oriente, da África e América, foi ao mesmo tempo um empório mercantil, um núcleo administrativo e um porto visado pelo contrabando. Na costa do Rio de Janeiro seiscentista/setecentista conviviam, em confronto ou complementaridade, a ordem e a desordem, a lei e a transgressão, a virtude e o vício, formando zonas de penumbra sob o sol dos trópicos.

⁶⁷ Segundo as considerações do historiador Antônio Carlos Jucá de Sampaio, um caso emblemático de enriquecimento ilícito de autoridades coloniais foi o de Rodrigo Cesar de Menezes, governador da capitania de São Paulo (1721-1728) e de Angola (1732-1738), acusado de acumular uma fortuna de 150.000 cruzados, resultado, em parte, do contrabando de escravos e ouro em pó, em colaboração com um dos maiores negociantes da praça do Rio de Janeiro em 1734, Inácio de Almeida Jordão. Porém, uma das autoridades mais polêmicas, envolvidas com o contrabando colonial, em fins do século XVII, foi Sargento-Mor de Batalha Sebastião da Veiga Cabral, governador da Colônia do Sacramento (1696-1704) e uma das lideranças do levante de 1720, em Minas Gerais, homem de armas e notório contrabandista, tanto na região platina como no interior dos sertões auríferos.

CAPÍTULO II

O sistema de frotas: em busca de segurança e regularidade nas travessias marítimas

Toda a cidade denota / esta fome universal, / uns dão a culpa total / à Câmara, outros à frota: / a frota tudo abarrota / dentro dos escotilhões / a carne, o peixe, os feijões, / e se a Câmara olha, e ri, / Porque anda farta até aqui, / é cousa, que não me toca; / Ponto em boca. (...) / A fome me tem já mudo, / que é a boca esfaimada; / mas se a frota não traz nada, / por que razão leva tudo? / que o povo por ser sisudo / largue o ouro, e largue a prata, / a uma frota patarata, / que entrando co'a vela cheia, / o lastro que traz de areia, / por lastro de açúcar troca! / Ponto em boca...

(GUERRA, Gregório de Matos e. (1636-1696). “Décimas” In: *Poemas satíricos*. São Paulo: Martin Claret, 2002. p. 24)

Com a finalidade de aumentar a segurança das embarcações mercantes, bem como de ampliar os mecanismos de controle das atividades comerciais nas regiões coloniais da América portuguesa, foi criado, ainda no século XVI, o sistema de frotas anuais. Verdadeiros empreendimentos, tais frotas eram organizadas em Lisboa, reunindo navios particulares comboiados por naus de guerra, viabilizando as travessias oceânicas de forma um pouco mais segura, fazendo frente às possíveis abordagens de navios corsários e de piratas.

Com o fim da União Ibérica (1580-1640), podemos observar a intensificação das providências da Coroa no sentido do aparelhamento das frotas, especialmente as destinadas à Bahia e ao Rio de Janeiro. Ainda mesmo durante o domínio espanhol, por carta régia de 29 de agosto de 1634, o Rei de Portugal, Felipe III de Habsburgo, determinou a adoção de vários procedimentos voltados para a armação das esquadras, compostas por navios da Coroa e embarcações particulares, incluindo navios estrangeiros, mediante autorização prévia (BOXER, 2000, p. 27)

Durante os preparativos para a armação de uma frota, havia uma grande necessidade de centralização administrativa, visto que as providências exigiam celeridade, notadamente diante dos prazos para a partida da mesma, subordinados às condições climáticas, bem como às marés e ventos favoráveis em determinadas épocas do ano (MAURO, 1960, p. 87). O controle régio sobre a preparação da frota era rígido, sendo exigido dos armadores e funcionários responsáveis que enviassem ao soberano

“por um correio, a cada seis dias, relação de tudo o que se for obrando, gente que está levantada e mantimentos que estão prevenidos.”⁶⁸

O Provedor dos Armazéns era uma figura chave no aparelhamento das frotas, devendo enviar relatórios detalhados sobre a quantidade de “gente de mar e de guerra” que estava sendo embarcada, bem como sobre os mantimentos, artilharia, pólvora e outros gêneros. Ao mesmo Provedor competia tomar os devidos cuidados para garantir o estoque do principal alimento que mantinha viva a tripulação e os passageiros, durante as longas viagens marítimas: o biscoito ou bolacha naval (GUINOTE, 1999, p. 26). E isto era um sério problema em meados do século XVII, pois, na época da armação das frotas, havia uma disputa acirrada entre a demanda dos navios e a necessidade dos vilarejos pelo acesso ao trigo, ingrediente básico para a fabricação de pães e biscoitos, base da alimentação camponesa e da subsistência a bordo das naus da frota.

Diante da possibilidade de falta de trigo para a confecção dos biscoitos navais, bem como do virtual aumento de preço deste gênero, a Coroa portuguesa procurava garantir o provimento das frotas comprando grande quantidade do mesmo, estocando-o no Terreiro do Trigo, em Lisboa. Caso o estoque não fosse suficiente e houvesse necessidade de complementar as provisões de trigo, as ordens eram muito claras:

*Que o trigo que faltar se mande comprar logo, porque está em bom preço a respeito do que se receia que tenha pelo discenso do ano. E que se feita a conta do que vai no terreiro e no Alentejo, se houver de conduzir de lá. (...) Que se duplique ordem ao corregedor de Beja para remeter com toda a brevidade todo o trigo que lá está, de Sua Majestade e nos lugares circunvizinhos, a Pedro Lessa e a ele que o mande aos fornos de Mação.*⁶⁹

O envio de frotas ao Brasil era um empreendimento complexo que implicava em lidar com o imponderável. Os atrasos na partida, geralmente causados por fenômenos naturais ou dificuldades de natureza logística, eram os maiores problemas enfrentados pelos armadores e capitães das frotas. Atrasos na partida da frota do porto de Lisboa, em virtude de ventos contrários ou de chuvas torrenciais, eram bastante comuns (LAPA,

⁶⁸ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 345. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.Afonso VI. Lisboa, 21 de julho de 1663.

⁶⁹ Idem. **Mação**. Vila portuguesa fundada no século XIV, na região de Santarém, tradicional por seus fornos para o cozimento de biscoitos, base das provisões dos navios entre os séculos XV e XVII. “Vila ou lugar de Portugal, na Província da Beira.” Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 5. p.230.

2000, p. 102). Contudo, tais retardamentos da partida por vezes eram consequência de discontinuidades no fluxo de gêneros para serem embarcados, ou ainda, de obstáculos burocráticos. Imprevistos técnicos com as embarcações também eram relativamente banais, resultando em consideráveis atrasos, retendo as naus da frota por semanas e, nos casos mais graves, até por meses, nos portos de Lisboa e da cidade do Porto.

Por exemplo, na frota da Companhia de Comércio⁷⁰ enviada ao Rio de Janeiro, em fevereiro de 1662, os problemas não foram na viagem de ida, mas sim na permanência e no “torna viagem”. O comandante da frota, Francisco Freire de Andrade, buscou justificar os motivos da demora de seu retorno a Lisboa:

Que chegando ao Rio de Janeiro em 10 de maio do ano passado [1662], procurou logo crenar as naus e prevenir-lhe a carga, para poder partir pelo São João [24 de junho], como Vossa Majestade lhe ordenava, o que não foi possível, assim pelas muitas obras de que necessitam, como pela falta dos açúcares, o ser ruim a safra.⁷¹

Os reparos nas embarcações de fato eram necessários, em face aos desgastes e percalços da longa travessia oceânica, e tais procedimentos poderiam consumir muito tempo, principalmente a crenagem das naus, operação delicada que exigia a retirada dos navios da água, para a raspagem do casco, com o objetivo de remover colônias de moluscos que geralmente aderiam ao mesmo.

A “falta dos açúcares” à disposição para embarque imediato no Rio de Janeiro devia-se à confluência de três fatores. O primeiro era de fato a quebra das safras por fatores climáticos – notadamente por secas prolongadas – além da eclosão de pragas e epidemias que ceifavam a vida de dezenas de escravos, reduzindo drasticamente a mão de obra nos engenhos do recôncavo da Baía de Guanabara (FRAGOSO, 2001, p. 53). O segundo fator eram as dificuldades de transporte terrestre e/ou fluvial dos

⁷⁰ A Companhia Geral do Brasil foi criada reunindo capitais de vários acionistas, notadamente de cristãos-novos. Detinha o privilégio do comércio na costa do Brasil. Dentre seus estancos, podemos citar o do vinho, do azeite, da farinha e do bacalhau, além do pau-brasil. Tal Companhia tinha a missão de escoltar todos os navios mercantes que navegassem do Reino até o Brasil, cobrando 10% de imposto sobre as mercadorias e 25% a título de seguro. Entre 1649 e 1664, foram organizadas pela referida Companhia, nove frotas. Em 1662 a companhia foi estatizada, transformando-se na Junta do Comércio, em 1663. Cf. FÁRIA, Sheila de Castro. “Companhias de Comércio” In: VAINFAS, Ronaldo (dir.) Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808). Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. p. 128

⁷¹ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 373. Carta do Procurador Geral do Estado do Brasil, José Moreira de Azevedo, ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Lisboa, 01 de agosto de 1669. Ver anexo: Carta do Abade do Mosteiro de São Bento de Pernambuco, Frei Mauro da Assunção, ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Recife, 12 de maio de 1669.

carregamentos de açúcar para os trapiches da cidade do Rio de Janeiro, a tempo de serem despachados na frota. Contudo, o terceiro e último fator consistia no maior de todos os problemas para o provimento das cargas para os navios da frota: a chegada de navios mercantes avulsos, “de licença”, que conduziam boa parte do açúcar, deixando a frota desprovida da referida carga.

Por outro lado, a permanência da frota no Rio de Janeiro por um tempo abreviado, como era costume, também representava a possibilidade de prejuízos aos mercadores e senhores de engenho, em virtude das dificuldades para o transporte dos gêneros, comprometendo os prazos para o embarque dos mesmos (BICALHO, 2003, p. 178). No entanto, a frota enviada ao Rio de Janeiro em fevereiro de 1662 permaneceu naquele porto pelo tempo aproximado de seis meses, em consequência da necessidade de reparos nos navios e, principalmente, dos apelos dos negociantes e lavradores, envolvidos com o escoamento de suas minguadas colheitas.

A frota partiu do Rio de Janeiro em 06 de dezembro de 1662, enfrentando “monção contrária”, chegando a Salvador, na Bahia, em 15 de janeiro de 1663, após trinta e nove dias de navegação e por motivos de natureza logística e dificuldades de comunicação, permaneceu na Baía de Todos os Santos por quarenta e dois dias, aguardando o embarque de cargas e o apresto de navios “desprevenidos”, que naquele porto se juntariam à frota.⁷²

Os roteiros das extensas viagens marítimas e as demoradas permanências nos portos, por vezes, propiciavam desavenças internas e conflitos entre capitães e mestres dos navios da frota. Assim sendo, durante a permanência da dita frota em Salvador, houve uma ameaça de motim contra os procedimentos supostamente negligentes do Almirante Rodrigo Muniz da Silva, estando todos “prevenidos de bacamartes e pistolas carregadas”. A situação foi contornada com a prisão do Almirante e sua substituição pelo Sargento-Mor Manuel Monteiro de Vasconcelos.

E que como na milícia, se não deve consorciar mais que o Regimento e a obediência é o primeiro estatuto dela e de que totalmente perde toda a boa ordem, o mandou prender e, porque trazia a sua mulher, lhe deu licença para que escolhesse o navio em que viesse preso.⁷³

⁷² Idem.

⁷³ Idem.

Diante de tais percalços e do demorado embarque das cargas, a frota somente deixou Salvador em 24 de fevereiro de 1663, com destino ao porto do Recife, na Capitania de Pernambuco, onde chegou em 15 de março, após dezenove dias de viagem. Permaneceu no Recife cerca de vinte e quatro dias aguardando cargas, tendo havido o encalhe de três embarcações “por ser aquele porto arriscadíssimo”. Em 09 de abril de 1663, zarparam de Pernambuco rumo ao seu destino final, o porto de Lisboa, onde chegaram em meados de junho.

Como já era quase uma tradição, o retorno de uma frota era cercado de cuidados e de vários momentos de tensão, notadamente no sentido de evitar o contrabando e o descaminho (LAPA, 2000, p. 87). Porém, tais irregularidades eram praticamente inevitáveis. Como exemplo, temos o caso de Cristóvão Correia Tinoco, capitão de mar e guerra da nau “Santana e Maria”, integrante da frota de 1662, acusado de vender pólvora, vinho e azeite, desfalcando as provisões da dita nau, carregando ainda nos porões da mesma, sem licença, uma grande quantidade de pau-brasil. Outra irregularidade bastante comum era o desvio proposital da rota originalmente traçada, por parte de alguns capitães de navios, seguindo, por exemplo, diretamente para a Cidade do Porto, ao invés de Lisboa, acobertando atividades mercantis ilícitas.

Dentre as principais “causas da ruína dos habitantes do Estado do Brasil”, segundo a argumentação de Frei Mauro da Assunção, Abade do Mosteiro de São Bento de Pernambuco, em 1669, podemos citar os problemas recorrentes com as frotas anuais. O clérigo apontava como primeiro problema a incerteza do tempo da partida das frotas do porto de Lisboa. Tal circunstância resultava no endividamento dos moradores das áreas coloniais, pois com o retardamento da chegada da frota aos portos da América portuguesa, os colonos não conseguiam vender seus produtos e obter dinheiro para honrar seus compromissos e os fornecedores não aceitavam pagamentos em gêneros da terra. Outro inconveniente apresentado era a pressa no retorno da frota para Lisboa, resultando também em prejuízo para os colonos “arrematando-se os bens por menos da metade do que valem.”⁷⁴

Além das dificuldades anteriormente mencionadas, Frei Mauro da Assunção argumentou ainda que “as licenças que se concedem aos navios para virem fora do corpo da frota armada [são] ruína universal, assim deste Reino como de suas

⁷⁴ Idem.

conquistas.”⁷⁵ Numa palavra, a Coroa portuguesa concedia autorizações a navios particulares para que viajassem ao Brasil fora da frota, favorecendo interesses privados, principalmente no transporte do açúcar. Tais navios aportavam, por exemplo, no Rio de Janeiro e arrematavam os fretes dos gêneros que estivessem já disponíveis para o embarque imediato. Conjugando o atraso da frota e a chegada fortuita de navios mercantes avulsos, o fato é que os senhores de engenho do recôncavo da Baía de Guanabara por vezes reduziam a produção açucareira, diante das incertezas referentes ao escoamento das safras (SILVA-NIGRA, 1950, p. 130).

Uma queixa bastante contundente de Frei Mauro da Assunção foi a excessiva intromissão dos oficiais da Câmara no encaminhamento dos embarques e desembarques de gêneros nas frotas anuais, tanto em Pernambuco como na Bahia e no Rio de Janeiro, pois

*Estes ministros, com o poder de seus cargos, fazem que se cheguem pessoas indignas de ocuparem os lugares da nobreza a fim de que possam obrar com elas as suas conveniências e os seus interesses, de que resulta prejuízo notável, ruína universal e menos respeito aos sujeitos que ocupam aqueles lugares.*⁷⁶

O grande problema da frota enviada ao Rio de Janeiro era a sua breve permanência naquele porto. As naus chegavam geralmente em maio, permanecendo ancoradas neste porto de quarenta e cinco a sessenta dias no máximo, partindo em julho para a Capitania da Bahia, reunindo as naus para a travessia do Atlântico (LAPA, 2000, p. 126). Entretanto, como a permanência dos navios da frota nos portos coloniais era breve, sendo ainda “tempo de inverno, dias pequenos e de águas”, restavam muito poucos dias úteis para o carregamento das embarcações, situação que gerava muitas correrias e perdas materiais, crescendo a “confusão naqueles moradores para o expediente a seu trato, venda a seus açúcares, carretos aos portos de mar.”⁷⁷

Finalizando suas considerações, Frei Mauro da Assunção recomendava que fosse enviada uma frota anual ao Rio de Janeiro e que a mesma chegasse ao dito porto no período do Verão, permanecendo por três meses para o embarque de gêneros, de modo que as safras pudessem chegar num tempo razoável ao litoral, permitindo

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 412. Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Rio de Janeiro, 14 de julho de 1676.

⁷⁷ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 420. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Lisboa, 18 de maio de 1678. Ver anexo: Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Rio de Janeiro, 28 de agosto de 1677.

carregamentos menos tumultuados. Enfatizava também a necessidade de combater as arbitrariedades cometidas pelos capitães e tripulações das frotas perante a população local, vítima de “violências extraordinárias.”

Uma dessas “violências extraordinárias” era a condução forçada de taberneiros para bordo dos navios da frota, por ordem dos capitães, sendo os negociantes obrigados a comprar vinhos e outras mercadorias, vendidas sem o pagamento de impostos, lesando a Fazenda Real.⁷⁸ Muitos navios da frota conduziam ilegalmente cargas de sal – artigo de estanco régio – comercializando-o livremente nos portos das regiões coloniais, burlando as condições do contrato do sal, que garantia o monopólio do comércio do referido artigo, por tempo e região determinados, aos arrematantes do mesmo contrato, em edital.

Em fins da década de 1670, as frotas que aportavam no Rio de Janeiro retornavam a Lisboa fazendo escala em Salvador, na Bahia, então sede do Governo Geral do Estado do Brasil. Contudo, tal escala, segundo os oficiais da Câmara do Rio de Janeiro, seria danosa aos interesses da economia regional fluminense, notadamente pela escassez de moeda provocada pela pausa da frota na Bahia. A alegação das autoridades coloniais era baseada no seguinte argumento: os mercadores embarcavam na frota enquanto a mesma se encontrava fundeada no Rio de Janeiro, transportando grandes somas de dinheiro, com a finalidade de empreender seus negócios em Salvador, resultando na carência de moeda na praça do Rio de Janeiro. A sugestão dos camaristas para remediar tal situação foi que a frota do Rio de Janeiro retornasse diretamente para Lisboa, sem fazer escala em Salvador, pois tal rota desencorajaria os mercadores do Rio de Janeiro a se deslocarem para a Bahia a negócios, buscando alternativas comerciais locais, evitando assim o desabastecimento monetário da referida praça mercantil.⁷⁹

Outra questão que envolvia a frota era a insuficiência do número de embarcações para o transporte de mercadorias. Por vezes, a frota do Rio de Janeiro retornava a Lisboa com os navios abarrotados e, ainda assim, toneladas de gêneros permaneciam nos armazéns, aguardando alguma remota possibilidade de embarque e

⁷⁸ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 447. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Lisboa, 28 de setembro de 1681.

⁷⁹ Idem.

... ainda ficam mais de duas mil caixas [de açúcar] em terra, da safra passada e esta safra que se está moendo promete ser grande e ajuízam aos homens de negócio serem necessários mais de vinte navios para a condução [do açúcar].⁸⁰

Em ocasiões como esta, ou seja, com a promessa de uma abundante safra de cana-de-açúcar no Rio de Janeiro em 1677, os oficiais da Câmara solicitaram ao soberano o reforço do número de navios para a frota e, caso não fosse possível, rogavam a concessão de licenças para que navios fora da frota seguissem rumo ao Rio de Janeiro, com a finalidade de viabilizar o escoamento não apenas dos carregamentos em estoque, mas também do açúcar que afluía dos engenhos do recôncavo da Baía de Guanabara, em virtude do crescimento da produção (SAMPAIO, 2017, p. 286).

Por volta de 1680, diante da ampliação das demandas de transporte de gêneros nas regiões coloniais da América portuguesa para Lisboa, vários proprietários de embarcações mercantes solicitaram, de forma mais intensa, licenças para integrar as frotas enviadas ao Brasil. Tais embarcações, vez por outra, também transportavam tropas e mantimentos para as guarnições estabelecidas nos pontos estratégicos do litoral. Por exemplo, neste mesmo ano, Francisco Lamberto, superintendente da fábrica dos galeões do Rio de Janeiro, solicitou ao soberano que enviasse pela frota “gente de guerra” e mantimentos que seriam destinados à recém-fundada Nova Colônia do Sacramento. Atendendo aos apelos dessa natureza, vários “senhorios” de navios se habilitaram para o referido transporte de cargas e tropas, no contexto da frota. Caso interessante foi do mercador Corin Vander Horst

Morador na cidade do Porto (...) senhorio em a maior parte da fragata “Rainha dos Anjos”, [do] mestre Manoel Martins, de porte de trinta peças e da charrua “Santa Isabel” [do] mestre Francisco Martins Lima, de menos porte.⁸¹

O mercador comprometeu-se a transportar “cem infantes”, mantimentos e água para o porto do Rio de Janeiro, autorizando os mestres de suas embarcações a fazê-lo. Contudo, uma vez no Rio de Janeiro, os mestres dos navios, que haviam integrado a frota como naus mercantes particulares, devidamente permitidas, solicitaram uma mudança de planos. A missão original era conduzir soldados e mantimentos para a

⁸⁰ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 455. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Lisboa, 11 de dezembro de 1681.

⁸¹ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 617. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1697.

“nova colônia do distrito da Ilha de São Gabriel”, ou seja, a Nova Colônia do Sacramento, no estuário do Rio da Prata. Entretanto, na praça do Rio de Janeiro surgiram oportunidades comerciais mais vantajosas do que transportar soldados para um porto longínquo: o transporte de açúcar.

Dessa forma, em princípios de 1681 o mercador Vander Horst solicitou autorização ao soberano para que seus navios não fossem ao Rio da Prata, retornando do Rio de Janeiro, fora da frota, diretamente para a cidade do Porto. Utilizando sua rede de contatos pessoais no Porto e em Lisboa, o mercador conseguiu liberar-se do compromisso de transportar soldados e víveres para o Rio da Prata, uma região bem mais ao sul do Rio de Janeiro, sendo esta última cidade uma praça mercantil mais próxima e mais atraente, principalmente pela possibilidade dos fretes dos “açúcares”, mais lucrativos e menos arriscados.⁸²

Contudo, nem sempre tais navios mercantes conseguiam se livrar das exigências e até mesmo das arbitrariedades perpetradas pelos administradores coloniais. Célebre foi a situação da charrua “O Anjo São Rafael”, propriedade de Jorge Maximiliano, Joaquim de Bose e outros sócios, cujo capitão era Maynarth Pasfort. Enviada originalmente ao Rio de Janeiro em 1680, com a finalidade de transportar cargas de açúcar para Lisboa, a charrua foi retida no porto fluminense, por ordem do Governador do Rio de Janeiro, D. Manuel de Souza Lobo, sendo seu capitão obrigado a conduzir “gente e munição” para a Nova Colônia do Sacramento. A título de contrapartida, o Governador prometeu garantir o embarque de cargas de açúcar na charrua, tão logo regressasse da região platina. Entretanto, durante sua viagem de retorno do sul, a charrua “O Anjo São Rafael” foi atingida por uma violenta tempestade

*Tendo o navio consideráveis perdas, pois, por causa dos grandes temporais que lhe sobrevieram, perdera uma amarra, uma âncora, um mastro de mezena, viradores, cabos e outros aprestos, fora um batel com vela, remos e fateixa, que lhe tomou o dito Governador, para serventia da nova povoação.*⁸³

⁸² AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 645. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698.

⁸³ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 645. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698. Ver anexo: Carta do Rei de Portugal, D. Pedro II, ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado. Lisboa, 31 de outubro de 1697.

Ao aportar no Rio de Janeiro, com a dita charrua bastante avariada, o capitão Pasfort não encontrou as prometidas caixas de açúcar para conduzir ao Reino. A falta de carga o obrigou a “invernar naquelas partes”, enquanto aguardava nova remessa de açúcar proveniente dos engenhos do recôncavo da Baía de Guanabara e de outras localidades. A espera poderia durar meses e os mercadores não tinham tempo a perder. Alegando que haviam sofrido arbitrariedades por parte do Governador do Rio de Janeiro, resultando em prejuízos materiais e perda de lucros, os proprietários da charrua solicitaram ao soberano licença para que a mesma pudesse ir a Bahia ou a Pernambuco embarcar açúcar e navegar diretamente para Portugal, sem escalas, rogando ainda receber a competente indenização pelas perdas e avarias da embarcação, em virtude da dura viagem ao Rio da Prata.

Por volta de 1697, em virtude da eclosão de uma epidemia de “bexigas” (varíola) na Capitania do Rio de Janeiro, ocorreu um elevado número de óbitos, sobretudo entre os escravos (CAVALCANTI, 2004, p. 54). Dessa forma, diante da dificuldade de reposição da mão de obra dos cativos, ocorreu o declínio da produção açucareira na região, restando aos que viviam de fretes o embarque de farinha de mandioca e outros gêneros de subsistência, além dos raros carregamentos de açúcar que vinham atrasados do interior.

Frente a tal situação de penúria, o então Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, deliberou, em junta, “que as naus de comboio esperassem mais treze dias para partirem no de Santo Antônio.”⁸⁴. Ao invés de zarparem de volta ao Reino em fins de maio de 1697, as naus da frota deveriam aguardar fundeadas no Rio de Janeiro até o dia 13 de junho, dia consagrado a Santo Antônio, santo franciscano português, natural de Lisboa.

O retardamento da partida da frota se devia ao “grande dano em partirem [as naus] com uma carga pequena”, devendo os capitães e mestres aguardar a chegada dos – então raros – carregamentos de açúcar e de outros gêneros, de forma a minimizar os prejuízos. Os navegadores em geral, por experiência própria, não estimavam partir dos trópicos após o fim do mês de junho – auge do inverno no hemisfério sul – preferindo

⁸⁴ AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 702. Requerimento do homem de negócio da cidade do Porto e senhorio da fragata “Bom Jesus da Trindade”, Francisco Machado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Porto, 04 de fevereiro de 1700.

não arriscar partir do Rio de Janeiro muito depois do dia de São João (24 de junho), em virtude da alteração do regime de ventos e correntes marinhas, que se observava a partir de tal época, dificultando a navegação em direção aos portos do Reino, atrasando enormemente as viagens (ALBUQUERQUE, 1978, p. 22)

Permanecer de “invernada” num porto era uma situação que envolvia alguma complexidade, devendo ser evitada sempre que possível. Se por um lado, permanecer fundeado num porto, aguardando cargas, significava atraso e um tedioso contratempo, por outro lado, consistia na possibilidade de zarpar com menos prejuízos. Com a invernada se retardava muito a partida, implicando no aumento considerável dos riscos de navegação, o que poderia por tudo a perder, com desvio de rotas, avarias e até mesmo a ocorrência de naufrágios.

Como vimos anteriormente, os carregamentos das frotas eram momentos tensos, geralmente bastante conturbados pela premência do tempo, resultando não raro em conflitos, inclusive entre autoridades coloniais. Confrontos estes que revelam disputas de poder, consolidando ou reestruturando redes de influência socioeconômica e política. Foi o que ocorreu em 1697 entre o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, e o Administrador da Junta do Comércio, João Pereira da Silva. O Provedor protestou, indignado, junto ao soberano, contra as constantes recusas do Administrador de embarcar carregamentos de pólvora nos navios da frota, destinados a Lisboa, conforme determinação régia.

Segundo o Provedor Luís Pegado, o Administrador João Pereira alegava “com tal soberania e mau modo” que não poderia embarcar a pólvora nos navios da frota, naquele momento, por haver prioridades e falta de espaço nas ditas naus. Diante de tal impasse, a pólvora permanecia recolhida “sobre o tabuado” dos armazéns. O Provedor argumentava que a pólvora deveria ser despachada para o Reino o mais rapidamente possível, pois parte dela já se havia perdido

Esta terra é demasiadamente úmida e os barris em que vem se corrompem logo com um bicho que neles dá, a que chamam cupim, [e por isso] tenho determinado mandá-la passar a cunhetes de madeira para ver se com isso se atalha o dano que recebe.⁸⁵

⁸⁵ Idem.

Em fins do século XVII o armazenamento da pólvora desembarcada ou por embarcar era um problema bastante inquietante. Se por um lado havia a necessidade de tê-la sempre a mão, para uso imediato na defesa do território, por outro lado, era sobremaneira arriscado armazená-la, pois havia o permanente risco de explosão e incêndio, colocando em risco a vida e o patrimônio dos habitantes da cidade.

O trapiche da Prainha era geralmente usado para a armazenagem da pólvora desembarcada dos navios da frota, pois possuía uma “casa separada para isso”. Contudo, por estar à beira mar, estava sujeita à umidade, o que favorecia a deterioração da pólvora ali guardada. O Provedor Luís Pegado informou ao soberano que a pólvora seria armazenada em local seguro “enquanto se acaba de forrar a casa que se havia feito no alto da Fortaleza de São Sebastião, aonde me pareceu se conservava melhor, sem umidade.”

A pólvora armazenada por muito tempo em local úmido estava sujeita a diminuir o seu poder explosivo, devendo ser gasta em salvas de artilharia, deixando-se a pólvora de melhor qualidade para o abastecimento das fortificações e naus de guerra. Em carta de 31 de outubro de 1697, o Rei de Portugal, D. Pedro II, admoestava o Provedor Luís Pegado não pelo fato de não haver remetido a pólvora pela frota, mas sim por ter deixado a mesma se deteriorar

Pois se teve tão pouco cuidado dela que se deixou por no estado que não tem serventia, sendo remetida a quantidade de duzentos e setenta quintais há muito pouco tempo e assim se deve por toda a diligência a que esta pólvora se conserve e esteja em parte donde não receba o dano de se perder e ter a Fazenda Real este prejuízo, ficando também essa Capitania sem os meios de sua defesa quando se ofereça nos acidentes do tempo alguma ocasião em que seja invadida.⁸⁶

A necessidade do envio de tropas para o Rio de Janeiro e daí para a Nova Colônia do Sacramento, em fins do século XVII e princípios do XVIII, resultava no aumento considerável da demanda por embarcações “fora da frota”, pois a periodicidade anual das “naus de comboio” por vezes não coincidia com as urgências defensivas, sendo premente o envio de soldados e mantimentos através das chamadas “naus de licença”, que partiam de Portugal nos interregnos das frotas (BICALHO, 2003, p. 87)

⁸⁶ AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 718. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 20 de julho de 1700.

A permissão régia para que uma embarcação se dirigisse aos portos das conquistas era considerada um privilégio, sendo por isso disputada por negociantes, armadores e “senhorios” de navios nas ribeiras de Lisboa e da cidade do Porto. Uma vez concedidas, tais permissões ou licenças continham também obrigações a serem cumpridas, nem sempre com critérios bem definidos, abrindo campo para negociações e conflitos. Os negociantes viam nas “naus de licença” oportunidades para dinamizar suas atividades mercantis e aumentar seus lucros.

Porém, havia muitos riscos. Uma nau “fora da frota” tinha que estar muito bem guarnecida por artilharia naval, ou então seria presa fácil de corsários e piratas. Navios fora dos comboios escoltados também poderiam ser vítimas de naufrágios, sem que suas tripulações pudessem contar com o apoio de outras embarcações (BOXER, 1961, p. 32). Apesar dos riscos, tais “naus de licença” poderiam representar, entre perdas e ganhos, oportunidades de obtenção de mercês para seus capitães ou proprietários, dependendo da rede de relações pessoais que estabelecessem, no bojo de uma sociedade pautada na lógica do personalismo e da reciprocidade.

O exemplo de Francisco Machado, negociante estabelecido na cidade do Porto em fins do século XVII, ilustra de forma clara a questão das mercês concedidas pela Coroa a proprietários de embarcações por serviços prestados, navegando “fora da frota”. O referido “homem de negócio” possuía, em 1700, a maior parte dos direitos sobre a fragata “Bom Jesus da Trindade” e sobre a nau “Nossa Senhora da Ajuda”. Por solicitação régia, transportou nos referidos navios 350 soldados para a praça do Rio de Janeiro, sendo 100 na fragata e 250 infantes na nau.

Entretanto, segundo informou o mesmo negociante, o capitão da fragata “Bom Jesus da Trindade”, Leonardo da Costa, foi obrigado a receber a bordo “um número de soldados, dois capitães de Infantaria, dois alferes, sargentos, cabos de esquadra e tambores, que além de excederem mais do número da oferta e que tocava a dita fragata”, representavam um sobrepeso e mais despesas para o sustento dos mesmos durante a viagem, sem contar ainda que tais passageiros adicionais ocupavam “muita praça da dita fragata e câmara e camarote”, áreas que poderiam servir para a

acomodação de gêneros, fato que resultava no declínio dos lucros do negociante em questão.⁸⁷

Diante do aparente prejuízo de conduzir um contingente maior de soldados e oficiais, o que aumentaria consideravelmente as despesas durante a travessia rumo ao Rio de Janeiro, Francisco Machado optou por investir numa contrapartida honorífica: solicitou ao rei a concessão de uma patente de capitão de mar e guerra *ad honorem* para o capitão Leonardo da Costa, como remuneração adicional de seus serviços, o que, indiretamente, também gratificava moralmente o “senhorio” da fragata “Bom Jesus da Trindade”, “para ajudar a sua considerável despesa, em tempos tão miseráveis de sustento.”⁸⁸

Como era tradição consolidada entre os navegadores que frequentavam as rotas entre a Europa e os trópicos, a viagem de retorno dos portos do Atlântico Sul não deveria ser iniciada muito tempo depois de fins de junho, ou seja, em pleno inverno tropical, sob pena da ocorrência de sérios problemas, em virtude da mudança no regime dos ventos e correntes marinhas, tornando as travessias por demais arriscadas. Como vimos anteriormente, o ideal era zarpar do Rio de Janeiro com os ventos de São João (24 de junho), circunstância que muitas vezes resultava na fragmentação da frota, já que alguns mestres de navios, na ânsia de aproveitar as boas condições climáticas, partiam da Baía de Guanabara deixando para trás outros navios da mesma frota, na esperança de que todos se encontrassem, pelo menos, na “volta do mar”, ou noutro ponto adiante e seguissem viagem, atravessando o Atlântico.

Os desencontros entre os navios da frota eram relativamente frequentes, o que causava apreensão entre os moradores e autoridades coloniais, tanto pelo temor de ataques de corsários e piratas às naus “desgarradas” ou ainda pela falta de informações sobre o paradeiro de alguns navios. Teriam naufragado? Em 20 de julho de 1700, o Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, escrevia ao Rei de Portugal informando não ter notícia do navio comandado pelo capitão Lopo Sardinha, que havia zarpado do Rio de Janeiro, na companhia de um patacho, antes do grosso da frota e sem

⁸⁷ Em 1702 Lopo Sardinha estava novamente nos trópicos e comandava a frota do Rio de Janeiro, sendo homem de confiança do Governador da referida praça, D.Álvaro da Silveira e Albuquerque.

⁸⁸ AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 781. Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 06 de março de 1703. Ver anexo: Carta do Governador do Rio de Janeiro, D.Álvaro da Silveira e Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 09 de setembro de 1702.

a guarnição da nau de guerra comandada pelo capitão Álvaro Sanches de Brito. Sem notícias da posição do navio de Lopo Sardinha e tendo a frota seguido a sua rota, desejava o Governador que “suposto que os casos de navegação não tem certeza, queira Deus que uns e outros se tenham recolhido a seus portos em salvamento.”⁸⁹ . Entretanto, os temores foram dissipados pouco tempo depois. A nau do capitão Lopo Sardinha e o patacho que a acompanhava foram encontrados e incorporados à frota sem maiores problemas, sendo o capitão um experimentado comandante.

Dentre os motivos mais comuns para o atraso na partida das frotas, no torna viagem, podemos destacar, como já mencionamos anteriormente, as dificuldades para a conclusão do embarque de gêneros, inclusive de mantimentos para a subsistência da tripulação. Por exemplo, em 28 de agosto de 1702 os capitães e mestres da frota solicitaram permissão ao Governador do Rio de Janeiro para estender a permanência da mesma na referida praça, alegando “falta de farinhas” para embarque. A própria Câmara do Rio de Janeiro, na mesma ocasião, rogava pelo retardamento da partida dos navios por mais “quatro dias, para neles poderem os moradores desta cidade carregar seus açúcares, em razão de que em não fazerem se lhes seguirá grande prejuízo.”⁹⁰ A frota foi então autorizada a permanecer no dito porto, partindo apenas em 11 de setembro do mesmo ano.

As naus de escolta das frotas

Tão importante quanto viabilizar a partida das frotas, no torna viagem, era escoltá-las, bem como resgatar embarcações que viajavam fora da frota, de maneira a conduzi-las a seus portos de destino. Não eram raras as ocasiões nas quais tempestades violentas causavam a dispersão das naus durante o percurso. Com o objetivo de patrulhar as rotas e resgatar naus dispersas, navios da armada real saíam da barra do rio Tejo, em Lisboa, para ir ao encontro das embarcações mercantes que se aproximavam “até recolher as frotas do Brasil que tocavam ao dito porto e Viana [do Castelo].”⁹¹

⁸⁹ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 883. Requerimento do alferes de Infantaria da praça do Rio de Janeiro, Manoel Rodrigues, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, anterior a 02 de abril de 1710. Ver anexo: Certidão passada por Jerônimo da Costa Ribeiro, capitão de Infantaria da guarnição da praça de Almada, Província da Beira. Lisboa, 16 de novembro de 1693.

⁹⁰ Idem.

⁹¹ Idem.

Os riscos da navegação não assolavam as frotas apenas em alto mar, mas também nas aproximações com as costas africanas e europeias, sobretudo no contexto do litoral da península ibérica, sujeito a mudanças repentinas no regime de ventos, circunstância que, associada à possibilidade de ataques de piratas “turcos” ou de outra nacionalidade, deixava os capitães e mestres dos navios em estado de alerta. Daí a necessidade de incursões das naus de guerra para recepcionar as frotas ou embarcações avulsas que arribavam aos portos do Reino de Portugal (RUSSELL-WOOD, 2012, p. 27)

Na manhã de 29 de agosto de 1693, a fragata “São Benedito”, da armada real, sob o comando do capitão de mar e guerra Pedro Mascarenhas de Carvalho, zarpou do porto de Lisboa em missão de patrulhamento do litoral português, com a intenção de navegar até as imediações da cidade do Porto. Como o tempo estava chuvoso e com o mar agitado, tal fragata se esforçou para escoltar os navios que chegavam de portos do Brasil. Os riscos eram grandes e testavam a perícia dos navegadores.

E avistando-nos duas fragatas do Rio de Janeiro que, obrigadas pelo vento sul, que arriscava tempestuoso, se iam recolher em Galiza, na Ria de Vigo, as seguimos, detendo-nos na dita ria quinze dias, até que entrando o [vento] norte, as viemos comboiando ao porto sobredito, donde também recolhemos cinco navios da Bahia, de nove que vinham para o mesmo e outro de Viana [do Castelo], a que também demos comboio, deixando-os recolhidos à dita barra.⁹²

Comboiar navios ou resgatá-los de situações difíceis no mar eram tarefas que exigiam experiência náutica. Apesar de terem suas rotas traçadas com base nos conhecimentos de navegação, as embarcações a vela estavam sujeitas às variações de ventos e correntes marinhas, circunstâncias que oscilavam durante o ano, além dos efeitos das tempestades, eventos de difícil previsibilidade na época. Assim sendo, para atingir um porto previamente determinado, os capitães e mestres dos navios executavam manobras complexas, contando com perícia e sorte para atingir “a altura certa” da costa onde desejavam lançar âncoras. Dependendo das condições climáticas, os navios tinham de empreender correções em suas rotas, por vezes atingindo pontos mais longínquos do litoral, muito além dos ancoradouros pretendidos.

⁹² AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.130. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manuel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 09 de julho de 1719.

As próprias naus de guerra enfrentavam dificuldades durante suas incursões para comboiar navios que se aproximavam dos portos lusitanos, quando ocorria alguma tempestade repentina. A própria fragata “São Benedito”, já citada, passou por momentos delicados em sua missão de recolher “quatro naus da Bahia”, visto que “ventos nordestes rijos” forçaram a dita embarcação a se posicionar na altura das Ilhas Berlengas, em precário estado, “com um número de doentes e com extrema necessidade de mantimentos.”⁹³ tendo a referida fragata conseguido arribar no porto de Lisboa em 08 de novembro de 1693.

As frotas que circulavam entre Lisboa e o Rio de Janeiro, em princípios do século XVIII, enfrentavam jornadas bastante longas de travessia marítima – em média de 80 a 90 dias de viagem. As distâncias, bem como as condições climáticas e os riscos de abordagem por corsários e piratas, resultavam na prática relativamente frequente da contratação de seguro para a carga transportada, como forma de preservar o proprietário de possíveis prejuízos causados por saques em alto mar ou por naufrágios (ALENCASTRO, 2000, p. 94).

Os riscos inerentes às viagens marítimas também influenciavam decisivamente no preço dos fretes dos gêneros transportados. Em 1719, o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Manuel Correia Vasques, negociava junto ao Senado da Câmara da mesma cidade um abatimento no preço do frete de uma carga de açúcar, de propriedade régia, que seria despachada para Lisboa, distribuída por três embarcações: a nau “Nossa Senhora do Monte, Santo Antônio e Xavier”, capitaneada pelo mestre José Dias; a nau “Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano”, cujo mestre era Simão da Costa Jacques e a galera “Nossa Senhora da Assunção e São João”, sob o comando do mestre Antônio Luís Branco.⁹⁴

Inicialmente o Senado da Câmara do Rio de Janeiro havia estabelecido o frete em 22\$000 réis a tonelada de açúcar transportado, acolhendo as solicitações dos mestres das naus, pois os mesmos reafirmavam os riscos notáveis de uma travessia oceânica, desejando para tanto as devidas compensações financeiras. Contudo, por pressão do

⁹³ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.258. Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 19 de novembro de 1720. Ver anexo: Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de agosto de 1720.

⁹⁴ AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.341. Carta do Secretário de Estado, Diogo de Mendonça Corte Real, ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 03 de junho de 1722.

Provedor da Fazenda Real, o frete foi ajustado em 20\$000 réis a tonelada, contrariando o pleito dos capitães. Tal situação nos revela as tensões que permeavam as relações entre os funcionários régios e os oficiais da Câmara do Rio de Janeiro, especialmente no tocante ao despacho das frotas.

Como evidência, temos o episódio ocorrido em 1720, quando a notícia de que a frota recém-chegada permaneceria pouco tempo ancorada no Rio de Janeiro causou manifestações de ansiedade na Câmara da cidade:

Chegando a presente frota a esta cidade, correu logo a notícia de que voltava em quarenta dias, por ordem que trazia de Vossa Majestade o comandante Luís de Abreu Prego, a cujo cargo vinha e por se não poder preparar com tanta brevidade, sem irreparável prejuízo, assim dos direitos de Vossa Majestade, como geralmente de todos, nos foi preciso fazê-lo ao Governador da praça.⁹⁵

Os vereadores solicitaram ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, que permitisse a permanência da frota por mais quinze dias além do tempo previsto nas ordens trazidas pelo comandante da mesma, de maneira a viabilizar o embarque de gêneros que ainda se encontravam em preparação ou a caminho, conduzidos em faluas e em carros de boi, oriundos de vários pontos do recôncavo da Baía de Guanabara e arredores.

Situações semelhantes também ocorriam nos portos do Reino, causando atrasos na partida das frotas. Em virtude de questões administrativas, logísticas ou climáticas, não raro a frota partia do porto de Lisboa, no rumo do Rio de Janeiro, e os navios oriundos da cidade do Porto não conseguiam integrar-se imediatamente à mesma, diante dos encalhes que ocorriam na foz do rio Douro “pelos embaraços que ordinariamente tem aquela barra.”⁹⁶

Em face aos atrasos das frotas e do envio de “naus de licença” aos portos da América portuguesa, o grande temor dos proprietários de embarcações e dos capitães de navios era ter que permanecer “de internada” no Rio de Janeiro ou na Bahia, numa espera de meses, quando as cargas disponíveis não compensavam o frete. Muitas eram as queixas encaminhadas pelos “senhorios” dos navios ao soberano, através do Conselho Ultramarino, rogando permissão para zarpar de tais portos, tão logo tivessem

⁹⁵ Idem.

⁹⁶ AHU – ARJ – Caixa 03 – Doc. 248. Conhecimento sobre as cartas do Administrador Geral das Minas, Pedro de Sousa Pereira, ao Rei de Portugal, D.João IV. Rio de Janeiro, 30 de maio de 1654.

carregado, retornando ao Reino “fora da frota”, pois as invernadas significavam, na maioria das vezes, prejuízos: gastos extras para a manutenção das tripulações, perda de fretes convidativos em outros portos e retardamento do retorno dos navios a seus portos de origem, atrasando possíveis negócios mais atrativos.⁹⁷

De tudo um pouco: cargas e segredos cruzando os mares

Com relação à natureza dos carregamentos, as frotas transportavam uma variada gama de mercadorias manufaturadas, gêneros primários e matérias-primas. Tanto as embarcações que integravam as frotas como os navios que empreendiam viagens de forma avulsa transportavam, a rigor, três tipos de cargas: provisões para a subsistência da tripulação e dos passageiros (incluindo as reservas de água potável); as bagagens e “fazendas” pertencentes a particulares e à Coroa e as cargas despachadas para determinados portos de destino, embarcando gêneros produzidos ou extraídos nas regiões coloniais, incluindo escravos (GUEDES, 1985, p. 14).

Entretanto, os navios conduziam também a correspondência oficial e privada, documentos da administração régia – sendo muitos objeto de rigoroso sigilo – além de valores em ouro, prata e pedras preciosas. Em tais circunstâncias as instruções aos mestres e capitães eram minuciosas. Em 1653 a nau “São Miguel e São Bartolomeu”, conduzida pelo capitão João Luís Franco e pelo mestre Lucas da Costa, partiu do Rio de Janeiro rumo a Lisboa, transportando além dos itens costumeiros, uma carga preciosa. O Administrador Geral das Minas, Pedro de Sousa Pereira, havia confiado aos responsáveis pela nau um maço de cartas destinadas ao Rei de Portugal, D.João IV e ao Conselho Ultramarino, “o qual vai lacrado e selado com um sinete que tem por armas três leões e duas quinas de Portugal.”⁹⁸ Além da correspondência sigilosa, o Administrador confiou ao capitão João Franco uma arroba de “pedra cravada de ouro branco”, bem como embrulhos contendo pedras preciosas brancas e pardas, para análise em Lisboa. Tais itens deveriam ser acondicionados com todo o cuidado e segurança, para evitar extravios.

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 392. Recibo de Lucas da Costa, mestre da nau “Nossa Senhora da Piedade e São Lourenço”, que vai para o Rio de Janeiro. Lisboa, 13 de dezembro de 1673.

As instruções eram rigorosas, exigindo que tão logo a referida nau chegasse a Portugal, aportando em Lisboa ou, em face das condições climáticas, nos portos de Viana do Castelo, cidade do Porto ou até mesmo no Algarve, o capitão deveria zelar pessoalmente pela entrega das amostras minerais e das cartas ao soberano (MOTA, 1974, p. 102). Porém, caso a embarcação fosse atacada durante a viagem, por corsários, piratas ou por qualquer outro inimigo, a determinação era clara: para manter a política de sigilo adotada pela Coroa portuguesa em relação aos “descobertos” minerais nas áreas coloniais, bem como em referência a outros assuntos de Estado, as cartas e as amostras deveriam ser imediatamente lançadas ao mar:

Em caso que Deus não permita terem com inimigo de tanta força que dele se não possam defender e ser por força obrigados a entregarem-se, em tal caso, quando não haja outro remédio de se livrarem, lançarão ao mar as ditas cartas com a arroba de pedra cravada e conta de segredo que nunca o inimigo venha a saber notícia desta pedra, nem dos fechos e, em primeiro lugar, das cartas.⁹⁹

Acerca da correspondência oficial, o Conselho Ultramarino adotava procedimentos mais rígidos de segurança, incumbindo os mestres e capitães de navios da missão de conduzir cartas de primeira e segunda via para autoridades coloniais, mediante compromisso solene e assinatura de recibos.¹⁰⁰ Com o objetivo de garantir que as informações e determinações régias chegassem ao seu destino nas conquistas, bem como que as respostas dos administradores coloniais fossem recebidas a salvo em Lisboa, era prática relativamente comum, desde fins do século XVII, o envio de cartas e ofícios de segunda via, pois, caso maços de correspondência se perdessem por roubo ou naufrágio, haveria a possibilidade de manutenção do fluxo das informações entre as regiões coloniais e a metrópole.

Recebeu Francisco Monteiro Figueiredo, mestre do patacho “Nossa Senhora da Conceição”, que vai para o Rio de Janeiro, um maço de cartas do serviço de Sua Alteza para o Governador João da Silva e Sousa e uma carta para o Provedor da Fazenda, as quais se lhe entregou o Secretário do Conselho Ultramarino [Manoel Barreto de Sampaio] e se obriga a entregar, levando-o Deus em paz.¹⁰¹

⁹⁹ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 407. Recibo de Francisco Monteiro Figueiredo, mestre do patacho “Nossa Senhora da Conceição”, que vai para o Rio de Janeiro. Lisboa, 04 de abril de 1674.

¹⁰⁰ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 457. Recibos dos mestres das embarcações que levam correspondência do Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro, para o Rio de Janeiro. Lisboa, 31 de janeiro de 1682. Ver anexo: Recibo de Dionísio Franco Brito, mestre e capitão da nau “Nossa Senhora da Conceição”, que vai para o Rio de Janeiro. Lisboa, 12 de novembro de 1676.

¹⁰¹ Idem. Ver anexo: Recibo de João de Seabra, mestre e capitão da fragata “Nossa Senhora da Encarnação”. Lisboa, 28 de novembro de 1676.

Uma vez entregue a correspondência e/ou os embrulhos, arcas ou cofres contendo valores, os capitães e mestres dos navios deveriam requerer uma certidão junto aos destinatários das cartas ou encomendas, com a finalidade de prestar contas ao Conselho Ultramarino, desobrigando-se de qualquer ônus posterior à entrega das missivas.

As cartas oficiais, devidamente registradas em conhecimentos firmados, eram, em sua grande maioria, destinadas a autoridades dispersas pelo território colonial, com ênfase para mensagens endereçadas aos representantes régios residentes no Rio de Janeiro e na Bahia. Os mestres das naus poderiam conduzir também correspondência endereçada a personalidades que habitavam outros pontos do litoral ou até mesmo “sertão adentro”. Por exemplo, em 1676, Dionísio Franco Brito, capitão e mestre da nau “Nossa Senhora da Conceição”, partiu de Lisboa para o Rio de Janeiro, com cinco maços de correspondência e mais dez cartas avulsas, sendo algumas delas dirigidas ao Provedor da Fazenda e aos oficiais da Câmara da Vila de São Paulo.¹⁰²

No mesmo ano de 1676, João de Seabra, mestre e capitão da fragata “Nossa Senhora da Encarnação”, zarpu de Lisboa com destino ao Rio de Janeiro. Entretanto, com a finalidade de entregar parte da correspondência que conduzia, antes de chegar ao Rio de Janeiro, fundeou na Baía de Vitória para despachar cartas dirigidas ao Capitão-Mor do Espírito Santo, José Gonçalves de Oliveira e ao donatário da mesma capitania, Francisco Gil de Araújo. Prosseguindo a viagem, aportou ainda em Cabo Frio, também para a entrega de correspondência remetida à Câmara local.¹⁰³

Assim sendo, as frotas e os navios avulsos que aportavam nas conquistas eram aguardados com relativa ansiedade, não apenas por questões de natureza comercial, mas também por motivos de cunho administrativo, visto que a circulação das decisões régias e o despacho de documentos oficiais em geral dependiam das travessias oceânicas, por vezes mais longas e demoradas do que o previsto. E até mesmo não concluídas, pela ocorrência de naufrágios (LAPA, 2000, p. 122).

Desde fins do século XVII, com a intensificação das atividades mercantis na praça do Rio de Janeiro, em virtude da maior afluência de embarcações e da rotinização

¹⁰² AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 469. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1682.

¹⁰³ Idem.

do sistema de frotas, o problema do acondicionamento das cargas foi bastante agravado. Mercadorias desembarcadas e gêneros ainda por embarcar geralmente permaneciam amontoados em pequenos armazéns alugados junto ao litoral, ou ainda sobre tábuas, em terrenos adjacentes às pontes de embarque, sujeitos a todo o tipo de dano, desde roubos à degradação das “fazendas” (PIJNING, 2001, p. 403).

Com o objetivo de contornar tal situação, em 1682, o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira, solicitou à Câmara a concessão de “duas braças de chãos com o comprimento conveniente para ser acomodada a descarga dos navios.”¹⁰⁴ A referida solução era provisória e bastante precária, não atendendo plenamente às necessidades oriundas do aumento da afluência de cargas ao Rio de Janeiro. Em paralelo, a Coroa gastava somas vultosas alugando armazéns de particulares, aliás de reduzidas dimensões, ficando ainda muitas cargas ao relento.

Era urgente a construção de armazéns no Rio de Janeiro, adequados ao atendimento da crescente demanda portuária. Naquele mesmo ano, o Provedor “lançou em praça” o contrato da obra dos novos armazéns. Contudo, “a obra andou na praça e não houve lançador a ela.” Considerando o desinteresse dos particulares pela obra, a sugestão do Provedor Pedro de Sousa foi a de que a Coroa assumisse o empreendimento, de grande utilidade pública, argumentando que a obra não seria tão custosa:

*O seu custo pretende ser tão limitado que somente custa dinheiro, mãos dos oficiais, cal, telhas, portas e portais, ferragem e alguns carros, porquanto a pedra há de ser a que trazem os navios, de lastro, que a dão de graça e a madeira se há de haver também de graça, dos moradores, com que me parece se gastariam na dita obra quinhentos até seiscentos mil réis.*¹⁰⁵

A questão do acondicionamento das cargas em armazéns e no interior das embarcações era complexa e, por vezes, melindrosa. O transporte de pólvora, por exemplo, era prioritário, apesar de bastante arriscado, devendo os barris e cunhetes serem tratados com cautela, diante do risco de explosão. Em fins do século XVII, em face da necessidade premente de consolidação da Nova Colônia do Sacramento, fundada pelos portugueses em 1679, no estuário do Rio da Prata, vários navios

¹⁰⁴ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 645. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698.

¹⁰⁵ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 646. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698.

mercantes e de guerra foram enviados à região, via Rio de Janeiro, transportando cargas variadas para a praça-forte, desde munições, instrumentos agrícolas, víveres e até mesmo “umas pedras de atafona e botica”, ou seja, pedras para moagem e provisões de medicamentos.¹⁰⁶

No rol das cargas, as provisões para a subsistência da tripulação e dos passageiros ocupavam lugar destacado. Apesar de tradicionalmente transportar provisões de biscoito de trigo (conhecido também como bolacha naval), peixe seco e outros itens de alimentação menos cotados, por volta de 1698 foram introduzidas partidas de carne bovina salgada nas listas de mantimentos das frotas. Tais carnes eram produzidas e beneficiadas nas charqueadas da Nova Colônia do Sacramento e, por testemunho do mestre Pantaleão da Cruz – que havia conduzido pipas de carne salgada, do Rio de Janeiro até a cidade do Porto – as mesmas chegaram ao Reino em perfeito estado de conservação. Por consequência, ao invés de comprar carnes salgadas nos empórios do Reino, a Junta do Comércio investiria muito menos recursos na produção de tal artigo, na região do Prata.

Quando seja conveniente fazer-se as carnes para as armadas na Nova Colônia [do Sacramento], se pode fazer sem custar à Fazenda de Vossa Majestade, mais que a despesa do sal e pipas em que houver de ir ainda para o fornecimento dos navios de comboio.¹⁰⁷

Uma das questões mais polêmicas era o transporte de madeiras. Por carta régia de 11 de fevereiro de 1697, foi determinado que o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, deveria remeter anualmente para Lisboa, pelos navios da frota, cem dúzias de tábuas de tapinhoã, destinadas ao Almojarife da Ribeira [das Naus].¹⁰⁸ Tal decisão ocorreu em virtude da lição aprendida, diante dos graves prejuízos experimentados pelas embarcações construídas no Estado da Índia, invariavelmente atacadas pelo gusano.¹⁰⁹ A estratégia era enviar para Lisboa “a madeira de tapinhoã que

¹⁰⁶ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 647. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 08 de junho de 1698. Ver anexo: Carta régia de D. Pedro II. Lisboa, 11 de fevereiro de 1697.

¹⁰⁷ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 670. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 14 de junho de 1699.

¹⁰⁸ AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 696. Requerimento do capitão de mar e guerra da Junta do Comércio Geral, Belchior de Azevedo Coutinho, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Lisboa, anterior a 12 de maio de 1700.

¹⁰⁹ **Gusano, busano.** Teredo navalis. Nome científico de um molusco xilofágico da família Teredinidae, vulgarmente chamado turu, gusano ou busano, responsável por sérios danos às embarcações pelo fato de penetrar no casco e se alimentar da madeira. “Qualquer bicho que se cria em madeiras, carnes e outras matérias e as rói (...) O navio vinha muito comesto de gusano.” Cf. BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário**

produz o sertão desta capitania, para com ela se forrarem as embarcações”, sendo a mesma despachada de Portugal para a Índia (HUTTER, 1986, p. 28).

Entretanto, ao serem instados a carregar os “taboados de tapinhoã”, os mestres e capitães de navios mercantes reclamavam com veemência, alegando que as tábuas ocupavam muito espaço nos porões dos navios, por vezes chegando a inviabilizar o transporte de cargas mais lucrativas, visto que a remessa anual de cem dúzias de tábuas de tapinhoã ocupava boa parte dos porões de cinco navios mercantes, ao custo de apenas 12\$500 réis, quantia relativamente modesta para cobrir fretes

Além do tapinhoã, uma das madeiras que também eram carregadas nos navios, de forma sistemática, era o pau-brasil, artigo de estanco real. Muito utilizada para a extração de corantes vermelhos e na marcenaria de luxo, tal madeira era bastante valorizada e numerosos eram seus carregamentos nos navios que partiam do Rio de Janeiro rumo a Lisboa (ALEMÃO, 1849, 1961, p. 68). Contudo, o pau-brasil, despachado para o Reino em toras, apresentava diferentes qualidades, sendo as mesmas identificadas no ato do embarque. Por exemplo, em 1699, o mestre João Coelho, comandante de uma “nau de comboio”, recebeu nos porões de seu navio, no Rio de Janeiro, uma carga de seis toras de pau-brasil:

Dois dos ditos toros são de Cabo Frio e terão por marca um “R” e uma cruz por cima e quatro terão somente um “R” e são de um sertão novo, perto do Rio de Janeiro e dizem algumas pessoas práticas que dão boa tinta.¹¹⁰

Outro artigo submetido ao estanco régio era o sal. Fundamental para a conservação das carnes, o mineral era objeto de estrito controle pela Mesa do Sal, em Lisboa, sendo obtido nas salinas de Setúbal, nas cercanias do estuário do rio Tejo e exportado para várias regiões coloniais portuguesas. Gênero de primeira necessidade, o sal chegava ao Rio de Janeiro em navios da frota, tais como a nau “São Veríssimo”, sob o comando do capitão de mar e guerra da Junta do Comércio Geral, Belchior de Azevedo Coutinho, que em 1700 desembarcou cem moios de sal na referida cidade.¹¹¹

português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. V. 04. pp. 161-162

¹¹⁰ AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 761. Relação dos materiais remetidos pelo Conselho Ultramarino para o Rio de Janeiro, no navio “São Pedro e São João”. Lisboa, 23 de março de 1701.

¹¹¹ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 879. Recibo do Tesoureiro das Compras do Ouro em Pó, Tobias Luge, sobre a entrega de moedas de ouro aos capitães das naus de guerra. Rio de Janeiro, 22 de março de 1710.

As funções estratégicas da frota: da pólvora ao ouro, defesa e riqueza do Reino e conquistas

O Rio de Janeiro, em princípios do século XVIII, era uma cidade estratégica litorânea muito visada por possíveis invasores, sendo ponto de abastecimento fundamental para as fortificações estabelecidas mais ao sul, com destaque para a praça-forte da Nova Colônia do Sacramento (BICALHO, 2003, p. 56). Assim sendo, sempre que possível - apesar de nem sempre haver disponibilidade - o Conselho Ultramarino enviava carregamentos de munições para o provimento da defesa do Rio de Janeiro e regiões adjacentes. Em março de 1701, o navio “São Pedro e São João” partiu de Lisboa com destino a Macau, na China, fazendo escala no Rio de Janeiro para o desembarque de cargas, especialmente de armamentos e munições para a defesa da praça. O rol da carga de tal embarcação, no tocante às munições, nos revela o tipo de armamento existente no contexto da época:

600 barris de pólvora, com 455 quintais e 2 arrobas e 24 alqueires; 19 cunhetes de pelouro de chumbo, com 20 quintais e 22 alqueires; 20.000 pederneiras para espingarda e pistola; 6.000 granadas de mão e 6.000 tempos para as ditas; 300 espingardas com baionetas e correias; 300 cartucheiras cobertas de moscóvias, com correias e 200 espadas largas.¹¹²

Dentre os itens de carga mais melindrosos e que inspiravam muitos cuidados e preocupações nas autoridades coloniais, podemos citar o transporte de metais preciosos, especialmente de ouro. Circunstância revestida de todas as cautelas, o embarque de moedas de ouro no Rio de Janeiro era uma operação cercada de tensões e fiscalizada com rigor. O objetivo era evitar extravios e roubos, bem como acondicionar e registrar adequadamente as quantias em ouro amodado confiadas a cada um dos mestres e capitães dos navios de guerra, guarnição da frota, incumbidos de entregar tais valores ao Conselho Ultramarino, em Lisboa.

Em 02 de março de 1710, Tobias Luge, Tesoureiro das Compras do Ouro em Pó, despachou do Rio de Janeiro, em cinco naus de guerra, a quantia de 17:085\$145 réis (dezessete contos, oitenta e cinco mil, cento e quarenta e cinco réis) em moedas de ouro - cerca de 3.555 moedas - , além de outras quantias menores, sendo tudo “do

¹¹² Idem.

rendimento do ouro em pó com que se achou a Casa da Moeda até o presente.”¹¹³ A preciosa carga de moedas de ouro lavradas na Casa da Moeda do Rio de Janeiro foi dividida em cinco lotes de setecentas e onze moedas cada, acondicionados nas seguintes embarcações: nau capitânia “Nossa Senhora dos Setais”, sob o comando do mestre Manuel Teixeira; nau “Santiago Maior”, comandada pelo mestre Paulo Carneiro; nau “Nossa Senhora da Barroquinha”, sob a direção do mestre José de Souza Benevides; nau “Nossa Senhora dos Prazeres”, de mestre João Coelho e a nau “Nossa Senhora das Necessidades”, comandada pelo mestre José de Souza.

A distribuição da carga de moedas de ouro pelas cinco embarcações tinha como objetivo prevenir a perda total do ouro, em caso de abordagem por piratas ou corsários e, principalmente, em naufrágios. A conferência dos lotes no destino era outro momento de emergência de tensões, pois os recibos e os conhecimentos de declaração das quantias em ouro deveriam ter sua correspondência em cada um dos lotes, caso contrário, os mestres e capitães das naus responderiam pelo crime de descaminho. Entretanto, não era raro o despacho de quantias de ouro não declaradas, transportadas clandestinamente para o Reino, desembarcadas ainda no trajeto de aproximação das naus, no estuário do rio Tejo, em Lisboa, antes da ocorrência das inspeções oficiais a bordo, denominadas “visitas do ouro.”

Na mesma frota de 1710, na qual foram embarcadas as moedas de ouro, além de outros artigos, também foram despachadas tábuas de tapinhoã, acondicionadas nos porões dos navios mercantes, integrantes do comboio. A carga era composta de 180 dúzias de tábuas de tapinhoã, 11 tábuas avulsas e 160 rodela. A maior parte da madeira foi empilhada no porão da charrua “Nossa Senhora do Livramento” (161 dúzias e 11 tábuas), comandada pelo mestre e capitão Francisco de Moura. O restante da carga de madeira foi assim distribuída: três dúzias de tábuas no navio “Nossa Senhora do Pilar”, comandado pelo mestre Antônio Gonçalves Lisboa; três dúzias no navio “Nossa Senhora da Fé”, sob a direção do mestre Valério Ramos da Cruz; três dúzias no navio “Santa Teresa”, do mestre Francisco Martins de Lima. As rodela de tapinhoã foram distribuídas entre duas fragatas de guerra: “São Thiago Maior” (85 rodela), comandada pelo mestre Paulo Carneiro e “Nossa Senhora da Barroquinha” (75 rodela), sob as

¹¹³ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 890. Atestado do Escrivão do Almojarifado dos Armazéns do Rio de Janeiro, Antônio Gonçalves de Azevedo. Rio de Janeiro, 12 de abril de 1710.

ordens do mestre José de Souza Benevides. Ambas as fragatas, como vimos anteriormente, também conduziam suas respectivas cargas de moedas de ouro.¹¹⁴

Além do acondicionamento das cargas e do registro da natureza das mesmas, a fiscalização das embarcações fundeadas na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, era uma preocupação constante das autoridades coloniais e da própria Coroa portuguesa. Por carta de 03 de agosto de 1709, o Rei de Portugal, D.João V, ordenou ao Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, que providenciasse uma falua “para a expedição das visitas dos navios e mais diligências que ocorrem do Meu Serviço, por serem muito precisas para a arrecadação da Fazenda Real.”¹¹⁵

No ano seguinte, o novo Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, escrevia ao soberano informando que naquela praça não havia muitas embarcações disponíveis para a fiscalização das naus fundeadas no ancoradouro.

*Para se irem meter os guardas nos navios de negros e em outros, para se ir de noite rondar entre os navios, no tempo da frota, que por estarem juntos e chegados à terra podem citar por alto a fazenda que quiserem, sem que a Alfândega e seus oficiais o possam remediar.*¹¹⁶

O principal problema não era apenas a escassez de embarcações para o patrulhamento, sobretudo noturno, por entre os navios fundeados, mas principalmente o uso de barcos cedidos ou alugados de particulares, pelo Juiz da Alfândega, Manoel Correia Vasques, para a realização de tais diligências. O temor do Governador era justificável, pois ao utilizar embarcações cedidas ou alugadas, o Juiz da Alfândega poderia ter o sigilo de sua diligência quebrado “porque o mesmo que dá a embarcação pode avisar aos mais de que vai a justiça da Alfândega ao mar.”¹¹⁷

A presença dos navios da frota despertava a cobiça de todos, inclusive dos funcionários régios. Apesar das diligências realizadas nas naus ancoradas, o contrabando e o descaminho ocorriam com notável frequência. Dificuldades para o patrulhamento marítimo, conivência de determinadas autoridades, omissão de outras, além da existência de uma rede de informações entre os “homens do mar”, barqueiros e

¹¹⁴ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 894. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1710. Ver anexo: Carta do Rei de Portugal, D.João V, ao Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Lisboa, 03 de agosto de 1709.

¹¹⁵ Idem.

¹¹⁶ Idem.

¹¹⁷ Idem.

marinheiros, notadamente sobre a circulação das autoridades na execução das rondas para a fiscalização das embarcações, favoreciam a ocorrência de irregularidades (CARREIRA, 1983, p. 101). As notícias da preparação de uma ronda marítima corriam pelo fundeadouro e muitas vezes as tripulações eram prevenidas por barqueiros, tendo tempo para a realização de atividades mercantes ilícitas e dos desembarques proibidos. As desconfianças das autoridades recaíam especialmente sobre os donos de pequenos barcos “pois quase todos os que têm embarcações são como podem ladrões do direito de Vossa Majestade, pelo desejo que cada um tem de tirar as fazendas livres em toda a parte.”¹¹⁸

Além das preocupações das autoridades coloniais no sentido da prevenção e do combate aos descaminhos e contrabandos que ocorriam durante a permanência da frota no Rio de Janeiro, uma questão importante era o furto de madeiras que sobravam dos reparos executados nos navios, crime favorecido pela inexistência no porto – pelo menos até princípios do século XVIII – de uma “ribeira com casa de fábrica para o conserto das naus.” Por ordem do Rei de Portugal, D.JoãoV, atendendo ao parecer do patrão da barra do Rio de Janeiro, Domingos Alves Monteiro, em 1711, foi cogitada a construção de uma ribeira para naus no Rio de Janeiro, além de um armazém para o acondicionamento das sobras da madeira utilizada nos reparos das naus de guerra.¹¹⁹

A inexistência da referida ribeira com seu respectivo armazém causava grandes contratempos, sobretudo na época da frota, visto que os reparos dos navios demoravam muito mais tempo, pois as madeiras eram escassas e compradas por preços elevados (CABRAL, 2014, p. 76). Em tais circunstâncias, o patrão da barra tinha a cansativa tarefa de “andar pelas praias e por matas particulares buscando as madeiras e o mais que necessitava para os ditos consertos.”¹²⁰ A conveniência da construção da ribeira do Rio de Janeiro, com seu armazém próprio, se justificava pela melhor segurança e conservação das sobras de madeira dos reparos executados, evitando os furtos praticados nas praias, favorecendo a organização de uma provisão de toras, madeiras aparelhadas e curvas de um ano para outro, “melhores para os ditos consertos.” O local

¹¹⁸ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 939. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 27 de agosto de 1711.

¹¹⁹ Idem.

¹²⁰ Idem.

sugerido pelo referido patrão da barra, em 1711, para a instalação da ribeira e do armazém, foi a chamada “Prainha”, no litoral ao pé do Morro de São Bento.¹²¹

Em virtude da expansão mineradora nos sertões de Minas Gerais, em princípios do século XVIII, o movimento portuário no Rio de Janeiro foi consideravelmente ampliado (SOUZA, 2004, p. 163). Os navios de licença se avolumavam e a circulação de cargas aumentava. De acordo com a legislação colonial portuguesa, a entrada de navios nos portos e o desembarque de gêneros implicava no pagamento de propinas, taxas e emolumentos às autoridades coloniais, tais como ao Juiz da Alfândega e ao Provedor da Fazenda Real. Propinas dos contratos e licenças de navios eram grandes fontes de arrecadação para o tesouro régio. Como evidência, em 1711, cada navio que aportava no Rio de Janeiro deveria pagar ao Juiz da Alfândega a quantia de 1\$280 réis (mil duzentos e oitenta réis). Ao mesmo funcionário régio cabia receber “cento e sessenta réis de cada marca nova ou de cada coisa de diferente marca, setenta réis de cada cabeça de escravo que passa por seu pé e oitocentos réis de cada carta de liberdade.”¹²²

Por outro lado, cabia ao Provedor da Fazenda Real arrecadar as propinas dos contratos, retendo anualmente a quantia de 150\$000 réis (cento e cinquenta mil réis) como remuneração. Entretanto, em determinadas circunstâncias, havia choques entre as atribuições do Juiz da Alfândega e do Provedor da Fazenda Real, em virtude da persistência de uma antiga tradição administrativa, herdada do tempo em que o Provedor da Fazenda Real acumulava o cargo de Juiz da Alfândega (SALGADO, 1990, p. 87). Tais choques resultavam em irregularidades e denúncias de parte a parte. Por exemplo, não eram poucas as insinuações acerca das práticas do Juiz da Alfândega do Rio de Janeiro, Manuel Correia Vasques, acusado pelo Ouvidor Roberto Car Ribeiro de receber “certos mimos dos navios que entram, o que por não consistirem em dinheiro, não pude fazer conta.”¹²³

¹²¹ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 940 – Carta do Ouvidor do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 28 de agosto de 1711.

¹²² Idem.

¹²³ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 1.022. Recibo de Bartolomeu dos Santos, mestre da nau “Nossa Senhora da Piedade”, indicando a entrega de valores pelo Almojarife da Fazenda Real do Rio de Janeiro, José da Costa de Matos. Rio de Janeiro, 13 de junho de 1715.

No contexto do ideário administrativo colonial setecentista, na América portuguesa, existia uma diferença essencial entre “propinas” e “mimos”. No âmbito lusitano do século XVIII, propinas eram quantias estabelecidas previamente em regimentos de cargos da administração do Reino e de suas conquistas ultramarinas, oriundas dos contratos e dízimos, devendo as mesmas integrar a remuneração de determinadas funções. Como evidência de tal prática, inteiramente legal, temos indicações de que os membros do Conselho Ultramarino recebiam propinas anuais pela manutenção dos dízimos da Capitania do Rio de Janeiro e da região das Minas Gerais.

Bartolomeu dos Santos, mestre da nau capitânia “Nossa Senhora da Piedade”, recebeu do Tesoureiro da Fazenda Real, José da Costa de Matos, o seguinte: duzentos e quarenta e seis mil e duzentos e oitenta réis em dinheiro, para entregar na cidade de Lisboa, ao Tesoureiro do Conselho Ultramarino, que são das propinas que os membros do dito Conselho tem em cada ano, por conservação desta Capitania [do Rio de Janeiro] e das Minas.¹²⁴

No mesmo carregamento, a referida nau capitânia da frota do Rio de Janeiro, de 1715, conduziu sete quintais e duas arrobas de ouro em pó, despachadas pelo capitão Marcos da Costa Fonseca Castelo Branco, procedentes da região aurífera dos sertões das Minas Gerais. As remessas de ouro e outros itens de valor, do Rio de Janeiro para os portos do Reino, nem sempre atendiam os requisitos preconizados pela legislação em vigor, havendo muitas situações ilícitas, envolvendo, não raro, funcionários régios.

Justamente neste contexto estavam situados os chamados “mimos” ou agradados, destinados pelos capitães e mestres de navios às autoridades portuárias, com a finalidade de obter vantagens e favores específicos, burlando a lei. Tais presentes eram geralmente produtos de algum valor: vinho, azeite, roupas, tecidos, dentre outros artigos. Dentre os favorecimentos concedidos, os mais usuais eram a prioridade na descarga e as “vistas grossas” no recebimento de cargas não declaradas e, nos casos mais graves, a conivência com as atividades mercantis ilícitas (ROMEIRO, 2017, p. 162).

¹²⁴ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.119. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manuel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 07 de julho de 1719.

Nos porões das naus: entre caixas, fardos e feixes, uma tipologia das cargas

A natureza das cargas embarcadas nos navios destinados ao Rio de Janeiro era bastante variada, sendo o referido porto um ponto estratégico para a redistribuição de mercadorias. Por exemplo, moedas de cobre “para terem troco e fazerem com elas emprego em coisas de menor preço”¹²⁵ eram remetidas em barris de madeira, nos porões dos navios da frota ou avulsos. Em janeiro de 1719 foram despachados de Lisboa para o Rio de Janeiro cinco barris de “moedas de cobre de vintém”, cerca de 1:718\$680 réis (um conto, setecentos e dezoito mil e seiscentos e oitenta réis), pesando 2.755 arráteis e meio, pelo navio “Nossa Senhora da Piedade da Póvoa”, cujo mestre era Francisco Pereira da Silva. Na mesma ocasião foram remetidos quatro barris de moedas de dez réis, pesando 1.861 arráteis e meio, importando na quantia de 1:060\$720 réis (um conto, sessenta mil e setecentos e vinte réis), pela galera “Bela Aurora Imperatriz do Céu”, comandada pelo mestre Manuel de Abreu de Oliveira.¹²⁶

Contudo, em determinadas circunstâncias, o excesso de carga, ou o seu acondicionamento inadequado no interior das embarcações, poderia resultar em naufrágios, com grandes perdas humanas e materiais. Em fins de 1718, a nau “Santo Tomás”, procedente de Lisboa, naufragou nas cercanias do estuário do rio da Prata, sobrecarregada de insumos para o abastecimento da Nova Colônia do Sacramento. Segundo os registros de carga da mesma nau, além dos gêneros habituais – provisões de mantimentos e água potável – a embarcação conduzia, ultrapassando a cota tradicional de peso, os seguintes itens: 120 enxadas; 120 ferros de arado; 03 bigornas; 06 picadeiras; 03 engenhos de atafonas de madeira, com suas peças e ferragens; 06 pedras para engenhos e uma safra pesando seis arrobas.¹²⁷

A suspeita sobre a causa do naufrágio era de que o mesmo havia sido provocado pelo desconjuntamento do madeirame do casco da nau, numa combinação trágica de sobrecarga e mau tempo. Com base nos depoimentos de mestres carpinteiros e capitães de navios, o Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Paulo de Torres Rijo Vieira, asseverou que a nau “Santo Tomás” provavelmente naufragou pelo fato da estrutura do casco não

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.121. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manuel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 07 de julho de 1719.

¹²⁷ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.225. Carta do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Paulo de Torres Rijo Vieira, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

ter suportado o sobrepeso depositado, sendo a situação agravada pelo impacto das vagas, em plena tempestade. Houve a perda completa do navio e de sua carga, esta última destinada aos casais de açorianos que haviam sido instalados na Nova Colônia do Sacramento.¹²⁸

Irregularidades nos carregamentos de navios da frota ou avulsos eram relativamente comuns. Em 1719 naus procedentes do arquipélago dos Açores ou da Ilha da Madeira por vezes tentavam comercializar cargas de bacalhau no Rio de Janeiro, sem ter as mesmas “sido despachadas em nenhuma das Alfândegas do Reino.” Como tais ilhas não produziam ou beneficiavam bacalhau e o mesmo havia chegado ao Rio de Janeiro sem qualquer registro alfandegário, a carga foi confiscada pela Provedoria da Fazenda Real, considerada contrabando.¹²⁹ Entretanto, tal situação poderia ter tido outro desfecho, havendo o aliciamento dos funcionários régios, mediante subornos ou “mimos”, favorecendo o fluxo de atividades mercantis ilícitas.

Outro procedimento ilegal envolvendo cargas destinadas às conquistas era o lançamento de parte dos carregamentos de sal ao mar, por ordem dos mestres e capitães de navios oriundos dos portos do Reino (PIJNING, 2001, p. 398). Como já foi dito, o sal era artigo muito valorizado, objeto de estanco régio e de contratos que regulavam a exclusividade de sua comercialização nas áreas coloniais. Entretanto, não era raro que os mestres das naus lançassem ao mar parte do sal a eles confiado pelos contratadores do sal do Brasil, com a finalidade de abrir espaço nos porões para cargas mais rentáveis. Em 1720, num requerimento ao Rei de Portugal, D. João V, os contratadores do sal dos portos do Brasil solicitavam providências com relação a esta grave irregularidade, pois tinham notícia de que mestre Anacleto Viegas do Vale, comandante do navio “Bom Jesus da Trindade”, ancorado em Lisboa, preparando-se para viagem ao Rio de Janeiro, havia descarregado “de noite o sal que tinha recebido para o dito porto.”¹³⁰

¹²⁸ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.226. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manuel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

¹²⁹ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.176. Requerimento dos contratadores do sal do Brasil ao Rei de Portugal, D. João V. Lisboa, 19 de fevereiro de 1720.

¹³⁰ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.220. Carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manuel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1720. Ver anexo: “Relação dos mantimentos, madeiras, materiais e munições, fardas, dinheiro e todos os mais petrechos que se tem remetido para a Nova Colônia do Sacramento do rio da Prata, desde sua restituição até o presente, em os navios adiante declarados – Navio “Nossa Senhora da Encarnação e São José.” Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1716.

O porto do Rio de Janeiro também funcionava como entreposto, recebendo cargas procedentes do Reino e destinadas a outras regiões da América portuguesa. Da mesma cidade saíam igualmente partidas de cargas para outras regiões do império colonial lusitano, tais como possessões na África e Ásia (RUSSELL-WOOD, 1998, p. 115). Em princípios do século XVIII o Rio de Janeiro era a principal base de apoio para o abastecimento da Nova Colônia do Sacramento, situada no estuário do Prata. Carregamentos vindos de Lisboa, com destino à colônia, eram largamente enriquecidos por gêneros oriundos da Capitania do Rio de Janeiro, sobretudo víveres, seguindo então viagem rumo à região platina.

Em 26 de setembro de 1716, o navio “Nossa Senhora da Encarnação e São José”, zarpou do Rio de Janeiro, conduzindo o mestre-de-campo Manuel de Almeida, Governador da Nova Colônia do Sacramento, àquela praça fortificada. O rol de cargas do referido navio demonstra de forma clara, na pluralidade dos itens, a preocupação com o abastecimento da colônia.

A lista de cargas em análise apresenta uma série de itens, com suas respectivas quantidades e qualidades, agrupados de forma aleatória. Com base na lista, podemos inferir que a carga destinava-se a uma região de expansão colonial, ainda bastante necessitada de insumos básicos para a sobrevivência, com destaque para gêneros alimentícios, ferramentas, armas e munições. Com relação aos gêneros alimentícios, as chamadas “provisões de boca”, podemos observar que os itens elencados eram relativamente variados:

774 alqueires de farinha de guerra; 20 alqueires de feijão; 28 arrobas e oito libras de carne de vaca; 13 arrobas e 24 libras de toucinho em um feixo; 22 arrobas de bacalhau em uma pipa; 10 alqueires de arroz pilado em cinco sacas; 6 barris de azeite doce; 2 pipas de vinagre; 54 alqueires de sal em quatro pipas; 1 pipa de vinho; 12 arrobas de açúcar branco em um feixo; 2 barris de biscoito branco; 2 arrobas de farinha de trigo em um barril; 100 caixetas de marmelada; 31 galinhas; 1 e ½ alqueires de arroz de casca e 4 e ½ alqueires de milho¹³¹

Importante salientar que a maior parte das referidas provisões eram destinadas aos colonos e funcionários régios que aguardavam em terra, ficando a tripulação e os passageiros do navio provisionados com a menor parte. A “farinha de guerra” ou “farinha de pau” era a tradicional farinha de mandioca, essencial como artigo de

¹³¹ Idem.

subsistência, ao lado do feijão, do toucinho e do sal, este último, tanto como tempero, como para a conservação das carnes (CASCUDO, 2011, p. 320). Note-se a parcimônia na remessa de vinho – apenas uma pipa – bem como a fatura de bacalhau, gênero bastante versátil, por ser pouco perecível.

Convém ressaltar a remessa de galinhas, geralmente utilizadas não na alimentação cotidiana, pelo abate, mas para a obtenção de ovos e, principalmente, para a restauração da saúde de pessoas enfermas, sendo tradição entre os luso-brasileiros o uso de caldos de galinha como prescrição médica. Além das galinhas já mencionadas – 31 aves – foi também remetida a respectiva “capoeira”, uma espécie de engradado ou galinheiro.

Como verdadeiros regalos, além do escasso vinho, podemos destacar a remessa de açúcar, farinha de trigo e até mesmo “100 caixetas de marmelada”, além de arroz e milho, evidenciando que o referido carregamento era muito bem sortido. Convém reafirmar que tais itens de alimentação não eram destinados somente aos colonos, mas também à guarnição do “presídio” da Nova Colônia do Sacramento, bem como aos funcionários régios que administravam a estratégica possessão lusitana na região platina.

Contudo, devemos ponderar que apesar de variado, o referido carregamento não vinha bem provido de material bélico, tão necessário para a defesa da praça em questão. Nos porões do navio “Nossa Senhora da Encarnação e São José” foram depositados apenas os seguintes itens de armamento:

Quatro peças de artilharia de ferro de calibre de seis; quatro carretas aparelhadas para as ditas; oitenta balas de ferro de calibre seis; trinta cunhetes de bala mosqueteira, com setenta e duas arrobas; duas peças de artilharia de ferro, de calibre de uma libra, com suas carretas; duas peças de artilharia de calibre de quatro, com suas carretas; mil pederneiras em um feixo; quarenta barris de pólvora neta, com 127 arrobas e 15 libras.¹³²

A razão para tão diminuto carregamento de pólvora e artilharia estava apoiada em dois argumentos. Em primeiro lugar, tais artefatos bélicos vinham de Lisboa para o provimento inicial da praça do Rio de Janeiro, sendo remetidos aos poucos para o sul, em diferentes embarcações, com a finalidade de não desfaltar as naus de guerra e as fortificações que guarneciam a cidade. Em segundo lugar, a preciosa carga de

¹³² Idem.

armamentos e pólvora era dividida em lotes de pequenas dimensões, por diversas embarcações, para que grandes quantidades de munições não caíssem nas mãos de piratas e corsários que porventura capturassem navios na rota para a Nova Colônia do Sacramento.

Além das provisões alimentícias e do material bélico, nos porões do navio havia uma quantidade apreciável de ferramentas e materiais de construção, destinados aos reparos das edificações existentes e à construção de novos prédios na referida praça. No rol das ferramentas coexistiam instrumentos agrícolas, ferragens de pedreiros e de vários outros ofícios mecânicos. Dentre os itens arrolados, podemos assinalar:

376 caibros de mangue; 19 vigas e 19 pedaços que se cortaram delas; 2 dúzias de taboado de vinhático; 2.000 telhas; 6 pés de cabra; 20 machados; 30 foices; 20 pás de ferro; 6 cavadeiras; 100 enxadas; 20 picaretas; 400 varas de pau para cabos de ferramentas; 2 lampiões grandes; 4 lanternas; 12 facões com suas bainhas; 11 dúzias de ripas; 225 caibros de mangue; 6 formões sorteados e 1 escalpelo grande; 3 escalpelos pequenos; 2 enxós; 1 compasso; 10 dúzias de facas flamengas em um saco; 12 rodas de arame com uma libra; 2 paióis em que se gastaram duas dúzias de taboado de caixeta; 1.260 pregos sorteados e 62 esteiras.¹³³

No carregamento em análise também foram enviados itens de marinharia e construção naval, notadamente para equipar embarcações e viabilizar reparos em navios que arribassem nas cercanias da praça-forte da colônia. A lista da carga contemplava “3 e ½ dúzias de taboado de tapinhoã”, madeira essencial para o revestimento externo das naus, pelo fato de ser – como já observamos - resistente à salinidade e ao gusano. Cinco mastros para lanchas e balandras, além de dois mastros de pinho, também foram enviados, pois os mesmos geralmente eram itens de reposição, visto que os navios que enfrentavam tempestades, frequentemente, tinham seus mastros quebrados pela força dos ventos, resultando em arribadas para reparos urgentes. Duas “agulhas de marear” e uma ampulheta foram remetidas no mesmo carregamento, juntamente com materiais de secretaria, tais como “30 estojos, 3 resmas de papel e 1 botija de tinta de escrever.”

O navio “Nossa Senhora da Encarnação e São José” conduzia ainda um farto acervo de natureza eclesiástica, provavelmente destinado a complementar a ornamentação da igreja principal da praça-forte da Nova Colônia do Sacramento. Dentre os vários itens deste tipo, podemos assinalar os paramentos sacerdotais, como casula e

¹³³ Idem.

estola, toalhas para o altar e objetos sacros em geral, tais como “dois castiçais de estanho; uma imagem de Cristo com sua coroa e calvário; (...); uma âmbula de prata com sua tapadora; um cálice de prata com sua patena.”¹³⁴ A embarcação transportava ainda uma imagem de Nossa Senhora do Pilar “com sua coroa de prata e resplendor do menino e seu manto.”

Na variada carga estava ainda incluída uma botica completa, bem como alguns instrumentos para o exercício de atividades médicas, tais como “12 dúzias de ventosas; 1 seringa de latão; 1 almofariz com sua mão e 1 balança pequena com seu marco de uma libra.” Interessante notar o detalhamento dos itens que compunham a botica: “Um caixote e uma frasqueira de botica com seus medicamentos dentro, óleos, xaropes, águas, emplastos, unguentos, purgas, cardeais, ravies, tudo em suas vasilhas de frascos, vidros, boirões, bocetas, tudo dentro do dito caixote e frasqueira.”¹³⁵

Cargas, descargas e transgressões

Em princípios do século XVIII, uma das operações de carregamento mais complexas era o despacho de gado, notadamente de bois, vacas e cavalos. Tais animais ocupavam muito espaço nos porões de carga, tinham que ser alimentados durante as longas travessias oceânicas e, por vezes, morriam durante o trajeto. O problema crucial era a grande dificuldade das operações de embarque e desembarque, dependendo da configuração de cada embarcação.

Diante da escassez de cavalos nas guarnições portuguesas instaladas nas conquistas africanas, o Rei de Portugal, D. João V, ordenou em 30 de outubro de 1719 que todos os navios que zarpasssem do Rio de Janeiro, com destino a Angola, transportassem a maior quantidade possível de cavalos. Entretanto, o cumprimento de tal ordem régia teve como principais obstáculos uma questão técnica e uma questão econômica. O Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, respondeu ao soberano que poderia enviar para Benguela e Luanda apenas os casais de ciganos que havia prendido na cidade; porém, quanto aos cavalos, não os poderia enviar

¹³⁴ Idem.

¹³⁵ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.222. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1720.

por causa da inadequação dos navios para receber tal carga “por cuja razão é a de não ter a maior parte deles capacidade para levar cavalos, por serem de ponte avante.”¹³⁶

Além da razão técnica, havia uma questão de natureza econômica. Os cavalos seriam embarcados sem o pagamento de frete, recebendo os capitães e mestres dos navios uma parca quantia, destinada tão somente a custear o sustento dos animais durante a viagem. Logo, havia uma grande desvantagem no transporte de cavalos, pois além de ocuparem muito espaço nos navios – espaço este que poderia ser ocupado por cargas de maior valor – os animais consumiam “aguada e mantimentos para a sua sustentação de mais de 80 dias que gastam até Luanda, por irem todos com escala por Benguela.”¹³⁷

As operações de carga e descarga dos navios eram, como vimos, cercadas por ansiedade e tensões, seja pelo temor da ocorrência de acidentes, pela perda da carga ou pelo atraso nos preparativos para a partida da frota. Condições climáticas, questões políticas, recomendações administrativas, além de circunstâncias de ordem técnica, contribuíam de forma incisiva para dilatar o período de permanência das frotas nos portos coloniais (HUTTER, 2005, p. 64).

Os capitães e mestres das embarcações traziam instruções em seus regimentos, buscando carregar e descarregar seus navios com a maior brevidade possível, procurando não ultrapassar quarenta dias de estadia, zarpando com a maior rapidez, salvo a ocorrência de situações que exigissem o prolongamento da presença das naus da frota em determinado porto. Por via de regra, a tradição entre os mestres de naus era de, em casos de necessidade extrema, partir com até dez dias de atraso, de modo a não perder a oportunidade de aproveitar ventos e correntes marinhas favoráveis.¹³⁸

Entretanto, as pressões para o retardamento da partida da frota eram, por vezes, relativamente consistentes. Em 1720, a Câmara do Rio de Janeiro solicitou aos capitães e mestres da frota, juntamente com o Provedor da Moeda, que permanecessem ancorados por mais algum tempo, adiando o retorno da frota para o Reino, sob a alegação de que os moradores e negociantes da cidade teriam sérios prejuízos, não

¹³⁶ Idem.

¹³⁷ AHU – ARJ – Caixa 11. Doc. 1.244. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real. Rio de Janeiro, 09 de agosto de 1720.

¹³⁸ Idem.

conseguindo despachar suas cargas em tempo hábil (CAVALCANTI, 2004, p. 97). Em reforço, o Provedor da Moeda alegava que a partida da frota deveria ser retardada, pelo fato da Casa da Moeda não ter conseguido concluir a fundição do ouro e a cunhagem dos “direitos régios”, mencionando que na referida repartição “ficava um milhão por lavrar, de que se seguia um gravíssimo prejuízo a toda a praça e a El Rei, que Deus guarde, e que infalivelmente quebravam muitos homens de negócio.”¹³⁹

Problema bastante sério, como vimos, era o prazo exíguo para cargas e descargas dos navios da frota. As naus fundeavam e iniciavam o transbordo de mercadorias para a terra. Caso a embarcação precisasse de reparos, os mesmos deveriam ser executados antes do início do carregamento, o que poderia ser demorado, de acordo com a gravidade dos danos apresentados pelos navios. Somente após o término dos reparos era iniciada a operação de carga, com o acondicionamento dos gêneros nos porões das embarcações (LAPA, 2000, p. 81).

Contudo, tais operações de descarga, em certas ocasiões, pela pressão do tempo, eram realizadas de forma apressada e até mesmo negligente, com “grandes avarias, roubos às partes e a Fazenda Real”¹⁴⁰ As mercadorias que não cabiam no armazém da Alfândega eram, não raro, lançadas na praia para aguardar a vez de serem recolhidas, estando sujeitas aos danos causados pela chuva e pela maresia. Roubos também eram frequentes, já que tais cargas permaneciam dias e dias ao relento nas praias, fracamente vigiadas (PIJNING, 2001, p. 401). Muitos indivíduos “os faziam e aconselhavam o mesmo aos guardas que se lhe punham em que também o dito Senhor vai prejudicado nos seus direitos.”

Em 1710, segundo o Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, certos negociantes subornavam guardas de navios, sentinelas nas praias e de embarcações de patrulhamento noturno, entre as naus fundeadas, de maneira a conseguir despachar suas cargas, livrando-as “das avarias das chuvas, do cupim da Alfândega, demoras da mesma e roubos das praias.”¹⁴¹ O referido Governador ressaltou ainda que era humanamente impossível descarregar e carregar os dezenove navios da frota em tão pouco tempo, fato que acarretava grandes instabilidades e conflitos.

¹³⁹ Idem.

¹⁴⁰ Idem.

¹⁴¹ Idem.

*Sendo certo que para a descarga de um só navio é necessário que esta Alfândega se encha e vaze duas vezes, e nesses termos, veja Vossa senhoria como se poderia dar aviamento a dezenove navios de que se compôs a frota desse ano, que me faz pascar que se pudesse vencer este trabalho nos 55 dias que se completam hoje.*¹⁴²

Em determinadas circunstâncias, a partida da frota era retardada por motivos políticos. A própria frota do Rio de Janeiro, de 1720, atrasou o seu regresso a Lisboa, dentre outros motivos, para aguardar a chegada de notícias acerca das consequências da sublevação ocorrida em Minas Gerais – o conflito posteriormente conhecido como a Revolta de Felipe dos Santos – de maneira a transmiti-las ao soberano.

Com o objetivo de preservar a integridade das cargas no porto do Rio de Janeiro, diante da precariedade das instalações da Alfândega, foi ordenada a construção de um novo prédio para abrigar as atividades da mesma repartição, por provisão do Rei de Portugal, D.João V, em 1722. De acordo com o parecer do capitão Manuel dos Reis Couto “por ser muito inteligente em matéria de obras”, o prédio da velha Alfândega do Rio de Janeiro estava situado numa região infestada por cupins, estando o mesmo em condições lastimáveis, sendo necessário “derrubar tudo para se fazer de novo.”¹⁴³

As mercadorias eram carregadas e descarregadas de duas formas. A maneira mais tradicional era o transbordo, ou seja, a transferência da carga das naus para embarcações menores, que a conduzia aos poucos para as praias e trapiches. Outra forma era a utilização de guindastes de madeira posicionados em pontes de atracação, sendo estes últimos mais raros. A proposta de reconstrução da Alfândega do Rio de Janeiro, em 1722, previa a instalação de uma “nova estacada para outro guindaste”, sendo que este último deveria ser montado na extremidade do ancoradouro de madeira, de modo a possibilitar as operações de carga e descarga mesmo durante a maré baixa, pois, caso contrário, tais operações somente poderiam ser realizadas em “pequenos barcos carregados.”¹⁴⁴

Sobre os capitães e mestres dos navios da frota pesavam geralmente grandes desconfianças das autoridades coloniais, notadamente no tocante à facilitação de irregularidades, sobretudo nos desembarques de mercadorias nos portos das conquistas. Notáveis eram as desconfianças em relação ao transporte do sal do Reino para as

¹⁴² Idem.

¹⁴³ AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.309. Provisão do Rei de Portugal, D.João V, ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 27 de março de 1722.

¹⁴⁴ Idem.

regiões coloniais da América portuguesa, sendo o mesmo objeto de inúmeras devassas. As embarcações partiam de Lisboa ou da cidade do Porto, agrupadas na frota ou de forma avulsa, como “naus de licença”, por vezes carregando sua “lotação de sal”, destinada ao abastecimento das áreas coloniais. Entretanto, eram numerosas as denúncias de que os capitães e mestres dos navios, de forma premeditada, lançavam parte do sal ao mar, para “levarem em seu lugar muitas fazendas em que tinham mais interesses.”¹⁴⁵

Ao chegarem ao Rio de Janeiro, as embarcações da frota eram inspecionadas, sendo as diligências executadas pelo Ouvidor Geral ou pelo Juiz de Fora. O objetivo era identificar irregularidades. No caso do transporte de sal, havia maior rigidez na execução das inquirições, buscando averiguar, junto à tripulação, o destino dado a parte da carga de sal, pois a mesma não havia dado entrada completa. As alegações apresentadas pelos capitães e mestres apontavam para perdas durante a viagem, em virtude de temporais, umidade excessiva, dentre outras ponderações.

Contudo, diante das denúncias, as diligências se desenvolviam, inquirindo tripulantes de vários navios da frota. Por exemplo, em 13 de setembro de 1721, o Juiz de Fora do Rio de Janeiro, Mathias Pereira de Souza, interrogou nove tripulantes, entre grumetes, moços de mar, comissários e marinheiros, dos navios “Madre de Deus”, “Santa Teresa”, “São Francisco de Avis” e “Alonso”, da frota do Rio de Janeiro, sobre o destino de parte do sal que havia em suas embarcações. Dois moços das naus afirmaram que parte da carga de sal dos navios “São Francisco de Avis” e “Alonso” havia sido lançada ao mar, ainda nas cercanias do porto de Lisboa. O marinheiro Manuel de Quadros, da nau “Santa Teresa”, permaneceu calado e os demais alegaram que não tinham conhecimento do referido fato.¹⁴⁶

De outra feita, em 22 de setembro de 1722, o Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Antônio de Souza de Abreu, procedeu a uma diligência em doze navios da frota, procedentes de Lisboa e ancorados na Baía de Guanabara, tendo dentre seus objetivos, averiguar o destino dado ao sal embarcado no Reino. Dezenove tripulantes foram interrogados, sendo todos marinheiros. Ao ser inquirido, Estevão Álvares, marinheiro

¹⁴⁵ AHU – ARJ – Caixa 12. Doc. 1.386. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1722. Ver anexo: Provisão do Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 11 de maio de 1722.

¹⁴⁶ Idem.

da nau “Nossa Senhora de Rocamador”, cujo capitão era José Carvalho, confirmou o lançamento de parte da carga de sal ao mar. Entretanto, os outros dezoito tripulantes alegaram desconhecimento do fato em questão.¹⁴⁷

Tais exemplos demonstram que havia irregularidades no carregamento e no transporte do sal, a ponto de os capitães e mestres dos navios da frota correrem riscos de punições, almejando vantagens econômicas substanciais, transportando clandestinamente outras mercadorias, ao invés da carga completa de sal. Por outro lado, a postura verificada entre os tripulantes, não negando o fato, mas alegando desconhecê-lo, revela o medo de alguma retaliação por parte dos envolvidos na prática do contrabando (ROMEIRO, 2017, p. 102).

Naus de guerra, navios negreiros, embarcações mercantis em geral, frequentavam a praça do Rio de Janeiro, arribando neste porto por vários motivos, seja por destino previsto, seja por necessidade de socorro. Durante as arribadas das embarcações portuguesas, a Provedoria da Fazenda Real prestava auxílio para o abastecimento das tripulações, notadamente durante o período no qual o navio se encontrava em reparos.

Como exemplo, temos o caso da nau “Nossa Senhora Madre de Deus e São José”, de propriedade do negociante José Damásio e comandada pelo capitão João Alves Franco. Tal embarcação zarpou de Lisboa em fins de julho de 1722, como “nau de licença”, com destino à Nova Colônia do Sacramento, na região platina. Na mesma nau viajavam oficiais e soldados de milícia, bem como “oficiais mecânicos”, suas mulheres e filhos, todos destinados ao reforço do povoamento de Sacramento.¹⁴⁸

Entretanto, a embarcação enfrentou mau tempo logo após cruzar a “Linha Equinocial”, padecendo numerosas avarias, além de apresentar problemas com os suprimentos. Em busca de auxílio, o capitão João Franco arribou no Rio de Janeiro em princípios de outubro de 1722. Enquanto o navio era reparado, a tripulação e os passageiros receberam víveres para a sua subsistência e para o abastecimento da embarcação, com o objetivo de viabilizar a continuidade da viagem. Nesses casos, a Provedoria da Fazenda Real fornecia gêneros essenciais, custeados pelo tesouro régio:

¹⁴⁷ Idem.

¹⁴⁸ AHU – ARJ – Caixa 13 – Doc. 1.414. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1722.

Por 139 alqueires de farinha de guerra, a 560 réis o alqueire e três quartos, importa 77\$940 réis; por 4 alqueires de feijão a 960 réis o alqueire, importa 3\$840 réis; por 86 e ½ arrobas de carne seca, a 1\$200 réis a arroba, importa em 103\$800 réis; por 59 arrobas de peixe salgado, a 2\$000 réis a arroba, importa em 118\$000 réis. Soma da despesa feita por esta Real Fazenda com a dita gente: 303\$580 réis, como parece da conta acima.¹⁴⁹

Após quase dois meses de reparos, a nau “Nossa Senhora da Madre de Deus e São José” prosseguiu sua viagem rumo à Nova Colônia do Sacramento, levantando âncora do Rio de Janeiro em fins de novembro de 1722. Antes da partida, porém, o Governador Aires de Saldanha certificou-se de que todos os tripulantes e passageiros se encontravam a bordo, pois sua grande preocupação era com as possíveis fugas e deserções. A permanência de estrangeiros era proibida ou estritamente controlada, exigindo permissão especial. Quando a nau cruzou a barra e ganhou o alto mar, o Governador pode escrever ao Rei de Portugal garantindo que a mesma “saiu deste porto com toda a gente, sem que faltasse pessoa alguma das que iam para ela, pelo grande cuidado que pus em que não fugissem, como muitos intentaram.”¹⁵⁰ No caso em questão, podemos concluir que os cuidados do governador no tocante à proibição de desembarques de colonos destinados a outras paragens no Rio de Janeiro revelam zelo administrativo e fidelidade ao soberano, o que nem sempre indicava, de fato, uma fiscalização rigorosa das arribadas, havendo muitos momentos propícios para a evasão de passageiros e cargas, de acordo com as conveniências de quem fiscalizava.

Em termos abrangentes, podemos ressaltar que a implantação do sistema de frotas foi uma tentativa de sistematização das estratégias de navegação entre o Reino de Portugal e suas conquistas ultramarinas, numa conjuntura de agravamento das disputas entre potências navais e mercantis europeias. De certa maneira, apesar de suas deficiências estruturais, o referido sistema buscou salvaguardar as embarcações mercantis do ataque de corsários e piratas, contribuindo em última instância para melhorar a segurança das travessias oceânicas.

Entretanto, se a questão da segurança das embarcações em mar aberto havia sido de certa forma equacionada com a adoção das escoltas, o mesmo não houve com a

¹⁴⁹ AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.359. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 24 de outubro de 1722.

¹⁵⁰ AHU – ARJ – Caixa 13 – Doc. 1.414. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1722.

regularidade das viagens e os impactos das frotas no cotidiano de cidades como Salvador e Rio de Janeiro, o que resultou na gradual desagregação do sistema de frotas, até a sua extinção. Questões de natureza logística, tais como o abastecimento de víveres nos portos de saída, como Lisboa e Porto, por vezes eram resolvidas de forma muito morosa, dependendo da chegada de carregamentos de mantimentos vindos, muitas vezes, de pontos distantes do Reino. As frotas frequentemente retardavam sua partida aguardando despachos de documentação régia e a conclusão dos trabalhos de embarque das cargas. Ao lado de tais situações, questões climáticas também resultavam em consideráveis atrasos na partida das frotas, tais como tempestades, ventos contrários ou falta de ventos adequados.

Atrasos na partida do Reino geralmente induziam breve permanência em portos da América portuguesa, situação que era vista pelos mercadores e senhores de terras como extremamente negativa, visto que teriam pouco tempo para despachar suas cargas, boa parte delas vindas de longe, em pequenas embarcações ou por terra, em carros de boi. A brevidade da permanência das frotas nos portos coloniais portugueses gerava tensões e atropelos, chegando mesmo a ocasionar conflitos entre autoridades, plantadores e negociantes de variadas origens, solicitando com veemência mais tempo para proceder ao embarque das cargas que estavam por chegar do interior.

Paradoxalmente, a presença das frotas nos portos coloniais de Salvador e Rio de Janeiro, se por um lado causava tensão entre aqueles que desejavam mais tempo para o despacho de suas cargas, por outro lado, ocasionava uma brutal elevação dos preços dos gêneros alimentícios, a temida carestia, atingindo em cheio o conjunto da população local, pois os mercadores carreavam boa parte dos mantimentos de seus estoques para o abastecimento das frotas, diminuindo a oferta na praça, resultando no aumento dos preços, muitas vezes denunciado e foco de polêmicas nas Câmaras de Vereadores. As frotas traziam novidades do Reino e de outras terras, distantes e exóticas; contudo, ao mesmo tempo, acirravam velhas contradições no seio da sociedade colonial.

CAPÍTULO III

Funcionamento das arribadas no litoral da Capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)

Diz o capitão Duarte de Ibal que partindo ele por ordem dos seus maiores, dos portos da Inglaterra aos de Arda e Mina, aonde no estado do presente não há proibição pelas causas que são notórias e partindo deles para o de Buenos Aires, Índias de Castela, com carga de escravos, de perto do dito porto foi constrangido pelos temporais contrários e extrema necessidade do dano do dito patacho e remédio de sua salvação e por lhe faltarem as mais coisas necessárias, em razão da longa viagem de quatro meses, arribar ao Rio de Janeiro para se remediar, onde por ordem do governador, provedor e demais oficiais a que tocava, sendo visitado o dito patacho, lhe foi feito sequestro nos ditos escravos que se venderam em praça pública e pagos os direitos a Fazenda de Vossa Majestade.

(Requerimento de Duarte de Ibal, capitão de um patacho inglês, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, anterior a 27 de novembro de 1662. Anexo à Carta do Governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1662. AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 331)

Embarcações arribadas ou de serviço na Capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)

O presente estudo localizou registros de 634 arribadas ocorridas entre 1618 e 1762, no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, tendo as mesmas sido mencionadas direta ou indiretamente na documentação enviada e/ou produzida pelo Conselho Ultramarino (ver TABELA I). Parte considerável dos registros sobre as arribadas em questão foram obtidos principalmente através da análise de documentos anexos, não descritos nos verbetes dos catálogos, e que acompanhavam requerimentos e a correspondência oficial enviadas de e para Lisboa. Identificamos quatro períodos significativos no tocante à ocorrência das arribadas em estudo: 1618-1645 (12 arribadas); 1645-1700 (99 arribadas); 1701-1750 (389 arribadas) e 1751-1762 (134 arribadas).

Entre 1618 e 1645 foram localizados registros referentes a 12 (doze) arribadas, a maior parte de “naus”, “navios”, “barcos” e de uma galizabra, antiga embarcação de origem mourisca. Parte significativa de tais embarcações era de nacionalidade portuguesa, tendo as mesmas zarpado do porto de Lisboa e arribado na costa fluminense, salvo uma nau holandesa e um navio francês que partiram de portos não

sabidos e tinham como destino Cabo Frio e o Rio de Janeiro, respectivamente. E por falar em destinos, a maior parte das embarcações em questão tinha realmente o Rio de Janeiro como ponto final de sua derrota, exceção feita à já citada galizabra, cujo destino era a Costa da Mina (África), como também a nau portuguesa “São José e Nossa Senhora da Conceição”, que largou do Rio de Janeiro com destino à barra do Tejo.

O período corresponde a meados da União Ibérica (1580-1640) e ao início da Guerra da Restauração (1640-1668), com a ascensão da dinastia de Bragança ao trono português, pondo fim a mais de meio século de monarquia dual, sob o domínio do ramo espanhol da Casa de Habsburgo sobre Portugal e suas conquistas.

Convém destacar que a nau holandesa arribada em 1618, na costa de Cabo Frio, o fez para o abastecimento de água e provisões, sendo considerada inimiga, no contexto dos conflitos entre portugueses / espanhóis e holandeses, o que resultaria mais tarde na conjuntura das invasões da Bahia (1624) e da região de Pernambuco e boa parte do litoral nordestino da América portuguesa (1630-1654) pelas tropas da Companhia das Índias Ocidentais. Outro destaque do período em análise foi o navio corsário francês “Santiago”, arribado no Rio de Janeiro em 1643, de propriedade de João Pedro Ricardo e tendo como capitão Luís Brevel. Por vezes, no contexto da documentação transcrita e analisada, foi possível recuperar não apenas o nome do capitão ou do mestre da embarcação, mas também o de seus proprietários (senhorios) e até mesmo de pilotos e outros integrantes da tripulação.

Entre os anos de 1645 e 1700 localizamos registros de 99 (noventa e nove) arribadas na costa fluminense, uma média de duas arribadas por ano. Confirmando a tendência, parte expressiva das embarcações arribadas era eram de “naus” e “navios” de nacionalidade portuguesa. Contudo, para o referido período, pudemos constatar uma maior diversificação da tipologia das embarcações arribadas, com a presença de patachos, fragatas, charruas, galeões e sumacas. A maior parte delas havia partido do porto de Lisboa, havendo, entretanto, naus que zarparam da cidade do Porto, de Angola, do Rio de Janeiro e, a partir de 1680, da Colônia do Sacramento, sendo muitas da Companhia Geral do Comércio do Brasil.

Dentre os navios estrangeiros arribados, catalogados no período em estudo, podemos destacar os negreiros ingleses, holandeses e castelhanos, como, por exemplo, o patacho inglês sob o comando do capitão Duarte de Ibal, arribado no Rio de Janeiro em

1662, procedente dos portos de Arda e Mina (África), com destino a Buenos Aires, bem como o navio holandês comandado pelo capitão Bureh Jacobson, procedente de Luanda (Angola), em 1681, com destino ao Rio de Janeiro.

Várias embarcações arribadas no referido período eram naus da armada real portuguesa ou “da frota”, sendo algumas capitânicas, tal como a nau comandada pelo Almirante Francisco Freire de Andrade, arribada no Rio de Janeiro, em 1663, ou ainda a nau “Madre de Deus”, capitânia, sob o comando do mestre Antônio Marques, que havia zarpado de Lisboa e arribado no Rio de Janeiro em 1673. O período em análise foi marcado pela chamada “viragem atlântica”, ou seja, pela ênfase mercantil e nas rotas de navegação do Atlântico Sul, com destaque para as relações entre a África e as regiões coloniais da América portuguesa, em detrimento da primazia das possessões lusitanas no Oriente.

Uma consequência da gradual mudança de eixo mercantil, do Índico para o Atlântico, foi a intensificação das abordagens e do apresamento de navios por corsários e piratas, notadamente nas águas do Atlântico Sul. Como exemplo temos o caso do navio pirata francês, comandado pelo capitão Amblem, oriundo da Costa da Mina (África) e que arribou na Ilha de Santana, no litoral norte da Capitania do Rio de Janeiro, em 1683. Ou ainda o navio pirata inglês, de propriedade de Joan Mercant e Thomas Brott, que havia levantado âncora nas cercanias da Bahia e arribado em Cabo Frio, em 1690.

Entre os anos de 1701 e 1750, tivemos o maior número de arribadas registradas na documentação em estudo: 389 (trezentas e oitenta e nove) arribadas na costa fluminense, em média, quase oito arribadas anuais. Seguindo uma tendência do período anterior, podemos assinalar a ocorrência de maior diversificação da tipologia das embarcações arribadas, tais como “naus”, “navios”, patachos, fragatas, fragatinhas, charruas, charruinhas, balandras, sumacas, naus de guerra, uma ou outra caravela, galeras, bergantins, corvetas e iates. Trata-se do período de consolidação da “viragem atlântica”, caracterizada pela grande afluência de portugueses do Reino e das “ilhas atlânticas” (Açores e Madeira), para as regiões mineradoras dos sertões de Minas Gerais e Goiás. O mesmo período teve como referência geopolítica a consolidação da Colônia do Sacramento como base estratégica portuguesa no estuário do Rio da Prata.

Podemos destacar a intensificação da presença de corsários e piratas no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, com o objetivo de tentar apresar navios com várias mercadorias, matérias-primas e, principalmente, com carregamentos de ouro e prata. Contudo, os registros também revelam a presença ostensiva de naus guarda-costas e de navios de escolta das frotas, nem sempre eficientes no cumprimento de suas missões, em virtude das estratégias variadas adotadas pelos praticantes do corso e da pirataria, contando, muitas vezes, com a conivência das populações litorâneas.

Em termos das ocorrências registradas, envolvendo naus corsárias ou navios piratas, no litoral fluminense, durante a primeira metade do século XVIII, podemos dizer que as mesmas foram numerosas. Por exemplo, podemos assinalar a presença do enigmático “corsário de Saint-Malo”, o chamado “Pé de Cabra”, nas cercanias da Ilha Grande, litoral Sul fluminense, em 1710. Entretanto, em termos de atividade corsária no litoral em estudo, os exemplos mais significativos ainda são as invasões da cidade do Rio de Janeiro pelos corsários franceses Jean François Duclerc (1710), com cinco navios e René Duguay-Trouin (1711), com quatorze navios fortemente artilhados. Pouco depois temos as façanhas do pirata inglês Ricardo Boucher, capitão da nau “Dragão”, arribado em Macaé, litoral norte da Capitania do Rio de Janeiro, em 1718.

Durante o período em questão, um grande número de embarcações integrantes dos comboios mercantis, as frotas, ou naus “de licença”, acabaram por arribar na costa fluminense, geralmente alegando questões de natureza técnica, por avarias ou falta de água e de provisões. Muitos capitães de navios arribados também alegavam a presença de doentes a bordo, solicitando permissão de desembarque, para o tratamento dos mesmos. Tal foi o caso da arribada do navio francês “L’Arc-en-Ciel” ao Rio de Janeiro, em 1748, episódio largamente documentado. O navio, comandado pelo capitão Pepin de Bellisle, havia zarpado do porto de Brest (França), com destino às Ilhas Maurícias (Índias Orientais). Contudo, arribou em virtude da falta de mantimentos e pelo fato de boa parte da tripulação ter sido acometida por escorbuto.

Entre os anos de 1751 a 1762, cerca de uma década apenas, tivemos acesso aos registros de 134 (cento e trinta e quatro) arribadas, média de doze arribadas anuais. O número de arribadas localizadas apresentou uma tendência ao crescimento, bastante notável no período seguinte, ou seja, durante a segunda metade do século XVIII. O contexto analisado compreende parte do período pombalino e do reinado de D.José I

(1750-1777). Assim sendo, podemos notar que durante a conjuntura histórica que antecedeu a transferência da sede do poder colonial de Salvador para o Rio de Janeiro, em 1763, esta última cidade presenciou um considerável aumento das arribadas, não apenas de embarcações isoladas, mas também de flotilhas e até mesmo de armadas estrangeiras, além das frotas anuais portuguesas e das naus mercantis avulsas.

Como exemplo de tais arribadas, podemos ressaltar as de três navios franceses, “Le Glorieux”, “La Matine” e “Rainha Santa”, comandados pelos capitães D’Aprest de Manevillete, Pouber e La Farque, respectivamente. Tal flotilha, procedente do porto de Lorient (França), tinha o objetivo de alcançar as Ilhas Maurícias (Índias Orientais), porém, arribaram no Rio de Janeiro em 1751, em busca de auxílio. Outros exemplos interessantes de arribadas de navios estrangeiros ao Rio de Janeiro, durante o período estudado, foram a do navio francês “Galaté”, comandado pelo capitão Geslin, procedente de Port Louis (França), com destino às Índias Orientais e a da fragata castelhana “Nuestra Señora de Aránzazu”, comandado por D.Thomás de Ugarte, procedente de Buenos Aires, com destino a Montevidéu e Cádiz (Espanha), ambas ocorridas em 1753.

Uma das maiores arribadas de embarcações estrangeiras ao Rio de Janeiro, em meados do século XVIII, foi a da esquadra do Conde d’Aché, em 1757 e 1760, no contexto da movimentação da armada francesa em direção às Índias Orientais, durante a Guerra dos Sete Anos (1756-1763), para fazer frente às ameaças britânicas no Índico. A frota arribada em 1757 era composta pelas naus de guerra “O Zodíaco” (capitânia) e “Bem Amado”, além de mais cinco navios, a saber: “Centauro”, “Condé”, “Saint Lucas”, “Esmeralda” e “Le Renoméé” (este último comandado pelo capitão Beaulieu Loissement). Tal arribada foi bastante documentada, notadamente através da intensa correspondência entre o Conde d’Aché e o Governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela.

Convém ressaltar que as arribadas analisadas no presente estudo foram localizadas no bojo da documentação encaminhada pelo e/ou para o Conselho Ultramarino, bem como na correspondência oficial (ativa e passiva) referente à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, dos Negócios do Reino e dos Negócios Estrangeiros e Guerra, em grande parte sob a guarda do Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa.

Uma parcela considerável das informações sobre os navios arribados foi obtida através da análise dos autos de exame das mesmas embarcações, geralmente lavrados pelas autoridades portuguesas no porto da ocorrência da arribada, no caso, a cidade do Rio de Janeiro. Caso a arribada tivesse ocorrido num outro ponto do litoral fluminense, o navio deveria buscar autorização para entrar na Baía de Guanabara, submetendo-se aos procedimentos de fiscalização para definir se a referida arribada era “verdadeira” ou “falaciosa”. Os referidos autos de exame, bem como os requerimentos dos capitães dos navios e a correspondência das autoridades coloniais envolvidas nos procedimentos de rotina, durante as arribadas, foram fontes essenciais para o estudo em questão. Grande parte das informações sobre as arribadas foram obtidas também a partir de documentos anexos, nas “entranhas” não catalogadas dos processos, onde pude recolher registros muito valiosos, que possibilitaram aprofundar várias reflexões.

As arribadas aqui tratadas foram as que deixaram registros oficiais. Pelos indícios documentais, foram muitas. Porém, observando a questão em perspectiva, as arribadas e desembarques clandestinos na costa fluminense, entre 1618 e 1762, foram muito mais numerosos, deixando, entretanto, poucos vestígios. A notícia de que tais arribadas ocorriam se espalhava com a viração marinha, na Ilha Grande, nas enseadas de Angra dos Reis e Paraty, na Restinga da Marambaia, nas praias desertas de Saquarema, nos recantos rochosos de Cabo Frio, na Ilha de Santana, enfim, em lugares onde a população caiçara guardava segredos entre a terra e o mar.

Arribadas: situações fortuitas ou estratégias de contrabando?

Na acepção original do termo, arribar seria o ato da chegada de uma embarcação num porto fora da rota pretendida, “tomar porto desviado do caminho, antes de chegar ao fim da carreira.” (BLUTEAU, 1729. v.I, p. 562). As *derrotas* marítimas geralmente eram definidas a partir de fatores climáticos, correntes marinhas, regime de ventos, condições de navegabilidade, relatos de navegadores experientes, cartas náuticas, enfim, uma série de fatores que convergiam na responsabilidade do mestre e do piloto em conduzir navios a salvo, de um porto a outro, enfrentando as vagas.

Apesar de possuírem uma autonomia razoável, que variava de acordo com os trajetos a cumprir, as naus¹⁵¹ poderiam ter problemas durante a viagem. Em princípios

¹⁵¹ **Nau.** “Embarcação grande, de alto bordo, mais comprida do que larga. Anda com velas e é mercantil ou de guerra. Nau é sempre sinônimo de navio (...). No Reinado de El Rei D. Manuel não passavam as

do século XVII, navios que se zarpassem de Lisboa com destino à Índia, geralmente ultrapassavam o Cabo da Boa Esperança durante o período de inverno no hemisfério sul, período de maior incidência de tempestades e de naufrágios (LAPA, 1968, p. 32), resultando em possíveis arribadas. Os danos causados pelos temporais às embarcações consistiam no principal motivo da busca de socorro em pontos de apoio no litoral, sejam portos ou qualquer lugar seguro para os reparos necessários.

Entretanto, além das conseqüências das tempestades, os navios também arribavam em virtude de problemas de abastecimento de água e víveres, muitas vezes insuficientes para a subsistência da tripulação e dos passageiros durante as travessias, tanto por erro de cálculo na estimativa de consumo, não levando em conta a distância a ser percorrida, como por perdas e deterioração durante o percurso. A eclosão de surtos epidêmicos a bordo consistia num forte argumento para as arribadas. Ameaças de corsários e piratas também eram razões para a ocorrência de arribadas, ocasião na qual as embarcações buscavam refúgio em angras ou baías mais resguardadas.

Um das características definidoras das arribadas era a dimensão do inesperado, do fortuito, do motivo de força maior que impelia o mestre ou capitão da nau a decidir interromper o curso de sua viagem e buscar auxílio em terra, aportando no local mais próximo possível, diante dos riscos que se afiguravam, incluindo a possibilidade de naufrágio. Assim sendo, podemos ressaltar que as arribadas dessa natureza, dada à urgência de que se revestiam, poderiam ocorrer em áreas habitadas por colonos, em cidades-porto ou pequenos povoados litorâneos, bem como em regiões remotas, desconhecidas e que poderiam representar motivo de inquietação para a tripulação do navio arribado. Contudo, sendo as necessidades prementes, o medo do desconhecido ainda era menor do que o terror de perecer de fome ou de afogar-se numa tormenta.

As arribadas em cidades ou povoados litorâneos seguiam – como veremos adiante – todo um ritual administrativo, em torno da solicitação de uma permissão para

naus da carreira da Índia de quatrocentas toneladas. Morto este rei, de feliz memória, querendo El Rei D. João [III] acrescentar o comércio das drogas, acrescentou, por alvitre da Companhia Oriental, a grandeza das naus a oitocentas e novecentas toneladas, em que se embarcaram até oitocentos homens.” Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 5. p. 671. “O maior de todos os corpos flutuantes; tem duas baterias e meia ou três. Serve para a guerra naval, metendo em linha e dando costado a outras naus ou fortalezas. Nau de linha: a que monta setenta e quatro ou mais peças de artilharia.” Cf. AMORIM, João Pedro. Dicionário da Marinha. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. p. 215.

arribar, o que envolvia uma visita das autoridades coloniais ao interior da embarcação, notadamente se a mesma fosse estrangeira. Por outro lado, as arribadas em locais inóspitos, apesar de necessárias pelas circunstâncias, representavam um sério risco aos tripulantes e passageiros, sendo numerosos os relatos de agruras passadas pelos mesmos em terras distantes de suas rotas originais, durante as arribadas ou após salvarem-se de naufrágios. Como exemplo, temos o relato do naufrágio do galeão grande “São João”, na Terra do Natal (atual litoral oriental da África do Sul), em 24 de junho de 1552. Apesar de parte da tripulação ter conseguido salvar-se, muitos morreram em terra, abatidos pela fome, pelas longas marchas e pelos confrontos com os nativos, incluindo o capitão Manuel de Sousa Sepúlveda e sua família (BRITO, 1736, t. I, pp. 14-15)

As arribadas no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, ao longo dos séculos XVII e XVIII, ocorriam pelos mais variados motivos, tanto lícitos como ilícitos. Em 1618 uma nau holandesa interceptou no Atlântico Sul uma galizabra¹⁵² portuguesa comandada pelo capitão Miguel de Siqueira Sanhudo¹⁵³, que se dirigia à Fortaleza da Mina¹⁵⁴ (África). Como na ocasião holandeses e espanhóis se encontravam em campos políticos opostos e a América portuguesa estava sob o domínio dos Felipes (1580-1640), territórios e navios portugueses eram considerados presa de guerra pelos holandeses.

Assim sendo, em 18 de outubro de 1618, a nau holandesa e a galizabra portuguesa capturada arribaram no litoral de Cabo Frio¹⁵⁵, em virtude do esgotamento

¹⁵² **Galizabra.** Embarcação utilizada no Golfo de Biscaia e no Mediterrâneo Oriental. Aperfeiçoamento das zabras, navios pequenos usados no litoral da África Oriental. “De galea y zabra. Embarcación de vela mui usada antiguamente en El Mediterráneo y com unas cien toneladas de porte”. Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: En La Imprenta Real, 1831. p. 290

¹⁵³ **Miguel de Siqueira Sanhudo.** Capitão de galizabra que veio de Portugal para auxiliar Jerônimo de Albuquerque Maranhão (1548-1618) na expulsão dos franceses do Maranhão, em 1615. Cf. BERREDO, Bernardo Pereira de. Anais históricos do Estado do Maranhão. Lisboa: Na oficina de Francisco Luiz Ameno, Impressor da Congregação Camerária da Santa Igreja de Lisboa, 1749. Livro V. p. 167

¹⁵⁴ **Fortaleza da Mina.** Feitoria portuguesa estabelecida em 1482, no litoral da África Ocidental, na chamada Costa do Ouro, por ordem do Rei de Portugal, D. João II (1455-1495). O núcleo de tal feitoria foi o Castelo de São Jorge da Mina, construído com pedras talhadas e numeradas no Reino, transportadas como lastro de onze navios, sob a orientação de Diogo de Azambuja (1432-1518). O Castelo da Mina tornou-se um importante entreposto mercantil escravista atlântico, entre os séculos XV e XVII. O castelo está situado no centro histórico da atual cidade de Elmina, na República de Gana, no Golfo da Guiné. Cf. BALLONG-WEN-MEWUDA, J. Bato’ora. “A fortaleza de São Jorge da Mina: testemunho da presença portuguesa na costa do Golfo da Guiné do século XVII”. In: *Oceanus* 28 (1996): pp. 27-39.

¹⁵⁵ **Cabo Frio.** Feitoria portuguesa fundada em 1503, na antiga Praia do Cabo da Rama, supostamente pelo navegador florentino Américo Vespúcio (1454-1512), num litoral estratégico para a navegação. Originalmente habitada pelos índios Tamoio, a região foi palco de sérios confrontos entre portugueses,

das provisões de água potável. Entretanto, o que poderia ser apenas mais um desembarque clandestino em terras da América portuguesa para fazer aguada¹⁵⁶, converteu-se em tragédia para os holandeses. Martim Correia de Sá¹⁵⁷, então “superintendente das coisas de guerra na costa do sul”, informava ao Rei de Portugal, Felipe III, sobre o destino dos holandeses que haviam desembarcado outrora em Cabo Frio:

E tinham botado em terra vinte holandeses a buscar água, nos quais tiveram presa os índios que naquela paragem estavam em cilada e dos ditos inimigos mataram dezesseis e dois escaparam nas lanchas¹⁵⁸ que fugiram.¹⁵⁹

franceses, ingleses e holandeses, nos séculos XVI e XVII, pelo controle da exploração do pau-brasil, abundante na localidade. Em 13 de novembro de 1615, o Governador do Rio de Janeiro, Constantino Menelau, fundou sobre a antiga Casa de Pedra dos franceses, o povoado de Santa Helena, posteriormente refundado com a denominação de Cidade de Nossa Senhora da Assunção de Cabo Frio. Em 1618 foi construído o Forte de São Mateus de Cabo Frio. Cf. FERREIRA, Jurandyr Pires. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Vol. 22. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. Sobre o Forte de São Mateus ver BARRETO, Aníbal (cel.) Fortificações do Brasil (resumo histórico). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958. p. 160. SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet de. Dicionário Geográfico Histórico e Descritivo do Império do Brasil. Trad. de Caetano Lopes de Moura. Paris: J.P. Aillaud Editor, 1845. Tomo I. pp. 180-184

¹⁵⁶ **Aguada.** Ato de abastecer as embarcações com água potável antes da partida ou durante a viagem. Providenciar a reposição de água potável no interior das embarcações. “Agoada: termo de homens do mar. Provisão de água doce para os navios. Fazer agoada”. Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 1. pp. 175-176. “Provision de água dulce que llevan los buques para su consumo. (...) Sitio oportuno em tierra para coger água potable y conducirla a bordo. (...) Hacer aguada: llenar em tierra los barriles ó cuarterolas em que se conduce el água dulce a bordo y depositarla em la pipería de la bodega.” Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: Em La Imprenta Real, 1831. p. 16. “Refrescar La aguada: es tomar puerto o fundeadero, descansar em él algunos dias, después de um largo viaje, renovar La aguada y viveres, que consiste em hacer nuevo acopio de estos artículos.” Cf. Idem. p.460. “Logar onde o navio se pode refazer de água. Fazer aguada: encher o vasilhame; refazer-se d’ella. Aguada do navio: todo o vasilhame em que ela se deposita.” Cf. AMORIM, João Pedro. Dicionário da Marinha. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. pp. 13-14.

¹⁵⁷ **Martim Correia de Sá.** Filho de Salvador Correia de Sá, o Velho (1540-1631) e de Victória da Costa (1545- ?). Fidalgo da Casa Real e Comendador da Ordem de Cristo. Nasceu no Rio de Janeiro em 1575, tendo sido o primeiro carioca a governar a Capitania do Rio de Janeiro: 1º governo (17 de julho de 1602 a 10 de junho de 1608); 2º governo (11 de julho de 1623 a 10 de agosto de 1632). Casou-se em Cádiz (Espanha), em 1600, com D. Maria de Mendonça y Benevides (1580—1615). Foi pai de Salvador Correia de Sá e Benevides (1602-1688), também Governador do Rio de Janeiro. Martim de Sá faleceu no Rio de Janeiro, em 10 de agosto de 1632, tendo sido sepultado “na igreja dos frades do Carmo”. Cf. Processo de despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1632. In: ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. Volume 59. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940. pp. 07-186

¹⁵⁸ **Lancha.** Barco de serviço que os navios transportam em seu interior. Os antigos marinheiros portugueses o chamavam de barca ou batel. “Barco pequeno que se trás nos navios para uso deles; é maior que bote.” Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 5. p. 35. “A maior embarcação empregada no serviço de qualquer navio e que dentro d’elle segue viagem; serve para expiar âncoras e conduzir carga e aguada, tendo para estes objetos conveniente construção.” Cf. AMORIM, João Pedro. Dicionário da Marinha. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. p. 187. “La mas grande y fuerte de las

Como podemos observar pelo relato acima, o momento da arribada era cercado por tensões e incertezas, notadamente se a mesma fosse clandestina e numa área estratégica como a região de Cabo Frio, podendo resultar em confrontos armados com portugueses e/ou indígenas que habitavam as cercanias.

Ao lado das arribadas ocasionadas por necessidades urgentes, havia as arribadas premeditadas, ou seja, planejadas com um propósito. Embarcações mercantes e de guerra por vezes desviavam intencionalmente suas rotas, com a finalidade de atingir pontos específicos do litoral, burlando as proibições legais. Eram as chamadas “arribadas falaciosas”, baseadas em subterfúgios e alegações inconsistentes. A estratégia dos capitães de navios arribados nessas condições era conseguir fundear num porto, alegando busca de socorro, dificuldades técnicas ou de abastecimento, criando condições para uma permanência. Em seguida, de maneira sigilosa, geralmente à noite, desciam em terra ou recebiam pessoas a bordo, com o objetivo de estabelecer contatos mercantis ilícitos, contrabandeando mercadorias.

As questões envolvendo o contrabando e o descaminho estavam intimamente ligadas à navegação em geral e às arribadas em particular. Entretanto, como era entendido o contrabando e o descaminho no contexto do império pluricontinental lusitano, mais precisamente na América portuguesa? Raphael Bluteau definiu contrabando como “fazenda que se vende contra a ordem do Príncipe.” (BLUTEAU, 1728, v. 2, p. 504). Nessa perspectiva, comprar e vender mercadorias proibidas pela legislação régia eram considerados atos de contrabando. Não há nesta definição qualquer menção a burla do pagamento dos impostos pela circulação das mercadorias. Entretanto, Antônio de Moraes, em fins do século XVIII, conceituou o contrabando articulando-o com o descaminho: “fazenda e trato de fazenda furtada aos direitos ou tirada por alto, sendo defeza a sua introdução.” (SILVA, 1813, v. 1, p. 460). Assim sendo, podemos observar que o contrabando era compreendido como uma atividade mercantil ilícita, consistindo na importação ou exportação de mercadorias proibidas, sem qualquer pagamento de impostos. Luís da Silva Pinto, em seu dicionário publicado

embarcaciones menores del servicio del buque y La que se emplea em las faenas de anelas y cualesquiera otras de algun esfuerzo, como cargar cosas de peso, transportar gente, etc. (...) Se maneja al remo e a la vela.” Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: En La Imprenta Real, 1831. p. 329

¹⁵⁹ AHU – ARJ – Caixa 01 – Doc. 15. Carta do fidalgo Martim de Sá ao Rei de Portugal, Felipe II. Rio de Janeiro, 07 de abril de 1619.

em 1832, reforçou esta definição de contrabando: “fazenda cuja introdução he prohibida ou que se tirou por alto e se furtou aos direitos; tráfico destas fazendas.” (PINTO, 1832, p. 32).

Contudo, apesar de imbricados, por uma questão lógica, contrabando e descaminho eram transgressões diferentes. O contrabandista atuava vendendo e comprando mercadorias cuja circulação era proibida e, logicamente, não pagava qualquer taxa ou imposto. O descaminho, por sua vez, consistia no não pagamento de impostos sobre as mercadorias compradas e vendidas legalmente. Segundo Bluteau, descaminho era o desvio do dinheiro da República, ou seja, dos impostos, dos “direitos reais”, que incidiam sobre a circulação de mercadorias e deixavam de ser arrecadados, lesando os interesses da Coroa. (BLUTEAU, 1728, v. 3, p. 101).

A legislação portuguesa seiscentista, apesar de não definir claramente as duas transgressões, impunha severas penalidades a quem transportasse para fora do Reino, sem autorização régia, determinados gêneros e, principalmente, metais preciosos. As Ordenações Filipinas (1603), no Livro V, título 112, proibiam o transporte sem licença, para fora de Portugal, de artigos como “trigo, farinha, cevada, milho, nem outro pão [grãos em geral], de qualquer natureza que for, nem couros vaccuns, nem pelles cabruas.” (ALMEIDA, 1870, v.5, p. 1261). Caso o indivíduo fosse surpreendido transportando tais gêneros sem permissão, perderia todos os seus bens, sendo a metade dos mesmos concedida a quem o denunciou e a outra metade recolhida ao tesouro real. Além disso, o infrator seria “degradado para o Brazil para sempre.”

A legislação em questão também previa as mesmas punições acima descritas para os juízes e alcaides e demais funcionários régios que estivessem envolvidos diretamente nos transportes ilegais de mercadorias proibidas ou fossem omissos, não coibindo as transgressões em pauta. Idênticas penas seriam imputadas aos mestres e proprietários de navios que transportassem tais gêneros. Entretanto, se os transgressores fossem “alcaides mores de fortalezas ou fidalgos”, teriam tratamento diferenciado, com penas mais brandas, considerando sua posição social: pagariam o “anoveado”, ou seja, nove vezes o valor total da carga ilegalmente transportada ou mandada transportar e seriam degradados por dois anos para a África.

Quando a carga transportada era de metais preciosos, a pena era muito mais severa. Segundo as Ordenações Filipinas, Livro V, título 113, ouro e prata não poderiam

ser transportados, em hipótese alguma, para fora do Reino de Portugal, sem licença expressa do soberano, consistindo tal transgressão num crime bastante grave, punido com a pena capital:

Pessoa alguma, de qualquer estado que seja, assi natural como estrangeiro, não tire per mar, nem per terra, nem leve nem mande levar, nem tirar para fora de nossos reinos e senhorios, prata, ouro amoedado, nem por amoedar, nem dê favor nem ajuda para se levar. E quem o contrário fizer, sendo nisso achado, ou sendo-lhe provado, morra morte natural, e por este mesmo feito perca todos [os] seus bens e fazenda, a metade para quem o achar ou descobrir e a outra para nossa Câmara.¹⁶⁰

Segundo o historiador Ernst Pijning, o estudo das estratégias de contrabando consiste numa forma essencial para a compreensão das características socioeconômicas da América portuguesa, por evidenciar redes de sociabilidade, costumes administrativos e práticas jurídicas. Ao contrário dos argumentos apresentados pela historiografia tradicional, que considerava o contrabando simplesmente como uma atividade ilegal, moralmente condenável, novos estudos demonstraram que o mesmo não era uma prática excepcional, mas sim uma atividade inerente às economias metropolitanas e coloniais.

Contribuindo de forma efetiva para elucidar tal tema, temos os trabalhos dos historiadores Zacarias Moutoukias e Fernando Novais, analisando as realidades coloniais castelhanas e portuguesas no Atlântico Sul, respectivamente, reafirmando que o contrabando não era uma aberração, uma anormalidade, mas sim um elo da corrente, uma engrenagem da economia.¹⁶¹ Aprofundando a constatação acima, estudos mais recentes de historiadores como o já citado Ernst Pijning e João Luís Ribeiro Fragoso, analisaram a formação de redes de sociabilidade que estruturaram em grande medida as atividades de contrabando, sobretudo no Rio de Janeiro, evidenciando circunstâncias onde a competição pelas vantagens mercantis envolvia negociação e conflito.¹⁶²

¹⁶⁰ ALMEIDA, Cândido Mendes de. (1818-1881). Código Philippino ou Ordenações e leis do Reino de Portugal recompiladas por mandado d'El Rey D. Philippe I [1603]. 14^a ed. Rio de Janeiro: Typographia do Instituto Philomathico, 1870. Livro V. p. 1264

¹⁶¹ Sobre o contrabando na região platina ver MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contraband y autotransformación de las elites. Buenos Aires em el siglo XVII. In: Anuário del Instituto de Estudios Historicos y Sociales (IEHS), nº 03, Tandil, 1988. pp. 213-247

¹⁶² Acerca da formação de redes de sociabilidade no contexto da elite senhorial do Rio de Janeiro nos séculos XVI e XVII ver FRAGOSO, João Luís Ribeiro. A formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (séculos XVI e XVII). In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 31-71. FRAGOSO, João Luís

No entanto, a partir da constatação de que o contrabando era parte integrante e indissociável do sistema econômico colonial, podemos seguir a indagação de Ernst Pijning: qual o significado do comércio ilegal? O autor identifica dois tipos de contrabando. O primeiro consistia em operações comerciais ilegais empreendidas por indivíduos socialmente relevantes, com a conivência de autoridades régias que deveriam combater as transgressões. Tal contrabando era tolerado, até certos limites, desde que não subvertesse a ordem pública e mantivesse azeitadas as relações entre a Coroa, os funcionários régios nas áreas coloniais e as elites senhoriais locais. A segunda modalidade de contrabando, coibida de forma implacável, era a praticada por indivíduos “fora do grupo”, pessoas que não tinham conexões regionais e que desejavam obter lucros imediatos, comprando e vendendo mercadorias proibidas, sem participar das redes de sociabilidade, quebrando códigos e costumes. (PIJNING, 2001, p. 04)

De acordo com o historiador Zacarias Moutoukias, em seu estudo sobre o contrabando na região platina e suas estreitas conexões com a economia da América portuguesa, o argumento de que a corrupção era inerente às relações mercantis coloniais, contribuindo para a transgressão sistemática da legislação vigente, é insuficiente para explicar as tensões e conexões entre a Coroa, a burocracia colonial e as elites regionais, em torno das formas de exercício do poder e da obtenção e conservação de riquezas (MOUTOUKIAS, 1988, p. 218). Segundo Moutoukias, as transgressões legais que envolviam atividades mercantis nas áreas coloniais eram um aspecto da prática econômica das elites senhoriais, em sintonia com funcionários régios, cabendo a Coroa se adaptar ao contexto consolidado pela tradição. Analisando a situação do contrabando na região de Buenos Aires, no século XVII, o autor nos apresenta um retrato muito próximo do que também acontecia na América portuguesa: “La adaptación de la Corona consistió em que financió su aparato administrativo y militar local gracias a las actividades económicas de dicha élite, em particular la más rentable, repetimos, el contrabando.” (MOUTOUKIAS, 1988, p. 220)

Segundo o historiador Luiz Felipe de Alencastro, no decorrer do século XVII, a região platina foi o destino de muitos navios portugueses, beneficiados pelo *asiento* ou contrato que autorizava o comércio de escravos oriundos de feitorias africanas, sendo

possível estabelecer conexões relativamente duradouras entre Luanda e Buenos Aires, cidade na qual residia um número expressivo de mercadores portugueses, cristãos-novos em sua maioria (ALENCASTRO, 2000, p. 109-110). Contudo, diante das pressões Coroa espanhola, tais contatos mercantis não eram contínuos, sendo muitas vezes proibidos. Assim sendo, o contrabando era intensificado, sendo realizado prioritariamente através das ligações entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires.

Caravelões (...) ligavam os dois portos, numa viagem de dez a quinze dias de navegação. De retorno, os caravelões traziam não só para o Rio de Janeiro, mas ainda para a Bahia e o Recife, patacas, prata lavrada e por lavar, assim como algum ouro. “Nunca vi terra onde a prata fosse tão comum como é nesta do Brasil e vem do Rio da Prata”, informa na época o francês Pyrard de Laval, homem bastante viajado.¹⁶³

As elites senhoriais do Rio de Janeiro e a própria Coroa portuguesa buscavam ter acesso a prata oriunda da região do Alto Peru, escoada através da região platina, pois o referido metal era essencial para a manutenção do comércio de cativos, importados das conquistas africanas, trocados por “prata do Potosí”. Em meados do século XVII foi sendo consolidado no Rio de Janeiro, em Buenos Aires e Tucumán, os interesses dos chamados *peruleiros*¹⁶⁴, ou seja, de negociantes e contrabandistas envolvidos nas transações em busca da prata peruana, totalmente inseridos na rede mercantil que implicava o trato negreiro africano, o comércio platino e suas interfaces com a região mineradora de Potosí, além de inserções mercantis que transpunham os Andes, atingindo a costa do Pacífico (ALENCASTRO, 2000, p. 110)

No Rio de Janeiro seiscentista formou-se uma rede de sociabilidades que congregava interesses políticos e econômicos dos *peruleiros*, cuja representação mais evidente era – de acordo com Luis Felipe de Alencastro – a oligarquia dos Correia de Sá, tradicional família radicada na cidade desde a sua fundação em 1565. Congregando aliados fluminenses e platinos, tal grupo buscava construir e manter uma estrutura

¹⁶³ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul (séculos XVI e XVII). São Paulo: Companhia das Letras, 2000. pp. 109-110

¹⁶⁴ **Peruleiros.** Negociantes e contrabandistas luso-brasileiros e platinos que se dedicavam ao comércio com a região do Alto Peru, vivamente interessados na prata oriunda das minas de Potosí. Os peruleiros trouxeram para o Rio de Janeiro, ainda no século XVII, a devoção andina a Nossa Senhora de Copacabana. Cf. BRANDÃO, Ambrósio Fernandes (1555-1618). Diálogos das grandezas do Brasil [1618]. Introdução de José Antônio Gonsalves de Mello. 3ª ed. Recife: Massangana, 1997. p. 32. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul (séculos XVI e XVII). São Paulo: Companhia das Letras, 2000. pp. 199-203

mercantil e de contrabando que lhes garantisse o acesso à prata peruana, bem como ao fluxo do trato negreiro, notadamente a partir de Luanda, tendo Buenos Aires e a região platina como destino prioritário de seus empreendimentos.

De acordo com os argumentos da historiadora Carla Almeida

Um comércio clandestino se infiltrava em Buenos Aires, por intermédio de agentes estabelecidos em portos do Brasil. Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco exerciam, desde o século XVI, a função de centros reexportadores de produtos manufaturados para a região platina, o que levou, nas primeiras décadas do século XVII, ao surgimento da expressão “peruleiro” – termo cunhado provavelmente por Ambrósio Fernandes Brandão, em 1618, como uma referência àqueles comerciantes que faziam contrabando das cidades brasileiras com o Rio da Prata.¹⁶⁵

Como forma de garantir em primeiro lugar os interesses dos *peruleiros*, bem como ampliar o poder da oligarquia dos Correia de Sá no Rio de Janeiro e na região platina, foi organizada no Rio de Janeiro, em 1648, por iniciativa de Salvador Correia de Sá e Benevides, a expedição de reconquista de Angola¹⁶⁶ – colônia portuguesa que havia sido tomada pelos holandeses – de maneira a restabelecer o fluxo de africanos escravizados para a América portuguesa, via Rio de Janeiro e Salvador (BOXER, 1973, p.127) Segundo Alencastro, a referida expedição, antes de ser um feito inserido na delicada trama das relações entre metrópole e colônia “foi muito mais motivada pela

¹⁶⁵ ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. “A conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas.” In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) O Brasil colonial (1580-1720). 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II (1580-1720). p. 270

¹⁶⁶ **Angola.** Região da África Ocidental conquistada pelos portugueses a partir da expedição de Diogo Cão (1440-1486), em 1484, enviada pelo Rei de Portugal D. João II (1455-1495), identificando a foz do rio Zaire. A presença portuguesa na região, ao longo dos séculos XVI e XVII, foi condicionada a uma delicada política de alianças com o reino africano do Congo, dominante no território. Em 1576 foi fundada a feitoria de São Paulo da Assunção de Luanda, por Pedro Dias de Novaes. No contexto seiscentista, emergiu na área o poder da “N’gola” (Rainha) Ginga ou Nzinga (1582-1663), dos reinos de Ndongo e Matamba, posteriormente batizada com o nome cristão de Ana de Sousa, figura controversa, que oscilava entre alianças e conflitos em relação aos Jagas, portugueses e holandeses. Angola (cujo topônimo provém da corruptela de “N’gola”) foi um importante ponto de apoio à navegação, tendo sido ainda uma das áreas estratégicas para o comércio escravista no Império ultramarino lusitano, mantendo estreitas conexões com mercadores da Bahia e do Rio de Janeiro. Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. pp. 277-283. GONÇALVES, Domingos. Notícia memorável da vida e acções da Rainha Ginga Amena, natural do Reyno de Angola. Lisboa: Oficina de Domingos Gonçalves, 1749. MONTECUCOLO, Padre João Antônio Cavazzi de. (1622-1692). Descrição histórica dos três reinos do Congo, Matamba e Angola. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1965. 2v.

vontade de vender escravos a Buenos Aires para obter a prata peruana do que pela necessidade de fornecer africanos à limitada indústria açucareira do Rio de Janeiro.”¹⁶⁷

No contexto da implantação e consolidação das linhas de força norteadoras dos interesses mercantis luso-fluminenses, momentos de negociação se alternaram com circunstâncias conflituosas, durante as quais ficavam evidentes as alianças e as dissensões entre as elites senhoriais locais, os funcionários régios e as autoridades metropolitanas portuguesas. Por vezes, decisões da Coroa alteravam de forma contundente o contexto das relações mercantis coloniais, contrariando determinados grupos, em benefício de outros segmentos (FRAGOSO, 2002, p. 54). Passado o momento inicial de perplexidade, e até mesmo de rebelião, havia um período variável de reestruturação das alianças, resultado da reafirmação ou do rearranjo das redes de sociabilidade regionais e de suas conexões com Lisboa. Como evidência de tais instabilidades, a historiadora Maria Fernanda Bicalho apontou a criação, em 1649, da Companhia Geral do Comércio do Brasil

*Sustentada por amplos privilégios – entre os quais o monopólio do embarque dos produtos coloniais para a Europa e a fixação dos preços de quatro dos principais gêneros de consumo na colônia, a farinha de trigo, o vinho, o azeite de oliva e o bacalhau – veio aumentar as dificuldades econômicas e a insatisfação dos plantadores fluminenses. Um dos grandes golpes sofridos pelos engenhos da região foi desferido pela proibição régia da produção de aguardente, de modo a não concorrer com o vinho português, pois a cachaça ou geribita servia não apenas para o consumo local, mas principalmente à exportação para Angola, representando poderosa moeda na compra de escravos.*¹⁶⁸

No âmbito de tais relações mercantis havia uma mescla de interesses entre o chamado comércio legal e o contrabando, sendo por vezes difícil separar um do outro. (MOUTOUKIAS, 1988, p. 230) Pelo fato de não se tratar de uma situação anômala, mas sim tolerada de acordo com as conveniências do momento, a qualidade das pessoas envolvidas e os objetivos a serem atingidos, o contrabando se apresentava ao mesmo tempo como forma de resistência às imposições legais e elemento mobilizador de recursos para a própria manutenção dos grupos dominantes na América portuguesa – em

¹⁶⁷ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Op cit. p. 110

¹⁶⁸ BICALHO, Maria Fernanda Baptista. A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 178

especial no Rio de Janeiro – com articulações bem estruturadas no universo cortesão de Lisboa ou de Madrid.

Segundo o historiador Fernando Novais, a implantação gradual de rotas de comércio sem intermediários, ligando o Rio de Janeiro e Salvador à costa africana, bem como à região do rio da Prata, possibilitava condições objetivas para maior autonomia dos colonos em relação aos mecanismos metropolitanos de reafirmação de monopólios. (NOVAIS, 1979, pp. 192-193). De acordo com Bicalho “o próprio desenvolvimento da colonização ia invertendo as posições, levando à formação de linhas de comércio que navegavam fora do sistema.” (BICALHO, 2003, p. 140)

Assim sendo, a prática do contrabando era de fato corriqueira no cotidiano da navegação, sobretudo no âmbito do Atlântico Sul, desde que inserida no universo da razoabilidade e dentro dos parâmetros de um código não escrito, concebido nas tensões entre a Coroa, seus representantes nas conquistas e as elites locais. Uma das faces privilegiadas do contrabando era o comércio ilícito estabelecido por ocasião das arribadas, sejam fortuitas ou intencionais, aos portos das regiões coloniais.

Na América portuguesa, durante a segunda metade do século XVII e a primeira metade do século XVIII, o Rio de Janeiro tornou-se um centro mercantil de grande relevância, convertendo-se posteriormente num centro político importante, capital do Vice-Reinado do Estado do Brasil, a partir de 1763. De acordo com Ernst Pijning, a cidade era um ponto de referência para a navegação no Atlântico Sul, mantendo ligações mercantis estreitas com a África e com a região platina, possuindo por isso um aparato fiscalista metropolitano mais estruturado que outras cidades portuárias. (PIJNING, 2001, p. 06). Por sua posição estratégica e importância econômica, o Rio de Janeiro era um porto bastante procurado por navegadores que buscavam arribar.

No decorrer do século XVII tornaram-se relativamente comuns as arribadas de navios espanhóis no Rio de Janeiro, especialmente de embarcações oriundas de Buenos Aires, nas “Índias de Castela”¹⁶⁹. Tais arribadas, em sua maior parte, ocorriam em virtude das severas condições de navegação no Atlântico Sul, com destaque para a

¹⁶⁹ **Índias de Castela.** Designação genérica das colônias espanholas na América. Cf. VENTURA, Maria da Graça A. Mateus. *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*. Lisboa: Edições Colibri, 1999.

região das cercanias do estuário do rio da Prata¹⁷⁰, até as imediações da Ilha de Santa Catarina¹⁷¹, assolada por tempestades frequentes em certas épocas do ano. As embarcações que enfrentavam tais condições adversas sofriam consequências, resultando em avarias, geralmente no casco, mastros e velas. Em busca de um lugar seguro para arribar e reparar os danos, os mestres e capitães de tais navios costumavam optar por lançar âncora em angras e baías mais abrigadas da fúria do oceano, mas também preferiam locais onde poderiam existir os recursos mínimos para o conserto e o reabastecimento de suas naus.

Assim sendo, no contexto seiscentista, Santos¹⁷² e o Rio de Janeiro eram os destinos mais frequentes das arribadas de embarcações castelhanas em dificuldade. Convém ressaltar que estamos nos referindo especialmente ao momento posterior a Restauração portuguesa (1640-1668), momento no qual as relações diplomáticas e

¹⁷⁰ **Rio da Prata.** Estuário com 290 km de largura, formado principalmente pelos rios Paraná e Uruguai, na América do Sul (latitude 34° 30' Sul e longitude 58° 10' Oeste), desaguando no Oceano Atlântico. Também denominado Rio de La Plata, descoberto em 1516 pelo navegador espanhol Juan Pedro Díaz de Solís (1470-1516). Via natural de penetração fluvial para o interior do continente, sobretudo para as cobiçadas minas de prata de Potosí, bem como ponto estratégico para a navegação no Atlântico Sul entre os séculos XVI e XVIII. Cf. BRITO, Paulo José Miguel de. Memória política sobre a Capitania de Santa Catarina [1816] Lisboa: Na tipografia da Academia Real de Ciências, 1829. pp. 04-05

¹⁷¹ **Ilha de Santa Catarina.** Ilha situada no litoral do atual Estado de Santa Catarina, também chamada de Ilha do Desterro (latitude 27° Sul e longitude 48° Oeste). Descoberta pelo navegador espanhol Juan Pedro Díaz de Solís (1470-1516), em 1515. “Fundeu na Enseada das Garoupas, único lugar para o norte da Ilha de Santa Catarina, até ao Rio de São Francisco, a que Solís podia dar o nome de baía [dos Perdidos], ainda que o não seja. Portanto (...) fica evidente que Solís foi o primeiro descobridor da Ilha que hoje se chama de Santa Catarina.” Cf. BRITO, Paulo José Miguel de. Memória política sobre a Capitania de Santa Catarina [1816] Lisboa: Na tipografia da Academia Real de Ciências, 1829. pp. 06. Importante ponto de apoio à navegação entre os séculos XVI e XVIII, tendo sido frequentemente visitada por corsários e piratas. Portugueses e espanhóis disputaram longamente a ilha, tendo sido o primeiro povoado levantado entre 1651 e 1673 por Francisco Dias Velho (1622-1687), a póvoa de Nossa Senhora do Desterro. Em 1726 foi instalada na ilha uma base militar portuguesa, sob o comando do Brigadeiro José da Silva Paes (1679-1760), núcleo da atual cidade de Florianópolis.

¹⁷² **Santos.** Feitoria portuguesa fundada oficialmente em 1543, no atual litoral de São Paulo (latitude 23° 56' Sul e longitude 46° 20' Oeste), por Brás Cubas (1507-1592). Entretanto, suas origens remontam à fundação da Vila de São Vicente, em 1532, por Martim Afonso de Sousa (1500-1564), comandante de uma expedição colonizadora. Chegando ao atual litoral paulista, Martim Afonso deparou-se com uma pequena feitoria comandada pelo náufrago ou degredado Pascoal Fernandes – tradicionalmente conhecido como o “bacharel de Cananéia” – português que vivia entre os nativos e desertores desde 1501, sendo grande traficante de madeira e escravos indígenas. Pascoal Fernandes, por ter sido expulso da região, atacou a Vila de São Vicente, destruindo-a. Posteriormente a vila foi reedificada. Neste contexto, paralelamente foi estabelecido, em 1543, um núcleo de povoamento na região de Enguaguaçu, por iniciativa de Brás Cubas, numa área mais segura para o ancoradouro das naus, próximo ao outeiro de Santa Catarina. No povoado foi erguida a Santa Casa de Misericórdia de Todos os Santos, de onde se originou o topônimo da localidade de “Santos”, tendo sido a mesma elevada à categoria de vila em 1545. Cf. MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da (1715-1800). Memórias para a história da Capitania de São Vicente, hoje chamada de São Paulo do Estado do Brasil. Lisboa: Na tipografia da Academia Real das Ciências, 1797. pp. 96-104

mercantis entre Portugal e Espanha foram sendo gradualmente retomadas, após longas hostilidades. (SERRÃO, v. V, 2007, p. 36)

Entretanto, convém frisar que não apenas embarcações de “nações amigas” arribavam no litoral da América portuguesa, mas também navios de “potências inimigas”. Com isto, o que variava em relação aos navios arribados era o tratamento formal diferenciado dado a cada embarcação, de acordo com as condições operacionais objetivas, o direito de hospitalidade e a legislação em vigor.

Os autos de exame: rotina portuária, tensões e contradições

Em meados do século XVII começaram a ser realizados, de forma sistemática, os registros das visitas ou exames das embarcações arribadas, com o objetivo essencial de determinar se as solicitações de auxílio dos mestres e capitães eram verdadeiras ou falaciosas. O grande receio das autoridades portuguesas era que durante tais arribadas ocorressem irregularidades, tais como o desembarque de passageiros clandestinos, a fuga de pessoas, a espionagem da região para posteriores invasões e, principalmente, o comércio ilegal de gêneros, o contrabando. Com base na argumentação de Ernst Pijning, durante as arribadas de navios estrangeiros ao Rio de Janeiro havia o terreno propício ao contrabando, pois os funcionários que subiam a bordo poderiam ser receptores de cargas proibidas ou fiscais implacáveis dos “direitos reais”, dependendo das relações estabelecidas com os mestres e capitães dos navios fundeados.

Sob alegações falsas ou verdadeiras, muitas naus estrangeiras navegavam rumo aos portos brasileiros. (...) Geralmente os mestres dos navios estrangeiros seguiam a prática de permitir que as autoridades portuárias locais regulamentassem suas atividades, por vezes contra a política oficial portuguesa. Quando os mestres dos navios não aceitavam esses costumes, oficiais “zelosos” viam-se “obrigados” a aplicar a legislação anticontrabando e os navios poderiam enfrentar sérios problemas.¹⁷³

Como exemplo da cautela que cercava os procedimentos de visita e inspeção de navios estrangeiros arribados nas conquistas portuguesas, temos as ponderações do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira¹⁷⁴, em julho de

¹⁷³ PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. Trad. Cristina Meneguello. In: Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 21, n° 42; 2001. p. 08

¹⁷⁴ **Pedro de Sousa Pereira.** Capitão da Infantaria paga. Administrador das Minas do Sul e Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro. Nascido em 1610, nos Açores. Pertencia a família Frazão de Sousa. Casou-se em 1651 com Ana Correia de Sá, parenta de Salvador Correia de Sá e Benevides (1602-1688).

1657, em carta dirigida ao Rei de Portugal, D.Afonso VI. O Provedor informava ao soberano que no ano anterior havia sido realizada uma vistoria na nau espanhola “Nossa Senhora do Pópulo e Santo Antônio”, procedente de Buenos Aires, arribada no Rio de Janeiro após enfrentar “ventos contrários” durante sua viagem com destino a Angola.¹⁷⁵

De maneira a aguardar condições mais favoráveis para a navegação, o capitão da nau, D.Fernando de La Riva Agüero¹⁷⁶, “cavaleiro do hábito de Santiago”, solicitou permissão ao Governador do Rio de Janeiro, D. Luís de Almeida, para arribar, fazer

Foi pai de Tomé de Sousa Correia e de Pedro de Sousa Correia. Em 1651 foi designado para averiguar a qualidade das amostras de ouro extraídas das minas de Pernaguá (Paranaguá). Nomeado Administrador das Minas do Sul, atuou entre 1652 e 1659 percorrendo áreas mineradoras em Paranaguá, Iguape e Itanhaém. Elaborou em 1653 um importante mapa da região aurífera de “Pernaguá”, localizando 21 minas de ouro. Enviou, no mesmo ano, amostras de ouro a Lisboa, pela frota comandada pelo capitão Francisco de Brito Freire. Retornou ao Rio de Janeiro em 1654. Desempenhou o cargo de Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro de 1639 a 1670, ano de seu falecimento, quando foi sucedido por seu filho Tomé de Sousa Correia. Entre 1660 e 1661 foi preso por rebeldes numa fortaleza, juntamente com seu cunhado, o Governador do Rio de Janeiro, Tomé Correia Alvarenga, e o Sargento-mor Martim Correia Vasques, durante a Revolta da Cachaça, levante ocorrido no Rio de Janeiro, contra o poder político dos Correia de Sá. Figura controvertida de funcionário régio. Sobre o mesmo pesavam sérias acusações de corrupção, tais como descaminhos de ouro, a cobrança de direitos excessivos sobre o comércio marítimo, bem como de irregularidades na arrematação do contrato das baleias, para favorecimento de sua família. Ao falecer deixou, além de outros bens, um engenho com 70 escravos em Irajá, além de uma “morada de casas” na Rua Direita (atual Rua Primeiro de Março), ao lado da Alfândega. Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII). In: Topoi. Rio de Janeiro, nº 01; 2000, p. 79. Ver também: RIHGB, tomo 18. Rio de Janeiro: Laemmert, 1855. pp. 206-207; BOXER, Charles Ralph. Salvador Correia de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686). Rio de Janeiro: Ed. Nacional/Edusp, 1973. Sobre as atribuições do cargo de Provedor da Fazenda Real ver SALGADO, Graça (org). Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial. 2ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / Nova Fronteira, 1985. (Publicações históricas, 86). pp. 158-160; 227 e 287

¹⁷⁵ AHU – ARJ – Caixa 03 – Doc. 305. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1657.

¹⁷⁶ **D.Fernando Ibáñez de La Riva Agüero y Setién.** Nascido em Gajano, Santander, Espanha, em 1606. Filho de Fernando de La Riva Agüero e de Francisca de Setién y Rañada. Casou-se em primeiras núpcias com Maria Gracia del Campo y Cagigal, sendo pai de Juan Jerônimo de La Riva-Agüero y del Campo. Casou-se em segundas núpcias com Ana Maria de Valera y Valera, tendo dois filhos, a saber: Antônio de La Riva-Agüero y Valera e Juan Jerônimo de La Riva-Agüero y Valera. Armado cavaleiro da Ordem de Santiago em 1637. Atuou como Corregedor em San Miguel de Piura, no Peru, entre 1638 e 1641. Foi Governador da Ilha de San Juan de Puerto Rico e de Cartagena de las Índias (Colômbia), de 1643 a 1648. Em 1657 era comandante da nau “Nossa Senhora do Pópulo e Santo Antônio”, arribada no Rio de Janeiro. Em 1663 foi nomeado Presidente e Capitão-General da Terra Firme (Panamá), falecendo entretanto pouco depois, em Portobello, Panamá, em 23 de novembro de 1663. Seus restos mortais foram trasladados para a capela do seu palácio em Gajano (Espanha), hoje em ruínas. Cf. CARRAFA, Alberto García. Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos. Madrid: Imp. Antônio Marzo, 1920, v. 32. CUESTA, Jorge Ibarra. De súbditos a ciudadanos (siglos XVII-XIX): El proceso de formación de las comunidades criollas del Caribe hispánico (Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo). Tomo III. Santo Domingo: Archivo General de La Nación, 2015. pp. 35-36

aguada e “descarregar a courama”¹⁷⁷ que conduzia para vender o artigo na mesma praça mercantil, de modo a prosseguir viagem para a África. Considerando as ordens régias que permitiam que navios castelhanos arribados pudessem comerciar, de forma extraordinária, nas áreas coloniais portuguesas, o capitão castelhano teve a sua solicitação atendida, porém, após detalhada vistoria de sua carga.

Situação inteiramente diferente ocorreu com um patacho¹⁷⁸ inglês arribado no Rio de Janeiro em 1662. De acordo com o relato do capitão Duarte de Ibal, comandante do mesmo patacho, a embarcação havia zarpado da Inglaterra em direção aos portos africanos de Cerda e Mina, nos quais se abasteceu de escravos. Da costa africana dirigiu-se ao porto de Buenos Aires, nas “Índias de Castela”, não conseguindo, entretanto, atingi-lo, em virtude dos “temporais contrários e extrema necessidade do dano do dito patacho”, tendo arribado no Rio de Janeiro.

Contudo, mesmo sob a alegação do capitão de que tal arribada havia sido fortuita e não voluntária, após a vistoria realizada na embarcação, o Governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo¹⁷⁹, decretou a ilegalidade da arribada, confiscando os escravos e o próprio patacho, vendendo tudo em praça pública¹⁸⁰, tendo o valor apurado sido recolhido aos cofres da Fazenda Real para encaminhamentos posteriores. O Governador fundamentou sua decisão no auto de exame realizado na embarcação,

¹⁷⁷ **Courama.** Certa quantidade de couros atados em fardos. Carga de couros. “Courama ou coirama. Couros”. Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 2. p. 595

¹⁷⁸ **Patacho.** Embarcação de guerra ou mercante, geralmente auxiliar de um navio maior. “Pataxo. He navio de guerra, que de ordinário anda em companhia de outro maior, e serve de guardar a boca de um porto ou de um rio. Também sai a descobrir o mar e a reconhecer embarcações que demandam a costa.” Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 6. p. 315. “Embarcación de dos palos y antiguamente de guerra, que se destinava em las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas dos puertos. Em el día se da este nombre a cierta embarcación de la costa de Cantábria, parecida a um bergantin chico. (...) Segundo García de Palácios, que también le nombra pataxe, dice “navio pequeno que va em servicio de outro.” Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: En La Imprenta Real, 1831. p. 407. “Embarcação de dois mastros, redonda à proa e latina a ré.” Cf. AMORIM, João Pedro. Dicionário da Marinha. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. p. 233

¹⁷⁹ **Pedro de Melo.** Natural de Serpa (Portugal). Capitão-mor do Estado do Maranhão (1658-1662). Governador da Capitania do Rio de Janeiro (1662-1666). Assumiu o governo do Rio de Janeiro numa conjuntura de grande turbulência política, em virtude dos impactos da Revolta da Cachaça (1660-1661). Empreendeu medidas de reorganização administrativa e implementou o “donativo”, imposto com a finalidade de complementar o dote da Infanta D. Catarina de Bragança, casada com Carlos II, Rei da Inglaterra. Cf. RIHGB. Tomo 27. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 1864. p. 57

¹⁸⁰ Foram vendidos no Rio de Janeiro somente 135 escravos confiscados no patacho inglês, visto que a maioria dos cativos havia falecido ao longo dos quatro meses de viagem e durante a arribada.

enfazando que a mesma havia tentado chegar a Buenos Aires, tendo sido impedida de ingressar naquele porto e por isso buscou arribar no Rio de Janeiro, para vender escravos e embarcar açúcar, o que feria frontalmente as determinações régias que proibiam que estrangeiros negociassem nas conquistas.

Diante de tais circunstâncias, o Capitão Duarte de Ibal apelou ao soberano português, argumentando em seu requerimento:

*E porque ele, suplicante, com o dito patacho não navegou os ditos escravos voluntariamente para o Rio de Janeiro, mas sua direita viagem e descarga era e foi o porto de Buenos Aires, Índias de Castela, para onde não há proibição alguma e com a dita extrema necessidade e justo temor de se perderem, arribou ao Rio de Janeiro, com notório e evidente dano.*¹⁸¹

Convém ressaltar que o caso evidencia uma dualidade no trato com navios estrangeiros arribados nas conquistas lusitanas. Se por um lado, pela tradição da hospitalidade, era recomendado que se desse abrigo e mantimentos aos navios arribados em virtude de tempestades, escassez de víveres e de outros graves contratemplos de viagem, por outro lado, considerando as restrições legais à presença de embarcações estrangeiras nos portos coloniais, o ponto delicado da questão estava nos critérios que definiam objetivamente uma arribada como legal ou ilegal. E nem sempre tais critérios eram de fato objetivos, havendo um elevado grau de subjetividade na definição da legitimidade / ilegitimidade das arribadas.

Interessante notar que mesmo durante uma arribada considerada lícita, em virtude de evidentes problemas estruturais ou de abastecimento, pairava na maioria das vezes um clima de desconfiança e de cautela, sobretudo no tocante à salvaguarda da carga transportada pela embarcação arribada, como forma de tentar evitar o comércio ilícito.

Por exemplo, em 30 de junho de 1672, o Governador do Rio de Janeiro, João da Silva de Sousa¹⁸², escreveu a D. Pedro, Príncipe Regente de Portugal, comunicando a

¹⁸¹ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 331 – Carta do Governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1662. Ver anexo: Requerimento do capitão Duarte de Ibal.

¹⁸² **João da Silva de Sousa**. Governador da Capitania do Rio de Janeiro (1669-1674). Governador e Capitão-General de Angola (1680-1684). No Rio de Janeiro estimulou a lavoura canavieira na região de Campo Grande, bem como iniciou os estudos para a construção de um aqueduto, com vistas a captar as águas do rio Carioca. Em sua correspondência com o Reino insistiu inúmeras vezes acerca da importância da fundação de uma colônia portuguesa na região platina, para fazer frente aos castelhanos. Cf. RIHGB. Tomo 27. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 1864. p. 58

arribada no Rio de Janeiro, poucos dias antes, de um navio castelhano procedente do porto de Cádiz, carregado de “petrechos de guerra”, com destino a Buenos Aires. Após quase quatro meses de jornada, tal embarcação foi severamente danificada por temporais, já no Atlântico Sul, recolhendo-se ao Rio de Janeiro “por vir aberto com água.”¹⁸³

Entretanto, o navio somente obteve licença para ingressar no interior da Baía de Guanabara após ter sido vistoriado e constatadas as suas avarias por “pessoas práticas”. Quanto à carga, considerando o fato de ser constituída por armamentos, foi a mesma recolhida em armazéns, dos quais “o Provedor da Fazenda terá uma chave e os castelhanos outra”, enquanto fossem realizados os reparos necessários na embarcação.¹⁸⁴

As arribadas por vezes ocultavam, de fato, interesses puramente mercantis, não sendo necessariamente ilícitos, mas lesivos a determinadas práticas tradicionais de negócio. A região do recôncavo da Baía de Guanabara, ao longo da segunda metade do século XVII, era uma importante área produtora de açúcar e aguardente¹⁸⁵. Tal produção era escoada por intermédio de navios fretados, geralmente de propriedade de luso-brasileiros. Entretanto, a chegada repentina de uma embarcação estrangeira poderia representar uma ameaça velada aos “senhorios e mestres” de navios que tradicionalmente operavam no escoamento dos “açúcares” e de outros gêneros, gerando relativa instabilidade, mesmo sendo a prática mercantil vedada a estrangeiros nas conquistas.

¹⁸³ **Vir aberto com água.** Expressão náutica para designar a situação na qual a água do mar invade a embarcação, progressivamente, em virtude de fissuras ou rombo no casco. “O navio fazia muita ágoa.” Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 1. p. 173. “Água aberta: diz-se do navio que está arrombado e mete água adentro.” Cf. VIEIRA, Frei Domingos. Grande dicionário português ou tesouro da língua portuguesa. v. 1. Porto: Ernesto Chardron & Bartolomeu Moraes, 1871. p. 240. “Hacer água: introducirse la [água] del mar por algun punto de los fondos del buque.” Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: Em La Imprenta Real, 1831. p. 16

¹⁸⁴ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 386. Carta do Governador do Rio de Janeiro, João da Silva de Sousa, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1672.

¹⁸⁵ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 607. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D. Pedro II, sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, Sebastião de Castro e Caldas. Lisboa, 29 de outubro de 1695.

Caso exemplar foi a proposta apresentada ao Governador do Rio de Janeiro, Mathias da Cunha¹⁸⁶, por Gerardo Van Setos, capitão de mar e guerra do navio holandês “San Cristóbal”, procedente de Buenos Aires, arribado no Rio de Janeiro em 07 de novembro de 1675. Alegando falta de mantimentos, obteve permissão para arribar. Tamanha era a cautela resultante da presença de uma nau estrangeira nas águas do Rio de Janeiro que o Provedor da Fazenda Real, Tomé de Sousa Correia, ordenou no navio “meter guardas e por nesta praça editais [para] que nenhuma pessoa fosse a bordo”.

O capitão holandês propôs a compra de açúcar, em dinheiro, pagando “todos os direitos reais”, argumentando que vinha de um porto das Índias de Castela [Buenos Aires], nação que no momento se achava em paz com Portugal. Analisada a proposta pelo Conselho Ultramarino, o mesmo emitiu parecer contrário, alegando com veemência que “seria culpa gravíssima deixar levar o açúcar pelos estrangeiros, ficando os nossos navios sem carga e o comércio do reino com tão grave prejuízo.”¹⁸⁷. Os membros do Conselho Ultramarino ponderaram, entretanto, que uma vez garantida a carga para os navios da frota e houvesse superabundância de gêneros, os navios estrangeiros arribados poderiam comprar, a vista, determinados artigos.

Nessa perspectiva, convém argumentar sobre as relações mercantis entre estrangeiros e os habitantes das conquistas ultramarinas portuguesas, relativizando o conceito de “pacto colonial”, baseado nos monopólios e estancos. Se por um lado havia as restrições acerca da entrada de estrangeiros nas áreas coloniais, notadamente relativas às proibições comerciais – por vezes tratadas de forma vacilante e ambígua pelas autoridades portuguesas – por outro lado, em fins do século XVII, a Coroa portuguesa

¹⁸⁶ **Mathias da Cunha**. Governador da Capitania do Rio de Janeiro (1675-1679). Governador Geral do Estado do Brasil (1687-1688). No Rio de Janeiro procurou combater os excessos cometidos pela Provedoria da Fazenda Real, bem como apoiou a instalação do Bispado do Rio de Janeiro (1676), sendo o primeiro bispo diocesano Frei D. Manuel Pereira (que não tomou posse). Auxiliou ainda a fundação de um recolhimento para mulheres, iniciativa de D. Cecília Barbalho, núcleo que originou o Convento de Nossa Senhora da Ajuda. Como Governador Geral, em Salvador, na Bahia, fomentou expedições de combate aos tapuias, enfrentando ainda um levante de soldados que protestavam contra nove meses de soldo atrasado. “Este mesmo governador, no anno de 1687, sucedeu ao Marquês das Minas [D. Antônio Luís de Sousa], no cargo de Governador Geral da Bahia. Adoecendo do mal da bicha, falleceu em 24 de outubro de 1688 e foi sepultado no Mosteiro de São Bento, em cuja capela-mor lhe deram aqueles religiosos jazigo.” Cf. RIHGB. Tomo 27. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 1864. p. 58-59. LIMA, José Ignácio de Abreu e. *Synopsis ou deducção chronológica dos factos mais notáveis da História do Brazil*. Pernambuco: Na Typographia de M.F. de Faria, 1845. pp. 135 e 147

¹⁸⁷ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 404. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1675. Ver anexo: parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 23 de abril de 1676.

havia ratificado tratados diplomáticos com a Inglaterra e França, favorecendo o livre comércio entre os vassallos dos reinos aliados de Portugal, salvaguardando, contudo, os gêneros sujeitos a estanco régio.

De acordo com o 3º capítulo de um tratado de paz firmado entre os reinos de Portugal e França:

*Será livre o comércio entre os vassallos, reinos e estados dos dois reis como o era no tempo dos reis passados de Portugal, por maneira que seus súditos poderão negociar e contratar com toda a segurança uns com os outros, como amigos e aliados, sem que se lhes dê impedimento algum, antes, todo o favor e alívio para seu comércio e antes, se assim for necessário, se lhes concederão privilégios e liberdades maiores dos que tinham no passado.*¹⁸⁸

Particularmente com referência às arribadas de embarcações estrangeiras, havia uma grande discrepância, no contexto seiscentista, entre o discurso diplomático lusitano e as práticas cotidianas adotadas em relação aos estrangeiros, sejam inimigos ou aliados. No capítulo 4º de um tratado de paz entre os reinos de Portugal e Inglaterra afirmava-se que “todas as vezes que os naturais deste Reino [da Inglaterra] chegarem com suas embarcações a qualquer dos portos marítimos sujeitos à Coroa de Portugal, tenham entrada livre.”¹⁸⁹

Entretanto, a realidade era bastante diversa. Na praça do Rio de Janeiro e arredores havia, em fins do século XVII, uma atmosfera de ambiguidade em relação ao comércio com estrangeiros que arribavam seus navios na costa, por acidente, necessidade ou de forma premeditada. Desconfiança, curiosidade, medo, oportunidade de lucros, possibilidade de prejuízos, enfim, várias eram as sensações provocadas por uma arribada, tanto nas autoridades coloniais como na população residente ao longo do litoral.

Tais ambiguidades e incertezas estavam presentes inclusive na correspondência oficial dos administradores coloniais. Sobre os procedimentos acerca da arribada do já citado navio holandês “San Cristóbal”, em novembro de 1675, escrevia o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao soberano português:

¹⁸⁸ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 404. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1675. Ver anexo: Fragmento do tratado de paz entre os reinos de Portugal e França.

¹⁸⁹ Idem. Ver anexo: Fragmento do tratado de paz entre os reinos de Portugal e Inglaterra.

Remeto a Vossa Alteza a sua proposta com o mais que se processou e porque pode suceder virem outros navios nesta forma ou com fazendas ou navios de registro de Buenos Aires e eu não tenho sobre estes particulares documentos para saber como hei de obrar.¹⁹⁰

Em fins do século XVII não eram raras as arribadas de embarcações estrangeiras no Rio de Janeiro conduzindo correspondência oficial. Considerando a extensão dos domínios coloniais portugueses e as dificuldades de comunicação entre as praças mercantis das conquistas, não raro expedia-se correspondência por intermédio de navios estrangeiros ou fora da frota, notadamente de acordo com a urgência dos assuntos tratados. Como exemplo, temos a arribada no Rio de Janeiro, em 1681, de um navio holandês, sob o comando do capitão Bureh Jacobson, procedente de Angola, notificada pelo governador interino Pedro Gomes¹⁹¹, trazendo mensagens de João da Silva de Sousa - ex-governador do Rio de Janeiro e mandatário português daquela praça – para Manuel Lobo¹⁹², Governador do Rio de Janeiro, então atuando na Colônia do Sacramento.¹⁹³

Em princípios do século XVIII, com a ascensão de D. João V ao trono lusitano, bem como diante da intensificação da entrada de bens e pessoas na América portuguesa, em virtude das atividades mineradoras no sertão das Minas Gerais, medidas mais severas de controle foram adotadas (BOXER, 2000, pp. 68-69). As arribadas de embarcações estrangeiras, outrora já objeto de desconfianças e ambigüidades, passaram

¹⁹⁰ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 404. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1675

¹⁹¹ **Pedro Gomes.** Mestre de campo e Governador interino da Capitania do Rio de Janeiro (1681-1682) sucedendo ao General João Tavares Roldão (1680-1681), durante a ausência do Governador D. Manuel Lobo, então dedicado ao estabelecimento da Colônia do Santíssimo Sacramento, na região platina. Cf. RIHGB. Tomo 27. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 1864. p.60

¹⁹² **Manoel Lobo.** Governador da Capitania do Rio de Janeiro (1679-1680). Fundador da Colônia do Santíssimo Sacramento (1680). Nascido em Verdelha (Portugal). Combateu nas guerras da Restauração entre 1652 e 1665. Comendador da Ordem de Cristo, promovido a General por bravura. Nomeado por D. Pedro, então Príncipe Regente de Portugal, em 1678, para o cargo de Governador do Rio de Janeiro, tomando posse no ano seguinte. Partiu do Rio de Janeiro em 1679 com destino a região platina, deixando o General João Tavares Roldão como governador interino (1680-1681), sendo este sucedido na função pelo mestre de campo Pedro Gomes (1681-1682). No estuário no rio da Prata fundou uma fortificação na Ilha de São Gabriel, base para o estabelecimento, no continente, da Colônia do Santíssimo Sacramento, ocorrido em 22 de janeiro de 1680 (no atual território do Uruguai). Entretanto, a mesma foi destruída em agosto de 1680, por José de Garro, Governador de Buenos Aires, sendo posteriormente reconstruída pelos portugueses. Segundo a tradição, D. Manoel Lobo teria falecido prisioneiro dos espanhóis em Buenos Aires, em 1682. Cf. LISBOA, Balthazar da Silva. Anais do Rio de Janeiro. Tomo IV. Rio de Janeiro: Na Typ. Imp. E Const. De Seignot-Plancher & Cia, 1835. P. 290

¹⁹³ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 449 – Carta do Mestre de Campo e Governador interino do Rio de Janeiro, Pedro Gomes, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1681.

a ser tratadas com maior formalismo, sendo as visitas de autoridades fiscalizadoras a bordo regulamentadas de maneira mais sistemática.

O Rio de Janeiro, cidade-porto estratégica para o escoamento dos carregamentos auríferos provenientes do interior mineiro, bem como destacada praça mercantil, era neste período, ao lado de Salvador, na Bahia, um destino muito visado pelas embarcações que singravam o Atlântico Sul (CAVALCANTI, 2004, p. 82) Os receios das autoridades coloniais e do próprio Conselho Ultramarino se concentravam nas possibilidades de contrabando, descaminhos e evasões de toda a natureza, que poderiam ter lugar durante a arribada de navios nas águas da Baía de Guanabara ou em qualquer outra região da vasta faixa litorânea da Capitania do Rio de Janeiro, em grande parte desguarnecida.

Na tentativa de uniformizar os procedimentos referentes ao tratamento a ser dado aos navios estrangeiros arribados na costa da América portuguesa, foi emitido o alvará de 08 de fevereiro de 1711, proibindo terminantemente o comércio de navios estrangeiros que se dirigissem, fora da frota, aos portos do Estado do Brasil.¹⁹⁴

Entretanto, poucos anos depois, em conseqüência da maior incidência de “falsas arribadas” aos portos das conquistas, sobretudo no Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e Paraíba, foi baixado o alvará de 05 de outubro de 1715, detalhando os procedimentos oficiais que deveriam ser executados quando da chegada de um navio estrangeiro solicitando licença para arribar.

Amplamente divulgado pelo Conselho Ultramarino em janeiro de 1716, junto ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Marquês de Angeja¹⁹⁵, em Salvador, bem como junto aos governadores das capitanias, tal alvará apresentava seis pontos essenciais, definindo de forma metódica a rotina que deveria pautar a recepção de um navio estrangeiro que solicitasse permissão de arribada. O primeiro ponto é categórico:

¹⁹⁴ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manuel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 08 de fevereiro de 1711

¹⁹⁵ **Pedro Antônio de Menezes Noronha de Albuquerque** (1661-1731). 1º Marquês de Angeja (1714). Filho de D. Antônio de Noronha (1610-1675), 1º Conde de Vila Verde. Comendador das ordens de Cristo e de Santiago. Vedor da Fazenda. Membro do Conselho de Estado. Mordomo-Mor da Princesa do Brasil. Foi Vice-Rei do Estado da Índia (1692-1697) e Vice-Rei do Estado do Brasil (1714-1718). Cf. ZUQUETE, Afonso Eduardo Martins. Nobreza de Portugal e do Brasil. v.2 Lisboa: Editorial Enciclopédia, 1960. pp. 34-35

*Todos os navios estrangeiros que forem a qualquer porto do dito Estado [do Brasil], não justificando que o foram buscar precisados de alguma tempestade ou necessidade urgente, fazendo-se para esse efeito os exames necessários, serão confiscados na forma da Ordenação do Reino e Leis Extravagantes.*¹⁹⁶

Por vezes a justificativa para a arribada solicitada era evidente, demonstrada por mastros quebrados, velas rasgadas, cascos fendidos com “água aberta” ou ainda por falta de suprimentos para a subsistência da tripulação. Contudo, segundo Manuel de Almeida Peixoto¹⁹⁷, desembargador da Relação da Bahia, nem sempre eram claras as diferenças entre uma “arribada verdadeira” e uma “arribada afetada” ou falaciosa, exigindo pareceres de mestres de naus e exame minucioso da embarcação, além de longos interrogatórios junto aos tripulantes e passageiros.

Por outro lado, a segunda condição do alvará permitia aos navios arribados “verdadeiramente” se reabastecerem de gêneros de primeira necessidade, “comprando-os com o seu dinheiro ou letras seguras, a contento dos vendedores.”¹⁹⁸ Contudo, considerando situações de emergência, o capitão da embarcação estrangeira arribada poderia não ter dinheiro disponível para a aquisição de mantimentos que permitissem o prosseguimento da viagem. Com a finalidade de tentar remediar tal inconveniente, o alvará de 1715 preconizava que em semelhantes circunstâncias, após o exame detalhado do navio arribado, seria permitido que parte da carga transportada - caso houvesse - fosse armazenada em terra e remetida para Lisboa, pelos navios da frota regular. Tais gêneros seriam vendidos em Portugal, com a finalidade de cobrir as despesas com o fornecimento de víveres para o abastecimento da embarcação que havia arribado, “não se consentindo que para satisfação do referido se venda no Brasil coisa alguma.”¹⁹⁹

¹⁹⁶ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manoel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 05 de outubro de 1715.

¹⁹⁷ **Manoel de Almeida Peixoto**. Desembargador. Natural de Aveiro (Portugal). Graduado em Ciências Jurídicas pela Universidade de Coimbra. Iniciou sua carreira no serviço régio em 1645. Atuou como Auditor Geral. Ingressou como desembargador no Tribunal da Relação da Bahia em 25 de agosto de 1663. Cf. SCHWARTZ, Stuart B. Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores (1609-1751). Trad. Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. Anexo III. p. 365. Sobre as atribuições da função de desembargador dos Agravos e Apelações, tanto no Tribunal da Relação da Bahia (1609) como no Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (1751) ver SALGADO, Graça (org). Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial. 2ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / Nova Fronteira, 1985. (Publicações históricas, 86). pp. 188, 246 e 346

¹⁹⁸ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manoel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 05 de outubro de 1715.

¹⁹⁹ Idem.

A legislação era severa caso houvesse a retirada ou a venda de cargas dos navios arribados recolhidas em armazéns: comprovados os fatos, toda a carga seria confiscada pela Provedoria da Fazenda Real. Caso o navio arribado transportasse negros cativos, a Coroa autorizava que os escravos fossem vendidos no porto, quantos necessários para a arrecadação de recursos para o pagamento das despesas da embarcação no tocante aos suprimentos.²⁰⁰

Com o objetivo de efetuar a averiguação da veracidade ou não das arribadas solicitadas, quando as mesmas ocorriam em Salvador, na Bahia, então sede do Governo Geral do Estado do Brasil, o Vice-Rei nomearia um desembargador do Tribunal da Relação para proceder ao exame das embarcações. Nas demais capitâneas, os governadores determinavam aos Ouvidores Gerais que presidissem as comissões de exame e visitassem os navios arribados.

Quando o navio estrangeiro, ainda fora da barra, solicitava licença para arribar, recebia uma notificação oficial determinando que lançasse âncora num ponto previamente definido “debaixo da nossa artilharia”, para aguardar a visita das autoridades que realizariam a inspeção no interior da embarcação. Se no prazo de vinte e quatro horas o navio estrangeiro ainda não estivesse fundeado no ancoradouro indicado pela notificação das autoridades coloniais, o mesmo seria “tido por navio de pirata e inimigo comum e como tal será tratado e se lhe fará todo o dano possível.”²⁰¹

Ao fundear, conforme o determinado, “debaixo de tiro de canhão”, ou seja, no raio do alcance da artilharia de uma fortificação, o capitão do navio consentia na realização da visita oficial para exame. Ao subir a bordo, o Ouvidor Geral se fazia acompanhar por um escrivão, bem como por “oficiais da Ribeira e mar e guerra”, peritos em construção naval, para avaliar *in loco* os danos ou as condições técnicas que justificariam a arribada solicitada. Entretanto, antes da entrada da comissão de exame no navio, o capitão e toda a tripulação teriam que deixar a embarcação. Em seguida, o Ouvidor Geral percorria o interior da nau na companhia dos mestres de embarcações e

²⁰⁰ A venda de escravos implicaria no pagamento de “direitos dobrados”, ou seja, impostos em dobro, para a Provedoria da Fazenda Real, como era costume acerca dos cativos vendidos no Estado do Brasil. A venda era justificada, nestes casos, em virtude das elevadas despesas para a subsistência dos negros em armazéns, aguardando a chegada da frota.

²⁰¹ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manoel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 05 de outubro de 1715.

carpinteiros, observando o estado geral da mesma. Num segundo momento da vistoria, integrantes da tripulação eram interrogados individualmente, sendo também analisados os registros escritos de bordo, tais como lista de passageiros, relação de cargas, apontamentos dos pilotos, etc. As mesmas perguntas eram feitas ao capitão, sendo suas respostas confrontadas com as da tripulação, lavrando-se por fim um auto de exame, devidamente assinado. De acordo com Ernst Pijning “após um interrogatório completo, uns oficiais e soldados aproveitavam a ocasião para se impor como intermediários em quaisquer atividades comerciais.” (PIJNING, 2001, p. 07)

Segundo a historiadora Maria Fernanda Bicalho

Após o exame feito por peritos – juízes da Alfândega, guardas-mores e oficiais da saúde – formalizava-se um auto judicial, comumente chamado “auto de exame”, e se concedia um determinado período para o reparo da embarcação e o restabelecimento de sua tripulação. Na eventualidade de as arribadas serem consideradas “afetadas”, eram punidas com o confisco do navio e de sua carga, e com a prisão e envio para Lisboa – onde deveriam ser julgados – do capitão e de toda a tripulação. Caso contrário, permitia-se que o comandante e alguns outros oficiais desembarcassem com a finalidade de tratar dos custos do conserto e da compra de mantimentos. Esse desembarque, no entanto, era feito sob a vigilância de uma sentinela armada, colocada no bote que os trazia ao cais, onde então passavam a ser seguidos por oficiais portugueses.²⁰²

Caberia ao Vice-Rei e aos governadores das capitanias deliberar se uma arribada era “verdadeira” ou “afetada ou suspeita”. Sendo de boa fé, o navio poderia permanecer no porto para reparos e abastecimento das provisões que necessitasse. Caso contrário, uma vez constatada a inconsistência da solicitação de licença para arribar, a legislação não deixava dúvidas: “Mande prender logo o capitão e seqüestrar o navio e carga dele e sentenciar na Relação pelo mesmo exame e decisão do Vice-Rei ou governadores.”²⁰³

Assim sendo, segundo a legislação em vigor, se a arribada investigada fosse considerada suspeita ou falaciosa, além das medidas supracitadas, os originais dos autos de exame deveriam ser imediatamente remetidos para o Tribunal da Relação da Bahia, em Salvador, de modo que se realizasse o competente julgamento.

²⁰² BICALHO, Maria Fernanda Baptista. A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. pp. 136-137. Ver também: Alvará régio de 05 de outubro de 1715. In: Anais da Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro, vol. XXVIII. Rio de Janeiro: Oficinas de Artes Gráficas da Biblioteca Nacional, 1908. p.p. 228-230

²⁰³ Idem.

Apesar das exigências legais e do rigor na execução das vistorias em navios arribados, não eram poucas as divergências entre as autoridades coloniais acerca da veracidade ou da falsidade das ditas arribadas. Em 13 de julho de 1719, o desembargador Manoel de Almeida escrevia ao Rei D.João V relatando irregularidades na aplicação da “lei das arribadas” de navios estrangeiros, exemplificando com as dúvidas que surgiram durante o exame de um navio inglês arribado no Rio de Janeiro em 22 de outubro de 1716. No caso, houve uma discordância entre o Ouvidor Geral da Capitania do Rio de Janeiro, Fernando Pereira de Vasconcelos²⁰⁴, executor da vistoria, e o desembargador, acerca das reais condições da embarcação arribada. Argumentava o desembargador:

*Ordena-se na dita lei fazer-se um só exame nos navios arribados; se fizeram dois e havendo-se mostrado pelo primeiro que estava capaz e fazer viagem e não era o dano tão urgente que o impedisse, no segundo [exame] certificaram os mesmos ser maior, porém, não declararam que era tão grande que lhe impedisse navegar para o porto e por essa causa se não podia julgar aquela arribada por verdadeira, porque as leis de Vossa Majestade só admitem hospitalidade no extremo caso de necessidade.*²⁰⁵

O desembargador informava ao soberano sobre seu parecer favorável acerca da veracidade da arribada do navio inglês, considerando o seu precário estado, atestado por mestres e carpinteiros navais. Contudo, enfatizava que não deveriam ter sido realizadas duas vistorias, em dias diferentes, bem como questionava a divergência entre os resultados dos exames conduzidos pelo mesmo Ouvidor Geral.

Quais os motivos possíveis para tal divergência? Zelo administrativo do Ouvidor, buscando relatar com a maior fidelidade a real situação do navio arribado, corrigindo possíveis equívocos cometidos na primeira vistoria? Ou pressões de natureza

²⁰⁴ **Fernando Pereira de Vasconcelos.** Ouvidor-Geral e Superintendente da Casa da Moeda do Rio de Janeiro (1714-1718), sucessor de Roberto Car Ribeiro (1709-1714). Cf. SANCHES, Marcos Guimarães. O rei visita seus súditos: a Ouvidoria do Sul e as correições da Câmara do Rio de Janeiro. In: RIHGB. v. 163, nº 421. out.-dez. 2003. pp. 123-142. MELO, Isabele de Matos Pereira de. Magistrados a serviço do rei: a administração da justiça e os ouvidores gerais na comarca do Rio de Janeiro (1710-1790). Tese de doutorado. Niterói: UFF, 2013. p.332. Ver também TOURINHO, Eduardo. Autos de correições de Ouvidores do Rio de Janeiro (1624-1699). 1º vol. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal / Directoria de Estatística e Arquivo: nas oficinas gráficas do Jornal do Brasil, 1929. pp. 34-35. Acerca das atribuições do cargo de Ouvidor Geral ver SALGADO, Graça (org). Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial. 2ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / Nova Fronteira, 1985. (Publicações históricas, 86). pp. 146, 194-195, 251

²⁰⁵ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manoel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 05 de outubro de 1715.

subjetiva, inclusive pecuniária, por parte do capitão do navio, sobre as autoridades coloniais, no sentido de evitar a declaração de falsidade sobre a arribada e o confisco da embarcação?

Tal episódio demonstra as discrepâncias que por vezes existiam entre as determinações régias e o cumprimento das mesmas, nas regiões coloniais, evidenciando divergências entre representantes da Coroa. Apesar da lógica absolutista que presidia a elaboração das leis portuguesas setecentistas, não podemos deixar de observar o elevado grau de subjetividade no cumprimento das mesmas, no cotidiano das conquistas.

Zelo administrativo e a “cultura da evasão”: transversalidades no porto

De maneira a tentar combater práticas ilícitas cometidas por funcionários régios, durante as vistorias às embarcações arribadas, a Coroa portuguesa proibiu, em 1719, que os Ouvidores Gerais e demais funcionários que integrassem as comissões de exame, recebessem qualquer gratificação pela realização das visitas de inspeção aos navios. Contrariando um costume difundido inicialmente em Angola e na Bahia, em princípios do século XVIII - que preconizava o pagamento, ao Ouvidor Geral, da quantia de quatro mil réis, pela Provedoria da Fazenda Real, quando das vistorias em navios – D.João V escrevia ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque²⁰⁶: “Me pareceu ordenar-vos não consentais que daqui em diante levem [os Ouvidores e oficiais] por estas diligências pajens ou algumas propinas.”²⁰⁷

Tal medida visava basicamente desonerar a Provedoria da Fazenda Real de despesas adicionais que poderiam se multiplicar, em virtude da maior afluência de

²⁰⁶ **Aires de Saldanha e Albuquerque Coutinho Matos e Noronha.** Governador da Capitania do Rio de Janeiro (1719-1725). Nascido em Lisboa, em 1681, faleceu na mesma cidade, em 1756, na sua Quinta da Junqueira. Casou-se com D. Maria Leonor de Lencastre e Moscoso (falecida em 1731). Teve onze filhos legítimos, sendo um deles Manuel de Saldanha de Albuquerque e Castro (1712-1771), 1º Conde da Ega e Vice-Rei e Governador do Estado da Índia (1758-1765). Como Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha procurou reorganizar a administração, bem como adotou medidas de edilidade pública, tais como aterros de pântanos, abertura de ruas e, principalmente, foi o responsável pela construção do primeiro aqueduto da cidade, os “Arcos Velhos” ou “Arcos do Saldanha”, para a adução das águas do rio Carioca. Cf. RIHGB. Tomo 27. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 1864. p. 68. COARACY, Vivaldo. Memórias da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: J.Olímpio, 1965.

²⁰⁷ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.209. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 25 de julho de 1720. Ver anexo: Carta Régia de 27 de novembro de 1719.

navios estrangeiros arribando no Rio de Janeiro, resultando no crescimento do número de vistorias e, conseqüentemente, na ampliação dos gastos com “salários, pajens e propinas” pagos ao Ouvidor Geral e seus colaboradores, durante os exames das embarcações. Outro ponto a ser considerado seria a limitação de tais vistorias a uma visita por navio arribado, de modo a reduzir ao máximo o contato entre os estrangeiros e os representantes da Coroa, prevenindo, em tese, situações de aliciamento em prol de vantagens indevidas a funcionários régios, para a liberação de navios e suas cargas.

Importante observar que o aparente zelo administrativo poderia ocultar certas transversalidades, criando condições favoráveis para o estabelecimento de uma “cultura de evasão”, segundo os argumentos do historiador John Russell-Wood, envolvendo tanto colonos como funcionários e autoridades régias. Numa sociedade caracterizada pela “economia das mercês”, as demonstrações sistemáticas de lealdade ao soberano e de dedicação ao “real serviço”, por vezes surgiam em contraposição a denúncias de inúmeras irregularidades. Tais denúncias ou ameaças de denúncias eram geralmente perpetradas por colonos ou reinóis, dentro e fora da estrutura administrativa colonial, com o fito de exaltar suas próprias “virtudes”, em detrimento da reputação de terceiros, evidenciando possíveis transgressões cometidas pelos mesmos (RUSSELL-WOOD, 1998, p.56). Diante da possibilidade de denúncias envolvendo irregularidades cometidas por funcionários da Coroa durante as vistorias nas embarcações estrangeiras arribadas, muitas autoridades antecipavam argumentos em sua defesa, geralmente transferindo para outros “ministros e oficiais” a culpa das possíveis negligências.

Como evidência de tais práticas, temos a situação ocorrida durante a arribada do navio francês “La Sutil”, na Vila de Santos, em fins de novembro de 1719. Em princípios do ano seguinte, o Conselho Ultramarino receberia uma denúncia acusando o Governador da praça de Santos, Luís Antônio de Sá Queiroga, de ter hospedado em sua residência, durante a arribada do navio francês, o seu capitão, João Gelen, fato que levantou suspeitas acerca da idoneidade do mesmo Governador, o que resultou em sua destituição.

Ao tentar se justificar perante o soberano, Sá Queiroga argumentou que havia tomado a liberdade de alojar o capitão francês em sua casa não por negligência ou por interesses escusos, mas sim por zelo, de modo a vigiá-lo mais de perto, culpando o

Ouvidor Geral por ter concluído a vistoria da embarcação inicialmente antes do prazo, prolongando-a logo em seguida:

O eu recolher o dito capitão em minha casa foi na consideração que o Ouvidor, que para lá me mandou, acabou-a no mesmo dia a diligência e porque entendi que ali, visto se dilatarem as averiguações, estava mais seguro de tratar de negócios contra as ordens de Vossa Majestade com alguma pessoa, sendo todo o meu interesse o zelo do Real Serviço.²⁰⁸

O caso demonstra um aspecto interessante das arribadas: por um lado, o medo das autoridades em relação aos possíveis contatos entre a tripulação do navio arribado e a população local, notadamente, em termos mercantis. Por outro lado, havia uma certa “cultura do denunciamento” que envolvia colonos e autoridades régias, muitas vezes disputando as melhores oportunidades de contatos e “negócios ilícitos” com estrangeiros. O fato de Sá Queiroga ter hospedado o capitão do navio francês arribado em Santos poderia ser interpretado como zelo administrativo, pois o Governador estaria cerceando a mobilidade do mesmo e seus possíveis contatos com a “gente da terra”. Entretanto, poderia também ser considerado como uma estratégia para garantir vantagens indevidas ao representante da Coroa.²⁰⁹ Ao acolher o capitão João Gelen, o Governador Sá Queiroga estava transgredindo frontalmente as disposições legais, talvez para conceder privilégios ao estrangeiro, em troca de benefícios e exclusividade nas possíveis transações fora da lei.

As incursões ilegais e as arribadas de embarcações francesas ao litoral da América portuguesa eram cada vez mais frequentes no decorrer da primeira metade do século XVIII, sobretudo no contexto das capitânicas do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Além das abordagens claramente executadas por piratas e corsários em busca de carregamentos de metais preciosos e de cargas genéricas para apresamento, havia as falsas arribadas e as ancoragens proibidas, geralmente executadas com a finalidade de estabelecer contatos comerciais com as populações litorâneas, burlando a parca vigilância ou cooptando autoridades coloniais.

²⁰⁸ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.241 – Carta do ex-Governador da Praça de Santos, Luís Antônio de Sá Queiroga, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de agosto de 1720.

²⁰⁹ Sobre a arribada francesa à praça de Santos ver BRASIL. Ministério da Educação e Saúde. Documentos históricos: consultas do Conselho Ultramarino / Rio de Janeiro e Bahia (1716-1721). Vol. XCVII [97]. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1952. pp. 177-179

Entretanto, em várias ocasiões tais autoridades eram desafiadas por capitães de navios estrangeiros durante suas incursões pela costa. Por exemplo, em junho de 1720, o comandante da guarnição da Ilha Grande, no litoral sul da Capitania do Rio de Janeiro, havia notificado o capitão de um navio francês procedente da Ilha de São Sebastião, que o mesmo deveria permanecer ancorado nas cercanias somente o tempo suficiente para “se refazer de água e lenha”. Contudo, o capitão desconsiderou as ordens: permaneceu por longo tempo fundeado ao largo da Ilha Grande, indo ancorar em seguida na Ilha dos Porcos²¹⁰. Durante a sua permanência nesta última ilha, o capitão do navio francês foi interpelado pelo alferes responsável pela guarnição da Vila de Paraty, ordenando ao mesmo que se retirasse daquelas paragens. Respondendo ao alferes, o capitão foi categórico: “que não sendo por força, o não havia de fazer.”²¹¹

Convencido de que o capitão francês “intentava comerciar naquelas paragens”, o Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, artilhou duas balandras e as enviou para o litoral sul. As embarcações percorreram vários pontos da baía da Ilha Grande, de Paraty e do litoral norte da Capitania de São Paulo, encontrando apenas um “lanchão” francês arribado na Ilha de São Sebastião. A embarcação francesa foi então capturada e conduzida ao Rio de Janeiro, onde foi submetida a vistoria pelo Ouvidor Geral, que considerou por “afetadas e dolosas as arribadas que tinha feito aos portos dessa capitania.”²¹² As investigações revelaram que o “lanchão” pertencia a uma flotilha com dois navios franceses, da qual se havia desgarrado e que comerciavam no litoral compreendido entre as ilhas Grande e de São Sebastião. Em cumprimento do alvará de 05 de outubro de 1715, o “lanchão” e sua carga foram confiscados, sendo o mestre do mesmo preso e remetido para julgamento no Tribunal da Relação da Bahia, em Salvador.

²¹⁰ **Ilha dos Porcos.** Antiga Ilha de Tapira e ilhéus menores (latitude 23° 33' 38" S, longitude 47° 30' 38" O), situada na Baía de Angra dos Reis ou da Ilha Grande, litoral do Rio de Janeiro. “Grupo de ilhotas a sueste da Baía dos Flamengos, defronte da costa da Província do Rio de Janeiro, obra de 4 léguas a nordeste da Ilha de São Sebastião. Entre este grupo de ilhas e o continente, corre um esteiro que dá passo aos navios e é mui bom surgidouro, porque podem fazer aguada e receber víveres de vários pontos; porém, para se entrar nele é mister vento de feição.” Cf. SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet de. Dicionário Geográfico Histórico e Descritivo do Império do Brazil. Trad. de Caetano Lopes de Moura. Paris: J.P. Aillaud Editor, 1845. Tomo II. p.344

²¹¹ AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.274. Provisão do Rei de Portugal, D.João V , ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 11 de janeiro de 1721

²¹² Idem.

Convém ressaltar que as tentativas de contatos mercantis para burlar a legislação régia não ocorriam apenas por iniciativa de navios estrangeiros. Capitães e mestres de navios portugueses também eram tentados, vez por outra, a alterarem suas rotas com a finalidade de obter vantagens comerciais. Como exemplo, temos o interessante requerimento enviado em 1721 ao Rei de Portugal, D.João V, pelos fiadores do capitão Diogo Moreno Franco²¹³, comandante de um navio negreiro. Os fiadores informaram ao soberano que haviam tido notícia de que o capitão, com a missão de transportar negros cativos da Costa da Mina para o Maranhão, estaria com a intenção de fazer uma escala não programada na Bahia ou no Rio de Janeiro, ampliando o tempo de viagem e arriscando a carga, inclusive os negros, “porque os ditos escravos depois de embarcados uma vez, se tornam a embarcá-los segunda vez, morrem.”²¹⁴

Assim sendo, tais fiadores visavam salvaguardar seus respectivos patrimônios, solicitando providências à Coroa, de modo que o capitão fosse notificado e para que o mesmo seguisse diretamente da para o Maranhão, sem arribar, a não ser se fosse estritamente necessário. Dessa forma, a resposta régia alertava o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil²¹⁵, sobre a particularidade do caso:

²¹³ **Diogo Moreno Franco.** Negociante. Capitão de navio negreiro. Cristão novo. Nascido em Estremoz (Portugal), em 1670, filho de Manuel Garcia Mendes e de Brites Palmeira. Casou-se em primeiras núpcias com Micaela Arcângela, cristã nova e em segundas núpcias com Maria da Silva Correia. Preso em 01 de fevereiro de 1704 pelo Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Évora, acusado de judaísmo, heresia, apostasia, blasfêmia e impenitência. Seu inventário de bens em 1704 indicava ser proprietário de “casa de morada, um cordão de ouro e uma escrava branca”, dentre outras posses. Seu auto de fé ocorreu em 09 de setembro de 1708. Cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício. Inquisição de Évora. Processo nº6503. Atuou no transporte de escravos entre portos africanos e da América portuguesa. Em 1721 transportou 150 cativos do Cachéu para o Maranhão, dentre outras viagens. Cf. HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: culture, identity and na Atlantic Slave Trade (1600-1830)*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010. p. 41. Foi pai de José Moreno Franco (nascido em 1709), “tratante”, natural de Lisboa, condenado em 25 de julho de 1728 pelo Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, pelo crime de judaísmo. Cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício. Inquisição de Lisboa. Processo nº 10155. Tratante, negociante. “O que trata em alguma mercancia ou cousa semelhante.” BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico*. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. vol. 8. p. 257

²¹⁴ AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.346. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1722.

²¹⁵ **Bartolomeu de Siqueira Cordovil.** Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro (1716-1734). Nascido em Alvito, Évora (Portugal) *circa* 1675. Os Cordovil eram uma família portuguesa, de origem espanhola, da região de Córdoba. Em fins do século XIV, Lourenço Anes de Cordovil se estabeleceu em Sesimbra, Portugal. Radicaram-se em Évora em meados do século XVI. A família detinha cargos importantes na administração régia, tais como o de Escrivão da Mesa Grande da Alfândega de Lisboa e Provedor do Real Cano da Água de Prata. Bartolomeu Cordovil casou-se com D. Margarida Pimenta de Melo, integrante de uma das mais poderosas famílias do Rio de Janeiro. Possuía engenhos na Freguesia

Me pareceu ordenar-vos que em caso de que desviando a viagem e arribando a este porto sem justa causa e forem a ele maliciosamente, seja preso ele [o capitão] e o mestre e pagarão da cadeia seis mil cruzados²¹⁶ para a Fazenda Real.²¹⁷

Como dissemos anteriormente, trata-se de uma precaução sobre a possível arribada de um navio português, ou seja, não se trata de uma embarcação estrangeira. Provavelmente a intenção do capitão Franco em desviar a rota original para tocar nos portos da Bahia e, talvez, do Rio de Janeiro antes de prosseguir para o Maranhão tivesse a ver com a oportunidade de obtenção de lucros mais expressivos, vendendo parte do lote de cento e cinquenta cativos na Bahia e, sobretudo, no Rio de Janeiro, numa conjuntura de crescimento da demanda por escravos, em virtude da intensificação da exploração aurífera nos sertões das Minas Gerais.

Em busca de um porto seguro: arribadas lícitas e seus desdobramentos

No contexto da ocorrência das arribadas, além das chamadas “afetadas” ou falsas, havia as arribadas por justo motivo, geralmente solicitadas em razão de danos sofridos durante a viagem, especialmente após a eclosão de tempestades em alto mar, rasgando velas e partindo mastros. Problemas como a escassez de víveres também eram

de Irajá e na Ilha Grande. Foi pai de Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, que o sucedeu no cargo de Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro em 1735. Francisco casou-se com Catarina Vaz Moreno, em 1742, sendo pai de Felipe Cordovil de Siqueira e Melo, que em 1795 postulou o cargo, exercido por seus antepassados por quase um século. Cf. Arquivo Distrital de Évora, Fundo Família Cordovil (1500-1628). FRAGOSO, João Luís Ribeiro. Afogando em nomes: temas e experiência em história econômica. In: Topoi. Rio de Janeiro: PPGHS-UFRJ/7 Letras. Set. 2002, n° 05. pp. 51-57. APERJ. Registro Paroquial de Terras. Freguesia de Irajá. Livro n° 86 (1855-1856). Folha 3v. Registro n° 10

²¹⁶ **Cruzado.** “Moeda de Portugal. O cruzado antigo era de ouro. El Rei D. Afonso [Afonso V, 1432-1481], quando aceitou a Cruzada, para ir com outros príncipes da Europa à conquista da Terra Santa, mandou lavar de ouro subido de toda a perfeição a moeda dos cruzados. (...) Tem de uma parte uma cruz, como a de São Jorge, com as letras que dizem – ADJUTORIUM NOSTRUM IN NOMINE DOMINI [O nosso socorro está no nome de Deus] e da outra o escudo Real coroado, metido ainda na cruz de Avis, com estas letras – CRUZATUS ALPHONSI QUINTI R. [cruzado do Rei Afonso V]. De sorte que teve esta moeda o nome de cruzado, por ser feita para a empresa da cruzada que o dito rei aceitara. Hoje [1728] o cruzado de Portugal He moeda de prata que vale 480 réis.” Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. vol. 2. p. 623. A cruzada foi pregada em 1457 pelo Papa Calisto III, contra os turcos otomanos. O ouro utilizado para a cunhagem do cruzado, em 1457, era proveniente da feitoria portuguesa de Arguim (África), pesando a moeda 989 milésimos e valendo 253 réis. Foi cunhada até 1555. Com a Restauração portuguesa (1640-1668), o Rei de Portugal, D. Afonso VI, ordenou, em 1663, a cunhagem do cruzado de prata, pesando 17,9 gramas, com as seguintes inscrições: ALPHONSUS VI D.G. REX PORTUGALI [Afonso VI, pela Graça de Deus, Rei de Portugal – anverso] e IN HOC SIGNO VINCES [Com este signo + vencerás – reverso]. O cruzado de prata foi cunhado entre 1663 e 1835. Cf. ARAGÃO, Augusto Carlos Teixeira de. Descrição geral e histórica das moedas cunhadas em nome dos reis, regentes e governadores de Portugal. Lisboa: Imprensa Nacional, 1875. Tomo I.

²¹⁷ AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.346. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1722.

relativamente comuns, principalmente em consequência do prolongamento do tempo de viagem, como derivação de acontecimentos fortuitos, tais como calmarias e desvios forçados de rotas por causa de grandes temporais.

Contudo, por vezes a situação dos navios era especialmente dramática: naus arribadas por terem sido atingidas por mau tempo, com falta de provisões e, como se não bastasse tamanha calamidade, atingidas por epidemias. A eclosão de doenças a bordo, durante as travessias marítimas, muitas vezes dizimava a tripulação, deixando os sobreviventes – se houvessem – abatidos e desorientados na busca desesperada por auxílio, de um porto seguro onde solicitar licença para a arribada salvadora.

Tal foi o caso do patacho francês “Saint Jacques de Nantes”, arribado no Rio de Janeiro em 18 de dezembro de 1722, com uma tripulação de doze homens. Segundo o relato do capitão José Chabrot, comandante da embarcação, o mesmo partiu do porto de Nantes (França) com destino a Angola. O objetivo da viagem era transportar escravos da África para vender na Ilha da Martinica ou na Ilha de Santo Domingo, nas Antilhas. No entanto, já no Atlântico Sul, antes de atingir Angola, o patacho enfrentou severos “ventos contrários”, tendo sofrido sérios danos, agravados pela falta de mantimentos e pelas doenças a bordo. Diante da gravidade da situação, o “Saint Jacques de Nantes” solicitou licença para arribar, pois se “achava falto de mantimentos, fazendo água e com dois machos a menos no leme.”²¹⁸

Examinado pelo Ouvidor Geral, Antônio de Sousa de Abreu Grade, o patacho se encontrava realmente necessitado de reparos. Além da ruptura do mastro da mezena²¹⁹ e

²¹⁸ AHU – ARJ – Caixa 13 – Doc. 1.453. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1723. “Com dois machos a menos no leme.” Peça de fixação do leme, sendo este último elemento fundamental para a controlar a direção da embarcação. “Em termos de navio, machos são uns ferros pregados no leme, pela banda de dentro, que metidos nas fêmeas do cadaste o sustentam.” Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 5. p. 235. Cadaste: “Termo de navio – He o que assenta sobre a quilha de alto a baixo e divide o carro da popa em duas partes iguais e nelle se pregão as fêmeas para o leme, que são uns ferros co duas chapas para as ilhargas [lados] e no meyo vários buracos em que se segurão os machos do leme.” Cf. Idem. Vol. 2. p. 29. “Em acepción comum, qualquiera de los hierros o bronce que se afirman em el timon y que com las correspondientes hembras, fijos em el cadaste, Forman los respectivos goznes de aquel.” Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: En la Imprenta Real, 1831. p. 347

²¹⁹ **Mezena**. “Vela de popa”. Cf. BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Vol. 5. p. 448. “Mesana – Em las embarcaciones de três palos, El que se arbolà à popa. La antigua verga o entena que em El se colocaba y La de cruz que aun conserva y se llama tambien de gata o seca.” Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: En La Imprenta Real, 1831. p. 368

da falta de “dois machos no leme”, a embarcação “não só vinha falta de mantimentos, mas de gente, por lhe haver adoecido toda e morrido alguma, entre a qual fora o piloto, além de vir fazendo água.”²²⁰

Comprovada a veracidade da arribada, o “Saint Jacques de Nantes” foi autorizado a permanecer no interior da Baía de Guanabara, para a execução dos reparos urgentes. A carga que transportava foi recolhida aos armazéns da Fazenda Real do Rio de Janeiro, tanto para a segurança da mesma como para a dedução do montante dos gêneros que seriam destinados à apuração dos recursos para o pagamento das despesas do patacho, durante o seu tempo de arribada, já que a tripulação não trazia dinheiro em espécie.

Considerando o fato de o patacho ser um navio negreiro, sua carga de fardos não era muito expressiva, sendo de pouco volume, denotando o cuidado em deixar espaço para o embarque de cativos. A relação sumária de sua carga nos revela a presença de artigos próprios para a aquisição de escravos em portos africanos, com a predominância de ancorotes de aguardente, além de outros gêneros em menor quantidade, tais como carne de porco, seda, além de espingardas, pregos, ferro, cordas e outras “fazendas secas”, acondicionadas em pipas, caixas e barricas.²²¹

Convém observar ainda a cuidadosa identificação das cargas do “Saint Jacques de Nantes”, através das “marcas de propriedade”, geralmente grafadas a ferro em brasa nos cunhetes⁸⁴, ancorotes, pipas, barricas, caixões e caixas, ostentando as iniciais do proprietário em letras sobrepostas e outros símbolos convencionados e registrados nas relações das cargas transportadas nos porões da mesma embarcação. A cautela com as cargas interessava tanto ao capitão do patacho como às autoridades coloniais. Por um lado, o objetivo era preservar o patrimônio sob a responsabilidade do capitão; por outro, evitar a comercialização de gêneros oriundos de um navio estrangeiro arribado.

As arribadas por vezes estavam inseridas em projetos mais ousados de ocupação de pontos estratégicos da América portuguesa por navegadores e negociantes

²²⁰ AHU – ARJ – Caixa 13 – Doc. 1.453. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1723. Ver anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 1723.

²²¹ Idem. Ver anexo: Ibidem.

estrangeiros, com finalidades mercantis. Como evidência de tal ousadia, em 1723 um paquete inglês fundeu na Ilha da Trindade com o objetivo de estabelecer um ponto de apoio à navegação britânica oriunda dos portos africanos em direção a determinadas áreas do Atlântico Sul. A tentativa de povoamento da ilha pelos ingleses estava relacionada com as instruções da Coroa britânica no sentido de burlar os monopólios portugueses, especialmente no tocante ao comércio de africanos escravizados na região da Guiné, tentando os ingleses vendê-los na Ilha Grande, no litoral sul da Capitania do Rio de Janeiro.

Segundo o relato do capitão de mar e guerra José de Semedo Maia, o paquete inglês, carregado de manufaturados, singrou sua rota até a Ilha da Trindade e daí rumou para a Ilha Grande, onde não conseguiu chegar, pois foi perseguido por navios da armada portuguesa. Diante de tais circunstâncias, o paquete britânico retornou ao litoral africano, ancorando no porto de Ajudá para o embarque de escravos, sob as ordens do Duque de Chambré, “hoje o mais interessado na Companhia da Guiné”²²², de forma a retornar ao litoral fluminense e vendê-los na Ilha Grande, notável região de arribadas estrangeiras e de comércio ilegal de longa data.

Por provisão de 22 de fevereiro de 1724, o Rei de Portugal, D.João V, considerando as ponderações feitas pelo Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa, acerca da necessidade de restabelecer a soberania portuguesa na Ilha da Trindade e coibir os tratos mercantis ilícitos dos ingleses, ordenou ao Governador da Capitania do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, que procedesse aos trabalhos de fortificação de pontos vulneráveis da Ilha Grande, de forma a dificultar o desembarque de estrangeiros, notadamente de ingleses e seus contingentes de cativos, combatendo dessa forma “este negócio, o qual se o conseguirem os ingleses, será não só mui pernicioso ao Estado do Brasil, mas a este Reino.”²²³

A presença de embarcações estrangeiras na região da baía da Ilha Grande, durante a primeira metade do século XVIII, era um fato relativamente corriqueiro. Por suas características geográficas, a baía era um ponto de ancoragem muito apreciado

²²² AHU – ARJ – Caixa 14 – Doc. 1.512. Provisão do Rei de Portugal, D.João V, ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 22 de fevereiro de 1724.

²²³ Idem.

pelos navegadores, pois a mesma oferecia um porto naturalmente abrigado das vagas do alto mar, bem como acesso a água potável, lenha e víveres, geralmente pilhados ou vendidos pelos moradores das comunidades litorâneas.

As arribadas na região da Ilha Grande geralmente eram de quatro naturezas distintas. Havia a situação real de necessidade das embarcações em busca de água e mantimentos, o que significava uma permanência de poucos dias. Por outro lado, havia as arribadas resultantes de tempestades ou decorrentes de problemas estruturais dos navios, o que poderia ocasionar uma estadia de semanas e até de meses. Um terceiro motivo que poderia dar origem a uma arribada seria a eclosão de doenças a bordo, vitimando parte considerável da tripulação, que, via de regra, desencadeava a busca desesperada de um porto abrigado para o tratamento dos enfermos em terra. E, por último, tínhamos as arribadas motivadas pela clara intenção de estabelecer contatos mercantis ilícitos e a prática do contrabando, que, aliás, também poderiam ocorrer no contexto das arribadas anteriormente descritas. Em 1725, o Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ponderava que

Entre a Ilha Grande e a terra firme há um dilatado porto onde os navios estrangeiros dão fundo e fazem escala, quase sempre com fim de negócio, ainda que não seja mais do que dando fazenda a troco dos refrescos que pedem. Defronte desta ilha estão duas vilas, a saber: a de Angra dos Reis, da jurisdição desta Capitania e a de Paraty, do governo de São Paulo, que dista daquela cidade quinze dias de jornada e desta quatro, advertindo que a Ilha Grande é desabitada e os moradores da Vila de Angra dos Reis são todos pobres e impossibilitados de fazer negociação.”²²⁴

Contudo, os contatos mercantis aconteciam de forma frequente, sobretudo nas cercanias de Paraty “que é donde sempre se fizeram, porque aí há casas ricas que engrossaram com estes tratos.” Ponto inicial do Caminho Velho, via de ligação inicial com as regiões auríferas do sertão das Minas Gerais, Paraty possuía duas características favoráveis ao desenvolvimento do comércio ilícito e do contrabando: como estava à época [1725] subordinada ao governo da Capitania de São Paulo, as guarnições militares enviadas do planalto paulista dificilmente chegavam a manter uma vigilância eficiente da região e a afluência de ouro à referida vila, geravam as condições ideais

²²⁴ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.662. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de junho de 1725.

para os tratos mercantis ilícitos, contando, não raro, com a conivência das autoridades coloniais locais.

Assim sendo, um conflito jurisdicional estava configurado. Segundo a argumentação do Governador Luís Vahia Monteiro, a Ilha Grande e a Vila de Angra dos Reis, por estarem sob a jurisdição da Capitania do Rio de Janeiro, eram patrulhadas por uma companhia de Infantaria, ao contrário da Vila de Paraty, subordinada à administração da Capitania de São Paulo, logo, fora do alcance legal do governo do Rio de Janeiro. A questão adquiria contornos mais graves pelo fato da Ilha Grande ser o principal porto de arribadas falaciosas da costa fluminense e parte considerável do comércio ilícito ser efetuado por moradores da Vila de Paraty, naquele momento, fora da jurisdição do Rio de Janeiro.

Considerando tal controvérsia, o Governador Vahia Monteiro solicitou ao Rei de Portugal, D.João V, que providências fossem tomadas no sentido de combater o contrabando na área em foco, sugerindo que as referidas vilas e a Ilha Grande ficassem sob a jurisdição ou da Capitania de São Paulo ou da Capitania do Rio de Janeiro, “para que um só governador responda pelas fraudes que ali se fazem”.²²⁵

As precauções tomadas pelas autoridades coloniais portuguesas em relação às arribadas de navios estrangeiros, notadamente acerca da coerção dos tratos mercantis ilícitos e do contrabando, revelam que os mesmos delitos ocorriam com freqüência. O rigor dos autos de exame apontam para uma certa desconfiança apriorística em relação às intenções dos navios estrangeiros que arribavam nas águas tropicais do litoral fluminense setecentista.

Por exemplo, em 05 de junho de 1725, a galera inglesa “Benjamin”, procedente do porto de Ostend, comandada pelo capitão William James, entrou na Baía de Guanabara, lançando âncora “debaixo da Fortaleza de Viragalhão”, com a finalidade de entregar correspondência destinada aos navios da Companhia das Índias, que habitualmente faziam escala no Rio de Janeiro. Como de praxe, subiram a bordo da embarcação, para a realização da vistoria, o Ouvidor Geral e Corregedor do Rio de Janeiro, Antônio de Sousa de Abreu Grade, o piloto João Lamberto – como intérprete de língua inglesa – o escrivão Domingos Rodrigues Távora e “a mestrança da ribeira desta cidade.”

²²⁵ Idem.

Ao serem perguntados, sob juramento dos Santos Evangelhos, os marinheiros ingleses informaram que a galera não vinha arribada, “senão com viagem positiva a este porto e ao da Bahia e Pernambuco, por nestas alturas passarem os navios da Companhia das Índias.” Entretanto, apesar do capitão apresentar os recibos da correspondência entregue em Pernambuco e na Bahia, o Ouvidor Antônio Grade não acreditou muito nos argumentos dos ingleses, mesmo constatando que a carga da galera era diminuta e destinada à Ilha de São Cristóvão, nas Antilhas. Tal arribada tinha então grande chance de ser declarada falaciosa, sujeitando o capitão e a tripulação da galera “Benjamin” às penas previstas na legislação portuguesa em vigor.

Contudo, por motivos não muito claros, fez-se no dia seguinte uma nova vistoria na galera e dessa vez foi declarado que a mesma padecia de falta de água potável e de lenha, merecendo dessa forma a hospitalidade prevista em lei para as embarcações cuja arribada fosse considerada verdadeira. Porém, apesar de ter se livrado das penalidades, a tripulação da galera ainda inspirava cuidados e restrições aos funcionários régios. O despacho do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro sobre a questão não deixou margem a dúvidas

... e pelo auto [de exame], página cinco, verso, consta a necessidade com que se acha de água e lenha para seguir a sua viagem, lhe permito a demora de dois dias, nos quais se reparará da dita falta e sairá deste porto, sem que nele intente ou faça venda ou permuta de coisa alguma, aliás incorrerá na pena de confiscação e nas mais da lei.²²⁶

As arribadas poderiam ter desdobramentos mais complexos, mesmo quando consideradas como verdadeiras. Dependendo das circunstâncias técnicas, climáticas, políticas e econômicas, as embarcações estrangeiras poderiam permanecer no Rio de Janeiro por semanas e meses e, nos casos mais intrincados, por alguns anos. Quando uma permanência mais longa se fazia necessária aos navios arribados, o maior problema que se afigurava era a subsistência das tripulações, a bordo ou em terra. Além disso, quando reparos mais profundos tinham de ser realizados, os custos se avolumavam, representando uma notável preocupação para os comandantes de tais navios.

Voltemos a uma arribada anteriormente citada, a do patacho mercante francês “Saint Jacques de Nantes”, que chegou ao Rio de Janeiro em 18 de dezembro de 1722.

²²⁶ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.668. Auto de exame realizado pelo Ouvidor Geral e Corregedor da comarca do Rio de Janeiro, Antônio de Sousa de Abreu Grade, na galera inglesa “Benjamim”. Rio de Janeiro, 05 de junho de 1725. Anexo: Despacho do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, 06 de junho de 1725.

Como vimos, a embarcação havia partido do porto de Nantes, passando por Luanda, em Angola. Em virtude da eclosão de doenças a bordo e pela falta de mantimentos, o capitão José Chabrot decidiu arribar inicialmente na Capitania do Espírito Santo, o que foi feito. Daí seguiu para o Rio de Janeiro, em péssimas condições operacionais, “com necessidade de dar crena, consertar o leme e o mastro da mesena.”²²⁷

Após ter sua arribada sido julgada procedente, o patacho foi descarregado e submetido a profundos reparos. Sua carga - composta por variados itens, desde facas, pólvora, espelhos, até carne de porco, espingardas e aguardente – foi recolhida a um armazém alugado na Rua de São José²²⁸. Com o objetivo de levantar fundos para a subsistência da tripulação em terra, bem como para custear as despesas do conserto da embarcação, o capitão Chabrot solicitou permissão para vender parte da aguardente que conduzia, pelo preço da praça. Contudo, as autoridades portuguesas o proibiram de vender o que quer que fosse. O Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, com a intenção de auxiliar o capitão francês, adquiriu “treze quintais e meio e onze libras de bacia de arame”²²⁹, por 400\$000 réis.

Concluídos os reparos, o patacho foi novamente carregado e se lançou barra a fora, seguindo sua rota. Porém, após poucos dias de viagem, o “Saint Jacques de Nantes” teve que regressar com urgência ao Rio de Janeiro

*...por se achar todo podre, que se fez preciso tornar a recolher por minha ordem em um armazém que para este efeito mandei tomar, a sua carga, de que se fez novo inventário; porém, como no dito armazém recebe alguma fazenda dano, por lhe dar o bicho chamado cupim, a mandei recolher nos armazéns de Vossa Majestade.*²³⁰

Como a embarcação se encontrava com partes estruturais apodrecidas, sua carga foi recolhida aos armazéns da Casa dos Contos, situados na Rua Direita. A situação do capitão José Chabrot não era das melhores: seu patacho apodrecido, impossibilitado de

²²⁷ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.670. Despacho do Conselho Ultramarino destinado ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil. Lisboa, 14 de junho de 1725. Anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 07 de setembro de 1724.

²²⁸ Idem. Anexo: Inventário da carga do patacho francês “Saint Jacques der Nantes.”

²²⁹ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.670. Despacho do Conselho Ultramarino destinado ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil. Lisboa, 14 de junho de 1725. Anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 07 de setembro de 1724.

²³⁰ Idem.

seguir viagem, cargas atrasadas e a tripulação necessitada de remuneração para sua manutenção em terra estrangeira. Seguindo os dispositivos legais, o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro enviou para Lisboa, pelo navio da frota “Nossa Senhora de Rocamador”, comandado pelo mestre Antônio Rebelo da Silva, parte da carga do patacho francês, para ser vendida e pagar os impostos, de modo que o capitão Chabrot pudesse honrar as despesas com os graves reparos de sua embarcação e com a subsistência de sua tripulação durante a longa arribada.

Em situações como as arribadas mais dilatadas, as tripulações geralmente eram instaladas em terra, ocupando casas alugadas nas ruas e becos localizados nas cercanias da ribeira, ou seja, do local onde as embarcações eram “crenadas” e reparadas. Tais equipagens estrangeiras eram mantidas sob vigilância, porém, os contatos com a população residente eram praticamente inevitáveis no cotidiano.

Com relação ao alojamento e à manutenção das tripulações arribadas, podemos ressaltar que tais situações não ocorriam somente com as equipagens de embarcações estrangeiras que buscavam a hospitalidade da Coroa portuguesa, mas também poderiam ocorrer com tripulações de naus lusitanas colhidas por tempestades ou com dificuldades de abastecimento de água e víveres.

Os contratempos referentes ao despacho das frotas e das naus de licença, tanto em Lisboa como no Rio de Janeiro, causavam transtornos no planejamento das rotas. Apesar da experiência dos capitães e mestres dos navios e das tentativas de obedecer aos prazos estabelecidos, definitivamente o calendário mercantil e administrativo obedecia outros parâmetros se o compararmos com o calendário das monções, dos ventos favoráveis, adequados ou contrários a determinados roteiros pretendidos. Os imprevistos – burocráticos e/ou climáticos – acabavam por resultar em atrasos e adiamentos de partidas e chegadas das naus.

Vejamos o caso da fragata de guerra “Nossa Senhora da Oliveira”, da armada real. A embarcação entrou na Baía de Guanabara em 26 de junho de 1725, procedente de Lisboa; tinha atravessado o Atlântico na companhia da frota de Pernambuco e de quatro navios destinados ao Rio de Janeiro. O destino da fragata era Macau, na China;

porém, em virtude de “ser acabada a monção para navegar o cabo”²³¹, ou seja, de ter findado o momento dos ventos favoráveis para a passagem pelo Cabo da Boa esperança e atingir o Oceano Índico, o capitão decidiu arribar no Rio de Janeiro. Dentre os passageiros que desembarcaram da fragata, um deles chamou a atenção do Governador Luís Vahia Monteiro

*Chegou na dita fragata o embaixador que Sua Majestade, que Deus guarde, manda a China, o qual fui buscar a bordo (sem embargo de não me participar a sua vinda) e foi recebido com todas as honras militares e hospedei-o três dias em minha casa.*²³²

O embaixador mencionado era Alexandre Metelo de Sousa Menezes²³³, fidalgo da Casa Real, diplomata enviado em missão oficial pelo Rei de Portugal, D.João V, ao Imperador Yongzheng, em sua Corte de Pequim. Recebido no Rio de Janeiro pelo governador da praça, foi inicialmente hospedado na residência dos governadores da capitania, situada na Rua Direita e, posteriormente, foi acolhido, juntamente com sua comitiva, no sobrado do coronel Manuel Pimenta Telo, durante o período em que aguardavam ventos mais propícios – a nova monção – para seguir viagem rumo a Macau.

²³¹ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.689. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1725.

²³² Idem.

²³³ **Alexandre Metelo de Sousa Menezes**. Fidalgo da Casa Real. Nasceu em Marialva, Portugal, em 19 de outubro de 1687, filho de Manuel Cardoso Metelo e de D. Bernarda Feliciano Teles de Menezes. Foram seus avós paternos Gaspar Cardoso Metelo e Maria dos Reis Moniz e maternos Cristóvão Ferreira de Sousa e D. Maria Antônia de Menezes. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra em 1719. Em 1721 foi nomeado Provedor da Vila de Lamego, tendo sido confirmado no cargo de Secretário de Pedro de Vasconcellos, Embaixador Extraordinário de Portugal na Corte de Madri, em 1722. Casou-se em 1736 com D. Luíza Leonor Maria de Matos e Vasconcellos, filha de Belchior de Matos de Carvalho e de D. Teresa Maria de Góes. O casal não deixou descendência. Entre 1725 e 1728 foi embaixador do Rei de Portugal, D.João V, na Corte do Imperador Yongzheng (1678-1735), da China, 4º soberano da Dinastia Manchu e 3º imperador Qing. Em 1725, acompanhado por Antônio de Magalhães e por nove padres, partiu de Lisboa na fragata “Nossa Senhora da Oliveira”, levando livros e trinta arcas de presentes para o Imperador. Durante a viagem a fragata arribou no Rio de Janeiro, tendo sido recebido pelo então capitão-governador Luís Vahia Monteiro, tendo sido acomodado na residência do Coronel Manuel Pimenta Tello. Do Rio de Janeiro, partiu para Macau, lá chegando em abril de 1726. Alexandre Metelo chegou a Pequim em 18 de maio de 1727. Faleceu em Lisboa, em 1766. Ver: QICHEN, Huang. A embaixada de Alexandre Metelo de Sousa à China, no contexto das relações luso-chinesas. In: Administração. História e diplomacia, nº 40. v. XI, 1998. pp. 285-297. Disponível em: www.casaruibarbosa.gov.br/acasasenhorial. Acesso em 12 de janeiro de 2016, às 14:45 h.

CAPÍTULO IV

Tiros de peça ao longe, na barra, nova arribada a caminho: estudos de caso

No dia 20 do corrente entrou à barra um navio de guerra francês chamado “La Renomé” que saiu da costa de Coromandel em março: vem muito mal aparelhado e no estado que constará no exame (...). O General do Mar, Conde de Aché, me escreveu a carta junta: nela se mostra o empenho com que pretende avisar a sua Corte do estado em que continua a guerra naquela parte. Desembarcou seis oficiais que eu trabalho para mandar à Bahia, porque ou por aquela via, ou pela frota de Pernambuco, se transportem à sua Corte com segurança. Eles não dizem uma só palavra dos sucessos da Ásia, sinal certo de que a fortuna lhes tem sido contrária.”

(Ofício do governador das capitanias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Gomes Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1760. AHU – ARJ – Caixa nº 59. Doc. 5.716)

Arribadas: questões técnicas e circunstâncias operacionais

Como vimos anteriormente, a realização de uma vistoria no interior das embarcações arribadas era cercada de protocolos, seguindo basicamente o que era determinado pelo alvará de 05 de outubro de 1715, que regulamentava os procedimentos que deveriam ser adotados na fiscalização dos navios arribados, com destaque para a fundamentação da veracidade das solicitações de hospitalidade. Quando uma embarcação estrangeira emergia no horizonte, fora da barra da baía de Guanabara, o fato era comunicado ao Governador da Capitania pelo comandante de uma das fortalezas que guarneciam a entrada da baía (Santa Cruz da Barra ou São João). Uma vez ciente do fato, o Governador enviava um escrivão e um intérprete a bordo do navio para notificar o capitão e expor as condições para a realização da vistoria. Caso o capitão concordasse com as exigências protocolares, a embarcação poderia entrar na baía, ancorando num sítio previamente definido, geralmente as cercanias da Ilha das Cobras, diante das peças de artilharia da Fortaleza de Santa Margarida e São José.

Foi o que ocorreu em 22 de abril de 1726 com o navio holandês “Aurora”, comandado pelo capitão Jacob Pitoon, arribado no Rio de Janeiro com problemas no leme. Após a notificação de sua presença na barra grande, o navio foi visitado pelo escrivão da correição do Ouvidor Geral, Domingos Rodrigues Távora, acompanhado por Daniele Bonnami, intérprete em língua holandesa. O capitão Pitoon foi devidamente informado que sua arribada seria julgada pelo Governador da praça, após a realização da

vistoria no interior do navio. O “Aurora” foi então fundeado nas cercanias da Ilha das Cobras, no lado oposto ao canal que a separa da terra, recebendo a bordo uma comissão liderada pelo Ouvidor Geral Manuel de Passos Soutinho, que procedeu à vistoria prevista na legislação.

Convém ressaltar que a comissão de vistoria tinha como objetivos avaliar se a embarcação apresentava seus registros de rota, bem como os de sua carga, além de constatar as condições estruturais do navio, a questão da salubridade e a quantidade de suprimentos de que dispunha. Assim sendo, podemos observar que tais vistorias não cumpriam apenas formalidades administrativas, mas também representavam a necessidade de avaliação dos aspectos técnicos de marinharia e construção naval.²³⁴

A vistoria constatou que o navio “Aurora” não apresentava falta de água e mantimentos para a tripulação, porém, era uma “embarcação velha”, com o leme e os mastros apodrecidos, além de precisar querenar com urgência, não tendo por isso a menor condição de seguir viagem para a Europa. Com isto, sua arribada foi julgada “por boa” e o navio obteve permissão para proceder aos urgentes reparos.²³⁵

As arribadas poderiam ocorrer não apenas com navios mercantes estrangeiros, mas também com navios mercantes artilhados e até mesmo com naus de guerra. Apesar da legislação portuguesa sobre as arribadas ser bastante clara, prevendo punições severas para as arribadas falsas, as formas de tratamento e abordagem dos navios estrangeiros arribados variava de acordo com as vinculações das embarcações a companhias de comércio, sociedades mercantis e armadas régias, além dos contatos locais. O tempo de permanência dos navios, concedido pelas autoridades portuguesas durante as arribadas, também variava de acordo com a relevância do passaporte dos mesmos.

Vejamos o caso do navio francês “São João Batista”, arribado no Rio de Janeiro em junho de 1728. O capitão da embarcação, Lourenço José Durocher Ledependier, foi

²³⁴ No caso da vistoria do navio “Aurora”, além do Ouvidor Geral, do escrivão e do intérprete, participaram da comissão os capitães tenentes João Pereira dos Santos e João Bastos Tavares, ambos integrantes da guarnição da nau de guerra capitânia “Nossa Senhora da Assunção”, o patrão-mor Francisco Lisboa, o carpinteiro Nicolau dos Santos, o mestre calafate João Antunes e o piloto Francisco Pereira.

²³⁵ AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.749. Auto de exame feito pelo Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro, Manoel de Passos Soutinho, na embarcação holandesa “Aurora”. Rio de Janeiro, 22 de abril de 1726.

condenado em sua arribada, acusado de comércio ilícito. O navio foi confiscado, juntamente com sua carga, de acordo com os procedimentos previstos na lei das arribadas de 1715. Contudo, após insistentes requerimentos, o capitão Ledependier teve o seu processo revisto e seu navio restituído, ficando pendente apenas a situação da carga que, naquela altura, já havia sido em parte vendida. O capitão francês lutou arduamente, percorrendo os meandros da burocracia colonial, para reaver o que restou de sua carga, bem como o dinheiro apurado com a venda de parte da mesma, descontadas as despesas com o conserto do navio.²³⁶ O que poderia ter acontecido para que o capitão, outrora condenado por arribada falaciosa, conseguisse de volta o seu navio e a devolução de parte significativa de sua carga?

Os autos de exame de navios são fontes interessantes para entendermos o grau de subjetividade presente no julgamento das arribadas. Apesar dos indícios e evidências de que uma embarcação havia transgredido as leis portuguesas, mantendo tratos mercantis ilícitos com as populações das conquistas, por vezes, dependendo das circunstâncias objetivas e subjetivas, das relações de sociabilidade e do cálculo político, uma arribada falaciosa poderia ser vista com maior tolerância e até mesmo ser perdoada.

O contrário também era válido, ou seja, uma arribada absolutamente verdadeira, atestada por testemunhas idôneas, poderia ser considerada falaciosa, sob alegações inicialmente irrelevantes, tendo como referência os contatos estabelecidos entre os funcionários régios e os tripulantes dos navios estrangeiros arribados. No meio do caminho existiam os pactos e tratos firmados – e também rompidos – entre negociantes, burocratas coloniais, soldados e tripulações arribadas, além dos contatos entre estas últimas e a população local, nas ruelas e becos da velha cidade, nas praias ermas, entre os trapiches ou nas aproximações fortuitas de canoas e botes aos costados dos navios arribados, no silêncio das madrugadas.

Outro caso interessante foi a arribada do navio francês “Atalanta”, que entrou na baía de Guanabara em 31 de março de 1730, quase noite. O capitão da embarcação, D. Antônio Bourgard, informou durante a vistoria que vinha de Port Louis “armado em guerra”, com destino a China, tendo partido da França em 23 de dezembro de 1729.

²³⁶ AHU – ARJ – Caixa 19 – Doc. 2.124. Requerimento de Lourenço José Durocher Ledependier, capitão do navio francês “São João Batista”, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, anterior a 09 de novembro de 1728.

Disse ainda o capitão “que a importância de sua carga consiste em patacas e peças de pano de Berne e outras encomendas e que vinha falto de água, lenha e lastro.”²³⁷

O diferencial da arribada foi o fato de o navio “Atalanta” possuir um passaporte firmado em 17 de setembro de 1729 pelo Conde de Toulouse,²³⁸ Almirante de França e Ministro da Marinha. Assim sendo, em consideração ao contexto político que revestia tal arribada, contrariando os costumes, o Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, considerou um prazo maior de permanência do navio naquele porto: quinze dias, mesmo não tendo a embarcação problemas estruturais, precisando apenas se reabastecer de água, víveres e de um lastro mais denso, garantia de segurança e estabilidade na passagem do Cabo da Boa Esperança, rumo ao Oceano Índico.

Contudo, a análise mais cuidadosa do auto de exame do “Atalanta” nos revela aspectos mais detalhados da mesma arribada, contribuindo para a compreensão do prazo tão dilatado de permanência concedido pelo governador. O problema do navio não era estrutural, mas sim, de saúde.

Em 1º de abril de 1730, pela manhã, subiram a bordo do “Atalanta” o Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Manuel da Costa Mimoso e seus auxiliares, para a realização da vistoria prevista.²³⁹ Para que o Ouvidor pudesse arguir os marinheiros separadamente, foi ordenado ao capitão Bourgard, ao primeiro capitão-tenente, Gabriel Plassance e ao segundo capitão-tenente, Pedro Du Chemin, que ocupassem cada um o

²³⁷ AHU – ARJ – Caixa 21 – Doc. 2.281. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Rio de Janeiro, 03 de abril de 1730.

²³⁸ **Louis Alexandre de Bourbon** (1678-1737), Conde de Toulouse, Duque de Penthièvre e de Arc de Chateaufvillain, Marechal de França. Terceiro filho do Rei Luís XIV, da França, com sua amante Françoise-Athénaïs, Marquesa de Montespan. Casou-se em 02 de fevereiro de 1723 com Marie Victoire de Noailles. O Conde de Toulouse era figura de grande prestígio nas cortes europeias.

²³⁹ Comissão de vistoria do navio francês “Atalanta”: Manuel da Costa Mimoso, Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro; Antônio de Melo Callado, capitão de mar e guerra da nau “Nossa Senhora de Nazaré”; Manuel Luís Ferreira, “para língua”; capitão João de Cerqueira; João Lopes, patrão-mor da Ribeira; João Rodrigues e Pedro da Silva, capitães-tenentes da nau de guerra “Nossa Senhora de Nazaré”; Manuel Luís Ferreira, contramestre da nau de guerra “Nossa Senhora de Nazaré”; Agostinho da Costa, piloto da nau de guerra “Nossa Senhora de Nazaré”

seu escaler e permanecessem afastados uns dos outros, fundeados em pontos longe do navio.²⁴⁰

Pelas anotações no livro do piloto, constatou-se que o navio “Atalanta” havia tangenciado as Ilhas Canárias e passado a linha do Equador em 26 de fevereiro. Em 05 de março “montavam o Cabo de Santo Agostinho”, sendo que em 28 do mesmo mês os tripulantes avistaram o Rio de Janeiro, fundeando junto às fortalezas, forra da barra, em 30 de março de 1730. O “Atalanta” não era uma nau de guerra, mas sim um navio mercante de 500 toneladas, artilhado com 24 peças e tinha como objetivo estreitar os vínculos de uma companhia de comércio com os empórios mercantis chineses.²⁴¹

O navio francês arribou no Rio de Janeiro para refazer sua aguada e seus mantimentos, mas principalmente pelo fato de trazer dois terços dos tripulantes doentes do Mal de Luanda (escorbuto), severa avitaminose que ceifava muitas vidas durante as longas travessias marítimas, em virtude da dieta dos tripulantes se limitar ao essencial, sendo racionada e pobre em vitamina C.²⁴² A carga do “Atalanta” era composta por vinte e nove caixões de patacas castelhanas e outros mil marcos de prata,

*pacotes de pano de Berne, várias caixas de papel e outros paramentos para secretárias (...) umas caixas de por declarar que El Rei de França manda por amostra para lhes virem outras a mesma satisfação, com outras mais caixas para mimos do diretor [da Companhia] e presentes para os chinas.*²⁴³

²⁴⁰ AHU – ARJ – Caixa 21 – Doc. 2.336. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 02 de julho de 1730. Anexo: Auto de exame do navio francês “Atalanta”. Rio de Janeiro, 1º de abril de 1730.

²⁴¹ AHU – ARJ – Caixa 21 – Doc. 2.336. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 02 de julho de 1730. Anexo: Auto de exame do navio francês “Atalanta”. Rio de Janeiro, 1º de abril de 1730.

²⁴² Tripulantes identificados do navio francês “Atalanta”: D.Antônio Bougard, capitão, natural da Bretanha; Gabriel Plassance, 1º capitão-tenente, natural de Turena; Pierre Du Chemin, 2º capitão-tenente, natural de Saint Malo; René Du Geras, piloto, natural de Port Louis; Jean Platel, mestre, natural de Marselha. Marinheiros: Julien La Montaigne; Antoine Collet; Louis De Lammarc; François Zenand; Joseph Lammounier; Jean Georget; François Marquet; Charles Horel e mais vinte marinheiros não identificados.

²⁴³ AHU – ARJ – Caixa 21 – Doc. 2.336. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 02 de julho de 1730. Anexo: Auto de exame do navio francês “Atalanta”. Rio de Janeiro, 1º de abril de 1730.

Visitas de saúde: condições de salubridade a bordo e abastecimento

Como vimos anteriormente, as visitas de fiscalização a navios estrangeiros arribados competiam ao Ouvidor Geral e seus auxiliares, podendo o mesmo ser substituído em seus impedimentos pelo Juiz de Fora. Entretanto, as vistorias de saúde em navios mercantes que conduziam escravos eram prerrogativa dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro, de acordo com a carta régia de 19 de janeiro de 1705. Apesar de tal respaldo legal, o Governador da Capitania do Rio de Janeiro por vezes se intrometia nas vistorias realizadas nos navios procedentes de São Tomé e da Costa da Mina, desautorizando vereadores e causando conflitos administrativos.

Por outro lado – como aconteceu em 1732 – o Governador acusava a Câmara de realizar tais visitas de forma negligente e sem os devidos registros, estando os vereadores mais interessados na arrecadação dos emolumentos e em obter vantagens financeiras. Para tentar por fim ao conflito – ou acirrá-lo - em novembro de 1732 o Juiz de Fora do Rio de Janeiro, Francisco da Silva Castro, sugeriu ao Rei de Portugal, D.João V, que a referida atribuição deveria ser retirada da Câmara do Rio de Janeiro, recaindo tal responsabilidade no Juiz de Fora, tal como era praticado há muito tempo em Salvador, na Bahia.²⁴⁴

Estava declarado o conflito entre o Juiz de Fora, apoiado pelo Governador, e a Câmara do Rio de Janeiro. Não se tratava apenas de uma discordância sobre atribuições de cunho administrativo, mas principalmente uma luta pela manutenção de ganhos, de mercês, enfim, de formas de conservação do poder. A reação dos oficiais da Câmara à proposta do Juiz de Fora foi imediata, através de carta dirigida ao próprio D.João V, datada de 29 de novembro de 1732.²⁴⁵

Os argumentos dos vereadores se baseavam em duas provisões. A primeira, já citada, datava de 19 de janeiro de 1705 e reafirmava um antigo costume que atribuía à Câmara a função de zelar pela saúde pública, notadamente visitando as embarcações que conduzissem escravos, pois

²⁴⁴ AHU – ARJ – Caixa 24 – Doc. 2.601. Carta do Juiz de Fora do Rio de Janeiro, Francisco da Silva Castro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1732.

²⁴⁵ Firmaram a carta os seguintes vereadores: José de Vargas Pizarro, escrivão do Senado da Câmara; Manuel Pimenta Telo; Antônio da Fonseca Vasconcellos; Fernando Cabral de Mello e Manuel de Quevedo Constantino.

*... costuma a Câmara, como provedora da saúde, visitar as embarcações que vem com negros da Guiné, Costa da Mina e outros portos, por razão de contágio que é mais frequente e perigoso naquelas terras e no calor de muitos negros que vem embarcados.*²⁴⁶

Assim sendo, as “visitas de saúde”, feitas pela Câmara às embarcações que transportassem cativos eram efetuadas por uma comissão presidida pelo vereador mais idoso, em alternância com o Procurador da Câmara, acompanhado por um escrivão, um médico e pelo Alcaide. A comissão era remunerada pelos proprietários das embarcações visitadas.²⁴⁷

A segunda provisão, datada de 31 de agosto de 1718, ampliou as atribuições da Câmara no tocante às “visitas de saúde”, recaindo sobre a mesma instituição a responsabilidade de inspecionar “todas as embarcações que neste porto entrassem, vindas de qualquer parte”²⁴⁸, sem que nenhum integrante da comissão de visita recebesse qualquer gratificação pela nova tarefa. Tal determinação desagradou os vereadores, o que gerou uma lacuna nas visitas de saúde aos navios mercantes em geral, preenchida pelas visitas ordenadas pelo Governador da Capitania, resultando, na prática, numa superposição de atribuições, o que ocasionava atritos frequentes entre a Câmara e o governo da Capitania do Rio de Janeiro.

Além das arribadas de navios estrangeiros, havia as arribadas das naus de guerra da armada portuguesa que, por motivos fortuitos, buscavam fazer reparos e recompor suas reservas de suprimentos. Se as arribadas de embarcações estrangeiras já causavam instabilidades na cidade do Rio de Janeiro, a chegada repentina de uma nau de guerra ou de uma flotilha portuguesa em apuros ocasionava uma expressiva mobilização de todos os setores ligados ao comércio na região, na esperança de obtenção de bons lucros com o reabastecimento e com os reparos das naus de guerra lusitanas.

Na manhã de 23 de outubro de 1738 partiram de Lisboa as fragatas de guerra “Nossa Senhora da Arrábida” e “Nossa Senhora da Oliveira”, da armada real, comandadas respectivamente pelos capitães de mar e guerra Antônio Saldanha de Albuquerque e João Malhão de Brito, em missão de socorro ao Estado da Índia.

²⁴⁶ AHU – ARJ – Caixa 24 – Doc. 2.616. Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1732.

²⁴⁷ Cerca de 4.000 réis para cada integrante e 2.000 réis para o Alcaide.

²⁴⁸ AHU – ARJ – Caixa 24 – Doc. 2.616. Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1732.

Conduziam um ilustre clérigo, o Bispo de Malaca, D.Frei Antônio de Castro. Entretanto, enfrentaram uma tempestade logo após a passagem da Linha Equinocial (Equador), sendo bastante avariadas. Em sequência, os comandantes decidiram por arribar no Rio de Janeiro, onde chegaram em 25 de dezembro de 1738.²⁴⁹

As referidas fragatas permaneceram fundeadas no Rio de Janeiro por três meses e dez dias, tanto para o reparo das avarias, como pela necessidade de aguardar nova monção que as conduzisse com bons ventos na direção do Índico. Sendo longa a permanência, casas foram alugadas para o alojamento dos oficiais das guarnições das fragatas arribadas. Negociantes de variadas posses se candidataram como fornecedores de gêneros para a subsistência das tripulações e insumos para o reparo das embarcações.

A lista de mercadorias solicitadas para o abastecimento e dos itens para o reparo das fragatas era bastante extensa²⁵⁰ e, para descontentamento do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, deveria ser paga pelos cofres da Provedoria. A formidável despesa de 14:955\$402 réis, cujo pagamento havia sido efetuado na praça do Rio de Janeiro, deveria ser reembolsada pela Provedoria da Casa da Índia, em Lisboa, visto que as fragatas de guerra arribadas estavam em missão de socorro ao Estado da Índia. Após a conclusão dos reparos, as fragatas seguiram viagem em 05 de abril de 1739, deixando para trás um Provedor da Fazenda Real preocupado em receber, de alguma forma, os recursos financeiros que havia empenhado.

No ano seguinte a situação se repetiu, ocorrendo a arribada de mais duas fragatas de guerra da armada real portuguesa: a “Nossa Senhora das Mercês” e a “Bom Jesus de Vila Nova”, ambas procedentes de Lisboa e, como as anteriores, com destino à Índia. As embarcações em pauta arribaram em datas diferentes e por motivos distintos, causando igualmente grande balbúrdia na cidade do Rio de Janeiro, especialmente entre os negociantes e os oficiais mecânicos que lidavam com reparos navais.

²⁴⁹ AHU – ARJ – Caixa 33 – Doc. 3.451. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 22 de maio de 1740.

²⁵⁰ Por exemplo: barcas de lenha; tábuas de tapinhoã; betas de imbê; estopa; pipas de vinagre; galinhas; tábuas de caixeta; óleo grosso; panelas de barro; solas; tábuas de canela preta; breu; barris de biscoito; barris de azeite; pipas de vinho; boticas completas; louça branca; “pratos vidrados da Bahia”; peixe salgado; milho; arroz pilado; toucinho; pregos; hóstias e feijão.

A fragata “Nossa Senhora das Mercês”, comandada pelo capitão de mar e guerra D.Luís de Pierre e Pont, arribou no dia 31 de julho de 1740, em virtude de estar mal lastreada²⁵¹ e “trazer algumas doenças”. Por ordem do Governador Interino do Rio de Janeiro, o mestre de campo Mathias Coelho de Sousa – visto que o Governador Antônio Gomes Freire de Andrade se encontrava em Vila Rica, Minas Gerais – a fragata foi despachada com certa presteza, a ponto de zarpar em 20 de agosto, menos de um mês após ter cruzado a barra.²⁵²

Por outro lado, a situação da fragata “Bom Jesus de Vila Nova”, sob o comando do capitão de mar e guerra Antônio Carlos de Sousa, foi bem mais complicada, tendo arribado no Rio de Janeiro em 09 de outubro de 1740, necessitando de vários reparos de caráter estrutural. Submetida a uma vistoria²⁵³, foram constatados na embarcação problemas no leme, falta de calafetagem nos costados, madeiras trincadas e apodrecidas, dentre outros contratemplos. Os carpinteiros e mestres calafates

*...assentaram uniformes necessitar de um açafão no leme para governar melhor e de uma roda do mesmo nova, de quatro embornais abertos para a invasão das águas do convés, um travessão para a gávea da proa (...) e mais algumas miudezas de que vem falta a dita nau para a marcação e precisa mais serviço de calafete.*²⁵⁴

Apesar dos esforços dos artesãos da ribeira, a fragata permaneceu arribada para reparos por quase dois meses, zarpando para a Índia somente em 30 de novembro do mesmo ano, estando os reparos inconclusos, porém, a urgência de fazer vela, por ser

²⁵¹ **Lastro**: “É o peso que se põe nos navios para que eles possam aumentar-se e suster-se direitos sobre a superfície do mar, independentes, ou antes da carga ou mesmo estando no estaleiro, para ser deitado ao mar, se lhe deve meter algum lastro para o mesmo fim.” (CAMPOS, Maurício da Costa. **Vocabulário marujo**. Rio de Janeiro: Oficina de Silva Porto, 1823. P. 65). “A carga que se arruma no porão, junto à sobrequilha e escoas do fundo e que sempre deve ser a mais pesada para que o navio conserve as suas boas qualidades; os navios de guerra, como não conduzem carga, alastram, para aguentar o pano, com linguados de ferro ou de chumbo, pedra, etc.” (AMORIM, João Pedro. **Dicionário da Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. P. 189)

²⁵² AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.544. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1741.

²⁵³ Comissão de vistoria à fragata “Bom Jesus de Vila Nova”: Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro; Antônio de Faria e Melo, escrivão; João Lopes, patrão-mor da Ribeira; Vicente de Araújo Silva, mestre do trem; Luís da Silva Granate, mestre calafate.

²⁵⁴ AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.544. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1741. Anexo: Auto de exame da fragata “Bom Jesus de Vila Nova”. Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1740.

uma embarcação de socorro, acabou por encurtar o prazo de permanência. Como já havia ocorrido anteriormente, a Provedoria da Fazenda Real arcou com todas as despesas de abastecimento e reparo das fragatas de guerra, solicitando o reembolso da vultosa quantia de 18:41\$500 réis pela Casa da Índia, em Lisboa.

Interessante notar que apesar da presença de um tom dramático, alegando penúria, na correspondência do Provedor da Fazenda Real, não podemos deixar de observar que Francisco Cordovil de Siqueira e Melo integrava uma importante família de administradores coloniais – havia sucedido a seu pai, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, na Provedoria da Fazenda – e de prósperos negociantes no Rio de Janeiro.

Quando arribavam naus de guerra portuguesas, a Provedoria da Fazenda custeava os reparos e o abastecimento das mesmas. Entretanto, os mercadores que forneciam insumos para os consertos e mantimentos, por vezes, possuíam conexões familiares com os Pimenta, os Cordovil, os Vasques e outras tradicionais famílias, cujos membros desempenhavam cargos relevantes na governança colonial.

Arribadas em outras localidades da América portuguesa, sobretudo mais ao sul, contavam com o apoio logístico do Rio de Janeiro, porto de referência para a navegação no Atlântico Sul. Como exemplo, temos o caso de uma esquadra castelhana, composta por três naus de guerra, que em janeiro de 1741 tentava passar o Cabo Horn. Em consequência do tempo inclemente, com ventos fortes e chuvas torrenciais, uma das naus acabou por naufragar na altura da Ilha de Santa Catarina, sobrevivendo cerca de oitenta castelhanos, acantonados na porção norte da mesma ilha.

Com a missão de resgatar os náufragos, partiu de Buenos Aires uma esquadra, em julho de 1741. Entretanto, devido ao mau tempo, precisou arribar em Montevidéu, pouco tempo após sua partida. Por não encontrar insumos adequados na região, o capitão decidiu enviar uma embarcação ao Rio de Janeiro, em busca de socorro material.

Nos primeiros dias de agosto entrou neste porto, sem ser conhecida pela pouca diferença da bandeira, uma embarcação castelhana de dois mastros e acaso encontrei ainda a vê-la ao mar, da Ilha das Cobras; um tenente de marinha saiu a referir-me ser da esquadra castelhana que está arribada em Montevidéu e que por ordem do comandante dela

*e do Governador de Buenos Aires, vinha a esta cidade em procura de alguns gêneros que lhe eram precisos.*²⁵⁵

O Governador do Rio de Janeiro, Antônio Gomes Freire de Andrade, após muito relutar em receber tal embarcação, pelo fato da mesma ser estrangeira e não aparentar necessidade efetiva de hospitalidade, acabou por permitir que os castelhanos comprassem “pano para velas, cordas que lhes faltava e paus de que formar um mastro.”²⁵⁶ Aos mesmos foi autorizado ainda que fretassem duas embarcações para o transporte da guarnição que havia naufragado e que aguardava auxílio há meses na Ilha de Santa Catarina.

Como já dissemos anteriormente, a presença de navios estrangeiros arribados no Rio de Janeiro gerava uma atmosfera de curiosidade e, ao mesmo tempo, de insegurança. Quando se tratavam de naus de guerra estrangeiras, os cuidados eram redobrados, pois havia o temor de um ataque repentino, da prática de espionagem, visando uma futura invasão, bem como havia o receio das deserções e dos embarques de clandestinos, além da onipresente questão do combate ao comércio ilegal, apesar do mesmo fazer parte do cotidiano da navegação no contexto das rotas do Atlântico Sul.

No dia 29 de maio de 1742, quatro naus inglesas lançaram âncora fora da barra do Rio de Janeiro e solicitaram autorização para arribar, sob a alegação de que não tinham água, lenha e as provisões estavam esgotadas. Antes das embarcações entrarem pela barra, foram notificadas pelo então Governador Interino, Mathias Coelho de Sousa, que, ao mesmo tempo lançou um bando para coibir qualquer contato não autorizado com os ditos navios

*...ordeno que nenhuma pessoa de qualquer qualidade que seja, possa ir a bordo de tais naus, nem com a gente delas possa comerciar enquanto durar a sua assistência neste porto e fazendo o contrário incorrerão nas penas da lei de 1711, imposta aos que nas conquistas negociam com estrangeiros e para que chegue a notícia a todos, mandei lançar este bando, para que não possam alegar ignorância, pelas ruas mais públicas desta cidade.*²⁵⁷

²⁵⁵ AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.567. Carta do Governador do Rio de Janeiro e Minas Gerais, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1741.

²⁵⁶ Idem.

²⁵⁷ AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.603. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, Mathias Coelho de Sousa, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1742.n: Bando. Rio de Janeiro, 29 de maio de 1742.

Uma vez autorizada a arribada, os navios ingleses fundearam entre a Fortaleza de Santa Cruz e a Fortaleza de Villegagnon, recebendo a bordo uma comissão de vistoria sob a liderança do Ouvidor Geral João Alves Simões. Acompanhado pelo escrivão Domingos Rodrigues Távora e por Pedro Henrique de Laet, “inteligente na língua inglesa”, o Ouvidor subiu primeiramente a bordo da nau de guerra “O Aviso”, comandada pelo capitão de mar e guerra Elliot Smith. As demais embarcações eram navios de transporte: o “Guilherme”, sob o comando do capitão Thomas Laws; o “Ashtead”, comandado pelo capitão Alexander Lander e o “Duque de Cumberland”, do capitão Mark Dickson.

A missão de tal esquadra inglesa era resgatar e escoltar as naus de guerra “Soveren” e “Pérola”, comandadas respectivamente pelos capitães de mar e guerra Duarte Legge e Thomas Mory, que “arribaram destroçadas no Cabo Horn”²⁵⁸, após uma longa viagem que havia começado em Barbados. O objetivo da esquadra de resgate – que havia partido de Londres – era escoltar os dois navios de volta a Inglaterra, esperando encontrá-los arribados no Rio de Janeiro. Como não encontraram as duas naus que buscavam no porto, bem como estivessem bem providos de víveres, os ingleses solicitaram apenas “duzentas pipas de água e lenha, que não tinham nenhuma, e que feita a dita aguada e lenha, não tinham dúvida em saírem pela barra fora.”²⁵⁹

Apesar de serem naus de guerra e de não trazerem mercadorias em abundância para comercializar, pois vinham com objetivo de caráter militar, as desconfianças sobre tais ingleses estavam presentes nos procedimentos administrativos adotados pelo Governador Interino, que não descansou enquanto não viu as naus britânicas cruzando a barra, seguindo viagem em 10 de junho de 1742.

*Com efeito pude vencer deitá-los pela barra fora no dia 10 deste mês e no decurso de doze dias que se demoraram neste porto, não obstante segurar-me o comandante que não trazia fazendas, fiz andar no mar rondando, de dia e de noite, quatro escaleres, em cada um deles seis soldados e um oficial, e ordenei ao Contratador da Dízima da Alfândega fizesse o mesmo com os seus oficiais fora das rondas e militares examinando quaisquer embarcações que saíssem de bordo de tais naus.*²⁶⁰

²⁵⁸ AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.603. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, Mathias Coelho de Sousa, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1742

²⁵⁹ Idem. Anexo: Auto de exame. Termo de notificação. Rio de Janeiro, 29 de maio de 1742.

²⁶⁰ AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.603. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, Mathias Coelho de Sousa, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1742

Menos de dois meses após a partida da esquadra inglesa, a mesma retornou ao Rio de Janeiro em 18 de agosto de 1742, dessa vez conduzindo as duas naus de guerra que haviam se desgarrado da frota britânica no Cabo Horn e que necessitavam de reparos urgentes. Na mesma ocasião deu entrada no porto uma embarcação portuguesa, procedente do Rio Grande de São Pedro, trazendo treze ingleses sobreviventes do naufrágio de uma nau de guerra britânica “que navegava do Mar do Sul”. A nau desgarrou-se da esquadra inglesa que voltava do Pacífico e, nas imediações do Cabo Horn, enfrentando grande tempestade, acabou por naufragar, chegando os sobreviventes a terra no litoral do atual Rio Grande do Sul, sendo os náufragos acolhidos e transferidos para o Rio de Janeiro.

A questão agora mudava de figura. Naquele momento estavam fundeadas no Rio de Janeiro duas naus de guerra avariadas e um contingente de náufragos ingleses em busca de auxílio – com a perspectiva de chegada de mais náufragos vindos do sul – e a tradição da hospitalidade, preconizada pelo alvará de 05 de outubro de 1715, não poderia deixar de ser oferecida, diante das evidentes circunstâncias de emergência que a arribada apresentava.

Em tais situações de arribadas que envolviam naus de guerra de uma armada, o que implicava em relações entre soberanos, a Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro poderia adiantar o dinheiro para o custeio dos reparos nas embarcações e para a subsistência das tripulações, durante o tempo de duração da arribada, mediante o compromisso de reembolso, através de letras de câmbio e cartas de crédito devidamente firmadas pelos oficiais estrangeiros. Dizia o Provedor Francisco Cordovil ao Rei D.João V, sobre os náufragos

...e se entre eles houver algum cabo ou oficial capaz de passar letra ou crédito de toda a despesa para se pagar neste Reino ou em Londres, procurarei que a passe, como passou o comandante da esquadra inglesa do dinheiro que o Governador e Capitão General lhe mandou emprestar da Fazenda Real para o custeamento das duas naus que neste porto entrou [sic]²⁶¹

Voltando a questão das despesas da Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro com os reparos e o abastecimento das naus de guerra da armada portuguesa,

²⁶¹ AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.624. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1742.

arribadas no Rio de Janeiro, abordada anteriormente, não podemos deixar de enfatizar o montante dos recursos gastos e o número expressivo de negociantes envolvidos no aprovisionamento dos navios da armada lusitana durante tais arribadas.

Vejamos o caso da fragatinha de guerra “Nossa Senhora da Estrela”, comandada pelo capitão Antônio dos Santos Branco, que zarpou de Lisboa em 18 de maio de 1742, com destino à Índia, arribando no Rio de Janeiro em 20 de agosto do mesmo ano. Apresentava problemas nas bombas de porão e vinha com a provisão de mantimentos bastante reduzida.²⁶² Cerca de treze negociantes e/ou oficiais mecânicos prestaram serviços para o abastecimento e reparo da embarcação em análise.

Pelo conjunto dos gêneros da lista, podemos depreender que a embarcação apresentava não apenas falta de víveres, mas também trazia doentes a bordo, pois a quantidade de galinhas – 200 aves – e a presença de um “barril de sumo de limão” indicam cuidados com enfermos, convalescendo provavelmente de escorbuto, o Mal de Luanda, em cuja situação o suco de limão era recomendado como remédio bastante eficaz. Para se ter uma ideia, do total das despesas da Provedoria da Fazenda Real com a fragatinha (3:609\$442 réis), mais da metade dos recursos (1:723\$410 réis) foram destinados “às comedorias e auxílio aos doentes”. Tais despesas, como vimos em casos semelhantes, decorrentes da manutenção de naus em viagem ao Estado da Índia, deveriam ser reembolsadas por parte da Casa da Índia, em Lisboa, evitando que os cofres da Provedoria ficassem desfalcados. A fragatinha de guerra prosseguiu sua viagem em 20 de novembro de 1742 (ver QUADRO I)

²⁶² AHU – ARJ – Caixa 35 – Doc. 3.649. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1742.

QUADRO I - Lista de despesas feitas pela Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro com o abastecimento da fragatinha “Nossa Senhora da Estrela”, em 18 de agosto de 1742.

Mercador / oficial mecânico	Quantidades	Gêneros/Serviços
Domingos Francisco de Abreu	200 unidades	galinhas
	10 alqueires	milho
	10 alqueires	arroz pilado
	02 dúzias e ½	louça de fogo
	30 unidades	alguidares
	07 libras	done
	24 unidades	buoiz
	01 libra	pimenta
	08 unidades	cadeados
	06 varas	pano de linho
	03 arrobas	açúcar branco
	01 barril	sumo de limão
	160 unidades	oiteiras
Custódio Martins		puliame de moitoz e talhas e o preparo das bombas
João Alves Andreilm	08 pipas	bacalhau
Pedro Ferreira da Silva	02 pipas	aguardente do Reino
Jerônimo Rodrigues de Brito	32 arrobas	toucinho
	06 barris grandes	azeite
Miguel Rodrigues Batalha (boticário)		abastecimento da botica
Antônio de Jesus	84 alqueires	arroz pilado
Frutuoso de Souza Cunha	15 quintais	arnara velha
	03 barris	alcatrão
	228 arcos	ferro de bóio
	34 libras	breu
	1000 unidades	pregos estopares
	1000 unidades	taxas de bomba
	05 unidades	penas de lomar
	04 e ½ unidades	velas bugias
Manoel Rodrigues Ferreira	01 pipa	vinagre
Domingos Gonçalves Ramos		conserto dos lampiões e lanternas
Antônio de Araújo Pereira	52 varas e ½	brim
Francisco Ferreira	250 alqueires	farinha de guerra
	90 alqueires	feijão
Paulo Ribeiro da Silva	01 unidade	mastaréu de pinho

FONTE: AHU – ARJ – Caixa 35 – Doc. 3649 – Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio der Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1742. Vide Anexo.

Da hospitalidade ao medo latente: perigos no mar, desconfianças em terra

Como vimos, o Rio de Janeiro era um ponto de referência para as arribadas de embarcações em apuros no Atlântico Sul, sejam as que se dirigiam ao Índico, as que vinham da África ou ainda os navios que atravessavam o arriscado Estreito de Magalhães, procedentes do Oceano Pacífico, em rota para a Europa. Tal movimento de chegada e saída de embarcações, de forma fortuita, gerava desconfianças, receio de possíveis hostilidades, mas também representava oportunidade de negócios lícitos e ilícitos.

Na noite de 20 de dezembro de 1748, o Governador do Rio de Janeiro, Antônio Gomes Freire de Andrade, foi avisado pelo comandante da Fortaleza de Santa Cruz da Barra que um navio mercante francês havia solicitado permissão para arribar e aguardava fundeado na entrada da baía, “vindo do Mar do Sul e Reino do Peru”. No dia seguinte, formou-se a comissão de vistoria, liderada pelo Ouvidor Geral Francisco Berquó, com a finalidade de notificar o capitão francês e proceder ao exame da nau, então já ancorada atrás da Ilha das Cobras.²⁶³

A embarcação era o navio mercante francês “Condé”, comandado pelo capitão D.João Francisco de Leem, fretado pelo Reino de Espanha. Havia arribado no Rio de Janeiro “em busca de água, lenha e refrescos”, além de vir sobrecarregado e em parte desmantelado, com risco de naufrágio. O capitão descreveu sua longa jornada. Havia partido do porto de Cádiz, em 22 de dezembro de 1746, atravessou todo o Atlântico, fazendo uma breve arribada para suprimentos na Ilha de Santa Catarina. Daí seguiu para o Estreito de Magalhães, atingindo o Oceano Pacífico, em direção ao porto de La Concepción, no “Reino do Chile” “...de onde vinha e que a lotação do dito navio constava de 204 homens e que a carga que trazia era prata, ouro e vários fardos de lã de vicunha e cascarilha e cacau”.²⁶⁴

²⁶³ Comissão de vistoria do navio francês “Condé”: Francisco Antônio Berquó da Silveira Pereira, Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro; José Luís Saião, intérprete em língua francesa; Antônio Velasco de Távora, escrivão; João Lopes, patrão-mor da Ribeira; Vicente Antônio da Silva, mestre da Ribeira; José Duarte Couto, mestre calafate e Domingos Gonçalves Viana, piloto.

²⁶⁴ AHU – ARJ – Caixa 44 – Doc. 4.525. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1751. Anexo: Auto de exame do navio francês “Condé”. Auto de perguntas ao capitão D.João Francisco de Leem. Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1748.

O navio “Condé” havia partido carregado do porto chileno de La Concepción em 22 de outubro de 1748, com o objetivo de retornar para Cádiz, na Espanha. Quase dois meses depois, arribou no Rio de Janeiro com provisões esgotadas, risco de desmantelamento pela sobrecarga e pelas tempestades que enfrentou na passagem do Cabo Horn. A embarcação foi autorizada a arribar e a fazer os reparos urgentes de que necessitava.

Dentre os problemas técnicos que mais atingiam as embarcações que percorriam rotas marítimas muito longas, como as das Índias Orientais, podemos citar o apodrecimento de madeiras da estrutura, bem como a aderência de parasitas, sobretudo o gusano, à parte exterior do casco, abaixo da linha d’água, ocorrência que poderia resultar na abertura de fendas mais ou menos preocupantes, provocando, por vezes, a entrada descontrolada de água do mar, causando naufrágios.

Em 26 de janeiro de 1751 deram entrada no porto do Rio de Janeiro duas embarcações mercantes francesas, a fragata “La Glorieux”, comandada pelo capitão D’Aprest de Manevillete e a corveta “La Matine”, sob o comando do capitão Poubert. Ambas faziam parte da frota da Companhia da Índia Oriental e solicitaram licença para arribar, alegando problemas estruturais e de abastecimento. Após ambas fundearem atrás da Ilha das Cobras, as embarcações foram vistoriadas pelas autoridades portuguesas em diferentes datas, pelo Ouvidor Geral Francisco Berquó e seus auxiliares.

A vistoria na fragata “La Glorieux” ocorreu em 27 de janeiro e foi constatado que a mesma não apresentava qualquer problema de ordem estrutural, nem tampouco estava desprovida de víveres.²⁶⁵ Conduzia carga de vinho, aguardente, ferro, sabão e armas. Sua arribada poderia ser julgada falaciosa? No caso não, pois a fragata estava auxiliando a corveta “La Matine”, esta sim, bastante avariada e correndo risco de naufragar.

O capitão Manevillete, respondendo aos questionamentos do Ouvidor Geral, informou que

²⁶⁵ Comissão de vistoria à fragata francesa “La Glorieux”: Francisco Antônio Berquó da Silveira Pereira, Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro; José Luís Saião, intérprete de francês; Antônio Velasco de Távora, escrivão; capitão João Ritte de Andrade; João Barbosa e Silva, contramestre do trem e José Duarte do Couto, mestre calafate.

...saíra do porto de Lorient aos 21 de novembro de 1750, em companhia de uma fragata e de uma corveta, a qual vem em sua companhia, que se acha também neste porto apartando-se da dita fragata, por esta demorar dela, na altura do Cabo de Finisterra e que buscava este porto porque pouco tempo após sua partida lhe fizera sinal a dita corveta, que mandando a bordo dela soube vinha aberta em água e que se vira podre o poliame feito pela mestrança a que a ela mandei, como também por necessitar de algum refresco, água e lenha e ser lhe preciso dar crena a dita corveta.²⁶⁶

Na manhã de 31 de janeiro a comissão de vistoria subiu a bordo da corveta “La Matine”, tendo agora como intérprete em língua francesa Federico Roet da Grand, para auxiliar o Ouvidor Geral. Ao ser abordado, o capitão Pouber reafirmou o que havia dito o capitão de Manevillete, de que “vinha com água aberta de bastante risco, por ser a dita corveta embarcação nova, com calafeto de estaleiro e não ser ferrado,” situação que impedia o prosseguimento da viagem, precisando urgentemente de reparos (dar crena e forrar), além de se refazer de provisões.

Mais de dois meses após a partida dos navios “Le Glorieux” e “La Matine” do Rio de Janeiro, apontou no horizonte, diante da barra, em 20 de abril de 1751, a fragata francesa “Rainha Santa”, também integrante da frota da Companhia da Índia Oriental, a qual pertenciam os dois navios franceses anteriormente arribados. Notificado pelo mestre de campo Mathias Coelho de Sousa – no impedimento do Governador Gomes Freire de Andrade, então acamado – o capitão do navio, Monsieur de La Farque, relatou sua verdadeira saga.

A “Rainha Santa” havia partido do porto de Lorient em 21 de novembro de 1750, integrando uma esquadra com mais dois navios, o “Le Glorieux” e o “La Matine”, anteriormente citados, comandada pelo capitão D’Aprest de Manevillete, com destino às Índias Orientais (Ilha de França, Ilhas Maurícias). No dia seguinte a partida, a esquadra foi atingida por uma tempestade, na altura dos 43° e 33’ ao Norte da Linha do Equador, causando a dispersão dos navios. Desgarrada da esquadra e com sérios danos no mastro grande, a fragata “Rainha Santa” seguiu “para o porto de Lisboa, por conta da arrumação do dito mastro, em cujo porto esteve 26 dias, do qual seguira a sua viagem

²⁶⁶ AHU – ARJ – Caixa 44 – Doc. 4.525. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1751. Anexo: Auto de exame do navio francês “Le Glorieux”. Auto de perguntas ao capitão D’Aprest de Manevillete. Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1751.

para as ditas Índias de França e que por se acharem faltos de água, mantimentos, lenha e alguns refrescos, buscaram a este porto.”²⁶⁷

Mesmo tendo resistido à tempestade, o navio levou cerca de 28 dias para chegar a Lisboa em busca de socorro, arribando na barra do Tejo em 19 de dezembro de 1750, permanecendo para reparos até 13 de janeiro de 1751, quando zarpou no rumo das Índias Orientais. Entretanto, a estrela de Monsieur de La Farque não estava mesmo brilhando. Enfrentou nova tempestade ao passar a Linha Equinocial, perdeu mantimentos e chegou ao Rio de Janeiro em 20 de abril de 1751, após 93 dias de tortuosa viagem.

No mesmo contexto de dificuldades, em 1753, ocorreram as arribadas do navio francês “Galaté” e da fragata castelhana “Nuestra Señora de Aránzazu”, recebidos pelo então Governador interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, irmão do Governador Gomes Freire, pois este último havia se retirado para o sul, representando o Reino de Portugal na comissão demarcadora de limites da América Meridional, prevista pelo Tratado de Madri (1750).

O primeiro a arribar foi o navio “Galaté”, comandado pelo capitão Monsieur Geslin, que chegou ao Rio de Janeiro em 01 de julho de 1753. No mesmo dia foi visitado pelo Ouvidor Geral, Manuel Monteiro de Vasconcellos e seus subordinados.²⁶⁸ O capitão francês argumentou que precisava reabastecer seu navio de água potável, de pão e adquirir uma âncora para repor a que havia perdido. O “Galaté” partiu de Port Louis, na França, em 08 de abril de 1753 e seu objetivo, como o de tantas outras embarcações francesas da Companhia das Índias Orientais, era chegar às Ilhas Maurícias. Sua arribada foi julgada por verdadeira pelo fato da vistoria ter constatado que trazia um paiol repleto de biscoitos podres, além de não ter realmente uma reserva

²⁶⁷ AHU – ARJ – Caixa 44 – Doc. 4.525. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1751. Anexo: Auto de exame do navio francês “Rainha Santa”. Auto de perguntas feitas ao capitão La Farque. Rio de Janeiro, 20 de abril de 1751.

²⁶⁸ Comissão de vistoria ao navio francês “Galaté”: Manoel Monteiro de Vasconcellos, Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro; José Felipe Xavier, escrivão que também serviu como intérprete.

substancial de água, carecendo ainda de lenha e de “carne fresca para os doentes que levavam a bordo.”²⁶⁹

Naquele mesmo ano de 1753, no dia 09 de outubro, a noite, arribou ao Rio de Janeiro a fragata castelhana “Nuestra Señora de Aránzazu”, comandada pelo capitão D.Thomas de Ugarte, sendo a mesma notificada pelo Ouvidor Geral somente no dia seguinte.²⁷⁰ O navio mercante havia saído de Buenos Aires, passado por Montevideú e se dirigia ao porto de Cádiz, na Espanha. Contudo, a embarcação enfrentou uma grande tempestade em alto mar, no dia 30 de setembro, ficando muito avariada e “com água aberta.” Pelo relato, a tempestade foi excepcionalmente violenta “e por razão dela lhe foi preciso alojar a aguada que traziam no convés e o gado para o sustento da gente de mareação jogado ao mar, com que ficaram faltos de mantimentos, como também haver rendido o cadaste do leme.”²⁷¹

O mestre calafate José Duarte, ao examinar a estrutura da fragata castelhana, constatou que a água estava entrando de forma abundante pelos caletes da popa e o cintado estava “bastante arruinado”. Assim sendo, diante de tal emergência, diante da possibilidade da fragata se desconjuntar, o Governador interino José Antônio Freire de Andrade considerou a arribada da embarcação castelhana como verdadeira, autorizando a fragata a permanecer no Rio de Janeiro para consertar o casco e ser reabastecer.²⁷²

A fragata castelhana “Nuestra Señora de Aránzazu” conduzia uma carga de ouro, prata, couros e lã de vicunha, além de cartas do Governador Antônio Gomes Freire de Andrade (que, como dissemos acima, se encontrava nas demarcações do sul) e do Marquês de Val de Lírios, representante castelhano nas referidas demarcações, destinadas aos seus respectivos soberanos. Em virtude da gravidade de seus problemas

²⁶⁹ AHU – ARJ – Caixa 47 – Doc. 4.728. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1753. Anexo: Auto de exame do navio francês “Galaté”. Rio de Janeiro, 01 de julho de 1753.

²⁷⁰ Comissão de vistoria da fragata castelhana “Nuestra Señora de Aránzazu”: Manoel Monteiro de Vasconcellos, Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro; José Duarte, mestre calafate; José Garcia Alves Penna, capitão do navio “Bom Jesus de Bouças e Nossa Senhora da Penha de França”; Vicente de Araújo Silva, mestre da Ribeira; José dos Santos Rebelo, patrão-mor e José Alves, escrivão.

²⁷¹ AHU – ARJ – Caixa 47 – Doc. 4.728. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1753. Anexo: Auto de exame da fragata castelhana “Nossa Senhora de Aránzazu”. Notificação. Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1753.

²⁷² Idem. Anexo: Auto de exame da fragata castelhana “Nossa Senhora de Aránzazu”. Notificação. Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1753.

estruturais, tal fragata permaneceu no Rio de Janeiro para reparos, sendo sua carga despachada pela frota do Rio de Janeiro, rumo a Lisboa, daí sendo remetida para Cádiz.

Contudo, a remessa da carga da fragata castelhana pela frota acabou por gerar um conflito de interesses que chegou ao Conselho Ultramarino. Por volta de agosto de 1754, José Bezerra Seixas, Contratador da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, requereu ao Rei de Portugal, D.José I, a mercê do recebimento de duas mil patacas, quantia referente à cobrança dos direitos dos “couros em cabelo e de lã de vicunha” que haviam sido descarregados na Alfândega, quando da arribada da fragata castelhana.

A quantia de dois mil pesos foi de fato transferida do Rio de Janeiro para Lisboa nos cofres da nau capitânia da frota, sob a responsabilidade do comandante Francisco Soares de Bulhões, mas não foi entregue ao contratador por haver litígio, sendo a soma depositada na Casa da Moeda de Lisboa.²⁷³

De acordo com a legislação portuguesa que regia os contratos, de fato, as mercadorias e gêneros primários que entrassem pelas alfândegas das conquistas, deveriam ser taxadas e parte desses direitos revertiam ao Contratador da Dízima, como forma de remuneração pela administração do contrato, garantida como privilégio concedido pelo soberano. Entretanto, de acordo com o parecer do Conselho Ultramarino, a situação da carga de couros em cabelo e lã de vicunha, desembarcada da fragata castelhana, não se encaixaria no contexto, visto que a mesma descarga foi realizada em virtude de uma emergência, já que a embarcação não possuía condições para prosseguir sua viagem.²⁷⁴ Além do mais, tais gêneros não se destinavam ao Rio de Janeiro e nem sequer foram vendidos naquela praça; deram entrada na Alfândega para cumprir as formalidades legais, sendo em seguida embarcadas na frota do Rio de Janeiro para Lisboa.

A partir da instalação do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, em 1751, o Chanceler deveria officiar, juntamente com o governador da praça, ao Ouvidor Geral, para que o mesmo procedesse à vistoria dos navios arribados. Em virtude dessa atribuição do Chanceler, por vezes surgiam desavenças entre este último e o Ouvidor Geral, atrasando consideravelmente as vistorias.

²⁷³ AHU – ARJ – Caixa 47 – Doc. 4.791. Requerimento do Contratador da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Bezerra Seixas, ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, anterior a 08 de agosto de 1754.

²⁷⁴ Idem. Anexo. Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 13 de dezembro de 1754.

Por exemplo, em 1754, uma altercação entre o Chanceler da Relação do Rio de Janeiro, João Soares Tavares, e o Ouvidor Geral, Manuel Monteiro de Vasconcellos, ocasionou o atraso de três dias na vistoria do navio francês “Bourbon”, que havia partido de Port Louis em 21 de novembro de 1754, com destino a Pondcherry (Índias Orientais) e arribou no Rio de Janeiro em 24 de fevereiro de 1755. Com o objetivo de contornar o problema, Miguel José Vienne, Desembargador dos Agravos e Apelações Cíveis e Crime da Relação do Rio de Janeiro, assumiu a vistoria, que foi realizada em 27 de fevereiro.²⁷⁵ Ao ser questionado, o capitão francês Guilherme Damican mencionou que o motivo de sua arribada “fora a falta que tinha de mantimentos e água e o trazer a maior parte da gente de mareação doente.”²⁷⁶

Ao ser perguntado, Philipe de Bavé, piloto do “Bourbon”, informou que tanto o passaporte que traziam, como os registros da rota nos livros de marinharia, indicavam como destino final do navio a região de Pondcherry, na Índia e que a arribada havia sido solicitada principalmente por causa dos inúmeros enfermos a bordo.

Os doentes, segundo o parecer do médico Matheus Serafim, que integrava a comissão de vistoria, eram portadores de escorbuto, sendo a maior parte da tripulação atingida pela doença, fato que comprometia a própria viabilidade da navegação, pois, sem tripulantes saudáveis, as manobras da embarcação não poderiam ser realizadas. Como a doença havia se alastrado, o médico julgava que para os enfermos era “muito preciso dar-se-lhe lugar separado e fora da cidade, para se temperarem e tomarem os remédios precisos.”²⁷⁷

As arribadas poderiam apresentar circunstâncias por vezes dramáticas, envolvendo a real possibilidade de naufrágio. Foi o que ocorreu com o navio de guerra castelhano “El Jason”, comandado pelo capitão D.André de Agredano. O navio da armada de El Rei de Espanha havia deixado o porto de Buenos Aires com destino a Cádiz. Seu passaporte era firmado pelo Marquês de la Victória, Comandante Geral da

²⁷⁵ Comissão de vistoria ao navio francês “Bourbon”: Miguel José Vienne, desembargador do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro; João Soares Tavares, Chanceler e Governador Interino do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro; tenente João Maciel da Cruz, intérprete de francês; Matheus Serafim, “médico de saúde”; Vicente de Araújo Silva, mestre do trem e José dos Santos Rebelo, patrão-mor da Ribeira.

²⁷⁶ AHU – ARJ – Caixa 49 – Doc. 4.897. Carta do Chanceler do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, João Soares Tavares, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1755. Anexo: Auto de exame do navio francês “Bourbon”. Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1755.

²⁷⁷ Idem. Auto de exame do navio francês “Bourbon”. Termo do médico de saúde. Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1755.

Real Armada espanhola. Apesar de não ter atravessado nenhuma tormenta, na altura da Ilha de Santa Catarina o madeirame do casco começou a apresentar fendas, por onde a água entrava em abundância, inundando os porões. Com isto, arribaram no Rio de Janeiro em 26 de maio de 1755 por

...estar o dito navio fazendo muita água, porque de contínuo estão com a bomba para o mesmo e fazendo observância acharam [os mestres e oficiais da Ribeira] que esta fazia quarenta polegadas de água, causa suficiente para não se poder seguir viagem, sem primeiro dar crena e ferrar.²⁷⁸

A arribada do navio “D.Carlos” (1725)

Em julho de 1725 estavam arribados no Rio e Janeiro dois navios holandeses, em busca de reparos e com falta de mantimentos. Entretanto, o que seria apenas mais uma arribada, acabou se transformando numa querela entre o Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro e o Abade do Mosteiro de São Bento. Como os navios estavam sendo reabastecidos e sofrendo reparos na mastreação e velas, a tripulação dos mesmos não estava autorizada a desembarcar, salvo com expressa permissão do Governador e somente poderiam descer a terra sob escolta armada.

Contudo, na madrugada de 06 para 07 de julho de 1725, um grupo de sete marinheiros holandeses fugiu do navio “D. Carlos”, ancorado ao alcance da artilharia da Fortaleza da Ilha das Cobras. Após ludibriarem a guarda portuguesa a bordo, baixaram o escaler do navio e remaram para a cidade. Pouco depois, os guardas de bordo os seguiram, porém, não conseguiram capturá-los, pois os holandeses sumiram na escuridão da noite. Pela manhã o escaler usado na fuga foi encontrado numa praia ao pé do Mosteiro de São Bento e testemunhas afirmaram que os marinheiros holandeses haviam entrado no mesmo, refugiando-se de seus perseguidores²⁷⁹.

Ao escrever ao Abade beneditino exigindo que os holandeses fossem expulsos do mosteiro, o Governador Vahia Monteiro recebeu a negativa do clérigo, informando que os marinheiros procurados lá não se encontravam. Com base em suspeitas de que os

²⁷⁸ AHU – ARJ – Caixa 49 – Doc. 4.897. Carta do Chanceler do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, João Soares Tavares, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1755. Anexo: Auto de exame do navio castelhano “El Jason”. Rio de Janeiro, 27 de maio de 1755.

²⁷⁹ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.689. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1725.

beneditinos eram coniventes com o comércio ilegal e que, por vezes, obtinham vantagens advindas do contrabando - sendo frequentes as queixas das autoridades acerca das facilidades oferecidas ao contrabando através dos muros do mosteiro - e considerando sua proximidade com os ancoradouros, o Governador determinou que soldados montassem guarda ao redor do mosteiro para a captura dos marinheiros holandeses que haviam se evadido, pois “brevemente acabarão por aparecer para irem no seu navio, que se não poderá dilatar muito.”²⁸⁰

Ao analisarmos o relato da fuga dos marinheiros holandeses do navio “D.Carlos”, notaremos pelo menos três indícios de natureza suspeita. O primeiro deles se refere ao fato de que apesar de o navio arribado ter sido guarnecido durante toda a noite por uma esquadra de soldados, os marinheiros conseguiram ter acesso ao escaler para a travessia rumo à cidade. Apesar do rigor administrativo presente no texto da carta do Governador Vahia Monteiro ao narrar os fatos ao Vice-Rei do Estado do Brasil, podemos inferir que os soldados foram negligentes ou receberam algum tipo de suborno para não dar o alarme imediatamente, dando tempo para que os marinheiros escapassem e tomassem a dianteira em direção a terra. Pelo observado, em casos semelhantes, tais subornos não eram raros.

Outro indício de anormalidade foi a perseguição ao escaler dos marinheiros não ter resultado na prisão dos mesmos, visto que os soldados tomaram um outro escaler e saíram no encalço dos fugitivos. Considerando que o navio “D.Carlos” se encontrava fundeado ao alcance dos canhões da Fortaleza da Ilha das Cobras, a distância entre o fundeadouro e o litoral da cidade é mínima, podendo ser vencida em poucos minutos, sem maiores percalços. Contudo, mesmo com a escuridão da noite sem lua, os soldados mantiveram, por algum tempo, contato visual com os marinheiros em fuga, perdendo-os de vista logo a seguir. Por que não persistiram os soldados na busca? A guarnição conhecia os meandros da cidade e os pontos prioritários de desembarque. Teriam sido subornados? Ou temiam que um mal menor resultasse num mal maior, ou seja, que a guarnição desfalcada de soldados no navio possibilitasse novas fugas de marinheiros? Tudo variava ao sabor das conveniências.

²⁸⁰ AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.689. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1725.

Por último, o conflito entre o Governador do Rio de Janeiro e o Abade do Mosteiro de São Bento, acerca da tolerância – para alguns, conivência – dos beneditinos para com o comércio ilegal e o contrabando, pois havia uma tradição de desconfiança (muitas vezes refutada) em relação a tais clérigos como facilitadores dos “descaminhos de fazendas”. Tal fama advinha do fato dos muros do mosteiro quase tocarem o mar, numa região estratégica para o embarque e desembarque de gêneros, no coração da área portuária, repleta de trapiches, armazéns e pequenos estaleiros. Valendo-se muitas vezes de suas prerrogativas eclesiásticas, os beneditinos frequentemente requeriam isenções e privilégios para a liberação de cargas ao mosteiro destinadas, o que causava desconfianças e confrontos no contexto dos despachos alfandegários e durante as arribadas.²⁸¹

O navio holandês “D. Carlos”, cujo capitão era Pedro Gleinsen, foi vistoriado pelas autoridades portuguesas e teve sua arribada julgada “por simulada, suspeitosa e afetada a fim de comércio e negócio”, tendo sido o navio e sua carga confiscados pela Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro, em 05 de outubro de 1725.²⁸² O “D.Carlos” foi apreendido e sua carga recolhida a um trapiche. Entretanto, para a tripulação do navio a situação tornou-se dramática, diante das incertezas e da carência de mantimentos.

A conjuntura se agravou quando o capitão holandês foi enviado preso para Salvador, na Bahia, deixando em seu lugar o contramestre Jorge Augeniace, responsável por uma tripulação de 105 pessoas: onze oficiais e noventa e quatro marinheiros. Os víveres eram poucos e alguns suprimentos haviam se estragado, gerando exaltação de ânimos entre os tripulantes aflitos. O contramestre holandês prevenia o Governador sobre o perigo iminente

... a gente da maração desta nau os vejo em termos de se alevantarem, porquanto já ontem o quiseram fazer por lhes faltar os mantimentos comestíveis, que reporto que os ditos estejam incapazes, já não chegam

²⁸¹ Alguns anos mais tarde o referido governador também lançaria suspeitas sobre os jesuítas, acusando-os de cumplicidade nos desvios dos quintos reais, nas regiões de Paraty, Ilha Grande, Marambaia e Sepetiba. Cf. Carta de Luís Vahia Monteiro ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de janeiro de 1730. In: Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo. v.50. São Paulo: Tipografia da Companhia Industrial de São Paulo, 1894. p.p. 171-175

²⁸² AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.762. Portaria do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, 05 de outubro de 1725. Anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1726.

*mais que para oito dias e essa é a razão porque sou obrigado a dar parte a Vossa Senhoria, antes que haja nesta nau algum levantamento portanto.*²⁸³

O drama dos tripulantes holandeses, ameaçados pela fome, iria ser aprofundado pelo estabelecimento de uma contenda entre as autoridades portuguesas acerca da forma de tratar a questão. Diante da penúria enfrentada pela tripulação do navio, pelo mesmo ter sido confiscado e os mantimentos estarem se esgotando, o Procurador da Coroa, Sebastião Dias da Silva e Caldas, acusou o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, de ter sido negligente no envio de recursos para a subsistência da tripulação. Em sua defesa, o Provedor da Fazenda Real alegou que não havia qualquer ordem régia determinando tais despesas.

Com a precipitação dos acontecimentos e a ameaça de motim, o Governador Vahia Monteiro ordenou que o Provedor da Fazenda Real examinasse os registros com mais atenção, pois não se poderia deixar que mais de cem marinheiros morressem de fome ou sendo foco de revoltas. Em resposta o Provedor Cordovil informou que a legislação amparava a garantia de subsistência da tripulação de navios estrangeiros pela Fazenda Real, em caráter emergencial, somente nos casos de arribadas julgadas verdadeiras, lícitas, o que não era a situação do navio holandês “D.Carlos”, confiscado por sua arribada ter sido entendida como falaciosa. O Provedor informou ainda que lhe havia chegado a notícia de que o negociante Pedro Folkman, residente no Rio de Janeiro, tinha “cartas de senhorio”, ou seja, era um dos sócios proprietários do navio e poderia ser intimado a arcar com as despesas para a subsistência dos tripulantes necessitados.²⁸⁴

Para surpresa geral, o negociante Pedro Folkman, que se dizia “cônsul honorário da Holanda” no Rio de Janeiro, alegou que tinha instruções para auxiliar nas necessidades do dito navio somente se a arribada fosse julgada verdadeira; como a embarcação havia sido sequestrada pela Fazenda Real, pelo fato de sua arribada ter sido

²⁸³ AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.762. Idem. Anexo: Requerimento de Jorge Augeriacé, imediato do navio holandês “Dom Carlos”, ao Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, anterior a 15 de maio de 1726.

²⁸⁴ AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.762. Portaria do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, 05 de outubro de 1725. Anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1726.

considerada falsa, não estava ele obrigado a custear os mantimentos requeridos. Tentando mitigar a questão, por ordem do Governador, o Provedor Cordovil concedeu

*o dito sustento e com efeito foi arbitrado para os onze oficiais deste [navio] 150 réis por dia a cada um e para os noventa e quatro marinheiros a 80 réis, além de três quartas de farinha por mês a cada pessoa, o que tudo vem a importar em cada mês 379\$200 réis e a mesma despesa fica a Fazenda de Vossa Majestade continuando até a decisão deste negócio.*²⁸⁵

Entretanto, Pedro Folkman não era um negociante qualquer. Natural de Lisboa, casado e descendente de holandeses, estabelecido no Rio de Janeiro, montou a partir desta última cidade uma complexa rede de contrabando, chegando a construir na Ilha Grande uma pequena fortificação para beneficiar as arribadas de navios dedicados ao comércio ilegal. Como vimos acima, alegava ser “cônsul honorário da nação holandesa” no Rio de Janeiro, função esta totalmente proibida pela legislação portuguesa da época.²⁸⁶

O navio holandês “D.Carlos” era da Companhia de São Jorge da Costa da Mina e buscava contatos mercantis na Bahia e no litoral sul da Capitania do Rio de Janeiro, desembarcando marinheiros com mercadorias na restinga da Marambaia e na Ilha Grande, por volta de maio de 1725, contando com o apoio de Pedro Folkman “pessoa naturalmente inquieta e certamente prejudicialíssima nesta Capitania ao serviço de Vossa Majestade.”²⁸⁷

Uma vez apesado na baía de Ilha Grande, em junho de 1725, o navio foi escoltado ao Rio de Janeiro pelo capitão de mar e guerra José Soares de Andrade, tendo sido submetido, como vimos, às vistorias de praxe e que resultaram na condenação de sua arribada. Após os episódios da fuga dos marinheiros holandeses e do sequestro do navio e de sua carga, bem como do envio do capitão Pedro Gleinsen preso, levado a ferros para Salvador, a situação do negociante Pedro Folkman se complicou bastante,

²⁸⁵ Idem.

²⁸⁶ Em julho de 1726, Pedro Folkman, “cônsul e intérprete da nação holandesa”, havia intermediado a venda do patacho holandês “Mercúrio”, cujo capitão era Guilherme de Oliphans e que tinha arribado no Rio de Janeiro em maio de 1725. Como o capitão alegava não ter recursos para o pagamento dos soldos da tripulação e condições para manter a subsistência da mesma, solicitou licença ao Governador do Rio de Janeiro para vender o patacho e sua carga, com a devida autorização da Companhia de Comércio da Cidade de Middelburg, na Zelândia (Países Baixos). O patacho foi arrematado pelo sargento-mor Theodósio Mem da Cunha, por 480\$000 réis. Ver: AHU – ARJ – Caixa 17 – Doc. 1.855. Requerimento do capitão do patacho holandês “Mercúrio”, Guilherme de Oliphans, ao Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, anterior a 08 de julho de 1726.

²⁸⁷ AHU – ARJ – Caixa 17 – Doc. 1.846. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 06 de julho de 1726.

sendo o mesmo acusado de cumplicidade com as atividades de contrabando e enviado preso para Lisboa.

Por determinação do Governador Vahia Monteiro, o navio “D.Carlos” foi devidamente reparado e abastecido para seguir viagem com a frota do Rio de Janeiro, em julho de 1726, até Lisboa, onde seria vendido. A carga do navio ficou armazenada num trapiche no Rio de Janeiro, tendo sido parte posta em leilão, sem muito sucesso, notadamente pela variedade de itens que apresentava, desde canecas de cerâmica, porcelanas, tecidos, vinhos e outras mercadorias manufaturadas.²⁸⁸

O desfecho da arribada do navio holandês “D.Carlos” foi definido por um decreto do Rei de Portugal, D.João V, lavrado em 12 de julho de 1727:

Fui servido resolver na causa que corria no Juízo dos Feitos da Fazenda e Coroa, sobre a confiscação que no Rio de Janeiro fez o governo daquela Capitania do navio holandês chamado “D.Carlos”, de que é capitão Pedro Gleinsen, se pusesse perpétuo silêncio e perdoar ao dito capitão a culpa de que era arguido e hei por bem que o dito navio se venda em praça pública e se deposite o preço por que foi arrematado e que a carga do dito navio, que se acha no mesmo Rio de Janeiro, se mande vender e remeter ao Conselho [Ultramario] o procedido da venda da dita carga, que também entrará em depósito, juntamente com o preço do navio, até eu resolver a quem se há de entregar a importância das vendas do dito navio e carga.²⁸⁹

O inventário da carga confiscada do navio “D.Carlos” foi realizado em parte, em agosto de 1727, por ordem do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil.²⁹⁰ O trabalho de levantamento e identificação das referidas cargas se tornou moroso, tanto pelo volume e variedade das mesmas, como pelo choque entre procedimentos adotados pelo Almojarife da Alfândega do Rio de Janeiro, Simão Vieira Brochado e por seu antecessor no cargo, Simão dos Santos Pina.²⁹¹ Além disso, havia ainda uma disputa de atribuições entre os almojarifados dos Armazéns e da Fazenda Real sobre o tombamento e atribuição de preços aos itens armazenados, o que resultava

²⁸⁸ AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.844. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 05 de julho de 1726.

²⁸⁹ AHU – ARJ – Caixa 17 – Doc. 1.943. Decreto do Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 12 de julho de 1727.

²⁹⁰ AHU – ARJ – Caixa 18 – Doc. 2.021. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1727.

²⁹¹ AHU – ARJ – Caixa 20 – Doc. 2183. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de agosto de 1729.

em conflitos e atrasos “porque na forma que se pratica, tudo é uma mera confusão e contra os regimentos de Vossa Majestade.”²⁹²

A solução encontrada foi a convocação de uma junta em agosto de 1729, pelo Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, da qual tomaram parte o Provedor da Fazenda Real, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, o Procurador da Coroa, Sebastião Dias da Silva e Caldas, além de dois negociantes, Jácome Ribeiro da Costa e Francisco da Costa Nogueira, com o objetivo de se fazer uma nova avaliação da carga armazenada “dando-lhe o justo preço por que se costuma vender na terra e pelo preço que tem no estado presente.”²⁹³

Ainda em 1731 se comercializavam lotes de carga do “D.Carlos”, acondicionados nos armazéns do Rio de Janeiro. Por exemplo, somente o capitão João Rodrigues da Costa, negociante da referida praça, arrematou mercadorias no valor total de 20:449\$102 réis, sendo acompanhado por outros negociantes e militares de prestígio na cidade, que também fizeram suas arrematações, tais como o capitão Francisco dos Santos, Brás de Pina, Gaspar Rodrigues dos Santos, coronel Miguel Aires Maldonado e coronel João de Abreu Pereira.²⁹⁴

A arribada do navio “La Serena” (1731)

Pouco mais de um ano após a arribada do “Atalanta”, outro navio francês chegou ao Rio de Janeiro em busca de socorro. Era o “La Serena”, sob o comando do capitão Monsieur Simão Desault, fundeado na baía de Guanabara em 05 de julho de 1731. O auto de exame da embarcação, lavrado por ordem do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Fernando Leite Lobo, nos fornece indicações bastante consistentes sobre a trajetória e o estado do navio em estudo, bem como sobre os procedimentos adotados nas vistorias realizadas durante as arribadas de navios estrangeiros.²⁹⁵

Num primeiro momento, subiram a bordo do “La Serena” o escrivão Domingos Rodrigues Távora e o intérprete Manuel Luís Ferreira, para proceder à notificação do

²⁹² Idem.

²⁹³ Idem.

²⁹⁴ AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.474. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 02 de agosto de 1731.

²⁹⁵ AHU – ARJ – Caixa23 – Doc. 2.479. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1731.

capitão francês sobre os termos para a execução da vistoria ao navio. Segundo o auto de exame, o capitão Desault

*...leu e declarou a ordem atrás em língua francesa, eu escrivão lhe expliquei em espanhol, cuja notificação o dito capitão entendeu muito bem, por falar espanhol franco e me respondeu que se sujeitava a todas as ordens, porque vinha buscar este porto precisado de várias necessidades.*²⁹⁶

Em 06 de julho de 1731, às sete horas da manhã, foi realizada a vistoria.²⁹⁷ Como preconizavam os regulamentos, antes de subir a bordo, o Ouvidor Geral solicitou ao capitão francês e aos demais oficiais que desembarcassem, tomando assento em escaleres individuais, despachados para pontos mais afastados da nau, mantendo-os sem comunicação entre si e sob vigilância “e lhes ordenou que se deixassem estar nos lugares um cada um, lhes assegurou para reféns dos que subiam para o dito navio e que dos ditos lugares não saíssem sem ordem sua.”²⁹⁸

A análise da estrutura do navio “La Serena”, feita pelo carpinteiro Pedro da Silva, revelou que o mesmo apresentava graves problemas, tais como “botocadeiras roídas”, “estopa debuchada para fora”, em virtude dos quais não poderia seguir viagem, com risco de “fazer água por aquelas partes”. A embarcação necessitava ainda de revisão na calafetagem, reparos no gurupés e reforços nas tábuas do beque, para maior segurança de sua navegação. Constatou-se também que possuía apenas três tonéis de água doce, o suficiente apenas para oito dias no mar. O tempo estimado para os reparos urgentes era, segundo o carpinteiro, de dez a treze dias de estaleiro.

Em seguida foram feitas perguntas ao 1º piloto do “La Serena”, Pierre Bienvenu, com o objetivo de confirmar a rota.²⁹⁹ O mesmo respondeu que o navio havia partido de

²⁹⁶ AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.479. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1731. Anexo: Auto de exame do navio francês “La Serena”. Notificação. Rio de Janeiro, 06 de julho de 1731.

²⁹⁷ Comissão de vistoria ao navio francês “La Serena”: Fernando Leite Lobo, Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro; Domingos Rodrigues Távora, escrivão; Manoel Luís Ferreira, intérprete; capitão-tenente João da Costa; capitão de mar e guerra José Gonçalves Lage; capitão-tenente D.José Henrique de Noronha; Pedro Silva, carpinteiro naval; Francisco Pereira, piloto-mor da armada; João Lopes, patrão-mor da Ribeira; Cipriano Pereira da Silva, 2º piloto; Francisco da Costa Ramos, médico e Plácido Pereira, cirurgião.

²⁹⁸ AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.479. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1731. Anexo: Auto de exame do navio francês “La Serena”. Termo inicial. Rio de Janeiro, 06 de julho de 1731.

²⁹⁹ O 1º piloto informou as coordenadas de seu destino: as Ilhas Bourbon e Maurícias, no Oceano Índico, “que estão do Cabo da Boa Esperança para dentro, a testa da Ilha de São Lourenço [Madagascar], no meridiano de 79 graus e na latitude de 20 graus.

Port Louis, na França, em 02 de março de 1731, com destino às Ilhas Bourbon, Maurícias e daí a Pondcherry, na costa do Coromandel, na Índia. Em 28 de março aportaram para fazer aguada na Ilha de Gorée, “habitada por franceses”, porto do arquipélago do Cabo Verde. Partiram de Gorée em 05 de abril, passando a Linha Equinocial (Equador) em 17 do mesmo mês. Contudo, em 23 de maio

...chegaram a altura de 33 graus e 11 minutos de latitude e 57 minutos de longitude e que aí lhe sobreveio uma tempestade de ventos Sul e Sul-Sudoeste, com temporal e que estando a capa dois dias e que por continuarem os ditos ventos em aumento, lhe dera a popa e só com o traquete foi pelo caminho do Norte quanto do Nordeste, até a altura de 27 graus e 45 minutos, onde lhe abonancara o tempo.³⁰⁰

Após o temporal em alto mar, o “La Serena” começou a fazer água, em virtude das avarias que sofreu. Além disso, a tripulação padecia falta de víveres e de água potável, havendo também doentes do Mal de Luanda (escorbuto), fatores que contribuíram de forma decisiva para a arribada do navio. A intenção era buscar ancoradouro seguro na Ilha Grande, informação confirmada pelo depoimento do segundo piloto, Joseph Ronaüx.

A tripulação do “La Serena” avistou o Cabo Frio em 01 de julho de 1731, já no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, lançando âncora junto às Ilhas de Maricá no dia 04 do mesmo mês, tendo arribado no Rio de Janeiro no dia seguinte. Apesar de pretender arribar na Ilha Grande, o capitão francês teve que se sujeitar aos exames formais das autoridades portuguesas, pois seu navio estava em precário estado, carecendo de socorro com a maior brevidade possível.³⁰¹

Pelo exame da carga observou-se que o “La Serena” levava um variado sortimento de itens para o Oriente. A lista de artefatos compreendia aguardente, vinhos, caldeirões de ferro, pregos, chumbo em barras, pederneiras, lingotes de aço, pás de ferro, “fios de coser”, ornamentos para igrejas, queijos, papel, folhas de Flandres, azeite,

³⁰⁰ AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.479. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1731. Anexo: Auto de exame do navio francês “La Serena”. Auto de perguntas feitas ao 1º piloto. Rio de Janeiro, 06 de julho de 1731.

³⁰¹ Tripulantes identificados do navio francês “La Serena”: Simão Desault, capitão; Pierre Bienvenu, 1º piloto; Joseph Ronaüx, 2º piloto; Jean Gondrier, mestre; Jean Malles, 2º capitão, natural de La Rochelle; Pierre Gueret, tenente, natural de Bordéus.

manteiga, armas, “além das patacas para negociarem em Pondcherry, para onde haviam de ir depois de negociarem nas ditas Ilhas de Bourbon e Maurícias.”³⁰²

Segundo o depoimento do capitão Simão Desault, cavaleiro da Ordem Militar de São Luís, o objetivo final da viagem era Pondcherry, na Índia, onde pretendiam estabelecer contatos mercantis representando a Companhia Real da Índia. Informou ainda o capitão que o passaporte de seu navio – tal como o do “Atalanta” – havia sido passado pelo Conde de Toulouse, Almirante de França, em 03 de novembro de 1730. A arribada no Rio de Janeiro tinha três razões: fazer aguada, reparar danos causados no navio pelo temporal e cuidar dos doentes de escorbuto.³⁰³ Além disso, o capitão francês pretendia aguardar ventos mais favoráveis para ultrapassar o Cabo da Boa Esperança.

Pouco tempo após a partida do “La Serena” do Rio de Janeiro, o Governador Vahia Monteiro recebeu a informação de que o navio francês havia arribado na Ilha Grande, despertando muitas desconfianças. O navio havia sido reparado dentro do prazo estabelecido. Por que não seguiu sua rota para a Índia? Se possuía tantos tripulantes com escorbuto, por que o capitão Desault não permaneceu mais tempo no Rio de Janeiro ?

Pelo fato de haver perdido “a monção para passar o Cabo da Boa Esperança” – que seria mais forte apenas em dezembro – o navio partiu do Rio de Janeiro em 31 de julho de 1731 e ao invés de seguir para o Oriente, rumou na direção da Ilha de Santa Catarina

*...que não pudera avistar por causa de uma serração e que estando a capa lhe sobreviera vento Sul e que vieram descaindo pela costa com a proa a Noroeste até a Ilha Grande, onde chegaram a 22 de agosto do presente ano e que daí partiram para esta cidade [do Rio de Janeiro] em 05 de setembro.*³⁰⁴

Chegando de volta ao Rio de Janeiro em 09 de setembro de 1731, o navio “La Serena” foi novamente submetido a vistoria, executada no dia seguinte, nos mesmos

³⁰² AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.479. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1731. Anexo: Auto de exame do navio francês “La Serena”. Auto de perguntas feitas ao 2º piloto. Rio de Janeiro, 06 de julho de 1731.

³⁰³ O médico Francisco da Costa Ramos e o cirurgião Plácido Pereira declararam que encontraram 43 pessoas enfermas do “Mal de Luanda” no navio, que necessitavam “estar em terra e refrescos para convalescerem.”

³⁰⁴ AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.517. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1731. Anexo: Auto de exame do navio francês “La Serena”. Exame do livro dos pilotos. Rio de Janeiro, 09 de setembro de 1731.

moldes da anterior, o capitão Simão Desault argumentou que como havia perdido a monção favorável para a rota do Índico e trazia muitos doentes de escorbuto, pelo fato do tempo de hospitalidade no Rio de Janeiro ter sido curto para as suas necessidades, tão logo concluíram os reparos no navio, zarparam em direção à Ilha de Santa Catarina, “assim para esperar a monção como para curar os doentes, que só com os ares da terra podiam sarar.”³⁰⁵

Um navio mercante como o “La Serena”, repleto de mercadorias, mesmo com doentes a bordo, não deixaria de buscar oportunidades para comerciar, burlando as leis portuguesas. Já que tinham realmente que esperar uma ocasião mais favorável para seguir viagem para a Índia – no tempo da monção – por que não aproveitar a conjuntura, explorar a costa e fazer negócios? De fato, a Ilha de Santa Catarina era um ponto estratégico do litoral sul da América portuguesa, local de ancoragem de navios que demandavam o estuário do rio da Prata e a passagem do Cabo Horn, sendo uma área de contatos frequentes entre negociantes luso-brasileiros, castelhanos e navegadores de várias outras nacionalidades.

Entretanto, a neblina e os ventos contrários impediram que o “La Serena” atingisse a ilha em questão, restando aos franceses uma arribada emergencial na Ilha Grande, velha conhecida dos pilotos e mestres de navios no Atlântico Sul, Por que não arribaram logo de início no Rio de Janeiro, solicitando nova hospitalidade? Por que permaneceram os franceses na Ilha Grande, só seguindo para o Rio de Janeiro pela segunda vez após terem sido interpelados por militares portugueses? As respostas possíveis são muitas. Talvez desejassem sair do rígido controle das autoridades coloniais e aproveitar a oportunidade para comerciar mais à vontade na Ilha de Santa Catarina e na baía da Ilha Grande, burlando a vigilância, enquanto aguardavam ventos favoráveis para a rota do Índico.

O exame feito nos doentes do “La Serena” não deixou margem a dúvidas sobre o lastimável estado dos mesmos: vinte e cinco enfermos, “quatro de câmaras de sangue e vinte e um de Mal de Luanda, para convalescer do qual necessitavam de terra e

³⁰⁵ Idem. Anexo: Auto de exame. Auto de perguntas ao capitão Simão Desault. Rio de Janeiro, 09 de setembro de 1731.

refrescos e de tempo conveniente.”³⁰⁶ Além da questão dos doentes, o abastecimento de víveres também era preocupante. No interior da nau havia setenta pipas de água vazias, estando a mesma racionada. Careciam de lenha e biscoito naval, tendo provisão para apenas dois meses, logo, insuficiente para a longa viagem ao Oriente.

Diante de tais circunstâncias e apesar de todas as desconfianças, o Governador do Rio de Janeiro considerou novamente a arribada do “La Serena” como verdadeira, notadamente pela ausência de ventos favoráveis e pela presença de muitos doentes a bordo, que foram recolhidos em barracas montadas numa extremidade da Ilha das Cobras. Contudo, apesar de ter sido julgada como “justificada e necessária” a arribada, o despacho do Governador Luís Vahia Monteiro não deixou de registrar uma certa indignação com o episódio, afirmando que

*Quando o dito navio saiu deste porto com manifesto dolo e malícia de não levar água e lenha necessários para a sua viagem, antes, com tenção de tomar o porto da Ilha de Santa Catarina, sendo porto aberto e por esta causa proibido.*³⁰⁷

As vistorias em navios arribados, abordando aspectos náuticos, estruturais, tipos de carga, rota determinada e estado de saúde da tripulação não eram realizadas apenas em navios estrangeiros arribados, mas também nos navios mercantes portugueses que fundeavam no Rio de Janeiro, sobretudo quando transportavam africanos escravizados. Contudo, havia uma hierarquia, uma divisão de atribuições na condução de tais vistorias entre os funcionários régios, no bojo das instituições coloniais.

A arribada do navio “L’Arc-en-Ciel” (1748)

No contexto das fontes para o estudo das arribadas no litoral fluminense, além dos documentos oficiais, com destaque para a correspondência dos governadores, provedores e ouvidores gerais, bem como para os autos de exame dos navios, existem interessantes relatos produzidos por tripulantes de navios estrangeiros arribados no Rio de Janeiro. Um dos relatos mais completos foi deixado por um tripulante do navio francês “L’Arc-en-Ciel”, arribado na baía de Guanabara em 22 de abril de 1748. Navio

³⁰⁶ Idem. Anexo: Auto de exame. Vistoria feita na aguada e nos doentes. Rio de Janeiro, 09 de setembro de 1731.

³⁰⁷ Idem. Anexo: Auto de exame. Despacho do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1731.

de 50 peças de artilharia, comandado pelo capitão de mar e guerra Pepin de Bellisle, integrava a esquadra do Marquês de Albert, da Marinha Real francesa.³⁰⁸

O navio partiu do porto de Brest em 24 de janeiro de 1748, na esquadra que se dirigia para a Ilha de França (Maurícias), nas Índias Orientais. Na altura das Ilhas Canárias a esquadra enfrentou uma forte tempestade, gerando a dispersão de algumas naus. O navio acabou por se perder da dita esquadra, ficando muitas semanas a deriva, o que para uma embarcação em alto mar é desesperador, pois a água e os suprimentos poderiam ser insuficientes para completar a jornada.

A arribada do “L’Arc-en-Ciel” merece o devido detalhamento pelo fato de ter sido documentada tanto pelas autoridades portuguesas como no relato do tripulante francês que se assinava “Pierra”. O referido navio de guerra avistou o litoral fluminense em 15 de abril de 1748, pela manhã, pouco acima do Cabo de São Tomé, a quatro ou cinco léguas da terra e a sessenta léguas do Rio de Janeiro. Por não conhecer as peculiaridades daquele trecho do litoral, o capitão Bellisle permaneceu no aguardo da chegada de algum pescador para levar a notícia de sua intenção de arribar e, principalmente, para atuar como prático, já que navegavam em águas pouco conhecidas por estrangeiros e mal cartografadas.

Somente no dia seguinte, 16 de abril, por volta das duas horas da tarde, apareceu ao largo uma embarcação de pesca com um patrão português e seus oito tripulantes negros, conduzindo uma carga de peixes, sobretudo de sardas, que foram compradas com avidez pelos tripulantes franceses, necessitados de proteína animal. Convenceram a duras penas o pescador, até mesmo com ameaças, para que ele os conduzisse na direção do Rio de Janeiro, de modo a evitar a colisão do navio com lajes e escolhos pois

³⁰⁸ O texto original do relato sobre a arribada do navio francês “L’Arc-en-Ciel” é o seguinte: “Extrait d’un journal de la compagnie des vaisseaux du Roi aux Indes Orientales en l’année 1748. Relâche Du vaisseau “Arc-en-Ciel” a Rio Jenaire, cote du Brésil” In: Acervo CARAN, Marine B4/62, fls. 281-301 Apud BICALHO, Maria Fernanda Baptista. A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. pp. 112-116 e 128. Várias traduções totais e parciais do documento foram publicadas, a saber: The Hispanic American Review, v. 21, agosto de 1941, pp. 425-435 (versão em inglês); RIHGB, v. 280, jul.-set. 1968 (tradução e prefácio de Gilberto Ferrez); “Relâche de L’Arc-en-Ciel a Rio Janeiro, 1748” (resumo manuscrito em francês existente na Biblioteca do Palácio Nacional da Ajuda, Lisboa, Portugal, sob o nº 54-XIII-4 (19). Este manuscrito foi traduzido para o português pelo Prof. Jean Marcel de Carvalho França e publicado em sua obra “Visões do Rio de Janeiro Colonial (1531-1800). pp. 84-87

... o resultado das sondagens variava às vezes subitamente de 65 para 15 braças, com diferenças de fundo e cor da água; entretanto, ficamos livres de nossos receios achando o bom fundo que está marcado nas cartas e, não tendo que montar o Cabo Frio, fomos, no dia 22 de abril de 1748, às 7 horas da noite, ancorar a duas léguas da barra do Rio de Janeiro, no nonagésimo dia de nossa travessia de Brest até aqui. (FERREZ, 1968, p. 230)³⁰⁹

O capitão Pepin de Bellisle enviou a terra, às cinco horas da manhã do dia 23 de abril, um escaler com oficiais franceses, com a finalidade de comunicar ao Governador da praça sua solicitação de arribada e tomar pé de como deveriam ser dadas as salvas de artilharia que eram de praxe, tanto por parte dos navios que entravam na baía como por parte das fortificações (BICALHO, 2003, p.113). Contudo, os oficiais franceses se atrasaram, pois precisaram remar com todo vigor para vencer a distância de duas léguas até a entrada da barra, com mar agitado. O escaler dos franceses foi ainda abordado pelo major comandante da Fortaleza de Santa Cruz da Barra tomando as primeiras informações sobre os mesmos. O militar embarcou no escaler para guiar os oficiais franceses até a cidade, atando a reboque uma canoa aonde ia “um sargento e sua alabarda.”

Atravessaram a baía de Guanabara e desembarcaram na praia defronte ao Palácio dos Governadores da Capitania do Rio de Janeiro, no então Largo do Carmo. Buscavam os franceses uma audiência com o governador da praça, Antônio Gomes Freire de Andrade que “voltava da missa na Igreja do Carmo, visível dos cantos de seu palácio. Quando chegamos com o major de Santa Cruz, vinha a pé, precedido de uns quarenta oficiais; estava só, debaixo de um guarda-sol carregado por dois negros.” (FERREZ, 1968, p. 231).³¹⁰

O objetivo da visita era apresentar as credenciais do comandante francês e os motivos da arribada da nau de guerra ao governador, que acabou por retardar sua viagem a Vila Rica, Minas Gerais, em virtude da arribada em questão. Em carta ao Rei de Portugal, D.João V, Gomes Freire de Andrade comentava sobre o contato com os franceses

³⁰⁹ “Relâche de L’Arc-en-Ciel a Rio Janeiro, 1748” In: RIHGB, v. 280, jul.-set. 1968 (tradução e prefácio de Gilberto Ferrez). p. 230.

³¹⁰ Op. cit. p. 231

*Entendendo no mês de abril passar a minha residência à Vila Rica, me demorei, por estar arribada neste porto uma nau de guerra francesa de que era comandante o capitão de mar e guerra Pepin de Bellisle, o qual buscou por falta de água e por trazer duzentos doentes escorbúticos; feitos os exames que manda a ordem de 05 de outubro de 1715, lhe julguei precisa a arribada e lhe dei toda a ajuda necessária para se restabelecer.*³¹¹

Gomes Freire os recebeu no palácio, porém, entre consultas e deliberações, reteve os franceses na cidade até além das onze horas da manhã, quase perdendo os mesmos a maré para entrar na baía. A comissão de oficiais afirmou ao governador que precisavam arribar, pois tinham a bordo muitos doentes de escorbuto e estavam com as provisões frescas racionadas, principalmente a carne de carneiros e de aves, “cuja maior parte morrera durante o mau tempo que havíamos sofrido à nossa partida da França”(FERREZ, 1968, p. 232)³¹²

Uma vez autorizada a arribada, a comissão de oficiais franceses retornou às pressas ao escaler, munidos do despacho do governador e do protocolo das salvas de artilharia que deveria ser dadas pelo “L’Arc-en-Ciel”. Durante o trajeto da cidade à entrada da barra, constataram, com surpresa, que o navio “navegava a todo pano” barra adentro, sem dar uma única salva de canhão. Tal atitude poderia ter resultado num conflito armado, pois a guarnição da Fortaleza de Santa Cruz da Barra tinha ordens explícitas para atirar sobre todos os navios que forçassem a entrada e sobre aqueles que se recusassem a cumprir o protocolo das saudações com salvas de artilharia. Por fim, na última hora, o capitão Bellisle foi avisado de sua arriscada manobra e da quebra do protocolo naval. O mesmo afirmou que se não entrasse naquele momento, perderia a maré e teria que permanecer fora da barra, com o mar bastante encapelado. A situação foi remediada a tempo, com uma salva de quinze tiros de peça, respondidos por salvas da fortaleza, serenando os ânimos.

O “L’Arc-en-Ciel” fundeou atrás da Ilha das Cobras e o capitão Bellisle foi apresentar pessoalmente suas credenciais ao governador, além de prestar agradecimentos por terem sido os franceses recebidos com cortesia. O capitão solicitou permissão para reparar a embarcação, abastecê-la de mantimentos e, sobretudo, instalar

³¹¹ AHU – ARJ – Caixa 41 – Doc. 4.204. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1748.

³¹² “Relâche de L’Arc-en-Ciel a Rio Janeiro, 1748” In: RIHGB, v. 280, jul.-set. 1968 (tradução e prefácio de Gilberto Ferrez). p. 232.

um hospital em terra, para cuidar dos numerosos enfermos de escorbuto que trazia (BICALHO, 2003, p.114) Alegou ainda que não possuía dinheiro suficiente, pois havia se apartado da nau capitânia da esquadra, a “La Magnanime”, durante o temporal, estando nesta última embarcação o cofre com os valores conduzidos.

O capitão Bellisle solicitou um empréstimo ao Governador Gomes Freire, que apesar da boa vontade, alegou que não dispunha de numerário suficiente naquela ocasião, sugerindo que o mesmo obtivesse crédito junto aos negociantes da praça do Rio de Janeiro, chegando mesmo a recomendar alguns mercadores de sua confiança.³¹³ Os negociantes adiantariam o dinheiro para as despesas urgentes e receberiam letras de câmbio a serem sacadas contra autoridades consulares francesas.

Concluída a visita ao governador Gomes Freire, o capitão Bellisle iniciou a remoção dos doentes para o local sugerido pelos portugueses para a instalação dos mesmos: a Praia da Saúde, local apazível, porém, um pouco afastado da cidade. No dia 24 de abril os franceses lá se instalaram, passando a levar uma vida quase idílica em meio à natureza tropical.

Uma série de casas de porta e janela, que nos haviam oferecido, pareceu-nos apropriada para este fim. Sem demora fomos vê-las e achando-as situadas numa bela enseada, a vista da nau e ao pé de encostas cobertas de laranjeiras e limoeiros de aroma agradável, confortáveis, próximas a várias nascentes d'água, tomamos posse das mesmas imediatamente. (FERREZ, 1968, p. 236)³¹⁴

As atenções dos tripulantes franceses também se voltaram para os reparos no navio, após a transferência dos doentes para a terra. Esvaziaram a nau de toda a carga e artefatos náuticos, bombearam a água que havia invadido os porões e retiraram “o lastro para refazer a estiva e substituir grande parte do poliame que o mau tempo pusera fora de serviço.” Carpinteiros e calafates foram contratados para os consertos necessários, bem como foi refeita boa parte do velame. Ferreiros foram solicitados para o conserto “das ferragens empenadas pelo jogo do navio durante a viagem.” (FERREZ, 1968, p. 237)³¹⁵

³¹³ Os créditos concedidos pelos negociantes da praça do Rio de Janeiro ao capitão Bellisle foram pagos através de letras de câmbio, passadas contra o cônsul da França em Lisboa, Monsieur Du Verney.

³¹⁴ “Relâche de L’Arc-en-Ciel a Rio Janeiro, 1748” In: RIHGB, v. 280, jul.-set. 1968 (tradução e prefácio de Gilberto Ferrez). p. 236.

³¹⁵ Op.cit. p. 237.

Ao longo do tempo de permanência no Rio de Janeiro, o capitão Bellisle obteve o fornecimento de carne bovina a crédito, porém, teve grandes dificuldades para comprar víveres nos mercados da Prainha, da Praia do Peixe, da Praia dos Marinheiros e no Largo do Carmo. Tais transações deveriam ser pagas em espécie, o que nem sempre era possível. O problema do idioma também era um obstáculo, visto que o capitão e seus oficiais tinham de negociar com muitos fornecedores e nem todos eram versados em francês. As despesas eram relevantes: víveres, insumos, o aluguel das casas na Praia da Saúde, do forno para assar pães em terra, além da remuneração dos profissionais requisitados para os consertos no navio.

Levemente atacado pelo escorbuto, Bellisle estabeleceu residência, juntamente com seus oficiais, numa pequena casa situada numa colina, no fim da Praia da Saúde, distante ¼ de légua da cidade (BICALHO, 2003, p.114). Nesta casa avarandada e desfrutando da brisa marinha e do aroma dos laranjais próximos, o capitão francês recebeu a visita do Governador Gomes Freire acompanhado por sua comitiva.

Chegou da cidade num cavalo tordilho belíssimo e cujos arreios eram somente de ouro e bordados. Suas pistolas, a espada, as esporas, o cabo do rebenque eram de ouro, em todo ou em parte. Seu traje era escarlate, bordado também a ouro; uma pluma branca, apesar de um pouco maior do que se usa normalmente em França, enfeitava com muita graça o seu chapéu. (FERREZ, 1968, p. 239)³¹⁶

No contexto das cortesias das autoridades portuguesas para com a oficialidade francesa, podemos destacar o convite para a encenação de um espetáculo de marionetes em tamanho natural, abordando a conversão dos pagãos por Santa Catarina, numa espécie de casa da ópera, um dos raros pontos de entretenimento teatral da cidade. Em retribuição, o capitão Bellisle ofereceu ao Governador Gomes Freire um jantar a bordo de seu navio, com iguarias, vinhos e salvas de artilharia em honra dos reis de Portugal e da França.

O capitão Pepin de Bellisle, oficial acostumado ao convívio cortesão, passou a visitar o Governador Gomes Freire com certa regularidade, para jantares e ceias no palácio do Largo do Carmo.³¹⁷ Numa dessas ocasiões, um oficial português adentrou ao recinto onde estavam reunidos o Governador e seus convidados franceses e comunicou

³¹⁶ Op.cit. p. 239

³¹⁷ Gomes Freire tinha na ocasião 63 anos de idade e sofria de gota, apesar de manter uma postura ativa e boa disposição para longas viagens. Falava francês com facilidade e conhecia o norte da Europa por ter servido na juventude como capitão de cavalaria em Flandres, sob as ordens do General Arnold Joost van Keppel (1670-1718), 1º Conde de Albermale.

a alarmante notícia de que três navios, supostamente ingleses, estavam na barra, realizando manobras de entrada no porto. Num primeiro momento, suspeitou-se que eram navios sob o comando do almirante Edward Boscawen. Diante da tensão estabelecida, o Governador disse que os franceses eram seus hóspedes e lhes garantiria a segurança, exigindo cortesia dos aliados britânicos. Porém, ao observar a paisagem com uma luneta através das janelas do palácio voltadas para o mar, um oficial francês percebeu o alarme falso: eram navios mercantes portugueses.

Alguns dias antes da partida, buscando complementar a provisão de mantimentos, os franceses se dirigiram à fazenda da Companhia de Jesus, vasta propriedade situada no arrabalde de Santa Cruz, distante quatro léguas da cidade, com a finalidade de comprar carne bovina, carneiros, porcos e aves, além de aguardente, farinha de mandioca e limões, estes últimos já considerados pelos físicos e boticários como verdadeiro antídoto contra o escorbuto.

Após dezoito dias de permanência no Rio de Janeiro, o “L’Arc-en-Ciel” zarpou às 5 horas da manhã, no dia 10 de maio de 1748. Porém, em virtude do vento inadequado, o navio lançou âncora fora da barra. Aparentaram uma segunda vez e, no dia seguinte, às duas horas da manhã, com vento moderado a Nordeste, enfim partiram rumo ao Cabo da Boa Esperança, a caminho da Ilha de França (Maurícias), seu destino final.

As arribadas da esquadra do Conde d’Aché (1757-1760)

Com a eclosão da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), conflito que se desenrolou na Europa e nas áreas coloniais, opondo França e Inglaterra, bem como seus respectivos aliados, as rotas do Atlântico Sul passaram a ser mais freqüentadas por esquadras tanto francesas como inglesas, em demanda de suas áreas coloniais nas Índias Orientais, territórios em acirrada disputa. O Reino de Portugal manteve sua tradicional aliança com a Inglaterra, sendo, dessa forma, inimigo da França. A Espanha ingressou no conflito em 1761, após a assinatura do “Pacto de Família”, visto que os Bourbons reinavam na França e na Espanha. Com isto, a partir de 1761, Portugal e suas áreas coloniais também passaram a ser hostilizados pela Espanha, aliada da França.

Nesta perspectiva, a conjuntura beligerante existente na Europa também se manifestava nas regiões coloniais dos reinos inimigos. Dessa forma, uma esquadra

francesa presente no Atlântico sul representava motivo de preocupação para as autoridades portuguesas, pois a mesma poderia desferir um ataque surpresa, considerando o fato de que aliados de inimigos também eram tidos como oponentes, logo, alvos em potencial a serem atingidos.

Entretanto, dependendo das circunstâncias objetivas, nem sempre ataques a regiões coloniais foram efetivamente desencadeados. A América portuguesa era um ponto de apoio estratégico para a navegação no Atlântico Sul e no âmbito da rota para o Oceano Índico. O Rio de Janeiro tinha um papel relevante como porto de abastecimento e reparos de navios portugueses e estrangeiros que singravam tais rotas, sendo por isso um ponto bastante visado por possíveis invasores, principalmente no decorrer de uma conjuntura de guerra declarada.

Em carta de 28 de fevereiro de 1757, o Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, alertava o capitão Luís de Campos Pinheiro, comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, que havia sido comunicado que na véspera três navios franceses tinham sido vistos na barra do Rio de Janeiro e que haviam tomado o rumo do litoral sul da capitania

*...que deixando de buscar este porto, vão ao dessa Ilha [Grande], onde fazem escala a tudo de urgente necessidade, sendo contra as ordens de Sua Majestade deixarem de tocar aqueles [portos] onde se façam as devidas averiguações tão recomendadas nas mesmas reais ordens, de que eles fogem, para que se não venha no conhecimento do pretexto afetado das suas arribadas.*³¹⁸

De fato, poucos dias depois, o *burlot* francês “Bourbon”, uma canhoneira, sob o comando de Pierre L. Mangueret, fundeu na Praia da Tapera, na Ilha Grande. Soldados portugueses interpelaram os franceses, prevenindo-os sobre a irregularidade da arribada. O capitão Mangueret argumentou então que não iria para o Rio de Janeiro, pois trazia ordens expressas do Rei da França para arribar na Ilha Grande, se reabastecerem e retomarem sua rota para as Índias Orientais, acrescentando que eles eram “todos amigos e que eram também católicos e não queriam nada de contrabando.”³¹⁹ O capitão

³¹⁸ AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.195. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 09 de março de 1757. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais, José Antônio Freire de Andrade, ao comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, Luís de Campos Pinheiro. Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1757.

³¹⁹ Idem. Anexo: Carta do comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, capitão Luís de Campos Pinheiro, ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Vila de Angra dos Reis, 12 de março de 1757.

Mangueret informou ao comandante militar da Ilha Grande que estava ainda aguardando a chegada de mais cinco navios de guerra para completar a esquadra e que transportava muitos doentes de escorbuto.

Como representante local da Coroa portuguesa, o juiz ordinário da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, Manuel de Sá da Costa, enviou uma mensagem em 17 de março de 1757 ao capitão francês, solicitando que levantasse âncora daquelas paragens, insistindo para que se dirigisse ao Rio de Janeiro, para a conveniente vistoria.

...pelo que requeiro e protesto a Vossa Mercê que na forma das ditas ordens saia logo desta costa e portos de marinha e vá para aquele porto [Rio de Janeiro] parecendo-lhe, onde não há de haver dúvida em se lhe por pronto tudo do que carecer, debaixo de pena, no caso que assim o não observem no tempo de vinte e quatro horas ser reputado como inimigo e pirata, e o navio e mais que nele e achar [será] confiscado pela Coroa de Portugal.³²⁰

O capitão francês chegou a enviar uma carta ao Governador da Capitania, queixando-se do tratamento dispensado à sua tripulação, alegando que “o capitão que comanda esta ilha, a quem eu representei, nos nega tudo o que necessitamos, sem dar outras razões que ele observava as ordens que tem vossas.”³²¹ Mangueret concluiu sua missiva com uma leve ameaça, informando ao Governador que a demora no reabastecimento do *brulot*, em face das negativas do comandante militar da Ilha Grande, poderia ser “extremamente sensível” às tropas de Sua Majestade Cristianíssima.

Respondendo ao capitão francês, o Governador Interino José Antônio Freire de Andrade adotou um tom polido, porém reafirmou que as ordens régias exigiam que todos os navios estrangeiros que buscassem arribada no litoral da capitania deveriam fundear no Rio de Janeiro e se submeter às vistorias prescritas em lei, argumentando ainda que nesta última cidade poderiam os franceses se reabastecer de maneira mais adequada e cômoda, pois

³²⁰ AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.292. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D. José I. Lisboa, 04 de março de 1758. Anexo: Carta do Juiz Ordinário da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, Manoel de Sá da Costa, ao capitão francês Pierre L. Mangueret. Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, 17 de março de 1757.

³²¹ AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.195. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 09 de março de 1757. Anexo: Carta do capitão francês Pierre L. Mangueret ao Governador Interino do Rio de Janeiro, Jose Antônio Freire de Andrade. A bordo, no ancoradouro da Ilha Grande, 02 de março de 1757.

*...a pouca distância que há deste a este porto achará Vossa Mercê os seus refrescos mais apovisionados e mais prontos que nesse e por esta forma verá Vossa Mercê a conhecer que eu não quero outra coisa mais que a obra de conservar a paz que há entre as duas nações, mas sempre com ela observar inteiramente as ordens que tenho de El Rei meu amo.*³²²

Em paralelo ao discurso da cortesia epistolar setecentista, o Governador enviaria no mesmo dia a carta de resposta ao capitão Mangueret e a ordem para que o capitão Lourenço Alves de Sousa partisse com dois tenentes, dois alferes e oitenta soldados da guarnição do Rio de Janeiro, por terra, até Sepetiba, bem como a determinação para que o capitão Simão de Freitas da Fonseca e Vasconcellos comandasse trinta cavaleiros armados, postados em pontos estratégicos do caminho do Rio de Janeiro até as cercanias de Angra dos Reis. Os objetivos de tais providências eram rechaçar um possível ataque da nau de guerra francesa e tomar os devidos cuidados para “que desta cidade não saia algum contrabando de ouro ou diamantes ou de outra qualquer qualidade.”³²³

Durante o tempo de permanência do *brulot* francês “Bourbon” na região da baía da Ilha Grande, o Governador do Rio de Janeiro ordenou que fossem dadas buscas em todas as embarcações que passassem do continente para a Ilha Grande, “ancorando-as debaixo de sentinelas”. Apesar de tais providências, havia contatos frequentes entre a população litorânea e os navios franceses ancorados ao largo da Ilha Grande, principalmente para a venda de mantimentos. Por outro lado, na ocasião, seis soldados franceses haviam desertores foram capturados e enviados para Lisboa, pela frota do Rio de Janeiro, pois, como disse o Governador em carta ao Rei de Portugal, D.José I, “é certo que aqui não servem de nada.”³²⁴

Segundo notícias do alferes Gonçalo da Costa e do sargento José de Céspedes, da guarda da praia da Tapera, na Ilha Grande, os franceses desembarcaram na praia e ergueram três barracas para acolher os doentes de escorbuto que traziam a bordo,

³²² Idem. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, Jose Antônio Freire de Andrade ao capitão francês Pierre L. Mangueret. Rio de Janeiro, 07 de março de 1757.

³²³ Idem. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, capitão Luís de Campos Pinheiro. Rio de Janeiro, 07 de março de 1757.

³²⁴ Idem. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 16 de abril de 1757.

informando aos oficiais portugueses que “a miséria em que se achavam os obrigava a reparar as vidas dos seus doentes, ficando em terra.”³²⁵

Em 19 de março de 1757 o capitão Mangueret escrevia ao Rei de Portugal, D.José I, tentando justificar a sua arribada na Ilha Grande, argumentando que o comandante militar da ilha não permitia que o mesmo adquirisse víveres, bem como informando que conduzia mais de sessenta doentes de escorbuto e que precisava tratá-los em terra. Afirmava o capitão que seu destino era a Índia e que o motivo de sua arribada naquelas condições não foi outro senão “procurar o refresco da minha equipagem e não de perturbar a tranqüilidade da terra, como ouvia aqui dizer.”³²⁶

Com o objetivo de tentar fazer frente às ousadias dos franceses, o Governador José Antônio Freire de Andrade ordenou ao comandante militar da Ilha Grande em 24 de março de 1757 que

*...me remeterá preso a entregar ao capitão de cavalos Simão de Freitas da Fonseca e Vasconcellos, um homem francês que se acha nesta vila e morador nela há tempo, segundo o que me diz o capitão Lourenço Alves, chamado Bourguinhon, e da mesma forma fará diligência por prender um homem paisano e um negro que o capitão Lourenço Alves me dá parte traziam na canoa do dito Bourguinhon dois soldados franceses.*³²⁷

As dificuldades de patrulhamento marítimo na região da baía da Ilha Grande eram consideráveis, sendo quase impossível impedir efetivamente o desembarque de estrangeiros em algum porto, sendo a baía muito extensa e com muitas reentrâncias. E o Governador desabafava com o soberano, sobre os franceses: “Estes hóspedes, Senhor, são muito impertinentes e fazem estas visitas muito amiúdo, totalmente não querem vir buscar o porto desta cidade, por mais que os inste.”³²⁸

³²⁵ AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.292. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 04 de março de 1758. Anexo: Carta do comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, capitão Luís de Campos Pinheiro ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Vila de Angra dos Reis, 18 de março de 1757.

³²⁶ Idem. Anexo: Carta do capitão francês Pierre L.Mangueret ao Rei de Portugal, D.José I. A bordo do *burlot* “Bourbon”, no ancoradouro da Ilha Grande, 19 de março de 1757.

³²⁷ AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.292. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 04 de março de 1758. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, capitão Luís de Campos Pinheiro. Rio de Janeiro, 24 de março de 1757.

³²⁸ AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.195. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 09 de março de 1757. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 16 de abril de 1757.

Em meio à balbúrdia e às desconfianças acirradas em relação à presença dos navios franceses na Ilha Grande, em 04 de junho de 1757, nas primeiras horas da manhã, o então Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, foi avisado sobre a chegada do navio mercante francês “Colomba”, comandado pelo capitão José de Seiara, da Companhia da Índia Oriental, solicitando autorização para arribar. O mesmo capitão informou ao Ouvidor Geral Manuel Rodrigues Colaço que vinha das ilhas Maurícias de França (Índia), de onde partira em 22 de março, com destino a França. Na passagem pelo Cabo da Boa Esperança, em meio a um temporal, teve “fendido o mastro do traquete de proa”, vindo com água aberta ao Rio de Janeiro.³²⁹

Por se tratar de um navio pertencente a uma companhia de comércio, apesar de francesa, a embarcação obteve o benefício da hospitalidade, mesmo diante do crescente clima de insegurança que assolava o Rio de Janeiro, na iminência de uma possível hostilidade da armada francesa que pouco a pouco estava se reunindo na Ilha Grande.

Como agravante das tensões, em 11 de maio de 1757 havia chegado a frota do Rio de Janeiro, procedente de Lisboa, sob o comando do capitão Manuel de Mendonça e Silva. Franceses arribados ilegalmente na Ilha Grande³³⁰, desafiando a autoridade da Coroa portuguesa e, ao mesmo tempo, a chegada da frota, com o Rio de Janeiro abarrotado de mercadorias e negociantes, local ideal para a realização de um saque ou qualquer outro tipo de hostilidade.

A situação era delicada. O Governador Antônio Gomes Freire de Andrade se encontrava no sul, na demarcação dos limites da América Meridional. O Governador Interino, seu irmão, José Antônio Freire de Andrade, estava em Vila Rica, Minas Gerais. A praça do Rio de Janeiro estava sob a responsabilidade de Patrício Manoel de Figueiredo e a frota acabara de fundear na baía de Guanabara, estando a esquadra francesa no litoral sul da capitania.

³²⁹ AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.239. Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 31 de julho de 1757. Anexo: Auto de exame do navio francês “Colomba”. Rio de Janeiro, 05 de junho de 1757.

³³⁰ A esquadra francesa tinha inclusive capturado uma embarcação inglesa, incorporando-a como “presa” à frota ancorada na Ilha Grande. Eis o poder de fogo da flotilha: uma nau de 72 peças de artilharia, uma de 61 peças, outra de 62 e a quarta de 52 bocas de fogo. A quinta nau possuía 20 canhões e a sexta embarcação 16, contando com mais 12 peças da nau inglesa aprisionada.

Em 11 de julho de 1757, a nau de guerra francesa “O Zodíaco”, comandada pelo Conde d’Achê, apareceu na barra do Rio de Janeiro. O comandante escreveu ao governador da praça prevenindo-o da real necessidade que tinha de arribar com seus navios na Ilha Grande, para se refazer de água e de lenha, enviando como emissários o cavaleiro Monteil e o Senhor de Mandiou, este último, comissário da Marinha Real francesa, encarregado das despesas da esquadra.³³¹

Cinco dias depois a esquadra do Conde d’Achê já se encontrava arribada nas cercanias da Ilha Grande, reunindo-se com outros navios franceses que se encontravam fundeados a espera da mesma. O governador da praça, Patrício Manoel de Figueiredo, ordenou então ao tenente José Rodrigues de Sá que fiscalizasse a venda de víveres à esquadra francesa arribada naquela localidade

*...fazendo os moradores trazerem a esta vila o que se houver de vender pelo estado da terra, trazendo rondas e fazendo mais diligências precisas para que não haja contrabando e nem se faça negócio algum com fazendas, nem vá pessoa alguma a bordo dos navios.*³³²

No sentido de tentar estabelecer relações mais amistosas com o comandante militar da Ilha Grande, Luís de Campos Pinheiro, o Conde D’Achê o convidou para um jantar a bordo da nau “O Zodíaco”, em 19 de julho de 1757.³³³ O convite tinha como propósito promover uma maior aproximação entre os oficiais franceses e portugueses, buscando criar condições favoráveis para agilizar o fornecimento de mantimentos para a esquadra e as respectivas autorizações para uma permanência mais longa, para cuidar dos doentes, no contexto de circunstâncias perpassadas por irregularidades. Além dos argumentos de caráter diplomático e humanitário, o Conde d’Achê não deixou de elencar indiretamente o poder de fogo de sua flotilha, composta pelos seguintes navios: as naus de guerra “O Zodíaco” (74 peças de artilharia) e “ Bem Amado” (também com 74 peças), além dos transportes “Centauro”, “Condé”, “Saint Lucas” e “Esmeralda”.³³⁴

³³¹ AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Carta do Conde d’Achê ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. A bordo da nau de guerra “Zodíaco”, na barra do Rio de Janeiro, 11 de julho de 1757.

³³² AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo ao tenente José Rodrigues de Sá. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1757.

³³³ Idem. Anexo: Carta do Conde d’Achê ao comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, Luís de Campos Pinheiro. A bordo da nau de guerra “Zodíaco”, na praia da Ilha Grande, 19 de julho de 1757.

³³⁴ Idem. Anexo: Carta do Conde d’Achê ao Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo. A bordo da nau d’El Rei “O Zodíaco”, na praia da Ilha Grande, 19 de julho de 1757.

E os navios da esquadra do Conde d'Aché continuavam chegando aos poucos, reunindo-se na Ilha Grande. O movimento das embarcações levantava suspeitas e temores: "...ontem, terça-feira, 19 do corrente [julho], pelas cinco horas da tarde, entrou uma nau pela parte do sul e se foi incorporar com as mais da esquadra francesa e, ao mesmo tempo, apareceu outra pela barra do leste."³³⁵ Uma questão preocupante era o especial interesse manifestado pelos oficiais franceses a respeito da data para a partida da frota do Rio de Janeiro para Lisboa. Alegavam os mesmos que desejavam despachar correspondência para a França pela frota. Entretanto, a insistência com que perguntavam sobre o assunto despertou ainda mais prevenções por parte das autoridades portuguesas.

Na manhã de 20 de julho de 1757, "com a vinda de um lanchão que chegou a bordo, vindo da barra do leste, [os franceses] se fizeram todos a vela pela mesma barra, embarcando instantaneamente tudo o que tinham em terra."³³⁶ Assim sendo, a nau de guerra "O Zodíaco", comandada pelo Conde d'Aché, a frente de uma esquadra de mais de sete navios, incluindo as naus do capitão Pierre L. de Mangueret, deixou a Ilha Grande e entrou na barra do Rio de Janeiro em 23 de julho de 1757, causando grande apreensão e até mesmo distúrbios entre a população, além de precauções redobradas por parte das autoridades lusas

*...este incidente assim fez tal alteração nesta cidade que logo de manhã fez o comandante da frota conduzir em carros todos os cofres de ouro e prata que havia recebido [a bordo] para a Casa da Moeda, requerendo-me grande cuidado com que se devia estar na dita esquadra.*³³⁷

A população da cidade estava inquieta diante da presença francesa, agora mais perto. O contingente militar francês presente nos navios fundeados era composto por um chefe de esquadra, um general de artilharia, dois brigadeiros, quatro coronéis, vários

³³⁵ Idem. Anexo: Carta do tenente José Rodrigues de Sá ao Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo. Angra dos Reis, 20 de julho de 1757.

³³⁶ Idem.

³³⁷ Idem. Anexo: Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Rio de Janeiro, 23 de julho de 1757.

engenheiros e trinta e seis companhias de dragões para desembarque, o que representava realmente uma ameaça em potencial à segurança do Rio de Janeiro.³³⁸

Nessa perspectiva, o Governador da praça, Patrício Manoel de Figueiredo, informou ao Governador Interino José Antônio Freire de Andrade, que alguns fatores agravavam as desconfianças acerca das intenções da esquadra francesa. Argumentava o governador que por “não ser agora monção para Índia e que uma armada empenhada em se informar incessantemente do dia da partida da frota, era bastante para o firmar a ideia de que intentavam alguma surpresa.”³³⁹

As apreensões aumentaram quando passaram a circular notícias entre os oficiais das fortalezas da barra de que apenas uma parte da frota havia ingressado barra adentro, ficando a maior parte dos navios (cerca de nove), “bordejando” fora da barra. Com isto, por decisão tomada em junta³⁴⁰ de 23 de julho, o governador da praça comunicou ao Conde d’Aché que poderia fundear seus navios em “frente de São Domingos, de São João de Carai, pelos não misturarem com a frota e que os doentes os possam ter na praia do mesmo distrito³⁴¹, mantendo-os sob vigilância, com rondas de mar e patrulhas de terra.”³⁴²

As autoridades portuguesas decidiram que os tripulantes dos navios de guerra franceses fundeados poderiam descer à terra escoltados, desembarcando “depois do sol fora”, na praia diante do corpo da guarda do Palácio dos Governadores, não podendo

³³⁸ AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.261. Carta do comandante da frota do Rio de Janeiro, Manoel de Mendonça e Silva, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1757.

³³⁹ AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Rio de Janeiro, 23 de julho de 1757.

³⁴⁰ Integrantes da junta convocada em 23 de julho de 1757: Patrício Manoel de Figueiredo, tenente-coronel, governador da praça do Rio de Janeiro, na ausência do governador interino.; João Cardoso de Azevedo, desembargador Procurador da Fazenda Real; Pedro Monteiro Furtado, desembargador Auditor Geral da gente de guerra; Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro; Manuel de Mendonça e Silva, comandante da frota do Rio de Janeiro; capitão de mar e guerra Pedro Luís de Olival Silva; capitães-tenentes: Cipriano Pereira da Silva e João da Costa Ataíde; capitães de Infantaria: Bartolomeu de Sousa Mexia, Antônio da Silva Carqueja, José Duarte Calhal e Lourenço Alves de Sousa.

³⁴¹ AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Rio de Janeiro, 23 de julho de 1757.

³⁴² Por questões de segurança e isolamento sanitário, o fundeadouro dos navios franceses foi junto à Ilha da Boa Viagem, situada no arrabalde de São Domingos da Praia Grande (atual Niterói-RJ)

pernoitar em terra de forma alguma. Durante a reunião entre o comandante francês Pierre L. Mangueret e o Governador da praça Patrício Manoel de Figueiredo, o comandante reagiu com indignação à proibição do desembarque dos franceses à noite:

...respondeu o general francês com muitos maus modos, batendo o pé na casa e erguendo-se do assento dizendo que havia de vir para a terra com os seus oficiais, o que conseguiu sem [que] lhe impedissem, estabelecendo-se em dez ou doze casas divididas por toda a cidade.³⁴³

As pilhagens à cidade, perpetradas pelos corsários Jean-François Duclerc e René Duguay-Trouin, respectivamente em 1710 e 1711, apesar de distantes no tempo, em 1757 ainda estavam vivas na memória dos mais idosos e eram narradas ao longo das gerações, reforçando o medo que vinha do mar. Durante as rondas noturnas os oficiais portugueses encontraram franceses da dita esquadra portando armas de fogo, chegando a prender um grupo de marinheiros que, num escaler, se dirigia à margem leste da baía de Guanabara. Na mesma ocasião, franceses da mesma esquadra foram vistos nas imediações do Colégio dos Jesuítas e da Fortaleza de São Sebastião, no Morro do Castelo, bem como nas cercanias do Mosteiro de São Bento.

O clamor popular gerou requerimentos ao Governador, no sentido de proceder às ordens de embarcar imediatamente os franceses que transitavam livremente pela cidade e seus subúrbios, envolvidos em desordens e praticando comércio ilícito. A presença francesa de fato causava muitas apreensões: “E vendo o povo o miserável estado em que se achava a terra, retirou-se para as suas roças, levando consigo seus cabedais e os conventos e Ordens Terceiras retirando a prata do ornato de suas igrejas.”³⁴⁴

Como já mencionamos acima, o destino da esquadra do Conde D’Aché era as Índias Orientais; entretanto, as desconfianças em relação às suas intenções se avolumavam a cada fato novo. Notícias inquietantes chegavam ao Governador, dando conta de que navios de guerra franceses estavam ancorados na Ilha de Santana, “que está ao norte do Cabo Frio.”³⁴⁵ Estariam os mesmos aguardando a passagem da frota ?

³⁴³ AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.261. Carta do comandante da frota do Rio de Janeiro, Manoel de Mendonça e Silva, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1757.

³⁴⁴ Idem.

³⁴⁵ AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Auto de Junta. Rio de Janeiro, 23 de julho de 1757.

Considerando a insuficiência do contingente militar para a defesa do Rio de Janeiro, o Governador da praça comunicou à junta que solicitaria ao Governador Interino, José Antônio Freire de Andrade – que naquela altura se encontrava no Arraial do Tijuco, Minas Gerais – que retornasse ao Rio de Janeiro com tropas, o mais brevemente possível. Os integrantes da junta aprovaram a solicitação, porém, com uma ponderação do coronel José Velho Barreto do Rego: que se evitassem as marchas forçadas numa viagem de mais de 80 léguas, o que acabaria por gerar violências, deserções e desgastes desnecessários.

Diante da gravidade das circunstâncias, uma nova junta foi convocada em 31 de julho de 1757, contando com a presença da maior parte das autoridades coloniais locais. A questão central era decidir sobre a conveniência da partida da frota para Lisboa no dia 03 de agosto, considerando os riscos de uma abordagem da mesma pela esquadra francesa quando estivessem em alto mar.³⁴⁶

Contudo, outro inconveniente da partida da frota em tal momento era o esvaziamento da cidade de boa parte da população flutuante, declinando o número de possíveis defensores da praça. A chegada e a partida da frota estabelecia parâmetros para a maior ou menor concentração de moradores no Rio de Janeiro. Negociantes de outras praças, lavradores, tropeiros, mineradores, marinheiros, dentre outros, permaneciam na cidade pelo tempo de despacho de seus negócios e interesses pela frota. Passageiros também aguardavam pelo embarque, disputando lugares no interior das naus de comboio. Quando a frota do Rio de Janeiro saía barra afora

...nela se ausentavam mais de três mil pessoas e a maior parte da gente que aqui se achava, provavelmente os que o fazem aqui residir é a estada da frota e em ela saindo, se retiram todos para as suas fazendas, outros para as minas e outras pessoas que astuciosamente procuravam pretextos para se ausentarem, ficando esta terra sem ter quem a possa

³⁴⁶ Integrantes da Junta de 31 de julho de 1757: Patrício Manuel de Figueiredo, tenente-coronel, governador da praça do Rio de Janeiro, na ausência do governador interino; Frei D. Antônio do Desterro Malheiros, OSB, Bispo Diocesano do Rio de Janeiro; Agostinho Felix Santos Capelo, Chanceler do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro; desembargador Manuel da Fonseca Brandão; João Cardoso de Azevedo, desembargador Procurador da Coroa; desembargador Ignácio da Cunha Thoar; Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro; Antônio de Matos Silva, Juiz de Fora; vereadores José de Azevedo Coutinho de Macedo e João Moraes da Silva; Miguel Cabral de Melo, Procurador do Senado da Câmara do Rio de Janeiro; capitão de mar e guerra, Pedro Luís de Olival Silva; Manoel de Mendonça e Silva, comandante da frota do Rio de Janeiro; capitães-tenentes: João Pinheiro do Vale, João da Costa Ataíde, Cipriano Pereira da Silva e Ventura Coelho da Silva; capitães de Infantaria: José Duarte Calhau, Antônio da Silva Carqueja e Bartolomeu de Sousa Mexia.

*defender, mormente ignorando-se o fim a que semelhantes naus [francesas] aqui vieram e para onde vão destinados.*³⁴⁷

A junta deliberou pela permanência da frota por mais tempo na cidade, aguardando instruções do Governador Interino, que enviaria reforços em breve, para completar a desfalcada guarnição do Rio de Janeiro. José Antônio Freire de Andrade, no Arraial do Tijuco, procurava ganhar tempo, reunindo conselheiros e tropas nos sertões das Gerais.³⁴⁸ Recomendou ao governador da praça que ao partir a frota, caso os franceses a quisessem seguir “se deve politicamente procurar todas as maneiras e entretê-los os dias que parecerem convenientes, sem que se perceba que há desconfiança entre as duas Cortes de El Rei Fidelíssimo e Cristianíssimo.”³⁴⁹

Em 05 de agosto de 1757 uma nau de guerra francesa tentou forçar a entrada da barra do Rio de Janeiro, sendo impedida por quatro disparos de artilharia da Fortaleza de Santa Cruz. Após o incidente sem vítimas ou avarias, bem como em consequência das gestões do Conde d’Aché junto ao governador da praça, a nau obteve permissão para se reunir com as demais embarcações da esquadra francesa arribada.³⁵⁰

A situação era tensa, pois as notícias sobre a eclosão da Guerra dos Sete Anos (1756-1763) na Europa chegavam ao Rio de Janeiro de forma oblíqua, sem a clareza suficiente para o estabelecimento de posicionamentos defensivos ou ofensivos devidamente fundamentados em ordens régias. Havia o temor de que a esquadra francesa quisesse atacar a cidade ou a frota, com o objetivo de desorganizar as relações mercantis dos portugueses e, principalmente, dos ingleses no Atlântico Sul, calcadas nas alianças luso-britânicas

³⁴⁷ AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Auto de Junta. Rio de Janeiro, 31 de julho de 1757.

³⁴⁸ Idem.

³⁴⁹ Comissão reunida no Arraial do Tijuco (atual Diamantina-MG), capitania de Minas Gerais, em 01 de agosto de 1757: José Antônio Freire de Andrade, Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais; desembargador Tomás Robi de Barros Barreto, Intendente dos Diamantes; João Evangelista de Mariz, Ouvidor Geral e Intendente da Comarca do Serro Frio e João Fernandes de Oliveira, contratador de diamantes.

³⁵⁰ AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Auto de Junta. Arraial do Tijuco, 01 de agosto de 1757.

*Os franceses não tem dúvida a publicar que esta cidade [do Rio de Janeiro] é toda de comércio inglês e que tudo o quanto vai na frota se transporta à Inglaterra. Deus permita aliviar-nos desta hospedagem tão pesada e que pode ser de fatais consequências.*³⁵¹

Voltando da Capitania de Minas Gerais pelo Caminho Novo, o Governador Interino escrevia da localidade de Simão Pereira, em 14 de agosto de 1757, ao governador da praça, informando que chegaria em breve.³⁵² O mesmo chegou de fato ao Rio de Janeiro dois dias depois e logo tentou reorganizar os “negócios de estado” em meio a paralisia administrativa reinante em razão do temor de uma invasão francesa.

Com o objetivo de acalmar os ânimos e diminuir a beligerância em relação aos franceses, no dia 17 de agosto o Governador publicou um bando reafirmando que a esquadra do Conde d’Aché havia arribado por justos motivos e que sua tripulação deveria ser tratada com toda a cortesia e hospitalidade, definindo severas penas para todos que maltratassem os franceses durante sua permanência no Rio de Janeiro.

*Ordeno que toda a pessoa que tratar mal de palavras ou ação alguma a qualquer vassalo de Sua Majestade Cristianíssima, sendo preto ou mulato cativo ou forro, seja logo levado às galés para trabalhar nas fortalezas de Sua Majestade Fidelíssima e sendo branco, preso na casa forte da Ilha das Cobras.*³⁵³

Em seguida, o mesmo governador definiu a nova data para a partida da frota do Rio de Janeiro para Lisboa, devidamente comboiada, marcada para 22 de agosto. Os prazos estavam todos esgotados e se a frota não partisse naquela data, provavelmente enfrentaria problemas para alcançar a Europa, em virtude dos ventos inadequados que sopravam a partir de meados de agosto.

Concluindo suas providências, o Governador Interino realizou uma detalhada inspeção nas fortificações que guarneciam a baía de Guanabara e o recinto da cidade do Rio de Janeiro, concedendo especial atenção às fortalezas de Santa Cruz da Barra e de São José da Ilha das Cobras. A primeira era a principal fortificação litorânea do sudeste da América portuguesa, por sua localização estratégica, dimensões e poder de fogo – apesar de ter sido anteriormente desfalcada de boa parte de sua artilharia. Da mesma

³⁵¹ Idem. Anexo: Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1757.

³⁵² Idem.

³⁵³ Idem. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo. Simão Pereira-MG, 14 de agosto de 1757.

dependia o controle da entrada da barra, interpelando navios recém chegados e rechaçando tentativas de entrada não autorizada, como fortificação de primeira linha que era. Por outro lado, a segunda, na Ilha das Cobras, dominava a região portuária, contribuindo para proteger a área urbana, atuando ainda na vigilância de embarcações arribadas “debaixo de seus canhões” para a realização de vistorias.³⁵⁴

Considerando tantas desconfianças e sobressaltos, que fatores teriam influenciado as decisões tomadas pelo Governador Interino do Rio de Janeiro acerca da presença da esquadra francesa nas águas da Guanabara? Algumas hipóteses podem ser posicionadas. Em primeiro lugar, ao constatar a superioridade militar dos franceses em relação às fortificações que guarneciam a cidade, o Governador atuou de forma pragmática: se a invasão não havia ocorrido até aquele momento, era sinal de que os franceses tinham outros objetivos, pois, se quisessem realmente invadir o Rio de Janeiro, já o teriam feito e com relativa facilidade.

Assim sendo, com a finalidade de se desvencilhar o quanto antes da incômoda presença da armada francesa, o mesmo adotou um tom cordial para com os oficiais, facilitando-lhes o aprovisionamento e os cuidados com os doentes, usando de severidade para com os moradores, tanto livres como cativos, que ousassem destratar tais “hóspedes” da Coroa portuguesa.

Por outro lado, como já foi anteriormente mencionado, por motivos técnicos e mercantis, a frota do Rio de Janeiro para Lisboa não poderia tardar mais a sua partida, pois grandes atrasos significavam grandes prejuízos. A frota tinha de zarpar. E para prevenir surpresas, o Governador a despachou com celeridade, tendo sido reforçadas as providências de segurança, com um maior número de naus artilhadas.

E finalmente, a questão diplomática, envolvendo as disputas entre os reinos da França e Inglaterra. Naquela altura, a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) estava apenas começando, tendo seu foco principal ainda na Europa, sendo os combates nas áreas coloniais ainda relativamente raros. As alianças entre o Reino de Portugal e o da Grã-Bretanha eram amplamente conhecidas e, na conjuntura da época, França e Inglaterra não estavam apenas em campos opostos, mas, principalmente, disputavam áreas coloniais, fontes de matérias-primas abundantes e baratas e mercados consumidores.

³⁵⁴ Idem. Anexo: Bando. Rio de Janeiro, 17 de agosto de 1757.

Entretanto, o foco das hostilidades anglo-francesas, em termos coloniais, era, em 1757, as Índias Orientais e não a América portuguesa.

O Governador Interino havia aprendido a lição com seu irmão mais velho, o Governador Gomes Freire: manejar a espada e a pena com igual maestria e de acordo com as conveniências do momento. Sem condições de resistir militarmente aos franceses e fiel às alianças da Coroa lusa com a Corte de Londres, José Antônio Freire de Andrade negociava, ao mesmo tempo que reforçava suas defesas, torcendo para que as velas francesas ganhassem o alto mar.

Em caso de ataque estrangeiro, de fato, naquele momento, o Rio de Janeiro não dispunha de uma estrutura defensiva eficiente. A grande queixa manifestada pelos oficiais da Câmara da cidade ao Rei de Portugal, D.José I, era a ausência do Governador da Capitania e a incapacidade de seus substitutos para providenciar a conveniente proteção dos moradores frente a possíveis invasões.

Outro problema grave era o estado lastimável das fortificações “pois se achavam não só com muita ruína todas as fortalezas, mas desmontada a maior parte de sua artilharia e faltas de todos os respectivos assessórios para poder laborar.”³⁵⁵ Somente após terem as autoridades notícia da esquadra francesa ancorada na Ilha Grande é que foram ordenados trabalhos emergenciais de reparos em algumas fortificações, apesar da determinação régia para a aplicação anual de quarenta mil cruzados do rendimento da Dízima da Alfândega em tais reparos, o que “havia muitos anos que nada se aplicava a este útil serviço.” Em termos do contingente militar disponível, a situação do Rio de Janeiro era alarmante, pois a cidade dispunha, em meados de 1757, de apenas trezentos homens “que por velhos e meninos, débil resistência fariam.”

Os oficiais da Câmara do Rio de Janeiro solicitavam ao soberano providências no sentido de manter o Governador da Capitania residindo naquela mesma cidade, para elevar a moral da população em caso de ameaças externas e, no caso de alguma

³⁵⁵ A Fortaleza de Santa Cruz da Barra possuía, na época, 53 peças de artilharia e a Fortaleza de São José da Ilha das Cobras detinha 66 canhões. Ver: AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexos: certidões passadas pelos tenentes-coronéis Domingos Vaz Carvalho, da Fortaleza de Santa Cruz e Francisco Mendes Galvão, da Ilha das Cobras, ambas em 20 de agosto de 1757

interinidade, que o governador da praça fosse pessoa “que tivesse idade, vigor e préstimo necessário para o substituir em uma praça da importância como esta.”³⁵⁶

As fortificações precisavam ser reformadas e devidamente guarnecidas, pois não adiantaria – diziam os vereadores – enviar soldados e armas para reforçar a praça da Nova Colônia do Sacramento e deixar o Rio de Janeiro em posição secundária, por ser

*...aquela cidade a mais invejada das nações, por chave dos imensos tesouros que a Divina Providência quis dar a Vossa Majestade no vasto continente daqueles sertões, os obrigavam assim na presença de Vossa Majestade se faziam dignas de uma providência e atuação muito particular, que inteiramente livrasse qualquer dos fiéis vassallos da confusão em que se haviam de ver, a verificar-se por contrário, aquele incidente, no qual todos sacrificariam as vidas no serviço de Vossa Majestade.*³⁵⁷

A permanência da esquadra do Conde d’Aché no Rio de Janeiro causou desconfortos e reprimendas nos dois lados do Atlântico. Por exemplo, a postura desafiadora do comandante francês Pierre L. Mangueret, insistindo em desembarcar na Ilha Grande para se refazer de provisões e, em seguida, já no Rio de Janeiro, fazendo exigências para o desembarque noturno de sua tripulação, burlando totalmente as normas portuguesas que regulavam a presença de estrangeiros na cidade, causou impactos muito negativos junto ao Conselho Ultramarino. Os conselheiros afirmaram que a esquadra francesa estava cometendo abusos inaceitáveis, desautorizando o governador da praça

*...porque o direito de hospitalidade não o obrigava a tanto que se devesse dar não só o socorro necessário aos amigos, mas com as condições e no lugar em que eles quisessem. E que antes, se devia reputar que infringia a hospitalidade e fazia violência quem pretendia violar as ordens justas e as providências dadas pelo Príncipe e observadas pelos vassallos em o país que lhe era sujeito.*³⁵⁸

Os procedimentos do governador da praça, Patrício Manoel de Figueiredo, foram severamente censurados pelo Conselho Ultramarino, pelo fato de ter permitido que os franceses transgredissem as normas de conduta que regiam a hospitalidade aos navios arribados, não punindo o capitão francês por sua arrogância e atos ilícitos. Reafirmavam os conselheiros “que este fato e a impunidade que se obrou fará daqui por

³⁵⁶ AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.282. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 10 de fevereiro de 1758.

³⁵⁷ Idem.

³⁵⁸ Idem.

diante ainda mais importunos e mais absolutos estes hóspedes do que considera o Governador.”³⁵⁹

Entretanto, analisando de forma um pouco mais profunda a postura do governador da praça, vamos observar que objetivamente o mesmo não tinha muitas opções. Ocupando provisoriamente a função, Patrício Manoel se deparou com as fortificações mal guarnecidas e em precário estado de conservação. Além disso, a “sangria” de militares para a praça da Nova Colônia do Sacramento deixava o Rio de Janeiro em situação, no mínimo, desfavorável diante de uma possível invasão estrangeira.

A presença da frota do Rio de Janeiro ancorada no porto, simultaneamente à presença das naus de guerra francesas, deixava o governador muito mais numa posição de “refém” do que de “negociador”. Como poderia punir exemplarmente os oficiais franceses por suas transgressões sem ocasionar uma possibilidade concreta de revide armado por parte dos vasos de guerra do Rei de França?

Meses depois, uma nova arribada contribuiu sensivelmente para agravar as desconfianças dos portugueses em relação aos interesses franceses. Em 05 de novembro de 1757, arribou no Rio de Janeiro o navio francês “La Renomeé”, comandado pelo capitão Beaulieu Loissement³⁶⁰, sendo logo visitado pelo Ouvidor Geral Manuel Rodrigues Colaço.³⁶¹

O navio saiu do porto de “Orleans de França” em 04 de maio de 1757, integrando a esquadra comandada pelo Conde d’Achê. Apartou-se da mesma nas cercanias da Ilha Goreé, próximo ao arquipélago de Cabo Verde, “para fazer seu negócio”, embarcando 342 africanos escravizados e seguir viagem daí em direção às Ilhas Maurícias. Contudo, padecendo falta de água potável e de mantimentos, além da eclosão de doenças a bordo, viera arribar no Rio de Janeiro.

³⁵⁹ AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.292. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 04 de março de 1758.

³⁶⁰ Além do capitão Beaulieu Loissement, conseguimos identificar o 2º capitão, Monsieur Masson, o escrivão Souflet e o oficial Monsieur Chantilou.

³⁶¹ Comissão de vistoria da nau de guerra francesa “La Renomeé”, da esquadra do Conde d’Achê: Manuel Rodrigues Colaço, Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro; José Alves do Couto Saraiva, escrivão; alferes Federico Rodrigues Dagrán, intérprete; Salvador Rodrigues, meirinho geral da Correição; capitão João Paulino Mayrink; José dos Santos Rebelo, patrão-mor da Ribeira; Vicente de Araújo Silva, mestre do trem; Domingos Lopes Coelho, calafate da Ribeira e Matheus Saraiva, médico.

No trajeto da Ilha Goreé até a Ilha Grande, onde primeiro arribaram, morreram vinte e seis escravos a bordo, sendo seus corpos lançados ao mar. Durante a permanência da embarcação na Ilha Grande, faleceram mais vinte e um cativos e na viagem da Ilha Grande para a cidade do Rio de Janeiro, mais quatro escravos perderam a vida, havendo a perda de cinquenta e um escravos do total da “carga humana” embarcada na Ilha Goreé, restando 291 cativos vivos.³⁶²

Após os exames, foi constatado que de fato padecia o navio de falta de mantimentos e havia muitos doentes de escorbuto, tanto entre os tripulantes como entre os escravos. Ante ao exposto, em 07 de novembro de 1757, o Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, concedeu todo o apoio ao capitão do navio “por se haver por boa a sua arribada, por tal a julgo e mando se dê ao capitão do dito navio, pelo seu dinheiro, tudo o de que necessitar para sua viagem e curativo dos doentes e, logo que estiver fornecido, sairá pela barra fora.”³⁶³

Um dos maiores inimigos das esquadras francesas que se dirigiam ou retornavam das Índias Orientais eram as doenças que eclodiam a bordo, especialmente as disenterias, as febres tropicais e o escorbuto. Doença típica das longas viagens marítimas, o escorbuto ou Mal de Luanda, deixava fora de ação numerosos membros das tripulações, induzindo a procura desesperada por locais para o desembarque e tratamento dos enfermos, não apenas por questões humanitárias, mas também por motivos operacionais: navios a vela precisavam de braços saudáveis para o manejo das cordas, timão e todo o tipo de atividades de marinharia. Logo, enfermidades eram alegações frequentes para arribadas.

Considerando a experiência vivida com a arribada da esquadra do Conde d’Aché, o Governador Interino do Rio de Janeiro adotou a prática de se antecipar às necessidades das esquadras que buscavam àquele porto solicitando hospitalidade, de maneira a reduzir ao máximo o tempo de permanência das mesmas, para evitar surtos e tumultos. Escrevia o Governador , em maio de 1758, a Monsieur Labry, “comandante

³⁶² AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Auto de exame da nau de guerra francesa “La Renomeé”. Rio de Janeiro, 05 de novembro de 1757.

³⁶³ Idem. Anexo: Despacho do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Rio de Janeiro, 07 de novembro de 1757.

das fragatas do Rei de França”, a frente de uma flotilha fundeada na Ilha Grande, com necessidade de desembarcar trezentos homens enfermos de escorbuto

...e nesta conformidade passo a dizer a Vossa Senhoria que se não embarce em dizer que nesta cidade causará susto verem muitas naus neste porto para que deixe de vir buscar hospitalidade nele, pois é certo que não poderá causar novidade a entrada dos navios de um Rei que conserva uma firme paz com El Rei meu amo e assim venha Vossa Senhoria a ele com o seguro de que aqui serão os seus enfermos mais bem assistidos que em outra qualquer parte.³⁶⁴

Na mesma ocasião, em carta dirigida a Monsieur Galand, capitão de fragata da Marinha Real francesa, o Governador informou sobre o sobressalto passado pela população do Rio de Janeiro “no ano passado [1757] com a esquadra com que entrava neste porto Monsieur Aché, que trazia a seu bordo o General Laly.³⁶⁵ O Governador mencionou ainda que enviaria para bordo dos navios franceses arribados na Ilha Grande o capitão Antônio Antunes e o cirurgião Luís Correa, para examinar os doentes de escorbuto que traziam.

Dessa forma, tendo embarcado em Sepetiba, em 20 de maio, o cirurgião Luís Correa chegou a Ilha Grande a 25 do dito mês, subindo imediatamente a bordo das naus francesas ancoradas, para examinar os doentes, bem como os que tinham sido desembarcados e postos em barracas na praia. No total, foram contados 225 enfermos: 200 da nau capitânia e 25 da “nau pequena”, tendo falecido cerca de seis doentes durante o tempo da inspeção realizada pelo mesmo cirurgião.

Uma semana mais tarde, Monsieur François de L’Éguille, comandante da esquadra francesa fundeada na Ilha Grande, recebia a bordo do navio “Minotauro”, o despacho do Governador informando que, a semelhança do que havia sido praticado com a esquadra do Conde D’Aché, no ano anterior, os navios poderiam entrar no porto do Rio de Janeiro, se refazer de mantimentos, água e lenha “comprar bois e mais víveres

³⁶⁴ AHU – ARJ – Caixa 55 – Doc. 5.405. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 1759. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade a Monsieur Labry “comandante das fragatas do Rei de França”. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1758.

³⁶⁵ Idem. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, a Monsieur Galand, “capitão de fragata da Marinha Real francesa”. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1758.

que lhes forem precisos”³⁶⁶, após se submeterem aos exames e diligências de praxe, sendo garantido um local específico para o desembarque e o tratamento dos doentes.

A esquadra de Monsieur L'Éguille entrou aos poucos na baía de Guanabara: três naus de guerra e dois navios de transporte, permanecendo na Ilha Grande uma nau de guerra e três navios de transporte. Apesar de todos os protocolos e entendimentos estabelecidos ente os oficiais franceses e as autoridades coloniais portuguesas, havia a delicada questão da evasão de marinheiros franceses que, enganando – ou subornando – a vigilância, poderiam descer a terra e “ocasionar desordens com sua embriaguez”, bem como procurar contatos comerciais ilícitos com a população local, nos becos, vielas, praças e arrabaldes da velha cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

Em 28 de maio de 1758, o Governador Interino baixava novas medidas visando coibir a prática do contrabando entre as naus de guerra francesas e os habitantes do Rio de Janeiro e arredores, ordenando aos sargentos que realizavam as rondas pelo mar que não permitissem “nem de dia, nem de noite, chegue embarcação alguma portuguesa a elas [naus francesas] e da mesma forma embarçavam que português algum vá a bordo das ditas embarcações”³⁶⁷ sem prévia autorização por escrito. Recomendava fortemente o Governador que as patrulhas terrestres observassem com atenção as casas onde entrassem marinheiros franceses, abordando e revistando os mesmos, para averiguar se traziam contrabando.

Os doentes de escorbuto trazidos na esquadra de Monsieur L'Éguille foram desembarcados e instalados na região do Valongo, “subúrbio desta cidade”, em barracas agrupadas não muito longe da marinha, área que posteriormente foi denominada pela população como “Hospital dos franceses”. Visitando o acampamento dos franceses em 17 de julho de 1758, o médico Matheus Saraiva e o já citado cirurgião Luís Correa, acompanhado por seu colega João Batista Daguirre, verificaram que apesar dos doentes apresentarem “febre, abcessos e chagas”, resultantes da progressão da enfermidade,

³⁶⁶ Idem. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, a Monsieur François L'Éguille, comandante da esquadra francesa fundeada na Ilha Grande. Rio de Janeiro, 27 de maio de 1758.

³⁶⁷ Idem. Anexo: Despacho do Governador Interino do Rio der Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Rio de Janeiro, 28 de maio de 1758.

cerca de 208 se encontravam convalescentes, havendo, entretanto, trinta e seis tripulantes em péssimo estado de saúde, com evidente possibilidade de vir a óbito.³⁶⁸

Com o acirramento da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), ocorreram combates navais mais intensos entre franceses e ingleses nas Índias Orientais, intensificando por sua vez as arribadas francesas no Rio de Janeiro, ponto de apoio estratégico na rota para o Índico. Contudo, diante de uma vela francesa no horizonte, a cidade já não entrava em estado de perplexidade e terror como antes, visto que a presença de esquadras de guerra, tanto francesas como britânicas, fazendo arribadas ou escalas no litoral fluminense, tornou-se uma circunstância mais corriqueira.

Outro fator que muito contribuiu para a estabilidade do Rio de Janeiro, pelo menos em termos subjetivos, diante de tais arribadas, foi o regresso do Governador Antônio Gomes Freire de Andrade, agora feito Conde de Bobadela, após ter deixado os trabalhos da comissão demarcadora de limites da América Meridional, extensa missão que o manteve residindo nas repartições do sul por muitos anos, deixando o governo do Rio de Janeiro e de Minas Gerais sob a responsabilidade de administradores interinos.

Novamente no Rio de Janeiro, o Conde de Bobadela pode verificar a arribada da fragata de guerra francesa “La Renoméé”, que havia entrado pela barra em 20 de junho de 1760. A embarcação, sob o comando do Conde de Soulanges, integrava a esquadra do já citado Conde D’Achê e vinha da Costa do Coromandel (Índia) em busca de local seguro para reparos e reabastecimento. O “La Renoméé” já havia arribado no Rio e Janeiro em novembro de 1757, sob o comando do capitão Beaulieu Loissement. Agora a missão do navio era conduzir para a França correspondência com notícias das batalhas navais travadas na Índia. Observando a reação dos oficiais, o Conde de Bobadela – homem com larga experiência militar e diplomática – identificou que a situação não era nada favorável aos franceses

O General do Mar, o Conde d’Achê, me escreveu a carta inclusa; nela demonstra o empenho com que pretende avisar a sua Corte do estado em que continua a guerra daquela parte. Desembarcaram seis oficiais que eu trabalho por mandar a Bahia, para que ou por aquela via, ou pela frota de Pernambuco, se transportem à sua Corte com segurança; eles não dizem uma só palavra dos sucessos da Ásia, sinal certo de que a fortuna lhes tem sido contrária, posto o Conde d’Achê assevere,

³⁶⁸ Idem. Anexo: Certidão firmada pelo médico Matheus Saraiva e pelo cirurgião Luís Correa. Rio de Janeiro, 17 de julho de 1758.

*intentam [pela] quarta vez buscar os ingleses, me persuado, estes são os felizes.*³⁶⁹

Segundo as instruções de Monsieur d'Aché, a fragata de guerra seria reparada e retornaria para a Ilha de Bourbon. Os oficiais desembarcados no Rio de Janeiro, liderados por Monsieur Laly, “sobrinho do General Laly”, tinham a missão de retornar a França conduzindo cartas e relatórios sobre a guerra nas Índias Orientais, solicitando apoio ao Conde de Bobadela para o envio das cartas mais urgentes pelo malote destinado à Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, para que as mesmas chegassem às mãos do embaixador da França em Lisboa. Os oficiais, portando cartas secretas, que deveriam ser entregues pessoalmente, tentariam embarcar na frota da Bahia ou na de Pernambuco. Os mesmos recusaram a possibilidade de embarque num navio pequeno que sairia do Rio de Janeiro rumo à Ilha Terceira (Açores), em virtude da precariedade da mesma embarcação e do risco de naufrágio.

As arribadas continham quase sempre dois elementos característicos: a dimensão da surpresa e a lógica da aventura. A questão da surpresa, da perspectiva fortuita, estava presente tanto nas tripulações dos navios arribados como nos habitantes do litoral. O inesperado rompendo a rotina, descaracterizando o planejamento de uma rota, mudando direções e prioridades. No caso das arribadas falaciosas, o fator surpresa seria relativizado, por vezes, de parte a parte. Por outro lado, as arribadas envolviam riscos, calculados ou não, sendo as mesmas perpassadas pela aventura, temperadas pelo gosto de transgredir e cultivar oportunidades arriscadas de negócios.

Rio de Janeiro. Século XVIII. Navio arribado, novas paisagens. Coisas a saborear, inebriando os sentidos após meses entre céu e mar. Descer à terra clandestinamente, provar zungus e frutas tropicais. Um sino dobra num campanário carcomido pela maresia. A cidade dedicada a São Sebastião, de várias facetas, violenta e acolhedora. Um pouco lusa, com tinturas judaicas, ares islâmicos, porém, essencialmente africana. Navios mercantes, navios de guerra. Microcosmos sociais em invólucros de madeira, deslizando sobre as águas, em busca do horizonte salvador. Flâmulas e bandeiras tremulando na floresta de mastros. Tiros de peça ao longe, na barra. Vai entrar outro navio, nova arribada a caminho.

³⁶⁹ AHU – ARJ – Caixa 59 – Doc. 5.716. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Antônio Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1760.

CAPÍTULO V

Contrabando e pirataria no Rio de Janeiro (1655-1761)

Os estrangeiros se perpetuam: andam tentando negócio por vários portos da minha jurisdição e não obstante toda a minha vigilância e sucessivas recomendações aos cabos que neles assistem, sempre desconfio de que não são tão pontuais que evitem totalmente introduzirem-se fazendas na terra, porque a ambição de quem quer vender e de quem quer comprar com conveniência nunca lhe faltam estratagemas com que consigam o que empreendem.

(Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Secretário das Mercês e Expediente, Bartolomeu de Sousa Mexia. Rio de Janeiro, 09 de agosto de 1720. AHU – ARJ – Caixa nº 11. Doc. 1246).

O comércio ilícito entre as tripulações dos navios e as populações litorâneas era uma das grandes preocupações das autoridades coloniais da América portuguesa, sobretudo ao longo do século XVII. A correspondência oficial dos capitães-governadores e dos Provedores da Fazenda Real revela que, apesar das proibições e da severidade das penas para os transgressores, tal continuava a ser praticado, envolvendo, por vezes, mercadores locais e funcionários régios. Contudo, foi em fins do século XVII e durante as duas primeiras décadas do século XVIII que o comércio irregular e, principalmente o contrabando³⁷⁰, cresceram de forma exponencial nos domínios ultramarinos portugueses, resultando na ampliação dos dispositivos legais visando combatê-los. (LAPA, 2000, p.231)

O contrabando e as práticas mercantis ilícitas, bem como as formas de combate às mesmas foram sendo aperfeiçoados, envolvendo muitos expedientes de descaminhos

³⁷⁰ Sobre o contrabando colonial, vejamos os enquadramentos legais, com as ponderações da historiadora Sheila de Castro Faria: “A primeira legislação específica a respeito da exclusividade do comércio, foi o decreto de 1571, sob o reinado de D. Sebastião, que reservava o comércio com o Brasil e demais partes do império aos navios portugueses. Seguiram-se as leis de 1591 e 1605, ambas do período filipino, referindo-se à necessidade de licenças e outros procedimentos para a ida de barcos estrangeiros a Portugal e seus domínios. Mas foi a lei de 18 de março de 1605 que proibiu a qualquer navio estrangeiro ir à Índia, Brasil, Guiné, Ilhas e até mesmo às terras que fossem descobertas, com exceção das ilhas da Madeira e dos Açores.” In: VAINFAS, Ronaldo (dir.) Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808). Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. p. 146.

e estratégias cada vez mais complexas para coibi-los. Segundo o historiador José Roberto do Amaral Lapa, em determinadas situações, tais práticas contavam com a cumplicidade de agentes coloniais “fazendo-lhe vista grossa as autoridades mais imediatas, quando não fossem até partícipes da maroteira, juntamente com os capitães e funcionários da fiscalização.” (LAPA, 2000, p. 232)

Interessante relato sobre a promiscuidade mercantil reinante nas áreas portuárias da América portuguesa nos foi legado pelo viajante Le Gentil de La Barbinais, por ocasião da arribada de uma esquadra francesa em Salvador, Bahia, em novembro de 1717. Vindos do Oriente conduzindo preciosa carga, os franceses solicitaram autorização para arribar e proceder aos reparos nos navios. Assim sendo, desembarcaram a tripulação e os passageiros, que alugaram casas na cidade baixa, para se alojarem durante os consertos navais. (TAUNAY, 1925, p. 358). Uma vez instalados, foram severamente advertidos pelas autoridades locais a respeito da proibição de manterem qualquer tipo de contato comercial com a população soteropolitana, sob pena de confisco dos navios. Contudo, não demorou muito para que os franceses compreendessem como funcionava a rede dos ilícitos.

*Perceberam, entretanto, que os próprios guardas do fisco eram agentes dos traficantes, senão os próprios traficantes, tudo facilitando para o contrabando, principalmente à noite e no próprio navio, o que estimulou sobremaneira os franceses a passarem para os da terra a sua preciosa carga oriental.*³⁷¹

De acordo com as ponderações da historiadora Maria Fernanda Bicalho, apesar da existência de dispositivos legais coercitivos e de rígidas penalidades, “o contrabando não cessou nos portos coloniais, sendo, ao contrário, cada vez maior a audácia dos contrabandistas, frequentemente auxiliados por funcionários portugueses” (BICALHO, 2006, p. 101) em comum acordo com habitantes locais. Por outro lado, o historiador Ernst Pijning, em seus estudos sobre o contrabando no Rio de Janeiro setecentista, argumentou sobre a ativa participação de agentes coloniais nas referidas atividades mercantis ilícitas, mencionando que muitas vezes os funcionários régios incumbidos de fiscalizar a carga e a descarga dos navios aportados eram os que mais atuavam como transgressores da lei. Segundo Maria Fernanda Bicalho, havia conflitos frequentes entre

³⁷¹LAPA, José Roberto do Amaral. A Bahia e a carreira da Índia. Edição fac-similar. São Paulo: Hucitec / Unicamp, 2000. Estudos históricos, 42. p. 240

vários níveis administrativos “em torno do melhor bocado das vantagens obtidas por meio de subornos, propinas e mesmo a venda ilegal de mercadorias contrabandeadas ou apreendidas.” (BICALHO, 2006, p. 101)

Tais transgressões se desenvolveram em meio às diversas formas de resistência, sobretudo de negociantes, aos monopólios implementados pela Coroa em terras da América portuguesa. As conexões mercantis entre as praças do Rio de Janeiro e Salvador, tanto com Angola como em relação ao Rio da Prata, revelavam profundos e antigos vínculos comerciais dos colonos com as mesmas regiões, passando ao largo da lógica fiscalista e, nas palavras de Maria Fernanda Bicalho, longe do “enquadramento nos esquemas monopolistas reinóis.” (BICALHO, 2006, p. 104). Negócios eram tratados pelos que viviam nas conquistas, buscando contornar os privilégios dos mercadores do Reino, mantendo fluxos comerciais alternativos, relativamente independentes.

Segundo a historiadora Carla Almeida

Portugal necessitava incrementar as suas bases de exploração de metais preciosos e encontrou no Rio da Prata a oportunidade de realização desse negócio. No entanto, suas intenções sofriam restrições dos espanhóis perfilhadas pelos interesses monopolistas de Sevilha. A saída foi o contrabando envolvendo Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e Buenos Aires. A preponderância portuguesa no Prata viu-se auxiliada por outros fatores: constituía-se em rota afastada das rotas oficiais do Atlântico, o que impedia uma vigilância mais eficiente por parte da Espanha; era uma região próxima à colônia portuguesa, onde existia um mercado consumidor de manufaturados europeus que poderiam chegar, via contrabando, a preços muito mais acessíveis do que aqueles obtidos através do comércio legal.³⁷²

A inconstância das deliberações legais da Coroa lusitana sobre a questão do comércio ilícito e do contrabando em áreas coloniais muito contribuiu para que houvesse dúvidas por parte das autoridades régias de como proceder em tais casos.

³⁷² ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. “A conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas.” In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) O Brasil colonial (1580-1720). 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II (1580-1720). p. 269. Ver também: POSSAMAI, Paulo Cesar. “A fundação da Colônia de Sacramento”. In: Mneme: revista de humanidades. vol. 05, nº 12, 2004. p. 13 e CANABRAVA, Alice P. O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). Belo Horizonte / Itatiaia; São Paulo / Edusp, 1984. p. 167

Apesar da severidade da legislação, sobretudo a partir de princípios do século XVIII, havia brechas que eram aproveitadas tanto por habitantes das regiões coloniais como por tripulantes e passageiros de navios arribados no litoral da América portuguesa. Por exemplo, no tocante à rota da Carreira da Índia, no decorrer dos séculos XVI ao XVIII, havia proibição expressa da realização de escalas das naus que viessem do Oriente em portos do Brasil.

Contudo, apesar da proibição legal, as escalas ocorriam com certa frequência, notadamente em Salvador, na Bahia. Além das escalas, legais ou ilegais, ocorriam também as arribadas das naus da Índia, sejam por alegação verídica ou falaciosa. Geralmente os mestres de tais embarcações alegavam problemas como falta de água e mantimentos, doentes a bordo ou ainda necessidade de reparos “e aqui deixavam, legalmente ou de contrabando, as suas mercadorias. Estas não eram consumidas apenas nas cidades litorâneas. Subiam o planalto com as tropas de burro, juntamente com gostos, ideias e modos de vida.” (SILVA, 2006, p. 21)

No que se refere ao comércio ilícito e as atividades de contrabando, especialmente no contexto da América portuguesa, não podemos deixar de vislumbrar que as mesmas se encontravam no bojo de redes mercantis ultramarinas muito bem azeitadas, envolvendo considerável número de funcionários régios, mercadores reinóis e de origem colonial, além de cúmplices de diversas origens. Segundo o historiador João Luís Ribeiro Fragoso

*Na verdade, caso se tome o mercado considerado como de Antigo Regime – em que a política dá o tom – o bom desempenho de uma dada rede comercial ultramarina implicava alianças entre negociantes, oficiais régios e aristocracia. Entretanto, não só esses ingredientes bastavam. Uma rede, para ser vitoriosa, dependia, além das habilidades dos seus parceiros reinóis – dos cabedais de seus negociantes, do poder dos ministros cúmplices ou da influência das primeiras Casas do Reino – da amizade da nobreza e dos negociantes da terra.*³⁷³

De acordo com os argumentos de João Fragoso, integrantes da aristocracia lusitana e vários representantes da “nobreza da terra”, ou seja, das antigas famílias de

³⁷³FRAGOSO, João Luís Ribeiro. Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana (orgs.) Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Vitória: Edufes / Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006. p. 45

colonizadores do Rio de Janeiro, ocupavam cargos estratégicos, sendo oficiais régios. Tais indivíduos conheciam as peculiaridades e as engrenagens do mercado colonial, sendo de fundamental importância a manutenção de redes de sociabilidade para a preservação dos interesses comerciais de determinados grupos. Quando porventura alguma questão mercantil era levada à Justiça, as partes envolvidas buscavam reafirmar seu poder oriundo das relações personalizadas, como ficou evidente numa carta do correspondente do negociante português Francisco Pinheiro, enviada do Rio de Janeiro para Lisboa, em 1716, na qual afirmou que na colônia “a justiça é coisa de compadres.”³⁷⁴

Do ponto de vista teórico, as discussões acerca das características das sociedades de Antigo Regime sofreram consideráveis reorientações nas últimas duas décadas, resultantes, segundo a avaliação de alguns historiadores, como Carla Maria Carvalho de Almeida, por exemplo, de uma aproximação mais concreta entre as historiografias brasileira e portuguesa, tendo como ponto de referência a noção de Império lusitano, que, por sua vez, emergiu dos diálogos entre História e Antropologia “no que diz respeito a encarar as sociedades de Antigo Regime como portadoras de lógicas e motivações diversas daquelas de uma sociedade mais contemporânea.” (ALMEIDA, 2006, p. 335)

No contexto dos novos estudos acerca das relações entre Portugal e suas áreas coloniais, algumas noções outrora consolidadas pela historiografia brasileira foram relativizadas, favorecendo o aprofundamento de análises sobre a multifacetada sociedade colonial brasileira, questionando a sua própria natureza. Uma primeira noção a ser contestada foi a de considerar as regiões coloniais como meras extensões de uma metrópole dominadora e quase onipresente, com base nos argumentos dos historiadores Caio Prado Júnior e Fernando Novais. Por outro lado, a formulação que afirmava a existência de “determinações internas” inerentes às áreas coloniais, que as afastariam do mando metropolitano, no dizer de historiadores como Ciro Flamarion Santana Cardoso e Maria Yedda Linhares, também foi foco de objeções. (ALMEIDA, 2006, p. 335)

³⁷⁴Carta de Antônio Pinheiro Neto para Francisco Pinheiro. Rio de Janeiro, 21 de abril de 1716. In: DONOVAN, William Michael. Commercial enterprise and luso-brazilian society during the brazilian gold rush: the mercantil house of Francisco Pinheiro and the Lisbon to Brazil trade (1695-1750). [tese de doutorado]. Baltimore: John Hopkins University, 1990. p. 254 apud FRAGOSO, 2006, p. 46

De acordo com as reflexões do historiador João Luís Ribeiro Fragoso, as regiões coloniais da América portuguesa não eram áreas dominadas a ferro e fogo pela Metrópole e muito menos rincões dotados de ampla autonomia, mas sim, eram porções territoriais com dinâmicas socioeconômicas e políticas próprias, integradas de forma mais ou menos estratégica ao “vasto império português.” Segundo o historiador Luiz Felipe de Alencastro, as dinâmicas mercantis do Atlântico Sul - incluindo o comércio ilícito e o contrabando – estabeleceram conexões duradouras entre portos como Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Buenos Aires, Luanda e Lisboa, contribuindo sobremaneira para a consolidação das regiões coloniais portuguesas na América. (ALENCASTRO, 2000, p. 67). Tais conexões, motivadas por conjunturas e interesses tanto internos como externos às conquistas, propiciaram a existência de linhas de força, legais e ilegais, que orientavam as relações entre a Coroa portuguesa e suas possessões ultramarinas (BICALHO, 2003, p. 140)

Segundo as considerações da historiadora Adriana Romeiro, a administração das áreas coloniais portuguesas foi marcada pela prática da corrupção em vários níveis. Lançando mão dos argumentos do historiador Charles Boxer, profundo conhecedor da dinâmica socioeconômica e política do império ultramarino lusitano, a mesma reforçou suas ponderações afirmando que

A participação de agentes régios em atividades econômicas – alvo constante das queixas dos habitantes, sobretudo as práticas de monopólio e açambarcamento – teria decorrido, segundo ele, dos baixos salários pagos pela Coroa. (...) Assim, como forma de compensação, a Coroa os autorizou – e até mesmo estimulou – a lançar mão das possibilidades econômicas à disposição no universo colonial³⁷⁵

Convém ressaltar que tais relações tinham como pressuposto uma certa reciprocidade entre os funcionários régios e a Coroa – prática denominada por Charles Boxer como *spoil system* – pois, se por um lado, havia a permissão velada ou explícita para que os primeiros acumulassem vantagens materiais – idôneas ou ilícitas – por outro, o soberano contava, como forma de retribuição “que pudessem desembolsar parte dos próprios recursos para fazer frente às necessidades da Coroa.” (ROMEIRO, 2017, p. 35)

³⁷⁵ROMEIRO, Adriana. Corrupção e poder no Brasil: uma história (séculos XVI ao XVIII). 1ª ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017 (História e historiografia). p. 35

A questão do contrabando no âmbito das áreas coloniais portuguesas despertou a atenção de vários historiadores, resultando em algumas estratégias para a compreensão da referida prática, no contexto das atividades mercantis características do Antigo Regime. Segundo os argumentos do historiador Fernando Antônio Novais, a prática do contrabando não era algo fora do sistema, mas sim, parte integrante da economia das regiões coloniais e até mesmo de estados nacionais europeus (ROMEIRO, 2017, p. 37). Entretanto, apesar de suas importantes contribuições, o modelo explicativo de Novais acabou por minimizar a verdadeira escala, bem como os profundos impactos do contrabando no horizonte econômico do império ultramarino lusitano.

Para alguns historiadores, como por exemplo, para Paulo Cavalcante de Oliveira Júnior, o importante seria observar que a América portuguesa foi sendo construída a partir da tênue fronteira entre o lícito e o ilícito:

*Com efeito, se é correto afirmar que o descaminho pressupõe um conjunto de relações clandestinas em curso paralelo à rotina oficial, todavia, sem a vinculação proporcionada pelos meios legais, o lucro não se realiza plenamente. São dois mundos em um, como é peculiar à dinâmica sistêmica colonial. Por isso a documentação é mais relutante em contemplar uma prática que percorre o fio da navalha: entre o caminho e o descaminho, entre o lícito e o ilícito, entre uma sociedade estamental e sua respectiva subordem de castas, opera-se a construção da América.*³⁷⁶

Já de acordo com as ponderações do historiador Ernst Pijning, o argumento de Fernando Novais reduz a abrangência do contrabando ao considerá-lo como uma prática pontual e restrita a determinadas redes de sociabilidade que ligavam a metrópole às conquistas. Concordando com Pijning, Adriana Romeiro ressaltou que o modelo de Novais considerava o contrabando “como um mecanismo de acumulação primitiva de capital nas nações europeias” (ROMEIRO, 2017, p. 37), sendo o mesmo uma das formas de “drenagem” das matérias-primas coloniais em direção ao Velho Mundo.

Considerando os estudos mais recentes sobre as relações entre as metrópoles e suas regiões coloniais, podemos assinalar que uma das maiores críticas aos argumentos

³⁷⁶ OLIVEIRA JÚNIOR, Paulo Cavalcante de. Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750). Tese de doutorado. 2 v. São Paulo: USP, 2002. v. I. p. 17. Ver também: WHITE. R.A. Gomes Freire de Andrade: life and times of a brazilian colonial governor (1688-1763). Tese de doutorado. Austin: University of Texas, 1972. p.p. 02-17 e ANÔNIMO. Arte de furtar. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. p. 25

de Fernando Novais se refere a ênfase concedida pelo historiador em relação à centralização administrativa exercida pela metrópole, nos moldes do “pacto colonial”.

Núcleos mercantis articulados, de forma lícita e ilícita, contribuía para a tessitura das redes que transcendiam a relação binária, contribuindo para a criação de “constelações” de praças mercantis que, até certos limites, apresentavam interesses e dinâmicas próprias. Nessa perspectiva, Lisboa não seria o núcleo onisciente e onipotente, controlador absoluto da realidade socioeconômica de suas conquistas. Cidades portuárias coloniais dividiam com a capital portuguesa parcelas expressivas do exercício do poder, para o bem e para o mal.

Segundo as considerações do historiador António Manuel Hespanha, as monarquias modernas deveriam ser compreendidas como um “agregado de organizações políticas”³⁷⁷ que se apresentava de forma heterogênea, multifacetada, sujeitas a negociações, no interior das quais predominavam as redes de sociabilidade como, por exemplo, as conexões socioeconômicas e políticas entre negociantes, funcionários régios e magistrados, na Bahia do século XVII, estudadas em profundidade pelo historiador Stuart Schwartz. Em tais conexões predominava a economia do dom, fundamentada na lógica da reciprocidade, onde grupos se protegiam mutuamente para fazer frente a outros grupos, em permanente disputa pelas vantagens e mercês, reafirmando ou redimensionando ligações multilaterais e personalizadas (ROMEIRO, 2017, p. 38)

Considerado um dos primeiros historiadores a se debruçar sobre a questão do contrabando, sobretudo no Rio de Janeiro setecentista, Ernst Pijning tomou como referência inicial os indícios apresentados pelo historiador Zacarias Moutoukias, sobre as redes de comércio ilícito na região platina e suas conexões com a América portuguesa. Pijning demonstrou então que “o contrabando foi incorporado pela organização jurídica, econômica e social do império” (ROMEIRO, 2017, p.53), reafirmando o argumento de Fernando Novais de que o mesmo não era uma anomalia ou um ponto fora da curva, mas sim, era uma atividade integrada ao cotidiano socioeconômico das regiões coloniais.

³⁷⁷ Hespanha discorda do uso do termo administração colonial, e propõe o uso do termo “governo”, tal como o “governo da casa” ou “doméstico” (ROMEIRO, 2017, p. 41-42)

Entretanto, para Ernst Pijning, as atividades de contrabando se desenvolveram envoltas numa certa ambiguidade, sendo combatidas ou favorecidas pelo poder régio, de acordo com as conveniências econômicas e políticas. Avançando em relação às ponderações de Moutoukias, Pijning argumentou que a criminalização do contrabando, bem como as ações fiscalistas em relação ao mesmo, estavam geralmente condicionadas à posição socioeconômica e política dos envolvidos. Nas palavras de Adriana Romeiro “tênuos e subjetivos, os limites da tolerância variavam de acordo não só com o contexto histórico, as circunstâncias mais imediatas, mas também com a posição social dos envolvidos.” (ROMEIRO, 2017, p. 54)

Ainda no horizonte das transgressões como elementos constitutivos da sociedade colonial da América portuguesa, podemos ressaltar as reflexões do historiador Paulo Cavalcante acerca do descaminho, considerando-o como uma prática ilícita disseminada pelo conjunto da sociedade, independentemente do poder aquisitivo ou do nível de distinção social. Praticavam o descaminho indivíduos das mais variadas origens, envolvendo “todos os estratos sociais, dos mais altos escalões até os escravos, passando pelas autoridades locais e pelos homens livres.” (CAVALCANTE apud ROMEIRO, 2017, p. 55)

Ao abordar a questão do contrabando colonial, o historiador Roquinaldo Ferreira afirmou que o mesmo acabou por se tornar um elemento estruturador das relações mercantis, contribuindo de maneira estratégica para a proliferação de núcleos comerciais fora de Lisboa, intensificando ainda os contatos entre regiões coloniais. Assim sendo, podemos argumentar que a prática do contrabando e do comércio ilícito resultou indiretamente na relativa dinamização mercantil entre as diversas áreas do império ultramarino lusitano, relativizando a ideia apregoada pela historiografia tradicional brasileira de que as conquistas viviam em profundo isolamento entre si, quando na verdade – guardadas as especificidades locais – mantinham relações econômicas que estavam longe de ser episódicas ou fortuitas. (ROMEIRO, 2017, p. 57)

Em tal horizonte de instabilidades avulta-se a questão da corrupção no âmbito do cotidiano das relações coloniais. De acordo com os argumentos do historiador Evaldo Cabral de Mello, retomando Charles Boxer, a corrupção colonial era uma espécie de “mecanismo de compensação” pelos baixos salários pagos pela Coroa aos funcionários régios, sendo que o poder real exigia duas condições básicas: discrição e respeito às

“receitas régias”, de maneira a evitar o clamor público, amenizar as disputas entre grupos pelas benesses oriundas das práticas ilícitas e preservar o grosso da arrecadação.

Interessante registro acerca da venalidade de certas autoridades régias na América portuguesa foi deixado por viajantes franceses, num diário anônimo, publicado em 1723. Os mesmos se encontravam no Rio de Janeiro, em fins de julho de 1703 e desejavam embarcar para Buenos Aires, com a finalidade de alcançar o navio “L’Aigle”, fundeado naquele porto castelhano. Solicitaram assim a respectiva licença ao então governador da Capitania do Rio de Janeiro, D.Álvaro da Silveira e Albuquerque. Diante da negativa do governador, alegando determinações régias, os franceses resolveram apelar para outros argumentos: enviaram para o secretário do mesmo governador, em 1º de agosto de 1703, “40 moedas de ouro e 50 pistolas de França”. Após o recebimento da dádiva, o governador concedeu a licença solicitada, com muita gentileza e cordialidade.

Dia 03 de agosto [de 1703] – Então! O que vos disse? Apenas apresentamo-nos, concederam-nos tudo o que pedíamos e com os oferecimentos de serviços os mais cortesês. O ouro convence melhor que as mais belas palavras, levanta incontinentemente toda espécie de dificuldades. Que me dizeis? Será que é menos persuasivo na nossa Europa? Parece-me que lá tanto como aqui, convence muita gente.³⁷⁸

Com base nos estudos da historiadora Adriana Romeiro, acerca da corrupção colonial, podemos resumir quatro pontos relevantes, defendidos em comum pelos historiadores analisados acima. O primeiro ponto é evitar o anacronismo de aplicar referências típicas da burocracia liberal à burocracia do Antigo Regime, pois esta última era estruturada a partir de outros valores e “racionalidades”, tais como as relações de sociabilidade, calcadas no personalismo e na perspectiva patrimonialista. Tais relações eram baseadas nas redes familiares, na premiação dos aliados e na denúncia dos desafetos.

³⁷⁸ ANÔNIMO. “Journal d’une voyage sur lês costes d’Afrique et aux Indes d’Espagne avec une description particulière de la rivièrre de la Plate, de Buenosayres e autres lieux, commencé em 1702 et fini in 1706. Amsterdã, chez Paul Marret, 1723. pp. 07-08. Ver também: Ver: FERREZ, Gilberto. Diário anônimo de uma viagem às costas da África e às Índias Espanholas: o tráfico de escravos (1702-1703). In: RIHGB. v. 267. Rio de Janeiro, 1965. p.p. 32-33

O segundo ponto levantado pela historiadora foi a respeito do empenho da Coroa portuguesa em reprimir as práticas comerciais ilícitas, corrigir abusos e punir delitos correlatos. A documentação colonial é farta em exemplos de administradores régios tomando medidas para coibir transgressões – medidas que na maioria das vezes não surtiam efeitos muito impactantes. Existia uma linha tênue, um limite oscilante entre o que era considerado aceitável e o que era inadmissível em termos das circunstâncias econômicas do cotidiano das conquistas.

O terceiro ponto ressaltado se refere justamente às percepções pouco claras dos limites entre o lícito e o ilícito, resultante de uma profunda discrepância entre os antigos costumes arraigados pela tradição e os dispositivos da legislação portuguesa. Conceder benefícios em troca de favores não era uma prática considerada condenável no imaginário das sociedades europeias e suas áreas coloniais, entre os séculos XVI e XVIII, pois o elemento que dava concretude e valor específico a tal prática era a questão da reciprocidade, dentro da lógica cavalheiresca do Antigo Regime.

Por último, o quarto ponto levantado por Adriana Romeiro se refere à percepção de que a corrupção não era vista como um “mero desvio” ou “uma aberração” no contexto das várias esferas da administração colonial, mas sim como parte integrante da dinâmica funcional do sistema (ROMEIRO, 2017, p. 58). Na concepção da historiadora, a estrutura administrativa da metrópole portuguesa e de suas conquistas ultramarinas tinha a corrupção não como uma anomalia, mas sim como uma engrenagem do sistema, por vezes combatida, por vezes estimulada, porém, presente como uma prática inserida nas rotinas políticas e econômicas.

Como exemplo das práticas ilícitas envolvendo autoridades coloniais, podemos citar a denúncia realizada em 1722 pelo capitão-mor da praça de Santos, Pedro Roiz Sanches, contra o governador da mesma praça, João da Costa Ferreira de Brito, acusando-o de ter se beneficiado do contrabando realizado por uma embarcação francesa no litoral da mesma praça. Segundo o denunciante, o governador teria aprisionado o navio na altura da Ilha dos Porcos, mantendo o piloto e o capitão do mesmo em sua residência. Como estratégia, o governador teria ainda se apossado dos papéis da embarcação, com o objetivo de chantagear os franceses. De acordo com o relato, a ousadia do mandatário era tamanha que mesmo durante as investigações efetuadas pelo juiz de fora, voltadas para a apuração das irregularidades cometidas pelos

franceses, o mesmo “debaixo de suas guardas de noite, fora de horas, roubava as fazendas do dito navio, metendo-as em sua casa, conduzidas pelo piloto francês, que esteve em sua casa mais de um mês, como é publico.”³⁷⁹

As denúncias de corrupção, tanto no contexto do Reino como da América portuguesa atingiam, por vezes, personalidades destacadas da sociedade metropolitana ou colonial³⁸⁰, sendo também utilizadas como forma de obtenção de favores régios. Uma dessas denúncias atingiu, em meados do século XVIII, nada menos que o Conde de Bobadela, Gomes Freire de Andrade (1699-1763), governador e capitão-general das capitanias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, figura proeminente no universo luso-brasileiro, na época pombalina. Nas palavras de Adriana Romeiro

Outras suspeitas mais graves, porém, pairavam sobre o Conde de Bobadela. Em 1755 ele foi acusado na Corte, por um tal de Tomás Francisco, de ter enriquecido com vultosos recursos, que beiravam a três milhões de cruzados, desviados ilicitamente da Fazenda Real. Em carta a Sebastião José de Carvalho e Melo, Bobadela (...) em sua defesa alegou que tudo não passava de intriga dos jesuítas – “os padres do Paraguai” – trazendo à lembrança do interlocutor os 49 anos de serviços prestados ao rei e o “sangue derramado em defesa da pátria.”³⁸¹

No caso acima, Bobadela procurou defender-se utilizando dois argumentos muito comuns em semelhantes ocasiões. Em primeiro lugar, procurou desqualificar as denúncias, relegando-as ao nível de meras intrigas perpetradas pela Companhia de Jesus. Por outro lado, argumentava a respeito de sua longa folha de serviços prestados à Coroa, durante quase cinquenta anos. Ao desqualificar os denunciadores e exaltar suas próprias qualidades, o Conde pretendia persuadir o soberano, através de seu poderoso ministro – o futuro Marquês de Pombal – sobre o que era mais vantajoso para a Coroa:

³⁷⁹ Consulta do Conselho Ultramarino acerca da devassa de residência do governador da Capitania do Rio de Janeiro, Pedro de Mello. Lisboa, 22 de novembro de 1668. In: Arquivo Histórico Ultramarino. Documentos Avulsos da Capitania do Rio de Janeiro. Catálogo Castro e Almeida, doc. 1.082 apud ROMEIRO, 2017, p. 178

³⁸⁰ De acordo com Adriana Romeiro, citando Charles Boxer, “um relato contemporâneo informa que Salvador [Correia de Sá e Benevides] foi preso ao chegar a Lisboa, em 1663, e conduzido à Torre Velha sob a acusação de ter recebido suborno para autorizar quatro navios holandeses a carregarem açúcar no Rio de Janeiro, além de vender as mercadorias trazidas por eles, privando assim o rei de seus privilégios e os portugueses de seus lucros.” (ROMEIRO, 2017, p. 202)

³⁸¹ ROMEIRO, Adriana. Corrupção e poder no Brasil: uma história (séculos XVI ao XVIII). 1ª ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017 (História e historiografia). p. 186. Ver também: Ofício de Gomes Freire de Andrade a Sebastião José de Carvalho e Melo. Rio Grande de São Pedro, 06 de novembro de 1755. In: Arquivo Histórico Ultramarino. Brasil Limites. Caixa 01. doc. 88

acolher as denúncias e desequilibrar o sistema de reciprocidade ou repudiá-las, prestigiando as alianças consolidadas e a reputação de um “fiel vassalo.”³⁸²

Neste horizonte de ilícitos, um considerável número de autoridades coloniais, funcionários régios, mercadores e simples moradores locais praticavam o contrabando com certa regularidade. A compra e venda de mercadorias oriundas dos navios estrangeiros, que aportavam legalmente ou de forma falaciosa no extenso litoral da América portuguesa, era uma prática consagrada pelo costume que, apesar de lesar os contratos de monopólio, representavam um negócio bastante lucrativo, com diferentes intensidades de risco. E por falar em risco, o mesmo variava de acordo com as redes de sociabilidade dos envolvidos no âmbito dos ilícitos (ROMEIRO, 2017, p. 187)

Um ex-aliado do vice-rei Vasco Fernandes Cesar de Menezes declarava, em 1732, que o contrabando do ouro em troca de negros da Costa da Mina era controlado por poderosos da Bahia. A proximidade do vice-rei com grandes negociantes de Salvador avaliza a hipótese de que ele próprio, se não participava, ao menos dava cobertura a essa rede imperial. É de se reparar o caráter ambíguo que marcou o governo de Vasco Fernandes Cesar de Menezes, “por um lado demonstrando grande preocupação no sentido de imprimir maior profissionalização à administração portuguesa na América, mas, por outro, mantendo-se omissos para com os negócios ilícitos de seu irmão, Rodrigo Cesar de Menezes.”³⁸³

Em princípios do século XVIII, o Marquês de Angeja, Vice-Rei do Estado do Brasil, propôs ao Conselho Ultramarino que permitisse o comércio com navios estrangeiros arribados nos portos da América portuguesa, como forma de combater o contrabando. O conselheiro Antônio Rodrigues da Costa rebateu a proposta do Vice-Rei alegando que haveria problemas graves, pois os habitantes das conquistas preferiam comprar produtos estrangeiros do que os “gêneros do Reino”, mais caros, por causa dos impostos que incidiam sobre os mesmos. Para o conselheiro, tal liberação comercial seria “um gravíssimo inconveniente político.”³⁸⁴

³⁸²Segundo o historiador Nuno Gonçalo Monteiro, o Conde de Bobadela teria acumulado um notável patrimônio no exercício de suas funções, legando a seu irmão José Antônio Freire de Andrade, em 1761, a elevadíssima quantia de 88:066\$400 rs (oitenta e oito contos, sessenta e seis mil e quatrocentos réis). Ver também: ROMEIRO, 2017, p. 186

³⁸³ SANTOS, Marília Nogueira dos; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) Guerras na Europa e reordenação político-administrativa. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) O Brasil colonial (1580-1720). 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II (1580-1720). p. 570

³⁸⁴ROMEIRO, Adriana. **Corrupção e poder no Brasil**: uma história (séculos XVI ao XVIII). 1ª ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017 (História e historiografia). p. 187. Ver também: Documentos

De acordo com as ponderações do historiador Nuno Gonçalo Monteiro, a notável participação de autoridades régias nas atividades comerciais estava envolvida por um elevado grau de subjetividade e ambivalência, pois os limites entre a legalidade e a ilegalidade eram fluidos, não muito claros, permitindo interpretações que poderiam incriminar ou livrar os agentes implicados (MONTEIRO, 2001, p. 277). Entretanto, apesar da legislação portuguesa proibir que governadores coloniais praticassem atividades mercantis durante o tempo em que servissem nas conquistas, havia o que se chamava de “liberdades”, ou seja, licenças para que o governante despachasse carregamentos para Lisboa, prática que, por vezes, ensejava a ocorrência de irregularidades.

A questão das atividades mercantis é central para entendermos as relações socioeconômicas na América portuguesa. Segundo o historiador Jorge Miguel Viana Pedreira, o comércio estava de tal forma difundido no contexto das regiões coloniais portuguesas que atingia vários estratos sociais, dos mais elevados aos mais modestos³⁸⁵. Grande parte dos moradores, sobretudo das áreas litorâneas, de alguma forma, procuravam se beneficiar do trato mercantil. Ao lado dos negociantes “a nobreza, os militares e os oficiais do rei e o próprio clero, para não falar dos marinheiros e capitães de navios, exercem a mercancia.” (PEDREIRA apud FRAGOSO, 2001, p. 41)

Dentre as regiões coloniais da América portuguesa onde a atividade mercantil caracterizou-se como estratégica, podemos citar, dentre outras, a Capitania do Rio de Janeiro, notadamente a partir de fins do século XVII e durante todo o século XVIII, em virtude de sua íntima ligação com as regiões auríferas e diamantíferas dos sertões mineiros. Segundo os argumentos do historiador Antônio Carlos Jucá de Sampaio, além dos impactos da circulação do ouro, “é a rápida criação de um amplo mercado consumidor nessas regiões que transforma velozmente a economia fluminense e redefine o seu papel nos quadros do império.” (SAMPAIO, 2001, p. 76)

O comércio ultramarino era de relevância inquestionável, pois através de tal atividade circulavam mercadorias essenciais para a manutenção do cotidiano dos povoados, vilas e cidades coloniais, pois nos mesmos havia demanda por uma

Históricos. vol. 96. Consultas do Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1952 p.p. 175-187

³⁸⁵ PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais. In: **Análise Social**. vol. XXVII. Lisboa, 1992. p. 409

infinidade de artigos artesanais e manufaturados, bem como por diversas matérias-primas e gêneros não produzidos naquelas determinadas regiões. (SAMPAIO, 2001, p. 84). Por outro lado, reforçando a importância de tal comércio, o historiador João Fragoso enfatizou o papel central exercido pelo tráfico atlântico de africanos escravizados, fundamental para a reposição de parte significativa da mão-de-obra nas fazendas e minas. (FRAGOSO, 1992, p. 179).

O Rio de Janeiro tornou-se uma praça mercantil de referência na virada do século XVII para o XVIII, uma espécie de encruzilhada do império ultramarino lusitano no Atlântico Sul, no dizer do historiador João Fragoso. Ao receber mercadorias oriundas do Reino, bem como das possessões portuguesas na África e na Ásia, os negociantes do Rio de Janeiro atuavam muitas vezes como intermediários de um lucrativo comércio, o que fazia valer a pena os elevados riscos. Como nos lembra o historiador Fernand Braudel

*O comércio de longo curso cria seguramente sobrelucros: joga com os preços de dois mercados afastados entre si e cujas oferta e procura, ignorando-se mutuamente, só se encontram por intervenção do intermediário. Seriam necessários muitos intermediários, sem ligação entre si, para que a concorrência de mercado funcionasse.*³⁸⁶

E por falar em comércio de longo curso, não podemos deixar de mencionar as numerosas conexões de negociantes de Salvador e do Rio de Janeiro com portos africanos, notadamente em princípios do século XVIII. Segundo o historiador Roquinaldo Ferreira, com a finalidade de viabilizar as relações mercantis com Angola, nos primórdios setecentistas, os mercadores da América portuguesa buscaram diminuir os custos para a armação de embarcações. Ao invés do uso de navios de grande porte, como naus e galeões – que exigiam numerosa tripulação e um considerável aporte de víveres - os mercadores cruzaram o Atlântico em sumacas, embarcações de menor porte, com um custo de armação menos oneroso e mais rápidas³⁸⁷, o que favorecia a velocidade de retorno dos investimentos. (FERREIRA, 2001, p. 344)

De acordo com Roquinaldo Ferreira, as geribitas produzidas no Rio de Janeiro eram importante moeda de troca no comércio negreiro de Angola, em virtude de sua

³⁸⁶ BRAUDEL, Fernand. 1995. p. 357 apud SAMPAIO, 2001, p. 89

³⁸⁷ A velocidade desenvolvida pelas embarcações, resultado do tamanho e da configuração de seu casco, do velame instalado, da perícia dos pilotos, bem como das condições climáticas de navegação, poderia significar vida ou morte, lucro ou prejuízo, principalmente se consideramos os frequentes ataques de piratas e corsários. Um navio pesado, lento, certamente seria alcançado e apresado, ao contrário de um navio mais leve e veloz, com maior possibilidade de empreender fuga com sucesso.

durabilidade, em comparação com o vinho português.³⁸⁸ Enormes carregamentos de botijas de geribita eram acondicionados nos porões das embarcações com destino aos portos africanos, servindo como parte do lastro. Tão grande era a importância da aguardente que em Luanda, os capitães de navios negreiros, oriundos da Bahia ou do Rio de Janeiro, trocavam geribita por carregamentos de água potável, para o abastecimento de suas embarcações no longo percurso. (FERREIRA, 2001, p.347)

Juntamente com as geribitas, os mercadores também lançavam mão dos “panos da Índia” ou “fazendas de negro”³⁸⁹, além das armas de fogo, como moedas de troca nas transações comerciais em terras africanas, sobretudo na compra de africanos escravizados nos sertões angolanos. Assim sendo, ocorreu um notável aumento da demanda por fazendas asiáticas no âmbito do Atlântico Sul, ensejando numerosas escalas de embarcações em Luanda e Salvador.³⁹⁰ Tais escalas favoreciam a prática de um lucrativo contrabando, resultando inclusive no aluguel de casas em Salvador, na Bahia, para a armazenagem das mercadorias introduzidas de forma ilícita (LAPA, 1968, p. 237). A atividade era tão lucrativa que envolveu navios ingleses e franceses oriundos de portos asiáticos, cujos capitães buscavam ansiosamente aportar na Bahia³⁹¹ para realizar sua mercancia. (FERREIRA, 2001, p. 353)

O contrabando praticado em larga escala, no contexto colonial português setecentista, resultou no questionamento, por parte de negociantes reinóis e de autoridades metropolitanas, da viabilidade da manutenção do sistema de frotas. Como já mencionou-se, bastante oneroso e detentor de uma complexa logística, tal sistema permitia que, em princípio, somente navios da Coroa portuguesa integrassem a mesma, vedando a permissão a navios particulares. Segundo Roquinaldo Ferreira, o questionamento do sistema de frotas apontava para uma evidência: o gradual declínio do

³⁸⁸ O teor alcoólico elevado da geribita fazia com que a mesma chegasse em boas condições aos sertões angolanos, ao contrário do vinho português, que geralmente estragava na viagem. Em fins do século XVII a geribita em Angola era quatro vezes mais barata que o vinho e a aguardente portuguesa. Cf. FERREIRA, 2001, p. 346. Ver também CURTO, 1996, p. 109

³⁸⁹ Os “panos da Índia” ou “fazendas de negro” eram a calameda, o durante, o tafetá e o zuarte.

³⁹⁰ As escalas de naus da Índia em Salvador, Bahia, foram proibidas em 1565; porém, foram autorizadas a partir de 1672, até o fim do sistema de frotas, em 1765.

³⁹¹ Um artifício muito comum para viabilizar o contrabando de “panos da Índia”, era utilizado por navios de bandeira portuguesa: carregados de fazendas asiáticas, ao invés de aportarem em Angola, desviavam sua rota, sob várias alegações, chegando a Salvador, com a finalidade de vender parte de seu valioso carregamento. Cf. FERREIRA, 2001, p. 353

império lusitano no Oriente³⁹². Os que defendiam a livre participação de mercadores portugueses no comércio de panos asiáticos, argumentavam que proibir tal participação era algo insólito, pois os negociantes estrangeiros já tinham, há muito, livre acesso aos tecidos orientais por meio do contrabando ou pela conquista dos empórios mercantis portugueses na Ásia. (FERREIRA, 2001, p. 354)

De acordo com o historiador Antônio Carlos Jucá de Sampaio, no contexto das atividades econômicas públicas, controladas pela Coroa, o contrabando subvertia sobretudo os estancos, monopólios de determinadas riquezas naturais atribuídos ao monarca. Como exemplo expressivo de estanco, temos a exclusividade da comercialização do sal oriundo do Reino nas áreas coloniais, sendo proibida por lei a exploração de salinas na América portuguesa (SAMPAIO, 2017, p. 271) Contudo, muitos capitães de navios, ao receberem sua carga de sal em Lisboa, com destino aos portos luso-brasileiros, mal deixavam a barra do Tejo, despejavam parte do sal no mar para abrir espaço nos porões, de modo a acondicionar cargas mais valiosas, trazidas por embarcações que se aproximavam das naus em fundeadouros mais discretos.

Uma característica interessante do comércio colonial da América portuguesa seiscentista era a adoção de determinados produtos como moeda de troca³⁹³, em virtude da carência de moedas metálicas, situação que atingiu inclusive o Reino. Tal escassez se agravou na segunda metade do século XVII, com o fim da União Ibérica (1580-1640), circunstância que limitou severamente o acesso lusitano à prata oriunda das Índias de Castela. Entretanto, segundo os argumentos de Antônio Carlos Jucá de Sampaio, ao lado da extração insuficiente de metais preciosos nos domínios portugueses, o que agravava realmente a escassez de moedas metálicas em questão era o déficit comercial crônico de Portugal, tanto no contexto europeu como asiático, representando este um verdadeiro sorvedouro de metais preciosos. (SAMPAIO, 2017, p. 273)

Contudo, a documentação seiscentista demonstra que apesar do fim da União Ibérica, as relações entre os domínios portugueses e espanhóis na América não deixaram de existir, seja no contexto formal ou no âmbito das transgressões. Como exemplo, temos as recomendações do Conde de Óbidos, Vice-Rei do Estado do Brasil em 1664, destinadas ao governador da Capitania do Rio de Janeiro, Pedro de Mello,

³⁹² FERREIRA, 2001, p. 353. Ver também: Biblioteca da Ajuda. Lisboa, Cód. 51-VII-27

³⁹³ No século XVII era comum na América portuguesa o uso de tabaco, aguardente e sal como moeda de troca, além da tradição costumeira da barganha (“breganha”), ou seja, a troca de produto por produto.

aconselhando que os navios procedentes do Rio da Prata não fossem hostilizados caso arribassem na costa fluminense, em virtude de geralmente conduzirem prata³⁹⁴, metal precioso fundamental para as transações mercantis e escasso na América portuguesa seiscentista.

O comércio marítimo era, para a Coroa portuguesa, um importante fator de ligação entre os vários domínios coloniais lusitanos, sendo por isso considerado estratégico, objeto de inúmeras disputas e ameaças, incluindo o corso e a pirataria. A propósito de tais ameaças, segundo o historiador Antônio Carlos Jucá de Sampaio

*À Coroa sobrava, assim, o comércio marítimo. O eixo mercantil era fundamental, sem dúvida, já que interligava as diversas partes do império e este com o restante do mundo. Comércio estratégico, mas também perigoso. Era aí que havia o contrabando, a pirataria, os naufrágios, os perigos, enfim, que podiam botar a perder a ligação entre as diversas partes do império. E é visando proteger esses laços que a coroa agia. Sua atuação, mais do que incentivar o comércio, buscava estabelecer os parâmetros de funcionamento do mesmo.*³⁹⁵

As atividades de contrabando eram intensas no contexto da América portuguesa do século XVII. Navios de diferentes nacionalidades, por vezes orientados por pilotos lusitanos, embarcavam grandes quantidades de pau-brasil e de outros gêneros da terra em vários pontos da costa brasileira, contando muitas vezes com a cumplicidade dos moradores locais. A partir da criação do Tribunal da Relação da Bahia, em 1609, em Salvador, as autoridades coloniais enfatizaram medidas mais efetivas de combate ao comércio ilegal, envolvendo, sobretudo, estrangeiros.

De acordo com o historiador Stuart Schwartz, em 1612, dois navios estrangeiros foram apreendidos durante diligências na região de Ilhéus, no sul da Capitania da Bahia e nas imediações da Ilha Grande, no litoral da Capitania do Rio de Janeiro. As tripulações dos respectivos navios, incluindo escoceses, flamengos e ingleses, foram enviadas a Salvador para responderem por seus crimes perante as autoridades régias. O promotor da Coroa, Afonso Garcia Tinoco, foi instruído para não enviar os presos estrangeiros para o Reino, enfatizando que no caso de condenação que não implicasse

³⁹⁴ Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. 7,1,28, nº 32. Carta de Vasco de Mascarenhas, Conde de Óbidos, Governador geral do Estado do Brasil a Pedro de Mello, Governador da Capitania do Rio de Janeiro. Cidade da Bahia [Salvador], 07 de abril de 1664

³⁹⁵ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Economia, moeda e comércio: uma análise preliminar do banco de dados. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; MONTEIRO, Nuno Gonçalo (orgs.) **Um reino e suas repúblicas no Atlântico**: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017. p. 287

em pena capital, os mesmos deveriam ser degredados para Angola. Os desembargadores do Tribunal da Relação da Bahia condenaram quatro tripulantes à morte, porém, diante da demora na execução da sentença, o soberano a converteu em galés perpétuas (SCHWARTZ, 2011, p. 135). Tal exemplo ilustra de forma efetiva a postura reticente das autoridades portuguesas em ir até as últimas consequências na punição dos implicados com o contrabando e a pirataria, em virtude das redes de sociabilidade e das questões diplomáticas envolvidas.

O contrabando era uma prática que envolvia moradores, especialmente os estrangeiros residentes na América portuguesa, fato que resultou na edição periódica de decretos expulsando-os das conquistas lusitanas. Entretanto, tais medidas raramente eram aplicadas em sua plenitude; contudo, estrangeiros surpreendidos em atividades mercantis ilegais geralmente eram alvo de processos judiciais, mas muitos conseguiam se livrar ainda na fase das diligências. Como exemplo, de acordo com Stuart Schwartz, Rodrigo Pedro “um holandês casado com uma portuguesa e residente no Espírito Santo, por exemplo, foi preso quando guiava três navios holandeses para o Brasil. Para vexame da Relação [da Bahia], entretanto, os navios escaparam.” (SCHWARTZ, 2011, p. 136)

Com a finalidade de combater o contrabando e a evasão fiscal, em 1612 a Coroa criou uma Junta da Fazenda com poderes especiais, nomeando para presidi-la André Farto da Costa, primo do secretário da Alfândega de Lisboa, Jorge Lopes da Costa. O objetivo da referida Junta era promover uma série de investigações na América portuguesa, apurando responsabilidades, principalmente no tocante à questão do contrabando. Contudo, as resistências foram muitas, sobretudo na região platina, notória pelas rotas de contrabando e de navegação ilegal (SCHWARTZ, 2011, p. 139-140) Outra questão enfrentada pela Junta da Fazenda foi o embarque autorizado de produtos brasileiros em navios castelhanos, sem o pagamento das respectivas tarifas alfandegárias. Em carta dirigida ao Rei de Portugal, Felipe II, o Governador geral Gaspar de Sousa evidenciou a importância da cobrança das taxas em pauta, sugerindo fortemente que “quaisquer bens autorizados que os castelhanos embarquem neste Estado [do Brasil] para o Rio da Prata tem de pagar o dízimo, pois eles não são nativos e os bens vão para um país estrangeiro.”³⁹⁶

³⁹⁶ Carta do governador Gaspar de Sousa ao Rei de Portugal, Felipe II. Cidade da Bahia, 08 de dezembro de 1614. In: AHU – Bahia – Caixa 01- doc. 54.

A questão do contrabando e do comércio ilegal na América portuguesa envolvia moradores locais, estrangeiros, funcionários régios, dentre outras personalidades. A Coroa, por vezes, recebia denúncias de colonos sobre ouvidores que praticavam o contrabando. Por determinação real, os ouvidores denunciados deveriam ser objeto de sindicância, sendo esta última conduzida por ouvidores de capitânicas vizinhas, com o objetivo de apurar responsabilidades. Entretanto, muito raramente tais diligências eram efetivamente realizadas, em virtude da perspectiva corporativista reinante e das relações de sociabilidade, que implicavam em certas reciprocidades (SCHWARTZ, 2011, p. 211). Tal situação resultava no descrédito das autoridades governamentais, sendo algumas punidas com severidade ou isentas de penalidades, de acordo com suas relações de caráter pessoal, tanto no Reino como nas conquistas. Em carta dirigida ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, o Rei de Portugal, D.João V, argumentou que era bastante difícil encontrar um magistrado que não tivesse “por seu mecenas alguns dos velhos do Desembargo do Paço”³⁹⁷

Em fins do século XVII e princípios do século XVIII, havia na América portuguesa, segundo a historiadora Laura de Mello e Souza, um “duplo temor”. Por um lado, temia-se internamente as ações de colonos “sem peias”, insubordinados por excelência. Por outro lado, temia-se as ameaças externas, notadamente após a deflagração da Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1714), o que ampliava os receios de ataques de piratas e corsários contra o litoral brasileiro (SOUZA, 2006, p. 81). Com a descoberta de jazidas auríferas nos sertões de Minas Gerais, em fins do século XVII, ocorreu a afluência para a região de um grande contingente de aventureiros de várias procedências, inclusive do Reino, processo que resultou na criação de novas demandas e, conseqüentemente, na maior proliferação das práticas de contrabando.

Segundo Charles Boxer, a Colônia do Sacramento³⁹⁸, na região platina, era um ponto de referência para os contrabandistas, tanto por sua posição estratégica, como pela variedade dos artigos contrabandeados, desde a prata peruana, peles, ouro e produtos manufaturados oriundos da Europa. De acordo com o historiador, os beneficiados pelas

³⁹⁷ Carta do Rei de Portugal, D.João V ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes. Lisboa, 20 de outubro de 1722. In: AHU – Conselho Ultramarino – Códice 247. fl. 326v.

³⁹⁸ Sobre a fundação da Colônia do Sacramento ver: ALMEIDA, Luís Ferrand. A Colônia de Sacramento na época da sucessão de Espanha. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1973. pp. 34-39, PRADO, Fabrício. Colônia do Sacramento: o extremo sul da América portuguesa no século XVIII. Porto Alegre: Edição do Autor, 2002. p. 75 e POSSAMAI, Paulo. A vida cotidiana na Colônia do Sacramento. Lisboa: Livros do Brasil, 2006. pp. 56-64

redes de contrabando não eram apenas os moradores locais e os funcionários régios, mas também os governadores portugueses e castelhanos, respectivamente da Colônia do Sacramento e de Buenos Aires³⁹⁹. (BOXER, 2000, p. 78 apud SOUZA, 2006, p. 253)

As remessas de prata para o Rio de Janeiro eram sistemáticas em fins do século XVII, revelando o intenso comércio ilícito mantido entre portugueses e espanhóis. Contudo, as circunstâncias variavam de acordo com o grau de cumplicidade dos governadores platinos em relação ao contrabando. De acordo com Laura de Mello e Souza

Portugueses e espanhóis estavam proibidos, sob pena de morte, de negociarem, mas o contrabando só cessaria temporariamente em 1691, quando o novo governador de Buenos Aires decidiu seguir a risca a determinação das Cédulas Reais e suspendeu os suprimentos feitos, aos portugueses, sob os quais, na realidade, eram acobertadas as trocas ilícitas. Os portugueses ficaram em compasso de espera, apostando que chegaria a hora de um governador que atendesse antes a sua conveniência que o serviço real⁴⁰⁰

O contrabando era uma atividade altamente lucrativa, de risco variável, dependendo da região. Um dos fatores que garantiam a viabilidade e longevidade das redes de contrabando e de comércio ilícito era a cumplicidade entre contrabandistas e autoridades régias, envolvidas em maior ou menor grau nas referidas transgressões. Tais alianças tácitas também eram percebidas na prática de outros crimes, como, por exemplo, o de cunhagem de moedas falsas⁴⁰¹. Tal ilícito era de extrema gravidade, sendo geralmente punido, em tese, com a pena capital.

³⁹⁹Em 1683, o governador da Colônia do Sacramento, Cristóvão Ornelas de Abreu e de Buenos Aires, José Antônio Herrera y Sotomayor, foram acusados de participação em atividades de contrabando na região platina. O governador português, Cristóvão Ornelas, após ter sido submetido à severa devassa, foi absolvido de suas culpas. O argumento central de sua defesa foi o fato do mesmo ter remetido os lucros do contrabando para o Rio de Janeiro, em comum acordo com a Câmara Municipal, o ouvidor-geral e até mesmo com o governador da referida capitania, sob a forma de moedas espanholas de meio real, convertidas em moedas de quarenta réis. (SOUZA, 2006, p. 262-263)

⁴⁰⁰SOUZA, Laura de Mello e. **O sol e a sombra**: política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p.263. Ver também: POSSAMAI, Paulo Cesar. O cotidiano da guerra: a vida na Colônia do Sacramento (1715-1735). Tese de doutorado. São Paulo: FFLCH-USP, 2001. p. 263

⁴⁰¹ALMEIDA, Cândido Mendes de (1818-1881). Código Filipino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal: recompiladas por mandado d'El Rei D. Felipe I. 14ª ed. Rio de Janeiro: Tipografia do Instituto Filomático, 1870. Livro V. Título 12. p. 1.160: "E por a moeda falsa ser coisa muito prejudicial na República e merecerem ser gravemente castigados os que nisso forem culpados, mandamos que todo aquele que moeda falsa fizer ou a isso der favor, ajuda ou conselho ou for dele sabedor e o não descobrir, morra morte natural de fogo (2) e todos seus bens sejam confiscados para a Coroa do Reino." "Nota 02: Morra morte natural de fogo: Esta pena era a queima do réu vivo, mas por costume e prática antiga, primeiramente se dava garrote aos réus, antes de serem lançados às chamas."

Como exemplo, temos o caso notável, estudado por Laura de Mello e Souza, da prisão do falsário Antônio Pereira de Sousa, em 1733, por ordem do governador da Capitania do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade. O dito criminoso, conhecido por ter muitos negócios na região platina, atuava a partir de uma casa de moeda falsa, estabelecida em Itaverava, na Capitania de Minas Gerais. Após muitas diligências, foi preso nas cercanias do Rio Paraibuna (SOUZA, 2006, p. 281). Entretanto, livrou-se da prisão pelo fato de suas declarações revelarem uma rede de contrabando que envolvia importantes personalidades coloniais.⁴⁰²

Segundo Antônio Carlos Jucá de Sampaio, a descoberta de ouro em Minas Gerais acelerou o processo de atlantização do império ultramarino português, profundamente influenciado pela perda de enclaves mercantis estratégicos no Estado da Índia, bem como pela gradual decadência do comércio lusitano na Ásia (SUBRAHMANYAN, 1995, p.145). O referido processo de atlantização estava em curso desde a Restauração (1640), tendo como sustentáculo a exportação de tabaco e açúcar, sendo profundamente dinamizado com as consequências da exploração aurífera setecentista (SAMPAIO, 2015, p. 33)

O outro lado da moeda a contribuir para essa viragem era a profunda decadência da carreira da Índia. De um máximo de 138 navios que saem de Lisboa em direção à Ásia em 1500-1509, passa-se a 51 em 1550-1559, 16 em 1630-1635 e tão somente nove em 1661-1666. Essa evolução era afetada tanto pelas enormes perdas da Coroa portuguesa na Ásia nos Seiscentos, quanto pela preferência que os próprios portugueses davam ao comércio interno asiático em detrimento da rota do Cabo [da Boa esperança].⁴⁰³

Com o considerável aumento da circulação de metais preciosos, especialmente de ouro, entre a América portuguesa e o Reino, notadamente ao longo da primeira

⁴⁰² As informações apresentadas por Antônio Pereira de Sousa, em seus depoimentos, comprometiam várias pessoas ligadas a autoridades coloniais, aludindo ainda, mesmo que indiretamente a Rodrigo Cesar de Menezes, então governador da Capitania-Geral do Reino de Angola, ex-governador da Capitania de São Paulo, irmão do Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa (SOUZA, 2006, p. 281). Ver também: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. “Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra supracapitanias, no Setecentos.” In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. (orgs.) Optimapars: elites ibero-americanas do Antigo Regime. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. p.p. 133-168. p. 135

⁴⁰³ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional.” cap. 07. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) O Brasil colonial (1580-1720). 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II. p. 380. Ver também: GODINHO, Vitorino Magalhães. Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar (séculos XVI-XVIII). Lisboa: Difel, 1990. p. 439

metade do século XVIII, se originou a figura dos “comissários volantes”, representantes dos grandes negociantes e que estabeleciam a ligação entre Lisboa e as áreas coloniais, custodiando o ouro de seus patronos. Entretanto, segundo estudos recentes da historiadora Leonor Freire Costa⁴⁰⁴, uma parcela significativa dos grandes comerciantes viajavam nas frotas “acompanhados do seu próprio ouro” (SAMPAIO, 2015, p. 41), muitas vezes dispensando os comissários em questão.

Como resultante da consolidação desse processo de atlantização, sobretudo durante o período pombalino (1750-1777), a Coroa portuguesa investiu de forma mais incisiva na construção naval, buscando aperfeiçoar sua marinha de guerra e ampliar sua frota mercante.⁴⁰⁵ O objetivo era intensificar o controle das rotas mercantis nos domínios lusitanos (MALVASIO, 2009, p. 67) O período foi “marcado por uma importante reforma da marinha de guerra, que se inicia com a transformação da Ribeira das Naus de Lisboa em Arsenal de Guerra, após o terremoto de 1755”. (SAMPAIO, 2015, p. 44). Assim sendo, como consequência, outras ribeiras e estaleiros foram surgindo ou sendo ampliados, em várias áreas do império ultramarino lusitano, sobretudo na América portuguesa.⁴⁰⁶

Ao analisarmos o estabelecimento de complexas redes de contrabando e de comércio ilícito na América portuguesa, notaremos que um dos argumentos apresentados pelos colonos, justificando de certo modo tais práticas, era o excessivo rigor fiscalista exercido pela Coroa, notadamente no contexto das atividades mercantis. Segundo Charles Boxer, o valor dos direitos lançados pelo poder régio sobre o comércio exportador e importador eram, por vezes, muito elevados, o que ensejava a busca de

⁴⁰⁴Ao analisar os “Livros de Manifesto do 1%”, que registravam os embarques de ouro, Leonor Freire Costa observou, para o ano de 1751, que cerca de 19% dos maiores destinatários portugueses de ouro, residentes no Reino, haviam acompanhado seus valores, embarcando na frota. Cf. COSTA, Leonor Freire. Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII). In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana (orgs.) Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Lisboa: IICT; Vitória: UFES, 2006. p. 123

⁴⁰⁵Sobre a intensificação da construção naval em Portugal e no Brasil, em meados do século XVIII ver: MALVASIO, Ney P. Loureiro. Distantes estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval do império lusitano na segunda metade do século XVIII. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009. p. 67

⁴⁰⁶Segundo o historiador Kenneth Maxwell, a Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, no século XVIII, em apenas uma década, havia encomendado a construção de 124 navios, perfazendo um total de 43 mil toneladas. Cf. MAXWELL, Kenneth. Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. p. 97. Já a Companhia do Comércio de Pernambuco, no mesmo período de tempo, havia comprado cerca de 50 embarcações, sendo mais da metade utilizada no comércio escravista. Cf. CARREIRA, Antônio. As companhias pombalinas. 2ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 1983. pp. 225-226

compensações econômicas. O contrabando era uma das formas de superar as grandes perdas em virtude das severas taxações (BOXER, 2000, p. 49)

De acordo com Boxer, um exemplo notável era a realização do contrabando de tabaco em larga escala, sobretudo na Bahia do século XVII. Para se ter uma ideia do rigor da tributação sobre o fumo naquela capitania, por volta de 1680, um dos maiores senhores de terras da região mencionou em relato⁴⁰⁷ que de 100 rolos de tabaco que remetia para Lisboa “não bastam 75 para os direitos e tributos e fretes, e para os 25 que me restavam não tenho liberdade para os vender, nem para os comer ou botar no mar senão estar obrigado dar conta deles.” (BOXER, 2000, p. 49)

Em fins do século XVII e ao longo do século XVIII o consumo de tabaco nas regiões coloniais da América portuguesa era bastante elevado, principalmente como rapé, fumo para cachimbo e tabaco para mascar. Segundo o relato do Padre Antonil, datado de 1711, a chamada “erva santa” era artigo de primeira necessidade entre os colonos, sendo ingrediente fundamental em muitas mezinhas. A difusão do tabaco se deu de forma tão intensa no Brasil que o frei registrou sua desaprovação ao consumo exagerado de tal artigo

*E esta demasia não somente se vê nos marítimos e nos trabalhadores de qualquer casta, forros e escravos, os quais estão persuadidos, que só com o tabaco hão de ter alento e vigor, mas também em muitas pessoas nobres e ociosas; nos soldados dentro do corpo da guarda e em não poucos eclesiásticos, clérigos e religiosos.*⁴⁰⁸

Apesar das severas punições estabelecidas para quem praticasse o contrabando, o mesmo era meio de vida de muitos moradores de áreas litorâneas e adjacentes ao mar, sendo largamente praticado, lançando mão de diversos subterfúgios. Boxer afirmou que muitos tripulantes e oficiais das naus da carreira da Índia, em fins do século XVII, se tornaram especialistas em ocultar contrabando durante a permanência das embarcações em Salvador, na Bahia, sobretudo tabaco (BOXER, 2000, p. 49) Contando com a

⁴⁰⁷ Cf. VIEGAS, João Peixoto. “Parecer e tratado feito sobre os excessivos impostos que caíram sobre as lavouras do Brasil, arruinando o comércio deste; feito por João Peixoto Viegas e enviado ao Senhor Marquês das Minas, Conselheiro de Sua Majestade e então Governador Geral da Cidade da Bahia. Bahia, 20 de dezembro de 1687. Anexo: Parecer destinado a Salvador Correia de Sá e Benevides. Bahia, 15 de julho de 1680” In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Volume 20. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1899. pp. 220-221

⁴⁰⁸ ANTONIL, André João Andreoni (Padre). S.J. Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. [1ª ed. Lisboa: Oficina Real Deslandesiana, 1711]. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1982. Cap. VIII. p. 196. Ver também: BOXER, Charles Ralph. A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. p. 173

cumplicidade principalmente dos calafates e dos carpinteiros navais, os contrabandistas subornavam sentinelas e fiscais, ocultando o tabaco em fundos falsos na estrutura de madeira dos navios, com grande habilidade. Sobre o referido assunto, o já citado Padre Antonil, indignado, nos apresentou uma descrição pormenorizada das práticas largamente utilizadas para o contrabando do tabaco nos navios

Para apontar algumas destas indústrias, direi, por relação dos casos em que se apanharam não poucos, que uns mandaram tabaco dentro de peças de artilharia, outros dentro das caixas e fechos de açúcar, outros arrematando as caras também de açúcar, muito bem encouradas. Serviram-se outros de barris de farinha da terra, dos de breu e dos de melado, cobrindo com a superfície mentirosa o que ia dentro com folhas-de-flandres. Outros valeram-se das caixas de roupa, fabricadas a dois sobrados, para dar lugar a esconderijos, das frisqueiras que estão à vista, pondo entre os frascos de vinho outros também de tabaco. Quanto foi e vai cada ano nas obras mortas e nos forros das câmaras e das varandas das naus ? Quanto nas curvas que para isso nas partes mais escuras forram? E não faltou quem lhe desse lugar até dentro de umas imagens ocas de santos, assim como uns carpinteiros de navios o esconderam em paus ocos, misturados entre os outros de que costumam valer-se. Deixo o que entra e sai em algibeiras grandes de couro dos que vão e vem das naus para os portos, com repetidas idas e voltas, debaixo de lobs e túnicas e o que se arrasta debaixo dos batéis e das pipas da aguada pelas ondas do mar.⁴⁰⁹

No contexto do panorama político e econômico de Portugal, em meados do século XVII, podemos enfatizar que havia uma certa expectativa de dinamização econômica, notadamente após a conclusão dos tratados de paz com as Províncias Unidas e, principalmente, com a Espanha, por volta de 1668-1669, pondo fim à Guerra da Restauração. Entretanto, o que de fato ocorreu foi a instalação de uma severa crise econômica no Reino, com repercussões em suas conquistas. O mercado de Lisboa viu a derrocada dos preços dos produtos coloniais, tais como o açúcar e o tabaco, bem como constatou a alta dos preços de artigos manufaturados importados da Europa Setentrional. Como agravante da crise em questão, a importação de prata castelhana, via porto de Sevilha, havia sido drasticamente reduzida, causando a escassez de moedas metálicas em Angola e na América portuguesa. (BOXER, 2000, p. 49)

Em princípios do século XVIII, na região aurífera de Minas Gerais, o preço dos escravos era bastante elevado, o que resultou no incremento do contrabando de africanos escravizados na Guiné. Senhores de terras do Rio de Janeiro e de Santos, não

⁴⁰⁹ ANTONIL, André João Andreoni (Padre). S.J. Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. [1ª ed. Lisboa: Oficina Real Deslandesiana, 1711]. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1982. Cap.XII. p. 160

obtendo escravos suficientes em Angola para as suas necessidades, lançavam mão, sistematicamente, do envio de embarcações à Guiné. (BOXER, 2000, p. 69) Tais escravos eram adquiridos com aguardente⁴¹⁰, tabaco e ouro em pó ou em barras, geralmente sem ser quintado, ou seja, ouro que circulava ilegalmente, sem terem sido recolhidos os quintos reais. Apesar dos esforços das autoridades portuguesas em coibir a referida atividade ilícita, neste caso o contrabando também permaneceu ativo, pois envolvia poderosos interesses econômicos e redes de sociabilidade bastante azeitadas.

Interessante observar que o contrabando de escravos e ouro na costa da Guiné ocorria entre negociantes luso brasileiros e mercadores holandeses e ingleses (FARIA, 2001, p. 553) Entretanto, em muitas ocasiões, os holandeses atacavam os navios portugueses procedentes da Guiné em pleno mar.⁴¹¹ Em tais circunstâncias, havia dois cenários possíveis. Por um lado, piratas ou corsários holandeses se apossavam da carga dos navios portugueses, principalmente dos escravos, coagindo os capitães e pagando preços irrisórios pelos cativos.⁴¹² Por outro lado, capitães e mestres de navios mantinham negociações com piratas holandeses e ingleses, de maneira a vender escravos sem o recolhimento dos direitos reais (BOXER, 2000, p. 70)

Convém ressaltar que muitas vezes as decisões régias tornavam legais práticas outrora ilícitas, que ocorriam de fato, largamente consagradas pelo costume. Sobre o assunto, escrevia do Rio de Janeiro o Frei Francisco de Menezes ao Duque de Cadaval, em 1710: “Sua Majestade deu liberdade aos governadores para negociarem (...) até agora sempre governaram e negociavam, mas era com receio, sempre tinham mão em si, agora vão pondo isto em tais termos que já não há negócio senão o seu”⁴¹³ Dessa forma, o que antes consistia numa prática escusa, por parte dos governadores coloniais,

⁴¹⁰Sobre o uso da aguardente como moeda de troca no comércio escravista, o historiador Charles Boxer afirmou que “um importante subproduto da indústria açucareira era a destilação de cachaça e de aguardente de cana. Essas bebidas espirituosas, bastante violentas, encontravam grande mercado de exportação no comércio de escravos com a África Ocidental, sendo muito procuradas pelos negros de Angola e da Guiné. Por outro lado, o consumo excessivo que delas faziam os soldados, escravos e marinheiros nas cidades litorâneas do Brasil e de Angola, levava a uma crescente mortalidade, em consequência de rixas de ébrios e de alcoolismo.” (BOXER, 2000, p.172). Ver também: Anais do I Congresso de História da Bahia, v.2. p. 169

⁴¹¹ Carta de Gomes Freire de Andrade ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1734. In: Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Códice 80 – Correspondência ativa e passiva dos governadores do Rio de Janeiro com a Corte (1718-1763), v. 06, fls. 68-68v

⁴¹² Sobre o contrabando de ouro e de escravos na costa da Guiné em princípios do século XVIII ver: Arquivo Público do Estado da Bahia. Livro de cartas régias. 1702-1711. fl. 51

⁴¹³ Carta de Frei Francisco de Menezes a D. Jaime Álvares Pereira de Melo, 3º Duque de Cadaval. Rio de Janeiro, 06 de novembro de 1710. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo LXIX [69]. Parte I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. p. 74

acabava revestindo-se de legalidade, dependendo das circunstâncias políticas, econômicas e sociais. Um dos argumentos apresentados pelos funcionários régios para a prática das atividades mercantis, mesmo na ilegalidade – argumentos que também valiam para justificar o contrabando – eram os baixos rendimentos pagos pela Coroa portuguesa aos administradores das conquistas.

Durante a primeira metade do século XVIII, a afluência de navios negreiros procedentes do Brasil aos portos africanos de Ajudá e Jequem era intensa⁴¹⁴, o que muitas vezes gerava conflitos com os governantes holandeses de Elmina [Mina]. Estes últimos mantinham navios armados guarnecendo as cercanias, forçando as embarcações luso brasileiras a fundear no porto em questão, no qual se exigia o pagamento de direitos (BOXER, 2000, p. 175). Segundo Charles Boxer, parte considerável do comércio de escravos na referida região era viabilizada pelo ouro contrabandeado do Brasil, sendo o mesmo também utilizado para a compra de mercadorias manufaturadas vendidas geralmente por negociantes holandeses e ingleses no Benim (CONRAD, 1985, p. 163). No tocante a tais relações mercantis, a Coroa portuguesa tentou aboli-las ou regulamentá-las através de uma companhia de comércio, providências que não surtiram efeito, principalmente pela grande resistência apresentada pelas negociantes e até mesmo autoridades régias da Bahia, com grande interesse na manutenção de tais vínculos comerciais, pois como afirmavam “o mercado escravo de Ajudá era o cabo de vaivém do Brasil em geral, e da Bahia em particular.” (BOXER, 2000, p. 175)

O contrabando não se limitava às conquistas africanas ou à América portuguesa, atingindo grandes proporções no Reino, especialmente em Lisboa, ponto de partida e destino final das frotas. A Coroa buscava coibir tal prática baixando uma legislação punitiva extremamente rigorosa, que previa inspeções minuciosas no interior das

⁴¹⁴ Sobre o tráfico negreiro setecentista, vejamos os argumentos do historiador Manolo Florentino: “Com o século XVIII teve início o apogeu do comércio negreiro pelo Atlântico. O sul dos Estados Unidos se especializava na produção do algodão que abastecia a Revolução Industrial nascente. No Brasil, se expandia a demanda por escravos para a extração aurífera em Minas Gerais. A indústria açucareira caribenha atingia seu mais alto grau de desenvolvimento. Todos esses movimentos funcionavam como uma espécie de engrenagem devoradora de mão-de-obra africana, motivo pelo qual a demanda americana alcançou o seu ápice: cerca de um milhão e meio do século anterior [XVII], desembarcaram nas Américas cerca de cinco milhões e seiscentos mil africanos ao longo do século XVIII [sendo quase dois milhões no Brasil].” Cf. FLORENTINO, Manolo. Aspectos do tráfico negreiro na África Ocidental (1500-1800). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) O Brasil colonial (1580-1720). 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. I (1443-1580). p. 235

embarcações. Contudo, as estratégias para burlar a fiscalização eram muitas, incrementadas pela expectativa de alta lucratividade com a venda dos artigos contrabandeados, envolvendo, como vimos anteriormente, uma rede de aliciamentos e reciprocidades, o que dificultava a efetivação das investigações (BOXER, 2000, p. 176) Como exemplo, temos as tentativas do governador-geral do Brasil, D.João de Lencastre, de combater o contrabando de tabaco pela frota da Bahia, em 1699. Ao escrever para a Secretaria de Estado informando que havia realizado uma fiscalização detalhada para evitar a prática de tal ilícito, recebeu como resposta um ofício com volumoso anexo onde estava listada a quantidade de tabaco confiscada por ter entrado ilegalmente no porto de Lisboa, no qual se afirmava “e assim nesta frota em que Vossa Senhoria cuidou vinham remediados todos os descaminhos se acharam mais que nunca como Vossa Senhoria verá da relação que com esta lhe remeto.”⁴¹⁵

As denúncias de contrabando se avolumaram em princípios do século XVIII, atingindo níveis até então inusitados. Em provisão datada de 08 de fevereiro de 1711, o Rei de Portugal, D.João V, afirmava que

*Sendo-me presente que na Bahia de Todos os Santos foram quatro navios de guerra, quatro da Índia Oriental, todos ingleses, e também outros do Rio de Janeiro, e que todos os ditos navios nos ditos portos introduziram mercadorias da Europa e da Índia, tirando do Brasil muito ouro e tabaco.*⁴¹⁶

Apesar dos esforços da Coroa para combater os ilícitos, uma das razões da persistência da prática do contrabando na América portuguesa era a colaboração de moradores, estrangeiros e funcionários régios para a manutenção da mesma. Muitos realizavam trocas comerciais com navios arribados, contando, por vezes, com a complacência ou cumplicidade daqueles que deveriam coibir tais desvios. Em consulta do Conselho Ultramarino, datada de 1715, o conselheiro Antônio Rodrigues da Costa explicitou a questão, afirmando que “a conveniência que os vassallos do Brasil experimentam nesta negociação com os navios estrangeiros, os fez desejar que se lhes

⁴¹⁵Sobre tal contrabando, Charles Boxer afirmou que as autoridades portuguesas apuraram a participação de “um frade carmelita descalço e algumas freiras bernadinas.” Cf. Ofício do Secretário de Estado ao governador-geral do Brasil, D.João de Lencastre. Lisboa, 20 de janeiro de 1701. In: SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e. Memórias históricas e políticas da Província da Bahia. Anotada por Braz do Amaral. v. II. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1937. pp. 302-304

⁴¹⁶ Provisão em forma de lei, do Rei de Portugal, D.João V, sobre medidas para o combate ao contrabando. Lisboa, 08 de fevereiro de 1711 [reeditada em outubro de 1715]. In: Arquivo Público do Estado da Bahia. Ordens Régias. v. 10. doc. 32. Ver também: BOXER, 2000, p. 176-177

fraqueassem os portos às nações estrangeiras e a aborrecer o governo que lho impede.”⁴¹⁷

De acordo com os argumentos do historiador Charles Boxer, a participação de funcionários e autoridades régias coloniais no contrabando era bastante frequente, contribuindo para o estabelecimento de uma cultura da transgressão. Por exemplo, as naus da carreira da Índia, procedentes de Goa e os navios que zarpavam de Macau, eram palco de um intenso contrabando, notadamente quando aportavam em Salvador, na Bahia.⁴¹⁸ Segundo registros oficiais, muitas vezes os sentinelas destacados para guarnecer as naus fundeadas, ao invés de zelar pela integridade das cargas, participavam ativamente das irregularidades, sendo “os que cometem com mais segurança e impunidade este delito.”⁴¹⁹

Apesar da existência de todo um aparato legal voltado para o combate ao contrabando, autoridades coloniais e até mesmo metropolitanas se envolviam direta ou indiretamente na referida atividade. Em outubro de 1730, o administrador colonial francês Mahé de La Bourdonnais⁴²⁰ despachou de Pondicherry, no navio português “Nossa Senhora Aparecida”, uma considerável carga de tecidos confeccionados na Índia, com a permissão do vice-rei do Estado da Índia, João de Saldanha da Gama (1674-1752), apesar da clara proibição de tal comércio.⁴²¹ A carga em questão foi acondicionada nos porões do citado navio que regressava ao Reino e deveria ser vendida quando da escala em Salvador, na Bahia (BOXER, 2000, p. 177)

⁴¹⁷ BOXER, Charles Ralph. A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. P. 176

⁴¹⁸ Segundo relato de um viajante anônimo, datado de 1730, as mercadorias chinesas eram vendidas na Bahia com grande vantagem, alcançando bons preços e propiciando bons lucros aos contrabandistas. Cf. ANÔNIMO. “Description de la Ville de Lisbonne ou l’on traite de la cour de Portugal, des colonies portugaises e du commerce de cette capitale. Paris, 1730. P. 248. Apud BOXER, Charles Ralph. A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. p. 176

⁴¹⁹ Carta do Rei de Portugal, D. João V, ao vice-rei do Estado do Brasil, 1º Marquês de Angeja [Pedro Antônio de Menezes Noronha de Albuquerque]. Lisboa, 22 de março de 1718. In: SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e. Memórias históricas e políticas da Província da Bahia. Anotada por Braz do Amaral. v. II. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1937. pp. 338-339. Ver também: BOXER, Charles Ralph. A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. p. 177

⁴²⁰ Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais (1699-1753), governador das ilhas francesas do Oceano Índico, notadamente a Ilha Bourbon (atual Reunião) e Ilha de França (atual Maurício)

⁴²¹ Carta de Mahé de La Bourdonnais a De Clos Rivière. Pondicherry, 13 de outubro de 1730. In: BOXER, Charles Ralph. A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. P. 187

Dentre os ilícitos que resultavam em maior lucratividade, no contexto dos séculos XVII e XVIII, podemos citar o contrabando de africanos escravizados. Segundo o historiador Jaime Rodrigues, analisando dados setecentistas, a região de Benguela era um dos pontos estratégicos para a navegação no litoral africano (RODRIGUES, 2005, p. 51), sendo ponto privilegiado para o comércio negreiro, atividade que movimentava “sommas imensas, pela vantagem do negócio do sertão e permuta das fazendas da Europa, Ásia e geribitas da América.”⁴²² Anualmente muitos navios procedentes da América portuguesa frequentavam a costa de Benguela, pois os negociantes luso brasileiros tinham grande interesse na dinâmica do comércio escravista, sendo responsáveis por poderosas redes de contrabando no Atlântico Sul.

Um dos maiores problemas enfrentados pelos negociantes de escravos era a questão do espaço interno das embarcações e a quantidade de africanos a serem transportados, bem como a subsistência dos mesmos. Tradicionalmente os capitães e mestres das embarcações conduziam mantimentos para a viagem de ida e complementavam a matalotagem nos portos de destino, na África, calculando por alto a quantidade de víveres e de água potável para a manutenção das tripulações e dos africanos embarcados na condição de escravos. Entretanto, ao longo da segunda metade do século XVIII, os procedimentos da aguada dos navios negreiros, por vezes, sofreram alterações, gerando transtornos.⁴²³ Por exemplo, em 1790, com a intensificação dos conflitos entre os portugueses e os dembo, na região de São José do Encoge, o governador-geral de Angola, Barão de Mossâmedes, enviou mensagens de alerta às autoridades coloniais de Salvador e do Rio de Janeiro, prevenindo-as de que os navios oriundos do Brasil deveriam conduzir provisões de ida e de torna viagem, pois não encontrariam condições mínimas de abastecimento (RODRIGUES, 2005, p. 60)

No decorrer do século XVIII a quantidade de navios oriundos do Rio de Janeiro, que praticavam o tráfico de escravos em Angola, foi crescente e representou a consolidação de uma importante rota mercantil, tanto para negociantes como para contrabandistas. Ao lado das preocupações com a matalotagem das embarcações, os

⁴²² Carta do 1º Barão de Mossâmedes [José de Almeida e Vasconcelos de Soveral e Carvalho Soares de Albergaria (1737-1812), governador-geral da Capitania do Reino de Angola] ao Conselho Ultramarino. Luanda, 24 de fevereiro de 1790. In: AHU – Angola – Caixa 83. Doc. 30

⁴²³ O dilema do abastecimento de víveres dos navios negreiros era uma questão antiga e que muito preocupava as autoridades coloniais portuguesas. Em fins do século XVII já haviam sido baixadas posturas municipais em Recife e Salvador determinando o plantio de roças de mandioca, milho e feijão, destinadas ao abastecimento das embarcações negreiras, diante da incerteza de reposição de víveres nos portos africanos (RODRIGUES, 2005, p. 60)

capitães e mercadores buscavam conduzir boas quantidades de pólvora, artigo essencial para a defesa das embarcações, bem como para o provimento dos atravessadores de Luanda. Além disso, era insumo básico para o abate de elefantes, com a finalidade de extração do valioso marfim (RODRIGUES, 2005, p. 85) e “para matarem outros animais cuja carne serve de sustentação às armações de escravos resgatados enquanto os têm em seu poder.”⁴²⁴

Ao lado da pólvora, um artigo bastante presente nas trocas comerciais nos portos escravistas africanos era a aguardente do Brasil, pois a mesma era duplamente importante: servia como moeda de troca nas transações de compra de escravos e era consumida como um requinte nos mercados de cativos, tanto por negociantes como por mestres de navios. Muito frequentemente os contatos comerciais eram precedidos pela oferta de presentes e a aguardente de cana era uma prenda muito estimada na África. Entretanto, a abertura dos canais de negociação era apenas uma parte das complexas estratégias mercantis dos traficantes de escravos. Para que o negócio resultasse favoravelmente era fundamental que os comerciantes e contrabandistas tivessem informações detalhadas sobre as condições socioeconômicas locais, as mercadorias mais aceitas como moeda de troca, o perfil dos negociantes, os conflitos em andamento. Toda a atenção também deveria ser dada à presença de corsários e piratas nas cercanias dos portos africanos, ensejando providências para que a viagem de retorno fosse a mais breve possível, minimizando riscos (RODRIGUES, 2005, p. 113-114)

Em meio aos referidos tratos mercantis, o contrabando se desenvolveu vigorosamente dos dois lados do Atlântico, envolvendo tanto portos africanos como praças comerciais da América portuguesa. Por vezes, na intenção de obter lucros mais expressivos, os traficantes de escravos sobrecarregavam os navios, transportando um número de africanos muito superior ao recomendável. Tal prática resultava em vários transtornos, desde a maior possibilidade de ocorrência de motins, em virtude da superlotação e das péssimas condições sanitárias a bordo, até o esgotamento das provisões antes da chegada ao porto de destino. Com o objetivo de dar cumprimento as

⁴²⁴ Em 1781 as autoridades portuguesas realizaram a apreensão de trinta barris de pólvora em Luanda, que estavam embarcados nas corvetas “Nossa Senhora das Brotas” e “São João Nepomuceno”, causando indignação dos negociantes daquela praça, que alegavam ter sido a pólvora em questão obtida legalmente. Representação dos negociantes de Luanda à Rainha de Portugal, D.Maria I. Luanda, 06 de outubro de 1781. AHU – Angola – Caixa 64. Doc. 10

leis de arqueação, em ofício datado de 1798, o então vice-rei do Estado do Brasil, Conde de Resende, recomendava

*a mais exata vigilância em que todas as embarcações que saírem dos seus respectivos portos com escravos, depois de terem a bordo os que puderem conduzir conforme suas lotações ou a quantidade que houver, não possam seguir viagem sem se lhes passarem guias assinadas por deputados das respectivas juntas, para que na sua chegada aos portos de seu destino se possa saber quantos escravos devem desembarcar, ou averiguar a razão os que faltarem.*⁴²⁵

As estratégias dos contrabandistas eram por vezes sofisticadas, mobilizando redes de sociabilidade dos dois lados do Atlântico. Caso exemplar foi o da chegada da corveta portuguesa “Nossa Senhora da Piedade” ao Rio de Janeiro, em 1784, procedente de Angola, conduzindo 132 escravos a bordo. Originalmente, o lote de escravos em questão era composto por 150 indivíduos e havia sido negociado entre o governador interino de Angola e os contrabandistas franceses Paulo Castanhet, João Payon e Arnaud Castanhet, este último capitão do navio “Arquiduquesa Maria Cristina de Bordéus”. Entretanto, o navio naufragou na costa angolana. A tripulação e os escravos sobreviventes foram transferidos para a corveta “Nossa Senhora do Carmo e São Pedro” e se dirigiram ao Rio de Janeiro (RODRIGUES, 2005, p. 123). Contudo, tais contrabandistas não estavam com boa estrela, naufragando pela segunda vez, a vista da Praia de Copacabana, na Capitania do Rio de Janeiro. Parte considerável dos escravos sobreviveu, o mesmo não acontecendo com a tripulação francesa, salvando-se apenas poucos homens, além dos contrabandistas citados.⁴²⁶

Estrangeiros e o comércio ilícito: da situação ocasional à burla rotineira

Em virtude da ocorrência notável de contatos mercantis entre navegadores estrangeiros e populações litorâneas, no contexto da América portuguesa, a partir de meados do século XVII as autoridades coloniais passaram a adotar providências mais cuidadosas, preconizadas pela Coroa, no tocante às informações sobre os estrangeiros residentes nas conquistas e, principalmente, buscaram implementar práticas no sentido de coibir os contatos comerciais entre as tripulações dos navios arribados e os moradores locais. (ALENCASTRO, 2000, p. 56)

⁴²⁵ Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, 2º Conde de Resende, José Luís de Castro (1744-1819) ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812), Conde de Linhares. Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1798. In: Arquivo Nacional. Rio de Janeiro. Códice 68. v. 14

⁴²⁶ Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Luís de Vasconcelos e Sousa ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Rio de Janeiro, 23 de abril de 1784. In: Arquivo Nacional. Rio de Janeiro. Correspondência oficial. Códice 68. v. 06, 1783-1785

A grande questão era o fato de que a presença de estrangeiros ilegalmente nas áreas coloniais, mesmo que de passagem, durante arribadas fortuitas ou intencionais, poderia resultar na espionagem de rotas marítimas e de roteiros terrestres, viabilizando possíveis invasões futuras. (PIJNING, 2001, p. 402). Além disso, os contatos mercantis entre tripulações de navios estrangeiros e colonos - geralmente valendo-se das dificuldades de patrulhamento da costa ou ainda da omissão e/ou conivência de funcionários régios - representavam prejuízos aos monopólios estabelecidos e à arrecadação dos “direitos reais”.

Como exemplo das tentativas de “mapeamento” da presença de estrangeiros residindo legalmente no Rio de Janeiro, em meados do século XVII, temos as providências tomadas pelo Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira⁴²⁷, em 1655, em cumprimento das ordens do Governador da mesma praça, D.Luís de Almeida⁴²⁸. Após “exame e diligência pelos estrangeiros” que residiam com a

⁴²⁷ **Pedro de Sousa Pereira.** Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro (1674-1680). Pertencia a família Frazão de Sousa. Nascido em 1651, na freguesia de Irajá, Rio de Janeiro, filho de Pedro de Sousa Pereira (1610-1670) e de Ana Correia de Sá, parenta de Salvador Correia de Sá e Benevides (1602-1688). Serviu na Infantaria paga, chegando à patente de capitão. Estudou na Universidade de Coimbra (1665-1670), regressando ao Rio de Janeiro em 1674. Herdou de seu pai a propriedade do ofício de Provedor da Fazenda e Juiz Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro. Em 1674 foi também nomeado Administrador Geral das Minas do Sul. Tal como o pai, foi acusado de inúmeras fraudes e arbitrariedades administrativas, sobretudo no tocante aos contratos dos dízimos e da pesca das baleias. Em 1678 entrou em sério confronto com Lucas do Couto, concessionário da guarda dos navios. Casou-se com D. Cecília Gregória de Benevides Mendonça Torres e Portugal. Foi ainda Contador dos Contos, Conservador da Junta do Comércio, Vedor do Estado da Índia (1688) e Governador de Moçambique (1692-1693). Faleceu em 24 de janeiro de 1696, como Fidalgo da Casa Real. Cf. COARACY, Vivaldo. O Rio de Janeiro no Século XVII: raízes e trajetórias. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1965. p. 186. ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL. v. 39. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1921. pp. 130 e 167

⁴²⁸ **D.Luís de Almeida.** Fidalgo da Casa Real. 1º Conde de Avintes. Nasceu cerca de 1610, em Portugal, filho de D. Antônio de Almeida e de D. Madalena de Ataíde. Casou-se com D. Isabel de Castro. Lutou nas guerras da Restauração portuguesa (1640). Combateu na armada em Cádiz (Espanha), em 1641. Foi capitão de mar e guerra do galeão “São Pantaleão”, em 1643. Chegou à Bahia em 1647, como mestre de campo da armada comandada pelo almirante D. Luís da Silva Teles, com a finalidade de resistir aos holandeses. Nomeado Governador do Rio de Janeiro em 1652, permaneceu no cargo até 1658, numa conjuntura de grave crise econômica, agravada pela atuação da Companhia Geral de Comércio. Foi o último governador da praça de Tânger (Marrocos, 1661-1662) antes da cessão da mesma aos ingleses, como parte do dote de D. Catarina de Bragança, por ocasião de seu casamento com o Rei Carlos II da Inglaterra. Nomeado Governador do Algarve em 1664. Foi nomeado Vice-Rei da Índia, porém, recusou o cargo em virtude de sua idade avançada. Faleceu em 02 de março de 1671. Cf. COARACY, Vivaldo. O Rio de Janeiro no Século XVII: raízes e trajetórias. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1965. pp. 144. MENEZES, D. Luís de. História de Portugal restaurado. Tomo II. Lisboa: Na Oficina de Domingos Rodrigues, aos Anjos, MDCCLI [1751]. pp 253. LISBOA, Balthazar da Silva. Anais do Rio de Janeiro. Tomo III. Rio de Janeiro: Na Typ. Imp. E Const. De Seignot-Plancher & Cia, 1835. pp. 192-193. RIHGB. Tomo 27. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 1864. pp. 46-47. Acerca das atribuições do cargo de Capitão-Governador ver SALGADO, Graça (org). Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial. 2ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / Nova Fronteira, 1985. (Publicações históricas, 86). pp. 146; 182; 243-244 e 343.

devida autorização na cidade, o Provedor informou ao Governador que havia localizado apenas quatro indivíduos “com tratos e negócios.”. Convém destacar, entretanto, que dos quatro estrangeiros mencionados, dois estavam no Rio de Janeiro de passagem, tratando de negócios pessoais, com licença para permanência por tempo limitado.

*Guilherme Abrahão, inglês de nação, casado em Lisboa, com licença de Sua Majestade passada em 20 de março de 1655, para poder vir ao Brasil e cobrar as dívidas que se lhe deviam, por tempo de uma frota a outra.*⁴²⁹

Além deste “inglês de nação”, o Provedor localizou mais um negociante de grosso trato, Jacques Granti, “estrangeiro que veio nesta frota, com licença de Sua Majestade, para poder estar neste Estado [do Brasil] pelo tempo de um ano.”⁴³⁰ Tal negociante, na ocasião, movimentava operações no valor de dois mil cruzados, estando o restante de seu patrimônio em Salvador, na Bahia. Os estrangeiros tinham suas permanências no Rio de Janeiro condicionadas, como sabemos, a licenças previamente concedidas pela Coroa, por tempo determinado, geralmente para a cobrança de dívidas ou realização de negócios que interessavam a administração colonial, devendo os mesmos deixarem as conquistas, em princípio, quando expirassem suas respectivas autorizações.

Entretanto, nem sempre isto ocorria, havendo tolerância em relação aos negociantes estrangeiros em determinadas praças, apesar da raridade da presença dos mesmos. Nestas circunstâncias se encontrava em 1655 o negociante castelhano João Garcia, radicado no Rio de Janeiro, outrora estabelecido na Bahia. Possuía uma “loja de mercancia” com artigos avaliados em duzentos mil cruzados.

Relato curioso foi apresentado pelo já mencionado Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro acerca de um refugiado estrangeiro que havia se estabelecido na cidade em 1637:

Cláudio Antônio Bezendon veio a esta cidade havia dezoito anos, em companhia de Francisco Cordeiro, em uma réstia de levante, por fugirem dela e pela falta que neste povo havia naquele tempo que fugiam, o deixaram ficar nela e se casou e há poucos dias que lhe

⁴²⁹ AHU – ARJ – Caixa 03 – Doc. 280. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira, ao Governador do Rio de Janeiro, D.Luís de Almeida. Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1655

⁴³⁰ Idem.

*morreu sua mulher; o seu cabedal é um engenho e umas casas; não lhe sei de outro.*⁴³¹

Apesar de muitos colonos e até mesmo autoridades coloniais manterem “tratos mercantis” ilícitos com as tripulações de embarcações arribadas, havia certa desconfiança direcionada aos estrangeiros residentes, de forma temporária ou perene, pois os mesmos eram vistos, sobretudo pelos funcionários régios, como receptadores contumazes de mercadorias ilegais. (PIJNING, 2001, p. 409). Quando não receptadores, em grande medida facilitadores dos contatos, no âmbito das arribadas fortuitas ou “afetadas”.⁴³²

Com a intenção de disciplinar a presença de estrangeiros nas conquistas, reafirmando deliberações anteriores, o Rei de Portugal, D. Pedro II, emitiu a carta régia de 04 de fevereiro de 1694, ordenando que não fosse consentida a presença de “homens estrangeiros” na Capitania do Rio de Janeiro, por tempo superior ao necessário para a resolução de seus negócios, devendo os mesmos ser concluídos com a maior brevidade possível, sendo os negociantes estrangeiros embarcados para o Reino.⁴³³

Contudo, apesar do rigor da legislação, muitos funcionários régios e até mesmo governadores de capitanias, requisitavam a permanência, por mais tempo, de estrangeiros oriundos de navios arribados, geralmente os mais jovens, convertidos muitas vezes em pajens ou criados particulares. Como evidência desta prática temos o caso do francês Luís Garçon, processado por espionagem na região do Rio da Prata, em 1697. Garçon havia chegado ao Rio de Janeiro num navio de guerra francês, em 1695, ocasião na qual o então Governador do Rio de Janeiro, Sebastião de Castro e Caldas, “o tomou para o serviço de sua casa e como seu criado lhe mandou assentar praça de soldado na Companhia do Capitão Pedro Nunes.”⁴³⁴

⁴³¹ Idem. **Réstia**. “Raio de sol que aparece entre nuvens e dura pouco tempo”. No contexto, significa um levante repentino, de curta duração. Cf. BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico**. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. V. 07. p. 296.

⁴³² **Afetada**: “Cousa que não he natural. Causa feita com demasiado estudo e artificio. (...) Não próprio, falsamente atribuído.” In: BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico**. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. V. 01. p. 150.

⁴³³ AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 642. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 06 de junho de 1698.

⁴³⁴ Idem.

Embarcado no Rio de Janeiro, na guarnição do navio “Nossa Senhora da Purificação e São Gualter”, comandado pelo capitão de mar e guerra Antônio Carlos de Castro – filho do Governador – Luís Garçon seguiu para a região do estuário do Rio da Prata, em missão de patrulhamento. Acusado de efetuar sondagens indevidas no rio, o mesmo teve que proceder à sua defesa em Lisboa, contando, entretanto, com o prestigioso auxílio de “seu amo Sebastião de Castro e Caldas, em cuja casa morava.”⁴³⁵

O caso de Luís Garçon nos apresenta elementos notáveis para a caracterização das relações entre estrangeiros e autoridades coloniais, evidenciando conexões possíveis que transcendiam às questões meramente comerciais. Se por um lado as arribadas de embarcações estrangeiras representavam preocupações administrativas, por outro consistiam em oportunidades para a “domesticação” de tais relações. (FIGUEIREDO, 2001, p. 204)

Entretanto, na rotina do tratamento das arribadas, em princípios do século XVIII, persistiam as dúvidas e discrepâncias entre as determinações legais e as providências concretas, sinalizando fortemente para a existência de ambiguidades. (BOXER, 2002, p. 67) Tais discrepâncias foram acentuadas com a eclosão da Guerra de Sucessão Espanhola (1702-1714), conflito envolvendo várias casas reais europeias, motivado pela crise dinástica no Reino da Espanha, resultando em posicionamentos políticos e diplomáticos antagônicos entre os reinos de Portugal e da França.

Diante desta nova configuração geopolítica, os navios de guerra franceses seriam considerados como inimigos, caso se aproximassem dos portos da América portuguesa. Contudo, pairavam dúvidas sobre o tratamento que deveria ser dispensado às embarcações mercantis particulares francesas que atingissem portos das conquistas portuguesas. (SERRÃO, 2007, p. 223) Se por um lado havia a antiga e respeitável tradição da hospitalidade para com navios estrangeiros arribados, em virtude de necessidades urgentes, por outro lado havia o receio, por parte das autoridades coloniais, de subverter as ordens régias ou ainda de agir nas lacunas deixadas pela legislação em vigor, sem definições claras sobre o assunto, sobretudo num contexto beligerante.

⁴³⁵ Idem. Ver anexo: Certidão passada pelo Escrivão da Fazenda Real, Contos e Gente de Guerra, Belchior Andrade de Araújo, em benefício do francês Luís Garçon. Rio de Janeiro, 31 de maio de 1698.

Por vezes, tais discrepâncias resultavam em controvérsias e até mesmo em animosidades entre representantes da Coroa. Como exemplo, temos o episódio envolvendo uma balandra⁴³⁶ francesa, comandada pelo mestre Luís Coran, arribada no Rio de Janeiro em fins de 1703. Tal embarcação, procedente da Bahia, transportava cerca de sessenta e oito escravos oriundos da Costa da Mina, pertencentes a uma companhia de comércio franco-espanhola e tinha como destino final o porto de Buenos Aires. Por motivos técnicos havia arribado anteriormente em Salvador, na Bahia, seguindo viagem para o sul, até arribar novamente, por falta de víveres, desta vez no Rio de Janeiro.

Por ordem do Governador do Rio de Janeiro, D.Álvaro da Silveira e Albuquerque, a referida balandra foi inicialmente impedida de seguir para Buenos Aires, apesar dos protestos do mestre Luís Coran, que apresentou despachos emitidos pela Alfândega da Bahia e uma licença do Governador Geral, D.Rodrigo da Costa. O Governador do Rio de Janeiro, no entanto, negou sua permissão “pelo despacho da Alfândega não vir autêntico e haver proibição real para os estrangeiros não passarem deste porto [do Rio de Janeiro] para os do sul.”⁴³⁷

Escrevendo ao Rei de Portugal, D.Pedro II, o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, argumentou sobre a falta de consistência jurídica na decisão do Governador do Rio de Janeiro em deter a referida balandra, enfatizando que “como era embarcação, gente e negócios dos ditos franceses e iam para porto que não é nosso, achei que não se podia impedir.”⁴³⁸ Diante da ameaça de ser declarada ilegal a referida arribada e, conseqüentemente, haver o confisco da embarcação e de sua carga, o Provedor mobilizou esforços no interior da junta convocada para deliberar sobre o caso, alegando que as cartas régias de 24 de dezembro de 1689 e de 04 de fevereiro de 1694 não proibiam “passarem os estrangeiros em suas próprias embarcações e com negócio próprio a porto que não seja da sua Coroa, como é o de Buenos Aires.”⁴³⁹ Contudo, a junta reunida para solucionar a questão deliberou que, para evitar mal entendidos, se devia enviar pela balandra uma correspondência ao Governador de Buenos Aires,

⁴³⁶ **Balandra.** “Es una embarcación pequeña, de vela, com un solo palo y cubierta superior.” Cf. Diccionario Marítimo Español. Madrid: Em La Imprenta Real, 1831. p. 74

⁴³⁷ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 817. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 13 de fevereiro de 1704. Ver anexo: Resolução de 12 de fevereiro de 1704.

⁴³⁸ Idem

⁴³⁹ Idem.

explicando as razões do atraso na liberação da mesma, que se destinava àquele porto, demonstrando com isso cuidados diplomáticos oportunos, numa conjuntura política delicada, como a atravessada pela Europa em princípios do século XVIII. Por fim, após o cumprimento de todas as formalidades, a balandra francesa seguiu viagem, zarpando do Rio de Janeiro numa manhã de verão, no rumo de Buenos Aires, nos domínios castelhanos.

O episódio aponta algumas características interessantes do processo de abordagem e encaminhamento das arribadas de navios estrangeiros na praça do Rio de Janeiro. Por um lado, temos as manifestações de “zelo administrativo”, tanto da parte do Governador do Rio de Janeiro como por parte do Provedor da Fazenda Real, apesar de apresentarem interpretações discordantes em relação à legislação em vigor, sobre a arribada de navios estrangeiros, e, principalmente, acerca das providências a tomar no caso de situações não previstas em lei. Numa sociedade estruturada pela chamada “economia das mercês”, funcionários régios graduados buscavam sobressair no exercício de suas funções, com o objetivo de obter benesses, reconhecimento e – por vezes – vantagens mercantis nos contatos (nem sempre lícitos) com estrangeiros oriundos de embarcações arribadas. (FRAGOSO, 2001, p.34)

Por outro lado, podemos observar a prevenção de incidentes diplomáticos com Buenos Aires, porto estratégico na região do Rio da Prata, nos domínios espanhóis. Como a balandra que havia sido detida no Rio de Janeiro estava prestando serviços a uma companhia de comércio franco-espanhola, sendo aguardada em Buenos Aires, o atraso da mesma poderia ser interpretado como uma provocação pelas autoridades castelhanas, gerando instabilidades na já conturbada geopolítica da América Meridional.

A presença de estrangeiros nas conquistas ultramarinas portuguesas foi drasticamente proibida a partir de 1711, em virtude do maior controle e fiscalização das arribadas. As ordens régias se tornaram mais rigorosas nesta matéria, em consequência do agravamento das hostilidades no âmbito da Guerra de Sucessão Espanhola (1702-1714), bem como diante da intensificação da exploração aurífera nos sertões de Minas Gerais, atividade que, apesar das medidas de contenção de forasteiros, atraía grandes contingentes de aventureiros – inclusive estrangeiros – muitos deles dedicados ao contrabando e a outras práticas ilícitas. (SOUZA, 2004, p.45)

Em termos mais pontuais, a invasão do Rio de Janeiro pela esquadra do corsário francês Jean-François Duclerc, em 1710, apesar de rechaçada, representou um marco para a redefinição das relações com os estrangeiros nos domínios coloniais portugueses, situação que seria profundamente agravada após nova invasão ao Rio de Janeiro, pelo corsário francês René Duguay-Trouin, em setembro de 1711. (BOXER, 2002, p.113). Dessa forma, até negociantes estrangeiros que já haviam obtido permissão para ir ao Rio de Janeiro, tiveram suas autorizações canceladas pela Coroa em 1711. Foi o caso dos negociantes holandeses Temmingh e Cramer, com viagem marcada para a praça mercantil do Rio de Janeiro, mas que tiveram suas licenças cassadas por decreto do Rei de Portugal, D.João V:

Sendo-me presente que dois holandeses chamados Temmingh e Cramer alcançaram despacho para poder passar ao Rio de Janeiro antes da proibição de passarem estrangeiros às conquistas e considerando ser mui conveniente que se observe a mesma proibição, hei por bem que se recolham os despachos para que não possam passar àquela Capitania.⁴⁴⁰

Nesse contexto, havia uma grande desconfiança em relação aos estrangeiros nas conquistas, bem como a respeito das conexões ilegais entre estrangeiros e colonos. Durante as invasões de corsários franceses ao Rio de Janeiro, em 1710 e 1711, muitos colonos foram receptores de bens saqueados na cidade, colaborando, seja por temor, seja voluntariamente, com os corsários em questão. (BICALHO, 2003, p. 287) De tal conjuntura resultou uma legislação mais severa sobre as arribadas e os estrangeiros nas colônias lusitanas.

Pelo que pudemos depreender da documentação setecentista, o rigor das medidas fiscalistas era diretamente proporcional à ocorrência cada vez mais frequente de transgressões envolvendo as arribadas e o comércio ilegal entre colonos e estrangeiros. Quanto mais minuciosas eram as instruções aos funcionários régios designados para a execução das atividades fiscalizadoras, mais criativas eram as formas de evasão adotadas pelos transgressores da lei, sejam estrangeiros, reinóis ou colonos.

Em consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V, datada de 1718, foram recomendadas severas medidas para o combate ao comércio entre estrangeiros e colonos nas conquistas, dentre elas o interrogatório de passageiros e

⁴⁴⁰ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 925. Decreto do Rei de Portugal, D.João V ao Conselho Ultramarino. Lisboa, 23 de março de 1711.

tripulantes que chegavam a Lisboa ou ao Porto em navios da frota, procedentes das colônias, indagando dos mesmos se haviam feito negócios com estrangeiros de navios arribados nas conquistas, confrontando as respostas com os depoimentos de testemunhas sob juramento. Tais averiguações deveriam ser feitas pelo Regedor da Casa de Suplicação, em Lisboa, e pelo Governador do Tribunal da Relação do Porto, não devendo ser negligenciadas “por ser negócio este em que não deve haver o menor descuido, pelo grande prejuízo que pode resultar de se tolerar ou dissimular com uma culpa tão grave e de tão prejudiciais consequências.”⁴⁴¹

Testemunhas mantidas em sigilo, juramentos prestados sobre os Santos Evangelhos e, principalmente, a confrontação das informações prestadas durante as averiguações, pelos passageiros e tripulantes dos navios da frota, ao chegarem ao Reino de Portugal, eram as estratégias para coagir possíveis transgressores. Entretanto, inúmeros subterfúgios eram utilizados pelos passageiros e tripulantes de navios para se livrar do “flagrante delito” de portar mercadorias contrabandeadas: desde o desembarque fortuito das mesmas, de maneira dissimulada, através de escaleres na barra do Rio Tejo ou na foz do Rio Douro, até a prática de subornos destinados aos funcionários régios responsáveis pela fiscalização portuária. Contudo, a “cultura da evasão” convivía com a “cultura da denúncia”, ou seja, da prática corrente de delatar irregularidades em troca de mercês. (RUSSEL-WOOD, 1998, p. 55)

Na América portuguesa, uma das estratégias que os negociantes estrangeiros utilizavam para tentar burlar a fiscalização das autoridades coloniais era o envio de cargas em navios de “senhorios” e mestres portugueses, para não levantar suspeitas. (PIJNING, 2001, p. 409). Uma vez nos portos de destino, as cargas dos estrangeiros eram comercializadas disfarçadamente, no conjunto do carregamento legalmente transportado. Porém, por vezes a carga ilegal era descoberta e denunciada às autoridades pelos “homens de negócio” estabelecidos nas conquistas, que se viam lesados pela concorrência estrangeira.

Vejamos um exemplo. Em julho de 1717 chegou ao Rio de Janeiro o navio “São Francisco Xavier”, sob o comando do capitão Manuel Fernandes de Faria. O proprietário da embarcação era o negociante Manuel de Castro Guimarães. O navio

⁴⁴¹ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.086. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 24 de novembro de 1718.

vinha da Ilha de São Tomé e da costa de Coromandel, com todas as licenças. Contudo, durante as operações de descarga, o Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, observou que havia gêneros não declarados na lista de cargas. Imediatamente a descarga foi suspensa e o caso analisado. Como agravante, chegou às mãos do Provedor uma denúncia de comerciantes locais afirmando que a maior parte da carga era de estrangeiros que desejavam vendê-la irregularmente na cidade.

O Provedor Cordovil constatou *in loco* que apesar do navio ser de portugueses, a maior parte da carga pertencia a dois passageiros ingleses, João Roberto e Diogo Colison, que “a sombra do comércio português estavam vendendo e fazendo o seu comércio.”⁴⁴² A carga dos ingleses foi confiscada pela Provedoria da Fazenda Real, inclusive os “setenta fardos que carregou na Índia Guilherme Hall” e acondicionada nos armazéns da Casa dos Contos, para posterior remessa a Lisboa, pela frota. A referida carga deveria ser mantida em segurança, tanto para preservar sua integridade e valor comercial, como para evitar possíveis furtos ou desvios das “fazendas” sob custódia.

Apesar de toda a cautela, os extravios de cargas de navios nos armazéns não eram raros. As evasões de mercadorias por vezes eram facilitadas por sentinelas ou funcionários régios, mediante suborno ou promessas de divisão de lucros com a venda das cargas subtraídas. Em 1720, o Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, queixava-se ao Secretário das Mercês e Expediente, Bartolomeu de Sousa Mexia⁴⁴³, acerca de seus esforços infrutíferos para combater de forma eficiente o

⁴⁴² AHU – ARJ – Caixa 10 - Doc. 1.088. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D. João V. Lisboa, 16 de dezembro de 1718. Ver anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 10 de julho de 1718.

⁴⁴³ **Bartolomeu de Sousa Mexia.** Secretário das Mercês e Expediente. Desembargador. Cavaleiro da Ordem de Cristo. Nascido em Olivença (Portugal), em 1650. Falecido em Porto Salvo, Oeiras, em 12 de outubro de 1720. Filho de Diogo Rodrigues de Sousa. Fidalgo Cavaleiro da Casa Real por Alvará de 17 de março de 1704. Homem de confiança do Rei de Portugal, D. Pedro II. Acolheu em sua casa, em Lisboa, e criou como filho, a D. Miguel de Bragança (1699-1724), Duque de Lafões, filho natural do referido soberano com Anne Marie Armande Pastré de Verger. Bartolomeu Mexia foi pai de Diogo de Sousa Mexia, desembargador, Fidalgo da Casa Real, membro do Conselho de Estado e do Conselho de Fazenda. Diogo Mexia foi desterrado em 1750 para a Torre de Moncorvo, por ter mantido correspondência ilícita com D. Margarida Bernarda de Sousa. Em seguida foi transferido para Tomar e, em 1762, para o Algarve, onde veio a falecer. Foi pai de Antônio de Sousa Mexia (Fidalgo Escudeiro e Fidalgo Cavaleiro da Casa Real por Alvará de 20 de junho de 1746), natural de Lisboa, e de Bartolomeu de Sousa Mexia (Fidalgo Escudeiro e Fidalgo Cavaleiro da Casa Real por Alvará de 20 de junho de 1746), homônimo do avô, nascido em Lisboa em 17 de novembro de 1723, literato, autor de obras como “Elogio do Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Paulo de Portugal, 2º Marquês de Valença e 7º Conde de Vimioso” (editada em Lisboa, por Francisco Luís Ameno, em 1749). Assinava seus escritos com os pseudônimos Máximo Vaz Botelho e Vedras ou Thomás Xavier Muzeda e Lobo. Cf. SILVA, Innocêncio

comércio ilegal realizado por estrangeiros e colonos em vários pontos do litoral, mencionando que sempre desconfiava da lealdade dos guardas destinados ao patrulhamento das áreas litorâneas mais afastadas da cidade do Rio de Janeiro, enfatizando o elevado número de estrangeiros e colonos dedicados ao comércio ilícito.

Os estrangeiros se perpetuam: andam tentando negócio por vários portos da minha jurisdição e não obstante toda a minha vigilância e sucessivas recomendações aos cabos que neles assistem, sempre desconfio de que não são tão pontuais que evitem totalmente introduzirem-se fazendas na terra, porque a ambição de quem quer vender e de quem quer comprar com conveniência nunca lhe faltam estratagemas com que consigam o que empreendem.⁴⁴⁴

Os contatos fortuitos ou premeditados entre estrangeiros e colonos ocorriam nos fundeadouros, nas praias, nas baías e enseadas, geralmente de forma bastante objetiva, durante as aguadas das embarcações, de maneira a não levantar suspeitas nas autoridades coloniais. As áreas freqüentadas por piratas e corsários eram as preferidas para a ocorrência das referidas transgressões mercantis. No litoral da Capitania do Rio de Janeiro, regiões como a Ilha de Santana (Macaé), Cabo Frio, Angra dos Reis, Ilha Grande e Paraty eram os locais mais frequentados por navegadores estrangeiros que buscavam estabelecer contatos mercantis fugazes ou duradouros com as populações litorâneas, desafiando a legislação em vigor, sendo combatidos ou tecendo conexões eventuais com funcionários régios corruptos e/ou negligentes.

Em 1758, durante a arribada de uma esquadra francesa ao Rio de Janeiro, sob o comando de Monsieur L'Éguille, ocorreu um interessante episódio envolvendo moradores da cidade e um integrante da referida esquadra, todos implicados em contrabando. Em 27 de julho de 1758 o Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, recebeu a denúncia de que o oficial de ourives Manuel Carneiro Coelho⁴⁴⁵ havia adquirido galões de ouro e fios de prata de um tripulante

Francisco da. Dicionário Bibliográfico Português. Tomo I. Lisboa: Na Imprensa Nacional, 1858. p. 338. DICIONÁRIO ARISTOCRÁTICO contendo os alvarás dos foros de Fidalgos da Casa Real. Tomo I. Lisboa: Na imprensa Nacional, 1840. p. 302. CONCEIÇÃO, Frei Cláudio da. Gabinete histórico. Tomo XI. Lisboa : Na Imprensa Régia, 1827. p. 74. SOUSA, D. Antônio Caetano de. História genealógica da Casa Real portuguesa. Tomo VII. Lisboa Occidental: Na Régia Officina Sylviana e da Academia Real, 1740. p. 721. Tomo VIII. pp. 213, 315 e 479

⁴⁴⁴ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.246. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Secretário das Mercês e Expediente, Bartolomeu de Sousa Mexia. Rio de Janeiro, 09 de agosto de 1720.

⁴⁴⁵ Manoel Carneiro Coelho, oficial de ourives de prata. Português, 31 anos de idade, solteiro, natural da freguesia de Baltar, Concelho de Barcelos, Bispado do Porto, morador na Rua da Quitanda do Marisco [atual Rua da Quitanda], esquina com a Rua dos Ourives [atual Rua Miguel Couto], no Rio de Janeiro.

francês da esquadra. Diligências foram ordenadas e buscas foram dadas na residência do dito ourives, situada “na Rua dos Ourives, no canto da travessa que vem para a Alfândega”, com o objetivo de confiscar os bens do mesmo, notadamente as mercadorias adquiridas ilegalmente. Entretanto, o mesmo não foi encontrado, bem como não foi achada nenhuma mercadoria suspeita.⁴⁴⁶

Um inquérito foi instaurado a partir da denúncia do caixeiro José Guilherme contra o ourives Manuel Carneiro Coelho, revelando aspectos das relações entre estrangeiros e locais, no tocante à prática do contrabando, no Rio de Janeiro do século XVIII.⁴⁴⁷ O tripulante francês implicado na questão foi Francisco Kibault de Millier⁴⁴⁸, cirurgião da nau de guerra “Minotauro”, da esquadra francesa do comandante L’Éguille. Em seu depoimento, o cirurgião afirmou que em certa manhã de maio de 1758, foi chamado à terra, na casa de Mathias Rodrigues Vieira, “homem de negócio desta praça”, para lhe tratar um ferimento no braço. Na residência do negociante tomou conhecimento de que um caixeiro do mesmo, de nome José Guilherme, havia estado na companhia do ourives Manuel Carneiro Coelho “no lugar do Valongo, onde se achavam os enfermos das naus francesas e aí comeram com outros franceses.”⁴⁴⁹

O cirurgião Francisco Kibault afirmou então que havia sido procurado pelo dito ourives para atividades mercantis, tendo vendido ao mesmo 19 marcos, 6 onças e 6 oitavas de galões de ouro de Paris, 2 marcos de fios de ouro e 2 marcos de fios de prata, perfazendo um total de 46.500 libras em moeda francesa, ao câmbio de 161 réis cada libra francesa, entregando apenas parte da mercadoria solicitada.

Como testemunhas da entrega de parte dos galões vendidos foram citados “dois cirurgiões, dois capelães e um escrivão”, todos franceses, das naus “L’Illustre” e

⁴⁴⁶ AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a José Guilherme, caixeiro de Mathias Rodrigues Vieira. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1758.

⁴⁴⁷ A comissão de inquérito em questão foi integrada pelos seguintes indivíduos: Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro; Antônio Velasco de Távora, Tabelião do Público, Judicial e Notas; Pedro Fagundes Varela, intérprete em língua francesa e André Francisco Xavier, Escrivão dos Contos e Feitos da Fazenda.

⁴⁴⁸ Francisco Kibault de Millier, primeiro cirurgião da nau de guerra “Minotauro”, da esquadra do comandante L’Éguille. Francês, 40 anos de idade, solteiro, natural de Rochefort.

⁴⁴⁹ AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Francisco Kibault de Millier, cirurgião francês da nau de guerra “Minotauro”. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1758.

“L’Actif”, comandados respectivamente pelos capitães Jacques de Ruys e Nicolas de Beauchaisne. A entrega de parte da mercadoria teria sido realizada na casa ocupada pelo cirurgião Kibault, no Valongo, sem a presença de nenhum português, além do dito ourives. Contudo, segundo o cirurgião francês, apesar de ter prometido o pagamento, o ourives Manuel Carneiro Coelho não o efetuou na data convencionada. O ourives Manuel foi então insistentemente procurado pelo cirurgião Francisco Kibault, com auxílio do caixeiro José Guilherme, de maneira a honrar sua palavra, pois o francês havia vendido os galões em confiança e exigia pagamento. Procurado pelo cirurgião durante dias, o ourives somente foi encontrado graças às orientações do caixeiro José Guilherme, que conduziu Francisco Kibault

*para o campo fora do arruamento desta cidade, onde [o] acharam em um lugar escuro, pescando com seu capote e o dito [José] Guilherme lhe disse, desse conta dos galões que havia comprado (...) ou da importância deles, o que respondera o dito Manuel Carneiro Coelho, com semblante triste, abraçado ao dito [José] Guilherme com grandes mostras de aflição e pesar, que ele estava perdido porque os oficiais de El Rei e os guardas que rondam a marinha lhe tinham tomado tudo e o haviam preso e que ele escapara fugindo.*⁴⁵⁰

Indignado, o cirurgião Kibault solicitou então ao capitão João Bartolomeu Havelly, que se encontrava à espreita, que conduzisse preso, sob acusação de roubo, o referido ourives e que fosse levado à presença do Provedor da Fazenda Real, para que se fizesse justiça. Assim sendo, Manuel Carneiro Coelho foi preso pela segunda vez. Contudo, ao ser o cirurgião intimado pelo Provedor para dar sequência à investigação, o mesmo não se encontrava mais na cidade, pois “... não achamos mais as ditas naus por se terem feito a vela no mesmo dia e já fora da barra, donde se não pode ir.”⁴⁵¹

O ourives Manuel Carneiro Coelho alegou em sua defesa que não sabia por que havia sido preso da primeira vez e conduzido ao corpo da guarda—, quando se encontrava na casa de uma mulher chamada Maria “moradora na Rua do Bom Jesus, da porta direita antes de chegar à Igreja”.⁴⁵² Afirmou que lá se achava porque precisava ir à Freguesia de São Thiago, no distrito de Inhaúma, a duas léguas da cidade, cumprir seu

⁴⁵⁰ Idem.

⁴⁵¹ AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759.

⁴⁵² AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manuel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 28 de julho de 1758.

ofício de ourives. Para tanto, solicitou a companhia de um mulato da casa do negociante Mathias Rodrigues Vieira, aguardando a resposta na casa da referida mulher, por parte do caixeiro José Guilherme. Ao invés do mulato, foi enviado um moleque, conhecido da dita Maria. O ourives alegou ainda que faria aquela viagem “fora de horas” – perto das 23 horas – para entregar um resplendor de prata que havia sido encomendado por Maria Pacheca e que deveria ser utilizado numa cerimônia religiosa⁴⁵³ no dia seguinte, 25 de julho de 1758.⁴⁵⁴

Manuel Carneiro negava terminantemente que houvesse estado na companhia do caixeiro José Guilherme no arrabalde do Valongo e também negava que tivesse tido qualquer trato ou conhecimento com o cirurgião francês. Informou ainda que em sua casa trabalhavam apenas ele, seu irmão José Carneiro e um mulato chamado Caetano, escravo de D.Eugênia Maciel, afirmando que a loja que tinha era própria e que seus vizinhos eram Tomás Ferreira, Antônio Ferreira da Cunha, João José da Silva e Bernardino Francisco “lavrante que é o que lavrou o resplendor”.⁴⁵⁵ O ourives foi transferido preso, em 16 de agosto de 1758, para a casa forte da Fortaleza da Ilha das Cobras, após ter passado um bom tempo recolhido aos “segredos” (enxovias) do Palácio dos Governadores.⁴⁵⁶

Entre os dias 16 de agosto e 14 de outubro do mesmo ano, cerca de doze testemunhas foram ouvidas no processo contra o ourives Manuel Carneiro Coelho. Dentre as mesmas, apenas o capitão engenheiro de Infantaria João Bartolomeu Havelly e o cirurgião Francisco Gomes da Costa Brito afirmaram categoricamente que o referido ourives havia comprado galões de ouro ao cirurgião francês Francisco Kibault de

⁴⁵³ O resplendor de prata lavrada em questão foi entregue a Maria Pacheca, após a prisão do ourives Manuel Carneiro Coelho, pelo negociante João de Madureira, “rendeiro desta cidade e morador no Campo de São Domingos.”

⁴⁵⁴ AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manuel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 28 de julho de 1758.

⁴⁵⁵ AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manuel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 03 de agosto de 1758.

⁴⁵⁶ AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manuel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1758.

Millier, afirmando ainda que, na mesma ocasião, o caixeiro José Guilherme havia comprado uma partida de chapéus do cirurgião Duviliay, do navio francês “L’Illustre”.

O processo lança algumas luzes sobre as relações, por vezes pouco claras, entre os estrangeiros e os moradores do Rio de Janeiro, em meados do século XVIII, demonstrando ainda disputas internas entre estes últimos. Considerando a legislação portuguesa em vigor, o comércio entre estrangeiros arribados e moradores das áreas coloniais era proibido, salvo autorização concedida de forma extraordinária. Assim sendo, independentemente dos resultados do processo em pauta, tanto o cirurgião francês Francisco Kibault como o ourives Manuel Carneiro Coelho cometeram crimes; o primeiro, de contrabando e o segundo, de receptação de mercadorias proibidas.

Em seu depoimento, o cirurgião francês Kibault procurou incriminar o ourives, relatando que o mesmo estava desesperado, pois os galões comprados haviam sido confiscados pelos soldados e oficiais das rondas terrestres. Ora, quando o caixeiro José Guilherme denunciou o ourives Manuel Coelho, tendo o apoio do cirurgião Kibault, podemos inferir que ambos desejavam recuperar algo de valor. O cirurgião, como vimos, acabou por se ausentar com a partida da nau de guerra francesa “Minotauro”, amargando prejuízos, porém livrando-se das interpelações judiciais que o poderiam comprometer ainda mais.

A partir da análise dos autos, uma hipótese a ser investigada seria a ruptura de uma sociedade tácita estabelecida ente o ourives e o caixeiro, na prática de negócios ilícitos, sobretudo no Valongo, arrabalde da cidade e com a frota francesa arribada. Supõe-se que a parte da mercadoria entregue – e supostamente não paga – teria sido escondida pelo ourives Manuel Coelho na casa da mulher chamada Maria, na Rua do Bom Jesus, para não despertar suspeitas, o que de fato ocorreria se os galões estivessem armazenados na oficina do mesmo.

O que o ourives não contava era com a interceptação da referida carga por soldados e oficiais das rondas terrestres, que invadiram a casa, confiscaram os galões e o prenderam pela primeira vez. Manuel Coelho fugiu da cadeia, como foi visto acima; fugiu dos soldados, mas não conseguiu ludibriar seu “sócio”, o caixeiro José Guilherme. Interessado em receber parte dos galões, aliou-se ao cirurgião francês, este último, furioso por não ter recebido o pagamento prometido.

Outro caso interessante foi o que envolveu o taverneiro Manuel Pavão, morador na Rua de São José, junto à Ladeira do Colégio, no Rio de Janeiro, que denunciou um marinheiro francês à Provedoria da Fazenda Real, acusando-o de contrabando de peças de algodão da Índia, em 21 de agosto de 1760. O curioso é que o denunciante havia guardado a caixa com os artigos supostamente contrabandeados em sua própria residência, a pedido do marinheiro denunciado. O taverneiro afirmava que

em sua própria casa se achava uma caixinha pequena de um marinheiro francês, cujo nome não sabe, que lhe deu para guardar, cuja caixinha em si tinha algumas peças de fazenda e algodão vindas no navio francês que se acha neste porto, vindo das partes da Índia e como ele denunciante sabe que as ditas fazendas são proibidas pelas leis de Sua Majestade, para que em nenhum tempo o culpem de as ocultar, fazia esta denúncia.⁴⁵⁷

A denúncia foi encaminhada ao Provedor Interino da Fazenda Real do Rio de Janeiro, desembargador João Cardoso de Azevedo. Este, por sua vez, ordenou ao meirinho Manuel Ferreira da Costa e ao escrivão Antônio José Monteiro, que fossem até a residência do taverneiro Manoel Pavão e recolhessem a caixa mencionada, cujo conteúdo seria analisado. Dentro da mesma havia lenços, toalhas e roupas de algodão, sendo algumas até mesmo usadas, além de moedas francesas e portuguesas. A caixa foi deixada sob custódia do almoxarife da Fazenda Real, Antônio Álvares de Oliveira, para ser remetida, como prova, para Lisboa.

Entretanto, a situação foi esclarecida através de um requerimento encaminhado ao Governador da praça do Rio de Janeiro, por Francisco Garcia, criado doméstico do comandante da fragata de guerra francesa “La Renoméé”, arribada naquele porto. O criado solicitava a devolução da referida caixa, deixada em confiança “na loja de um taverneiro”, alegando que o conteúdo da mesma era de peças de seu uso privado, sem intenção comercial. E como a fragata em que servia estava de partida, rogava a devolução urgente de seus pertences pessoais, então sob custódia da Provedoria da Fazenda Real. Os pertences foram devolvidos ao criado, com exceção de cinco peças de

⁴⁵⁷ AHU – ARJ – Caixa 61 – Doc. 5.891. Carta do Provedor Interino da Fazenda Real do Rio de Janeiro, desembargador João Cardoso de Azevedo, ao Rei de Portugal, D. José I. Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1761. Anexo: Auto e denúncia que faz Manoel Pavão, taverneiro. Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1760.

canigun, oito peças de estofa e um lenço encarnado, retidos em depósito por serem peças novas e de comercialização proibida.⁴⁵⁸

Mas enfim, qual seria o interesse de um criado doméstico a serviço de um oficial graduado da Marinha francesa em guardar roupas usadas de algodão e algumas peças novas de tecido na taverna de um morador do Rio de Janeiro? O criado Francisco Garcia frequentava o interior da fragata “La Renoméé” ou ainda a casa alugada para hospedar a oficialidade francesa, onde o mesmo teria seus aposentos. Por que seus pertences precisariam estar ocultos num baú, sob a guarda do taverneiro Manuel Pavão?

As peças de algodão não foram entregues diretamente por Francisco Garcia a Manuel Pavão, mas sim por intermédio de um marinheiro francês. Talvez as mesmas peças estivessem em consignação, ou seja, postas a venda pelo taverneiro, discretamente, por solicitação do criado, com o objetivo de dividir os lucros obtidos. Considerando tal hipótese, então por que o taverneiro Manuel Pavão denunciou a presença das mercadorias citadas em seu estabelecimento? O criado Francisco Garcia não havia sido roubado, mas sim, tinha enviado, através de um marinheiro, a caixa ao taverneiro. Com que finalidade? Algo certamente havia dado errado.

Segundo Ernst Pijning, apesar da fiscalização exercida pelos funcionários régios nos portos coloniais, o contrabando era praticado de maneira bastante frequente, contando, inclusive, com a tolerância e/ou conivência de algumas autoridades.⁴⁵⁹ Tal prática consistia numa das formas de dinamização da economia das cidades-porto, fazendo circular recursos, mercadorias e estreitando relações de sociabilidade comercial. De acordo com o mesmo autor, não eram raras as circunstâncias favoráveis aos desvios e burlas praticados por soldados e oficiais incumbidos da guarda das embarcações arribadas ou dos armazéns de carga.

O costume de dissimular situações era mais ou menos cultivado dependendo das vantagens pecuniárias a serem obtidas, favorecendo o estabelecimento de circuitos relativamente complexos de ilegalidades mercantis, toleradas até certos limites, tais

⁴⁵⁸ AHU – ARJ – Caixa 61 – Doc. 5.891. Carta do Provedor Interino da Fazenda Real do Rio de Janeiro, desembargador João Cardoso de Azevedo, ao Rei de Portugal, D. José I. Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1761. Anexo: Requerimento de Francisco Garcia. Rio e Janeiro, posterior a 21 de agosto de 1760.

⁴⁵⁹ PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. Trad. Cristina Meneguello. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 21, nº 42; 2001. p. 412

como a manutenção da maior parte da arrecadação dos direitos régios, a prevenção da carestia, evitando rebeliões – que não eram desejáveis ao cotidiano mercantil – e, principalmente, a manutenção do fluxo de “mimos” e subornos destinados a determinados funcionários régios ou a seus prepostos, pois, caso contrário, denúncias surgiriam e a estrutura repressiva da Coroa poderia ser acionada.

Caso algum desses atores sociais se sentisse preterido ou lesado na partilha das benesses advindas do contrabando e do comércio ilícito, havia o espaço aberto para as denúncias, para as delações das “infames práticas” contra os interesses da Coroa. Devassas eram abertas e levadas ou não adiante, dependendo da extração social e política dos indivíduos e famílias envolvidas na questão e das pressões exercidas pelo Conselho Ultramarino. Além disso, havia ainda os conflitos e alianças entre grupos rivais em disputa pelos benefícios da lucrativa atividade contrabandista.

Por outro lado, sobretudo durante o período pombalino (1750-1777), medidas mais severas foram tomadas pela Coroa portuguesa no sentido de coibir as práticas ilícitas, derivadas, sobretudo, das arribadas de navios estrangeiros nas conquistas. (MAXWELL, 2001, p. 34) Dentre elas podemos citar o maior rigor na realização das vistorias a bordo das embarcações e punições mais duras para os funcionários régios que se envolvessem direta ou indiretamente com o contrabando, tanto no Reino como nas áreas coloniais.

Como exemplo desse esforço metropolitano, temos algumas impressões manifestadas pelo Conde de Bobadela, em 1761. Já quase às portas da morte – que de fato ocorreria em 1º de janeiro de 1763 – o velho conde escrevia do Rio de Janeiro ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do então Conde de Oeiras (futuro Marquês de Pombal), informando sobre as providências tomadas em atendimento às ordens régias no sentido de combater com mais veemência o contrabando praticado durante as arribadas de navios estrangeiros ao porto do Rio de Janeiro.

Vossa Excelência declara em carta de 13 de agosto do ano próximo passado, é Sua Majestade servido mandar-me eu tenha o maior cuidado na arribada que fazem os estrangeiros a estes portos e que com eles se haja com toda a cautela, principalmente pelo que respeita aos contrabandos, refletindo, em que pelo meio de semelhantes arribadas se foram habituando os ingleses ao comércio clandestino da América

*espanhola, do que resultou vir a Corte de Madri a perder uma tão grande parte de seus domínios, como é manifesto.*⁴⁶⁰

Entretanto, a questão do combate ao contrabando era complexa, envolvendo relações bastante delicadas e circuitos que ligavam, por vezes, portos distantes, em vários continentes. A Coroa pressionava pelo cumprimento das ordens régias, com o fito de defender a arrecadação dos tributos pertencentes à Fazenda Real. Os detentores das mercês dos contratos de monopólio buscavam defender a arena de seus ganhos. Contudo, havia a presença frequente de navios estrangeiros arribados no Rio de Janeiro, tanto mercantes como de guerra, favorecendo os ilícitos, sobretudo a prática do contrabando, lesando monopólios.

Negociantes da terra, militares, administradores régios e até mesmo clérigos mantinham, em maior ou menor grau, conexões mercantis ilícitas e praticavam uma espécie de “vigilância recíproca”. As ações fiscalizadoras e punitivas para os envolvidos em tais práticas oscilavam em rigor, variando conforme as relações de sociabilidade e do peso político dos indivíduos acusados. Se por um lado a documentação oficial revela o zelo de alguns governadores no combate ao contrabando, a mesma também aponta para a rotinização da permissividade que perpassava o contrabando, que, apesar de transgressora, consistiu num importante elemento dinamizador da economia do Rio de Janeiro setecentista.

O medo que vinha do mar: piratas e corsários no litoral do Rio de Janeiro

Ao longo dos séculos XVII e XVIII uma das preocupações mais intensas da Coroa portuguesa era a salvaguarda territorial das regiões coloniais, notadamente em relação às incursões de piratas e corsários. Se por um lado os mesmos representavam ameaças concretas às vilas e arraiais litorâneos, disseminando o constante medo de invasões, de pilhagens em terra e do aprisionamento de embarcações, por outro, poderiam ser considerados, de algum modo, como portadores de “novidades” mercantis, estabelecendo conexões comerciais com colonos em determinadas áreas do vasto litoral da América portuguesa.

⁴⁶⁰ AHU – ARJ – Caixa 61 – Doc. 5.822. Ofício de Antônio Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela, Governador do Rio de Janeiro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Rio de Janeiro, 06 de fevereiro de 1761.

Ao contrário dos piratas, que agiam de forma autônoma, os corsários desempenharam um papel relevante para a defesa de praças mercantis nas áreas coloniais, combatendo os inimigos da Coroa que os patrocinava. Após a Restauração portuguesa (1640-1668), diante das dificuldades para o aparelhamento de naus de guerra, a Coroa lusitana lançou mão da concessão de cartas de corso a navegadores, com o objetivo de proteger rotas mercantis e territórios coloniais. Por exemplo, em novembro de 1642, o Rei de Portugal, D.João IV, concedeu carta de corso a Luís Brevet, navegador francês, capitão do navio “Santiago”, “para ele andar em corso com o dito seu navio nos mares desta Coroa, contra os inimigos dela e da de França.”⁴⁶¹ Os corsários também atuavam largamente na pilhagem de navios e portos inimigos de seus patronos.

Por outro lado, os piratas atuavam de forma semelhante aos corsários, sendo, contudo, independentes, assolando não apenas áreas litorâneas, mas também as rotas marítimas, causando grandes prejuízos à navegação. Apresamento de embarcações, saques a vilarejos da costa, interceptação de carregamentos, enfim, tais eram as ações dos piratas ou bucaneiros, contribuindo para a difusão do “medo que vinha do mar.” Entretanto, navios de piratas também poderiam ser vistos pela população litorânea colonial como sinais de bons negócios, havendo freqüentes contatos mercantis entre piratas e colonos, subvertendo os dispositivos legais.

Os portugueses temiam as incursões de piratas de longa data. Eram célebres as ações de bucaneiros “mouros” no estuário do Rio Tejo, nas cercanias da Ilha da Madeira e no arquipélago dos Açores, desde o século XV. Tais incursões não raro resultavam no apresamento de navios e na captura de reféns, com exigência de resgates. Caso exemplar foi o episódio envolvendo o sequestro, por piratas, de integrantes de uma família oriunda da Capitania do Rio de Janeiro, em fins do século XVII.

Em princípios de 1673, Apolônia Meducea, viúva de Salvador de Sousa – este último, natural do Rio de Janeiro e parente de Salvador Correa de Sá e Benevides – transferiu-se de Castela, onde residia, para Lisboa, na companhia de sua irmã Maria Meducea e de suas filhas Jerônima, Maria, Bárbara e Micaela. Contudo, em virtude de dificuldades financeiras, após uma permanência de pouco mais de uma no e meio,

⁴⁶¹ AHU – ARJ – Caixa 02 – Doc. 115. Consulta (minuta) do Conselho de Fazenda ao Rei de Portugal, D.João IV. Lisboa, 23 de novembro de 1643.

Apolônia deixou a capital portuguesa e embarcou, juntamente com sua irmã e filhas, para o Rio de Janeiro, onde tinham parentes que as pudessem amparar.

Como passageiras da charrua de Manuel de Afonseca, partiram de Lisboa no rumo do Estado do Brasil, em fins de 1674. A viagem transcorreu sem contratemplos até a altura da Ilha da Madeira, quando a embarcação foi capturada por piratas “mouros” e as mulheres feitas reféns. Conduzidas como prisioneiras para Argel – onde provavelmente seriam vendidas como “escravas brancas” – tiveram seus destinos alterados pelas declarações de Apolônia, informando a seus captores que apesar de não transportarem quantia expressiva de dinheiro em viagem, eram as mesmas integrantes da família Sousa, com bastante prestígio no Rio de Janeiro, podendo ser resgatadas ao invés de vendidas.

Através de emissários, Apolônia enviou requerimentos ao então Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro, solicitando auxílio para o pagamento do referido resgate e sua conseqüente libertação do cativo, na companhia de sua irmã e filhas. Um dos argumentos utilizados nas petições encaminhadas a Lisboa era o fato de as filhas de Apolônia serem netas de João de Sousa, seu sogro, que havia servido à Coroa no Rio de Janeiro por mais de sessenta anos, tendo sido inclusive Sargento-mor na capitania. Os termos de uma consulta do Conselho Ultramarino demonstram a dramaticidade do episódio:

*Pedem a Vossa Alteza que por piedade e [por serem] netas de um vassalo benemérito, lhes faça esmola de mandar escrever ao Redentor dos Cativos que vai de Castela todos os anos, as resgate e o que custarem mandará Vossa Alteza satisfazer nesta Corte e que Vossa Alteza lhes conceda provisão para que os governadores do Brasil e de Angola façam tirar esmolas e se remetam a esta Corte a pessoa que Vossa Alteza for servido (...) no que Vossa Alteza faz grande serviço a Deus e acode ao risco que padecem.*⁴⁶²

Por interferência direta de Salvador Correia de Sá e Benevides, ex-Governador do Rio de Janeiro, então integrante do Conselho Ultramarino, foi obtida uma provisão régia autorizando a coleta de esmolas para o pagamento do resgate das prisioneiras “visto serem naturais do Rio de Janeiro e ter seu avô servido a esta Coroa.”⁴⁶³

⁴⁶² AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 400. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Lisboa, 27 de abril de 1675.

⁴⁶³ Idem.

Além dos piratas “mouros” que atuavam geralmente no Norte da África, Mediterrâneo e Atlântico Norte, com ênfase para as cercanias do arquipélago de Cabo Verde, havia a pirataria de “alto bordo”, representada por bucaneiros com maior raio de alcance de suas incursões, especialmente os franceses e ingleses. Tais piratas percorriam rotas de pilhagem no Mar das Antilhas e nos oceanos Atlântico e Índico, consistindo numa notável ameaça, numa preocupação central para as autoridades coloniais.

Na virada do século XVII para o XVIII, o Atlântico Sul era o domínio privilegiado da pirataria francesa e, em menor escala, inglesa. Cabo Frio, antiga feitoria portuguesa situada no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, era um ponto estratégico para a navegação, principalmente por estar localizada no sítio no qual a costa brasileira muda de rumo, para quem procede do hemisfério Norte, deixando a disposição geográfica Norte-Sul, espraiando-se gradualmente no sentido Leste-Oeste. Assim sendo, Cabo Frio era um importante ponto de arribadas, mas também de afluência de corsários e piratas.

Em princípios de 1683, uma guarnição que patrulhava as praias de Cabo Frio surpreendeu a tripulação de um navio pirata francês fazendo aguada; após o confronto armado – do qual resultaram seis mortos – e a fuga dos piratas, três homens foram capturados e conduzidos para interrogatório no Rio de Janeiro. Um dos prisioneiros, o francês Ivo, ao ser questionado pelo Ouvidor Geral e Corregedor da Repartição do Sul, André da Costa Moreira, esclareceu que não era pirata, mas sim cirurgião, mantido como prisioneiro no navio. Mencionou ainda que havia embarcado como cirurgião num navio francês, em expedição mercantil para o transporte de tabaco. Entretanto, a embarcação acabou sendo aprisionada por um navio pirata francês, sob o comando do Capitão Amblem, que a conduziu para a Costa da Mina.⁴⁶⁴

O depoimento do francês Ivo nos revela aspectos da trajetória de um navio pirata, documentando suas singraduras, de paragens do litoral africano à costa da América portuguesa. Como prisioneiro, o cirurgião observou, com riqueza de detalhes, a vida a bordo e as etapas da viagem:

⁴⁶⁴ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 487. Auto de perguntas feito pelo Ouvidor Geral e Corregedor da Repartição do Sul, André da Costa Moreira, a um francês de nome Ivo, capturado no mar. Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1683.

Por ele foi respondido que chegaram a Costa da Mina, onde foram fazer aguada e tomaram quatorze ou quinze presas, entre embarcações grandes e pequenas, de nações inglês [sic], holandês e flamengos e alguns deles carregados de negros, as quais presas não tomaram mais que ouro, prata e mantimentos e largavam as embarcações e que o navio do dito Amblem tinha trinta peças de artilharia.⁴⁶⁵

A região escolhida pelo Capitão Amblem para realizar suas incursões piratas era estratégica, pois a Costa da Mina era um dos maiores empórios de comercialização de escravos do litoral africano, em fins do século XVII, sendo destino de inúmeras expedições mercantis. Daí o grande número de embarcações abordadas e pilhadas, resultando em altos lucros, compensando os riscos.

Deixando o litoral africano e navegando em direção ao Sul, o pirata cruzou o Atlântico e atingiu o litoral da Capitania do Espírito Santo, na altura de Vila Velha. Percorreu então a costa abordando sumacas e patachos que navegavam no rumo da Bahia, geralmente carregados com “dinheiro, fazendas e aguardente”. Num dado momento, na altura das Ilhas de Santana (Macaé) o Capitão Amblem fundeou para fazer aguada, libertando em terra os prisioneiros que havia feito durante as abordagens mencionadas. Contudo, alguns prisioneiros preferiram seguir na companhia do pirata, como “dois homens mais um piloto e outro sapateiro, que não quiseram sair e se deixaram com eles ficar.”⁴⁶⁶

No litoral de Macaé a tripulação do Capitão Amblem desceu em terra para garantir o abastecimento de água e víveres, capturando “um padre da Companhia [de Jesus] e uns poucos negros e negras” como reféns, em troca de carne “para sua matalotagem”. Seguiram então para Cabo Frio, onde libertaram os prisioneiros. Entretanto, ao desembarcarem para completar a aguada, os tripulantes do navio pirata foram surpreendidos por uma patrulha a pé. Como já mencionamos, houve confronto armado, com mortos. O Capitão Amblem conseguiu se evadir com parte de sua guarnição, sendo, contudo, capturados três homens: o francês Ivo, um português e um castelhano. Pelas declarações do prisioneiro francês resgatado, o navio trazia mantimentos para cerca de três meses de viagem, além de ouro e prata, estando o capitão decidido a seguir no rumo de Buenos Aires, com o objetivo de pilhar navios no estuário do Rio da Prata.

⁴⁶⁵ Idem.

⁴⁶⁶ Idem.

Em fins do século XVII a Coroa portuguesa estava às voltas com uma delicada situação: a escassez de recursos para a manutenção de embarcações destinadas ao patrulhamento das rotas de navegação “infestadas por piratas”, sobretudo na costa da Capitania do Rio de Janeiro, ponto estratégico para os navegadores que demandavam tanto as rotas do Sul, como para aqueles que se dirigiam à Bahia ou à África.

Havia de fato um círculo vicioso: a Coroa alegava não ter recursos suficientes para o aparelhamento de “naus guarda-costas”, em virtude da queda na arrecadação de impostos, de “direitos” oriundos das atividades mercantis, altamente prejudicadas pelos ataques de corsários e piratas. As abordagens em terra eram mais raras, sendo mais comuns as capturas e pilhagens de embarcações ao longo de seus respectivos trajetos marítimos.

As abordagens de piratas às embarcações na costa da América portuguesa se avolumavam. Em 1685 o Capitão-Mor do Espírito Santo informava ao Governador do Rio de Janeiro, Duarte Teixeira Chaves, sobre a presença de dois navios piratas atuando no litoral daquela capitania, mencionando o apresamento, pelos mesmos, de uma sumaca com destino a Porto Seguro. Completando a alarmante informação, na mesma ocasião, o Capitão-Mor de Campos dos Goitacazes comunicou ao Governador que os mesmos navios piratas haviam sido vistos nas cercanias das Ilhas de Santana, com mais uma sumaca apresada, também na rota para a Bahia.⁴⁶⁷

Tais piratas, de nacionalidade não mencionada, seguiram na direção Sul, capturando um patacho da Companhia de Jesus, na altura da Ilha de São Sebastião “que vinha da Vila de Santos, com o Provincial e outros religiosos e com algumas fazendas daquela capitania.”⁴⁶⁸ O interesse dos piratas não era apenas a pilhagem das embarcações em curso, mas também a obtenção de informações sobre cargas valiosas, sobretudo de ouro e prata, a serem despachadas de vilas e povoados litorâneos. Os passageiros e tripulações dos navios capturados eram coagidos a revelar tais informações, sendo muitos deles mantidos como reféns até a execução das operações de abordagem das embarcações incautas. Por outro lado, em certas ocasiões, as

⁴⁶⁷ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 509. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Duarte Teixeira Chaves, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1685.

⁴⁶⁸ Idem.

informações estratégicas sobre a navegação numa determinada região eram fornecidas aos navios piratas mediante recompensas aos informantes aprisionados.

No contexto de fins dos Seiscentos, antes da descoberta das jazidas auríferas em Minas Gerais, o grande interesse dos piratas que frequentavam o litoral entre Cabo Frio e o estuário do Rio da Prata era o apresamento de carregamentos de ouro, despachados em navios oriundos da “feitoria de Pernaguá” (atual Paranaguá-PR), além das cargas enviadas da Vila de Santos e, principalmente, as cargas de barrotes de prata remetidos pelos castelhanos a partir de Buenos Aires.⁴⁶⁹

Um agravante para a questão da pirataria no litoral sul da América portuguesa, em fins do século XVII, era o envio periódico de “socorros” (viveres, dinheiro, armamentos, etc), pelo governo do Rio de Janeiro, para a manutenção da Nova Colônia do Sacramento, defronte a Buenos Aires, na margem oposta do estuário do Rio da Prata, ponto fundamental para assegurar os domínios portugueses naquela região da América meridional.⁴⁷⁰ Os navios piratas buscavam interceptar tais embarcações de “socorro”, julgando que as mesmas transportavam cargas valiosas, notadamente moedas de prata.

Diante da maior frequência de ataques aos navios, a Câmara do Rio de Janeiro buscava uma solução, pressionando o Governador da Capitania. Por sua vez, o Governador do Rio de Janeiro alegava que não poderia destinar recursos para o artilhamento de “naus guarda-costas”, em virtude da baixa arrecadação de impostos, diante do clima de insegurança causado pelos bucaneiros nas rotas de cabotagem, gerando o declínio mercantil e graves prejuízos. Entretanto, o mesmo Governador ponderava que a Provedoria da Fazenda Real destinava a maior parte dos recursos para o provimento das necessidades de abastecimento e proteção da Nova Colônia do

⁴⁶⁹ Idem.

⁴⁷⁰ Acerca do processo de “atlantização” vejamos os argumentos citados pela historiadora Carla de Almeida: “A carreira da Índia, que ligava Lisboa a Goa, bem como as rotas que levavam à China e ao Japão, cedeu lugar ao Atlântico como pólo econômico central do império, levando o historiador Eduardo D’Oliveira França a falar em ‘atlantização do império português’. Na América portuguesa ocorreu a expansão da fronteira com o fim de assegurar o estratégico acesso à prata da América espanhola. Nesse sentido, o intenso comércio estabelecido com Buenos Aires e a fundação da Colônia de Sacramento foram etapas decisivas do avanço contínuo pelo sul, a partir de duas principais frentes de colonização – Rio de Janeiro e São Paulo. Articulado a esse movimento e dando-lhe suporte estava a África e, mais especialmente, Angola, a despejar milhares de africanos na América.” Cf. ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. “A conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas.” In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) O Brasil colonial (1580-1720). 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II (1580-1720). pp. 267-268. Ver: FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. Portugal na época da Restauração. São Paulo: Hucitec, 1997. p. 381.

Sacramento, deixando praticamente desguarnecido o litoral fluminense. Diante de tais circunstâncias adversas, os oficiais da Câmara do Rio de Janeiro foram objetivos:

Chamaram os homens de negócio da praça (...) e propondo-lhes estes particulares entre si que faziam um empréstimo tal que bastasse [para] aprestar dois navios para saírem a varrer esta costa e que das fazendas que daqui em diante viessem de mar em frota, se tiraria 2% até satisfazer as despesas que fizessem os aprestos dos navios e a gente que fosse neles.⁴⁷¹

Uma vez garantidos os recursos, o Governador autorizou o aparelhamento de dois navios “que se achavam neste porto, que ficaram aqui de invernada”, com soldados e munições, cuja missão seria percorrer a costa da Capitania do Rio de Janeiro e cercanias, até o limite da Ilha de Santa Catarina, onde “não os topando até ali, voltassem até a altura de vinte e dois graus e um quarto, queira Deus dar-lhe bom sucesso.”⁴⁷²

Na falta de informações mais precisas sobre a natureza das cargas transportadas, os piratas arriscavam a abordagem aleatória de embarcações. Como vimos, os navios poderiam vir carregados de “fazendas, ouro e prata” oriundas da região platina, como também poderiam conduzir gêneros mais simples, tais como itens de subsistência. Salvo necessidade urgente, quando barcos conduzindo mantimentos eram abordados, logo eram abandonados, por não compensar o valor da carga: “algumas sumacas que conduzem farinhas e alguns mantimentos a esta praça e destes gêneros não podem os ditos corsários tirar utilidade que recompense a despesa que precisamente hão de fazer em aparelhar navios para tão longa viagem.”⁴⁷³

De fato, as viagens de navios corsários ou piratas poderiam ser bastante longas. Com a finalidade de atingir o Pacífico, por exemplo, muitos piratas navegavam pelo Atlântico Sul até o Cabo Horn ou o Estreito de Magalhães – na extremidade da América meridional - região bastante perigosa para a navegação, em virtude das correntes marítimas instáveis e das tempestades repentinas, além da possibilidade de abalroamento das naus por fragmentos de gelo flutuante. Entretanto, em certas ocasiões, alguns navios não conseguiam realizar a passagem pelo estreito – importante rota de travessia entre os oceanos Atlântico e Pacífico – diante das intempéries, havendo muitos

⁴⁷¹ Idem.

⁴⁷² Idem.

⁴⁷³ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 514. Carta do Governador do Rio de Janeiro, João Furtado de Mendonça, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 23 de junho de 1686.

naufrágios naquelas paragens, dadas as condições adversas do clima em certas épocas do ano.

Salvando-se dos naufrágios, sobretudo no Cabo Horn, os navios piratas necessitavam arribar para a realização de reparos e, principalmente, para o reabastecimento de água potável e mantimentos. Assim sendo, o litoral da América portuguesa, particularmente o da Capitania do Rio de Janeiro, era largamente utilizado como destino de corsários para tais arribadas clandestinas, ocasiões durante as quais também poderiam ocorrer contatos mercantis ilícitos com as populações locais.⁴⁷⁴

Durante as arribadas, as tripulações dos navios piratas poderiam ser surpreendidas pela chegada de alguma guarnição de patrulhamento enviada por uma autoridade colonial, geralmente após o encaminhamento de denúncias. Em tais situações, os conflitos eram inevitáveis, com mortos, feridos e prisioneiros. Em princípios de 1690, os piratas ingleses Joan Mercant e Thomas Brott arribaram em Cabo Frio, após terem capturado três sumacas vindas da Bahia em direção ao Rio de Janeiro. Enquanto comerciavam com os moradores, foram denunciados e presos após alguma resistência, o que resultou em mortes durante a refrega.⁴⁷⁵

Mesmo para os navegadores e pilotos mais experimentados era bastante difícil a identificação precisa das diferenças entre navios piratas e mercantes, dependendo muito das circunstâncias de visualização e de informações complementares. Uma situação delicada era a realização de sondagens por parte de navios estrangeiros que percorriam o litoral. Como não dispunham de cartas náuticas seguras, os capitães piratas ou não, navegavam com base na experiência, nos relatos de outros navegadores e nas sondagens de profundidade que efetuavam, com a finalidade de localizar rochas submersas, bancos de areia, lajes – plataformas rochosas quase a flor da água - e outros obstáculos que ameaçavam a segurança das naus e que poderiam resultar em encalhes e até mesmo em naufrágios.

Notícias desencontradas sobre a presença de piratas na costa geralmente causavam inquietude e a mobilização de esforços para salvaguardar o território colonial da ação dos bucaneiros, mesmo antes da confirmação da natureza,

⁴⁷⁴ Idem.

⁴⁷⁵ AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 528. Carta do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Miguel de Figueira Castelo Branco, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 20 de junho de 1690.

nacionalidade e procedência da embarcação “vista ao largo”. Dependendo das rotas seguidas e dos procedimentos náuticos adotados, um navio poderia levantar ou não suspeitas acerca das intenções de seu capitão.

Nos primeiros dias de 1699 uma fragata francesa foi avistada ancorada fora da barra do Rio de Janeiro. Sem maiores informações, as autoridades coloniais tiveram dúvidas sobre as intenções da embarcação, não havendo indícios claros de que a mesma era de paz ou se tinha o objetivo de efetuar pilhagens. O Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, fazendo suas diligências, recebeu então a informação que da Vila de Santos havia partido um patacho carregado com mais de duzentos mil cruzados em ouro e que o mesmo se dirigia para o Rio de Janeiro.⁴⁷⁶

A situação inspirava cuidados. A fragata francesa não identificada continuava fundeada fora da barra e o patacho de Santos, carregado de ouro, vinha na direção do Rio de Janeiro. Seriam os franceses piratas a espera de embarcações incautas para apresamento? O Governador decidiu então agir:

*Despedi um patacho para avisar ao que vinha de Santos, para que se recolhesse em algum porto cômodo, donde podiam desembarcar o precioso que traziam e as mais fazendas que lhe parecesse, até sabermos certamente se o navio era ou não de piratas.*⁴⁷⁷

Entretanto, houve um desencontro entre o patacho de aviso e o que vinha de Santos. Quando este último avistou a fragata francesa nas cercanias da Ilha Grande, o capitão manobrou desesperadamente em busca de um ancoradouro seguro, diante de uma ameaça em potencial. Após quase naufragar, o patacho de Santos refugiou-se numa “pequena abra donde não podia chegar o navio”, enviando um emissário ao Rio de Janeiro em busca de socorro, informando que “a fragata francesa estava da banda de fora esperando que saísse o patacho e que as lanchas o queriam abordar.”⁴⁷⁸

Ao receber tal solicitação de auxílio, o Governador Sá e Menezes enviou para a região da Ilha Grande uma guarnição de Infantaria para averiguar as circunstâncias da

⁴⁷⁶AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 665. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1699.

⁴⁷⁷ Idem.

⁴⁷⁸ Idem.

suposta ameaça. Contudo, “achou-se ser tudo falso, porque a fragata foi dar fundo na Ilha Grande e a lancha que botou fora foi para ir sondando adiante.”⁴⁷⁹

Desencontro de informações. Desencontro de embarcações. Aura de medo envolvendo uma possível abordagem de piratas. Contudo, se por um lado a fragata francesa, apesar de suas atitudes suspeitas, podia ser realmente um navio pacífico, por outro lado, poderia ser um navio pirata dissimulando suas reais intenções. A reação do Governador do Rio de Janeiro, enviando para a Ilha Grande “naus que se possam armar em guerra” para o combate aos navios piratas, revela não apenas a tentativa de ampliar o patrulhamento do litoral, mas também todo o simbolismo do medo que envolvia a possibilidade de um encontro fortuito com piratas ou corsários nas rotas marítimas, tanto de cabotagem como transoceânicas, sobretudo quando a carga transportada continha metais preciosos.

Em fins do século XVII a rota marítima entre Santos e o Rio de Janeiro era muito frequentada por corsários e piratas, geralmente à espreita, nas cercanias da Ilha de São Sebastião, bem como ao largo de Paraty e na baía da Ilha Grande, aguardando a passagem de embarcações para pilhagem.

Como já foi dito anteriormente, a Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro alegava não possuir recursos suficientes para o aparelhamento de naus guarda-costas, visto a inconstância da arrecadação e o envio sistemático de “socorros” do Rio de Janeiro para a Nova Colônia do Sacramento, na região platina. Como medida paliativa, em caráter de emergência, o Governador Artur de Sá e Menezes acabou por artilhar, com autorização régia, navios da frota ou fora da mesma, fundeados na Baía de Guanabara, com a finalidade de combater as numerosas incursões de piratas.

O grande problema era o equacionamento financeiro para a manutenção das naus guarda-costas e suas respectivas guarnições, incluindo tripulantes, soldados e munições. Considerando as solicitações do Governador, em outubro de 1700, o Conselho Ultramarino recomendou que, provisoriamente, poderiam ser artilhadas naus para o auxílio de embarcações perseguidas por piratas, sobretudo na costa entre Santos e o Rio de Janeiro, enfatizando, porém, que tais naus não deveriam se afastar mais de dez léguas da costa, por medida de precaução. Os conselheiros argumentaram ainda que seria de grande utilidade a manutenção de uma fragata guarda-costas no Rio de Janeiro,

⁴⁷⁹ Idem.

custeada com parte dos rendimentos oriundos das atividades de mineração, para salvaguardar principalmente o litoral entre a Vila de Santos e o Cabo Frio, região infestada por piratas.⁴⁸⁰

Para tanto, em 1703, foi enviada de Lisboa para o Rio de Janeiro a fragata guarda-costas “Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano”, sob o comando do alferes de mar e guerra Luís da Mota Franco, com a finalidade de executar o patrulhamento do litoral, estendendo sua abrangência até a Nova Colônia do Sacramento, ponto estratégico dos domínios coloniais lusitanos na região platina.⁴⁸¹ O objetivo era salvaguardar a rota marítima para a região do Prata e, ao mesmo tempo, guarnecer as vilas de Santos e de Paraty, sendo esta última o porto de escoamento dos primeiros carregamentos de ouro oriundos dos sertões de Minas Gerais, que chegavam ao litoral através do Caminho Velho ou dos Goianases.

Os piratas que percorriam as paragens do litoral sul da Capitania do Rio de Janeiro, em princípios do século XVIII, via de regra, tinham como objetivos se abastecer de água e víveres, comerciar com a população local, saquear vilarejos, apresar sumacas carregadas de açúcar dos engenhos da Ilha Grande e, principalmente, tentar capturar embarcações com carregamentos de ouro das Minas Gerais, que eram despachados de Paraty. A segurança dessas regiões dependia do envio de naus guarda-costas e da construção de fortificações em pontos estratégicos do litoral, com ênfase para a Ilha Grande, pois a mesma era frequentada de forma assídua por corsários e piratas, sendo a ilha muito vulnerável aos desembarques, necessitando, pois, da construção de um sistema de fortificações para coibir as ações dos bucaneiros.⁴⁸²

Com a ampliação da exploração aurífera e a dinamização mercantil que daí decorreu, rotas marítimas foram intensificadas, havendo, em consequência, maior atividade de pirataria na região do litoral da Capitania do Rio de Janeiro e arredores. De modo geral, não eram raros os encontros entre embarcações mercantis e de guerra

⁴⁸⁰ AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 724. Parecer do Conselho Ultramarino sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes. Lisboa, 26 de outubro de 1700.

⁴⁸¹ AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 792. Parecer do Conselho Ultramarino sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes. Lisboa, 22 de maio de 1703.

⁴⁸² AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 822. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D. Pedro II, sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, D. Álvaro da Silveira e Albuquerque. Lisboa, 10 de setembro de 1704.

portuguesas e navios piratas de várias nacionalidades, resultando em confrontos e perseguições navais.

Em 31 de janeiro de 1708, o Governador do Rio de Janeiro, Fernando Martins Mascarenhas de Lencastre, enviou a fragata “Nossa Senhora do Pilar”, comandada pelo capitão de mar e guerra João Antunes da Costa, e mais uma nau de guerra, para resgatar um navio português que havia sido capturado por corsários franceses, na altura das Ilhas de Maricá. Uma vez localizados, as embarcações portuguesas perseguiram o navio corsário francês até a “volta do mar”:

...e vendo o dito corsário que a presa andava pouco, lhe baldeou os portugueses dentro, retirando os franceses, ficando somente com dois portugueses a seu bordo e se fez na volta do mar, donde continuamos a segui-lo e vendo que o vento ia acalmando, não tinha efeito a caça que continuamos ao dito corsário e voltamos sobre a presa, entendendo teria ainda algum francês a bordo.⁴⁸³

Nas circunstâncias em questão, o corsário francês prosseguiu em sua fuga, levando dois portugueses como prisioneiros, deixando para trás o navio que haviam apresado, bem como sua tripulação, sendo o mesmo reconduzido ao Rio de Janeiro.

Apesar dos esforços no sentido de manter naus guarda-costas no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, em princípios do século XVIII, a presença de piratas e corsários que percorriam a mesma costa representava uma constante ameaça à segurança da navegação, principalmente no litoral sul. Com a intensificação da exploração aurífera e do escoamento dos carregamentos de ouro pelo porto da Vila de Paraty, a pirataria ampliou suas ações na região, consistindo num significativo fator de intranquilidade, não apenas para a navegação, mas também para os habitantes das povoações do litoral, apesar de haver moradores que mantinham contatos mercantis com piratas.

A situação se agravou consideravelmente quando da eclosão da Guerra de Sucessão Espanhola (1702-1714), conflito que situou Portugal e França em campos políticos opostos, resultando num estado de beligerância, inclusive nas regiões coloniais. Assim sendo, não apenas piratas e corsários poderiam ameaçar a navegação e a segurança dos povoados litorâneos, mas também navios de guerra franceses,

⁴⁸³ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 829. Certidão passada pelo capitão de mar e guerra João Antunes da Costa, comandante de uma das fragatas da Junta do Comércio Geral. Fé de ofícios de Marcos Pereira de Moraes. Rio de Janeiro, 03 de fevereiro de 1708.

configurando concretamente sérios riscos de invasão da própria cidade do Rio de Janeiro.

No sentido de promover a melhoria das condições de segurança da cidade e arredores, diante das ameaças de piratas e de inimigos em geral, o Conselho Ultramarino recomendou que

*Se deve procurar levantar no Rio de Janeiro três ou quatro companhias de cavalos, de que uma parte deve assistir na Cidade de São Sebastião [do Rio de Janeiro] e a outra nos portos de maior suspeita, fazendo nas partes mais acomodadas torres de vigias que descubram o mar, para que delas, por fachos, se possa dar sinal dos navios que aparecerem e conforme a eles se acudir onde se entender que é necessário.*⁴⁸⁴

Em tais circunstâncias, a Ilha Grande era considerada como um ponto vulnerável, por ser “muito vizinha à barra do Rio de Janeiro” e não possuir fortificações à época para a sua defesa, convertendo-se numa “guarda certa” para piratas, corsários e navios inimigos em geral. Os desembarques clandestinos eram frequentes na ilha, principalmente de piratas que buscavam refazer seus estoques de água e mantimentos, sendo estes últimos obtidos, via de regra, com moradores locais, que forneciam lenha, carnes e farinha, “em parte pelo medo, em parte pela ambição do preço.”⁴⁸⁵

Sobre este assunto o Conselho Ultramarino argumentava que era urgente o estabelecimento de fortificações na Ilha Grande, de maneira a coibir desembarques de piratas e de outros inimigos que intentassem conquistar outras localidades no litoral sul, garantindo a segurança da própria cidade do Rio de Janeiro, evitando o bloqueio de seu porto por possíveis invasores. Por decreto do Rei de Portugal, D.João V, datado de 1709, foi determinada a construção de uma fortificação na Ilha Grande, bem como a fundação de um povoado de apoio para a subsistência da guarnição de Infantaria que nela seria aquartelada, composta também por cavalaria. O povoado deveria acomodar “casais que se poderão mandar das ilhas [dos Açores e Madeira]”, numa tentativa de intensificar o povoamento colonial da baía da Ilha Grande, sob a égide da Coroa, de modo a evitar possíveis invasões estrangeiras, impedindo “estes grandes inconvenientes que podem ser os da última ruína daquela riquíssima conquista.”⁴⁸⁶

⁴⁸⁴ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 850. Decreto do Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 16 de abril de 1709. Ver anexo: Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 12 de fevereiro de 1709.

⁴⁸⁵ Idem.

⁴⁸⁶ Idem.

Contudo, as incursões de piratas e corsários, notadamente franceses, se tornaram cada vez mais numerosas. A situação era alarmante. Exemplo disso foi a trajetória do corsário francês alcunhado como “O Pé de Cabra”, arribado na Ilha Grande em março de 1710, após ter realizado várias abordagens e capturas de embarcações, desde a costa de Pernambuco. Ao tomar conhecimento da presença do mesmo no litoral sul fluminense, o Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, enviou para a região “dois patachos mercantes ligeiros” artilhados, sob o comando do capitão José Pereira de Andrade e a nau de guerra “Nossa Senhora das Necessidades”, comandada pelo capitão de mar e guerra José de Semedo Maia, para combater o corsário, que, no entanto, os despistou e evadiu-se.⁴⁸⁷

Logo em seguida foi feita uma nova investida na caçada ao corsário “O Pé de Cabra”: o envio da fragatatinha “Nossa Senhora da Conceição” e um patacho com soldados, sob a responsabilidade do Sargento-Mor da Fortaleza de São João, Antônio Soares de Azevedo, para o litoral sul, com a finalidade de buscar pistas do corsário entre Mangaratiba e a Ilha Grande. Porém, mais uma vez, o corsário francês conseguiu manter-se incógnito, fundeado numa das muitas enseadas da região.

O mesmo corsário retornou seis meses depois, surgindo nas cercanias da barra do Rio de Janeiro, procedente de Buenos Aires, tendo aprisionado um navio que vinha de Angola, com quinhentos negros cativos. Inicialmente o corsário desejava retornar a Buenos Aires com o navio apresado, para vendê-lo, juntamente com os escravos, naquela praça. Porém, o mercador proprietário da embarcação, que viajava a bordo, convenceu o corsário a libertá-lo, juntamente com o navio e sua carga, em troca da quantia de trinta mil cruzados.⁴⁸⁸ Com a finalidade de obter o dinheiro para o pagamento do resgate de seu navio, o mercador e o corsário aportaram na Vila de São Sebastião, perto de Santos. Através de contatos comerciais do negociante, os recursos foram levantados e entregues ao corsário que, de acordo com o combinado, libertou a “presa”. Poucas semanas depois, o mesmo corsário se encontrava atuando livremente nas cercanias de Cabo Frio, tentando inclusive apresar dois navios, um oriundo da Ilha do Faial e outro da Costa da Mina, este último carregado de africanos cativos. Ambos

⁴⁸⁷ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 887. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de abril de 1710.

⁴⁸⁸ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 887. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de abril de 1710.

conseguiram se livrar da abordagem por meios próprios, retomando suas respectivas rotas.

O ataque do corsário francês Jean-François Duclerc ao Rio de Janeiro (1710)

O corsário “O Pé de Cabra” era apenas parte de uma frota mais robusta. Boatos corriam no Rio de Janeiro sobre um outro corsário francês, muito mais poderoso, oriundo de Saint-Malo, que se encontrava arribado na Ilha Grande “tratando de fazer um mastro de que vinha falto”. Diante de novas informações que confirmaram a presença de tal corsário na região, o Governador Antônio de Albuquerque enviou para a área a nau da Junta do Comércio “Nossa Senhora das Necessidades”, a fragatinha “Nossa Senhora da Conceição” e uma sumaca, com a missão de combatê-lo.

Enquanto a flotilha portuguesa navegava para o litoral sul da Capitania do Rio de Janeiro, a população local da Ilha Grande se mobilizou contra a presença do “corsário de Saint-Malo” naquelas paragens. Diante das retaliações dos moradores, conhecedores do território e senhores dos víveres, não restou outra alternativa ao dito corsário do que levantar âncora e dirigir-se para o Rio de São Francisco, abaixo da Vila de Santos, lançando “gente em terra” naquela localidade. Como a flotilha portuguesa não encontrou vestígios do referido corsário na Ilha Grande, retornou ao Rio de Janeiro.

Ainda no ano de 1710 novas notícias surgiram sobre o corsário francês “que tinha saído de Saint-Malo havia três meses”, armado com vinte peças de artilharia, transportando cento e cinquenta homens, tendo arribado na Ilha Grande. Tal corsário voltou à carga, após receber o reforço de uma balandra francesa com sessenta homens, aprisionando moradores e incendiando casas durante suas incursões pelo litoral sul da Capitania do Rio de Janeiro. Ciente da presença do corsário novamente na Ilha Grande, o Governador Antônio de Albuquerque enviou a nau de guerra “Nossa Senhora das Necessidades” e uma sumaca artilhada para tentar expulsá-los da região. No entanto, em virtude de ventos contrários, as embarcações enviadas não puderam atingir seu destino, resultando novamente na fuga do corsário francês mais para o sul, aportando mais uma vez na paragem do Rio de São Francisco

Em terra, muito a sua vontade com tenção de conservarem e aprisionaram duas sumacas carregadas de farinha, peixes e carnes-secas que vinham para Santos e como os moradores não entendem, não lhes fazem dano algum, pedindo-lhes somente o que lhes é necessário, sob pena de os saquearem, o que não duvido farão, tanto que estiverem prontos e sem dúvida voltarão costa acima.⁴⁸⁹

“Voltarão costa acima”. Era o medo da invasão que poderia acontecer a qualquer tempo. A correspondência entre o Governador do Rio de Janeiro e o Capitão-Mor da Vila de Pernaguá demonstra os temores e preocupações das autoridades e moradores dos povoados litorâneos, em relação aos possíveis ataques de corsários e piratas. O mais aterrador era a constatação da insuficiência das medidas de combate aos mesmos, principalmente em função das dificuldades para a mobilização de recursos voltados para o municiação de naus guarda-costas.

A precariedade era notória. Havia as requisições de navios mercantes surtos no porto do Rio de Janeiro, para serem armados às pressas, bem como um elevado índice de deserção de soldados destinados às guarnições das naus de guerra empregadas no combate à pirataria. Tais fatos eram relativamente comuns, agravando a ineficácia das expedições guarda-costas em questão.⁴⁹⁰ Sejam enviadas do Reino ou recrutadas no Rio de Janeiro, as guarnições de tais expedições enfrentavam graves obstáculos para o recebimento de seus soldos “fugindo a gente marítima e ainda a Infantaria”, diante das penúrias salariais (BICALHO, 2003, p. 269).

Não havia consenso entre as autoridades coloniais em relação aos procedimentos a serem adotados para a manutenção das naus guarda-costas, ocorrendo, por vezes, conflitos de natureza administrativa. Tais dissensões acarretavam atrasos na preparação das embarcações destinadas ao combate à pirataria. Governadores, Ouvidores, Provedores da Fazenda Real discordavam entre si a respeito das formas de obtenção de recursos para o custeio das despesas das missões de patrulhamento do litoral.

Os aprestos destes navios quando saem de guarda costa fazem despesa não só com os mantimentos que se lhes mete, mas também com a gente, principalmente com a da Junta [do Comércio] que se não querem embarcar sem que se pratique com eles o mesmo que se faz em Portugal a respeito das partes e o capitão de mar e guerra quer todos os dias três mil réis para ordenado enquanto anda embarcado e como não há ordem para semelhantes despesas que os Governadores mandam fazer, sempre as empurra o Provedor, de que nascem várias

⁴⁸⁹ Idem.

⁴⁹⁰ Idem.

*dissensões com os mesmos Governadores, para evitar estes e outros inconvenientes.*⁴⁹¹

Enquanto as autoridades coloniais discutiam suas posições no cumprimento do “real serviço”, os corsários ampliavam suas ações no litoral, efetuando cada vez mais abordagens a embarcações. No entanto, em setembro de 1710, o mencionado corsário “de Saint-Malo” fez mais do que o apresamento de “sumacas e patachos”: Jean-François Duclerc, corsário francês, desembarcou com homens e armas numa praia, junto à barra de Guaratiba, distante quatorze léguas a oeste da cidade do Rio de Janeiro.

Após ter sido repellido pela artilharia das fortalezas de Santa Cruz e de São João, na tentativa de forçar a entrada pela barra da Baía de Guanabara, Duclerc redimensionou sua estratégia, desembarcando numa região remota, pouco guarnecida, seguindo por terra até a retaguarda da cidade (BICALHO, 2003, p.269). Até então nenhum corsário havia conseguido penetrar no recinto da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. O que teria propiciado tal invasão, além das circunstâncias beligerantes entre Portugal e a França ?

O Rio de Janeiro era uma importante praça mercantil no Atlântico Sul em princípios do século XVIII. Além de empório comercial, a cidade era também um ponto estratégico para o escoamento do ouro extraído em Minas Gerais. Os negociantes de Saint-Malo, na Bretanha (França) tinham informações precisas, bem consolidadas, sobre o Rio de Janeiro e seus arredores. Sabiam inclusive que a retaguarda da cidade, voltada para um enorme campo alagadiço, era mal guarnecida. Apesar de possuir fortalezas protegendo a barra da Baía de Guanabara, além de algumas fortificações salvaguardando o seu recinto urbano, o Rio de Janeiro não possuía até então qualquer fortificação defensiva de sua retaguarda. Apenas o manguezal de São Diogo - vasta área alagadiça que envolvia a cidade - bem como o maciço da Carioca, região montanhosa, representavam algum obstáculo ao avanço de inimigos em potencial.

Jean-François Duclerc desembarcou em Guaratiba em 15 de setembro de 1710, “caminhando pelos montes mais levantados desta capitania”⁴⁹². Durante a travessia do maciço da Carioca os franceses se depararam com emboscadas organizadas por moradores locais. Após marcha forçada, Duclerc e seus homens chegaram à cidade,

⁴⁹¹ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 893. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís de Almeida Correia de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 29 de abril de 1710.

⁴⁹² AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 898. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1710.

numa baixada entre as capelas de Nossa Senhora do Desterro e Nossa Senhora da Ajuda, entrando imediatamente em combate com os defensores da praça

*Com um excessivo fogo de parte a parte, em que se gastou menos de uma hora; porém, como estes soldados eram da Ordenança, obrigados de uma voz que dizem deu o Padre Frei Francisco de Menezes, que acudiram a socorrer a casa da pólvora, desamparou a nossa gente o campo, por obedecer ao dito frade ou por se verem já bastantemente carregados do inimigo.*⁴⁹³

Com a retirada de parte dos combatentes luso-brasileiros do campo de batalha, para socorrer a casa de pólvora, ocorreu o avanço dos franceses sobre o interior da cidade, com grande dificuldade, em virtude das emboscadas e resistências armadas em vários pontos do núcleo urbano. Duclerc e parte de seus homens se refugiaram “em uma casa do trapiche da Rua Direita e com a artilharia que eu tinha mandado montar na mesma casa para defender as praias”⁴⁹⁴ afirmava o Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes – chegando a fazer uso dos canhões para “dilatarem as vidas”. Porém, diante do cerco estabelecido, Duclerc capitulou. Cerca de seiscentos franceses foram feitos prisioneiros.

Segundo o Governador Castro Moraes, o saldo de mortos entre os franceses foi de aproximadamente duzentos e oitenta e quatro homens, “exceto os muitos que morreram nos montes, onde se lhes fizeram algumas emboscadas.” Entre os luso-brasileiros, na batalha pela cidade, foram cinquenta e duas as baixas, incluindo Gregório de Castro Moraes, irmão do Governador, o Capitão de Cavalos Antônio Dutra da Silva e o Capitão de Infantaria Duarte Murcott.

Circunstâncias tensas foram vividas no dia 21 de setembro de 1710, ocasião na qual os navios do corsário Duclerc singraram de Guaratiba até a barra do Rio de Janeiro, com a finalidade de auxiliar a invasão, bombardeando a Fortaleza de Santa Cruz. Entretanto, suspenderam o fogo logo que souberam da derrota e prisão do comandante francês e de seus companheiros de armas. Enquanto isso, na Ilha Grande, três navios portugueses deram combate a um contingente de corsários franceses, tendo sido mortos de quinze a vinte inimigos.⁴⁹⁵

⁴⁹³ Idem.

⁴⁹⁴ Idem.

⁴⁹⁵ Idem.

Dentre os vários danos sofridos pela cidade do Rio de Janeiro durante a invasão de Duclerc, podemos destacar o incêndio devastador que destruiu as instalações da Alfândega, além da Casa dos Contos e a residência dos governadores. Frente a tais fatos, o Governador Castro Moraes solicitou auxílio financeiro ao Rei de Portugal, D.João V, alegando que sua própria subsistência estava em risco, por ter sido destituído “de tudo quanto tinha, por me haver consumido o fogo e também tudo o que tocava aos bens da minha família, recebendo por este respeito uma considerável perda.”⁴⁹⁶

Além dos incêndios, ocorreram alguns saques no interior da cidade, porém, como os franceses ficaram encurralados entre o final da Rua Direita e as cercanias da Prainha, não houve tempo para maiores pilhagens. O incêndio da Alfândega foi especialmente sentido, pois a mesma se encontrava repleta de mercadorias e documentos sobre a fiscalização mercantil.

A presença de corsários e piratas no litoral não era uma novidade para a maior parte da população local, visto que as incursões dos mesmos eram relativamente numerosas, inspirando medo ou cobiça entre os habitantes da Capitania do Rio de Janeiro. Contudo, a invasão de Duclerc foi um evento sem precedentes, pois até então nenhum estrangeiro havia ido tão longe na tentativa de conquistar a cidade do Rio de Janeiro. Como vimos, as notícias sobre um grande corsário “de Saint-Malo” já corriam na região do litoral sul desde abril de 1710, tendo chegado ao conhecimento das autoridades coloniais, que enviaram navios para combatê-lo, porém, sem sucesso.

O clima na cidade do Rio de Janeiro, às vésperas da invasão de Duclerc, era de “grande confusão, vendo tão vizinho um inimigo tão intrépido.” Com a finalidade de acalmar os ânimos da população e motivar as tropas para a defesa da praça, o Governador e o Bispo do Rio de Janeiro promoveram a concessão da patente de capitão a Santo Antônio, “na suposição que havia Vossa Majestade por bem ter um tal oficial no maneiço de suas armas.”⁴⁹⁷

A capela de Santo Antônio se encontrava no alto do morro homônimo, no contexto das edificações conventuais franciscanas, de onde se podia observar a várzea na direção do Morro do Desterro, local do primeiro combate entre franceses e luso-

⁴⁹⁶ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 907. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 09 de novembro de 1710.

⁴⁹⁷ AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 910. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís de Almeida Correia de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de novembro de 1710.

brasileiros. Havia toda uma tradição lusitana – e por que não dizer, ibérica – de invocação de santos em batalhas ou ainda de elevá-los a postos militares, como forma de motivar as tropas e conjurar as forças inimigas.⁴⁹⁸ Eram momentos de devoção coletiva. Situações de heroísmo diante de circunstâncias extremas. Santo Antônio, santo português, natural de Lisboa, foi invocado em 1710, contra os franceses, da mesma forma que São Sebastião, entre 1560-1567, durante a conjuntura beligerante da fundação do Rio de Janeiro, quando portugueses e franceses – com seus respectivos aliados indígenas – se defrontaram nas águas da Baía de Guanabara.

Em termos objetivos, não podemos afirmar que uma possível invasão de corsários franceses ao Rio de Janeiro, em princípios do século XVIII, fosse algo totalmente inesperado.⁴⁹⁹ O próprio Rei de Portugal, D.João V, havia remetido alertas às autoridades coloniais sobre “a armada que se aprestava em França” contra a praça mercantil do Rio de Janeiro.⁵⁰⁰ A questão era saber quando e onde aportariam as embarcações francesas para o aguardado ataque. Diante de tais notícias, o Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, teve tempo para reforçar as defesas da cidade

*Aprestando as fortalezas com toda a artilharia, gente e mantimentos necessários, pois de tudo tinham muita necessidade e da mesma sorte a marinha, guarnecendo-a de estacada e artilharia, com a qual prevenção se dissuadiu o inimigo da entrada que pretendeu desta barra, chegando a ela aos 17 de agosto.*⁵⁰¹

Os oficiais da Câmara do Rio de Janeiro informaram ao soberano português sobre a chegada de cinco navios e uma balandra de fogo à barra da cidade, disfarçados com bandeiras inglesas. Eram os franceses sob o comando de Duclerc. Rechaçados na barra da Baía de Guanabara, apresaram uma sumaca que vinha da Bahia e seguiram no rumo da Ilha Grande, onde não conseguiram desembarcar, em virtude da resistência

⁴⁹⁸ Santo Antônio teve sua patente de tenente confirmada por carta régia, com direito ao soldo correspondente. Cf. AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 919. Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1710.

⁴⁹⁹ Sobre o clima de insegurança no Rio de Janeiro de princípios do século XVIII ver: BICALHO, Maria Fernanda Baptista. A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.p.85-88. Ver também: CAVALCANTI, Nireu de Oliveira. O Rio de Janeiro setecentista. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004. p. 29

⁵⁰⁰ Idem.

⁵⁰¹ Idem.

oferecida pelo Capitão João Gonçalves Vieira, a frente de “quarenta soldados pagos e mais de duzentos paisanos.”⁵⁰²

Impedidos de desembarcar na Ilha Grande, os franceses navegaram até a Ilha da Madeira, tomando provisões no engenho de Baltazar Pires, “que destruíram após fazer a aguada.” Seguiram depois até a barra de Guaratiba, onde desembarcaram e iniciaram, como sabemos, uma longa marcha de dezesseis léguas “por caminhos ignotos.” Informado sobre o desembarque dos franceses em Guaratiba, o Governador Castro Moraes enviou para a região um grupo de homens armados sob o comando do Tenente General de Artilharia José Vieira Ferreira, com a finalidade de interceptar os franceses em marcha. Entretanto, as forças inimigas se desencontraram.

No dia 19 de setembro de 1710 Duclerc e seus homens perceberam as tropas luso-brasileiras acampadas “fronteiras ao rocio” da cidade; por decisão estratégica, Duclerc desviou então o rumo da marcha para “uma trilha que vem sair ao monte de Nossa Senhora do Desterro”. A tropa francesa era composta por aproximadamente mil homens, repartidos em duas esquadras.

*Furiosamente entraram pela cidade, rompendo a guarnição que estava no vale de Nossa Senhora da Ajuda e nesta forma acometeram até o Palácio dos Governadores, onde se achava o Mestre-de-Campo Gregório de Castro Moraes, que se havia destacado do exército com um troço de seu Terço e uma companhia de estudantes que estava por guarda do palácio e logo no princípio da peleja, foi morto de uma bala inimiga.*⁵⁰³

Os combates prosseguiram no interior da cidade. Conhecedores do terreno e dos meandros da velha malha urbana seiscentista do Rio de Janeiro, os luso-brasileiros acabaram por encurralar os franceses. Perto de seiscentos homens sob a liderança de Duclerc se abrigaram no trapiche de João da Cunha, havendo refregas pontuais e a posterior rendição. O incêndio que devastou o Palácio dos Governadores, a Casa dos Contos e a Alfândega não foi provocado pelos franceses, mas sim por um soldado português que, para que a pólvora armazenada num reduto próximo não caísse nas mãos dos inimigos, ateou fogo, “à custa da própria vida”, no referido armazém da pólvora, que veio a explodir, propagando as chamas na direção dos ditos prédios.

⁵⁰² Idem.

⁵⁰³ Idem.

No confronto com os franceses, os luso-brasileiros registraram cerca de cinquenta e cinco baixas, com destaque, como já dissemos, para as mortes do Mestre-de-Campo Gregório de Castro Moraes, para o Capitão de Cavalos Antônio Dutra da Silva, para o Sargento Luís da Silva e o Capitão pago Duarte Murcott, sendo este último assassinado a facadas “por um louco, fora do conflito”, além do Almojarife das Armas, Francisco Moreira da Costa, “queimado na Casa dos Contos.”

Pelo que depois mostrou o sucesso tinham assentado os franceses, assaltamos por terra e acometemos por mar; porque passado o dia 19 de setembro, apareceram outra vez sobre a barra duas naus e a balandra, que por contradição do tempo não chegaram no dia consignado; ainda lançaram algumas bombas à Fortaleza de Santa Cruz, sem emprego e não continuaram por ordem do seu general que lhes fez a saber estava prisioneiro.⁵⁰⁴

A invasão do Rio de Janeiro pelo corsário francês Jean-François Duclerc, em 1710, aprofundou as preocupações das autoridades coloniais acerca da vulnerabilidade da cidade, diante da escassez de fortificações. Apesar de guarnecida a entrada da barra pelas fortalezas de São João e de Santa Cruz, outros redutos fortificados não eram suficientes para evitar o desembarque de inimigos, sobretudo pela retaguarda. Assim sendo, novas invasões eram aguardadas com justificado temor.

A invasão do Rio de Janeiro pelo corsário francês René Duguay-Trouin (1711)

Apesar de sua configuração geográfica dificultar a aproximação de inimigos, em face do relevo montanhoso dos arredores e da presença de grandes áreas alagadiças no entorno, a cidade do Rio de Janeiro, em princípios do século XVIII, necessitava urgentemente aperfeiçoar o seu sistema defensivo. Dentre as áreas consideradas estratégicas para a construção de fortificações, segundo os oficiais da Câmara, podemos observar que os mesmos assinalaram o “monte em que tem os Padres da Companhia [de Jesus] o seu convento” (o Morro do Castelo), o “monte de Nossa Senhora da Conceição, em que tem o Bispo o seu Palácio” (o Morro da Conceição) e a Ilha das Cobras “que pela frente dista pouco mais que um tiro de mosquete da cidade.”⁵⁰⁵

⁵⁰⁴ Idem.

⁵⁰⁵ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 944. Informação sobre a tomada da cidade do Rio de Janeiro pela esquadra de René Duguay-Trouin. Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1711.

Um grave problema era conseguir recursos para a execução das referidas obras de fortificação da cidade, cada vez consideradas mais urgentes. Na ocasião em questão, os moradores já se encontravam saturados de impostos e outras contribuições, não tendo condições efetivas de colaborar, fato agravado pela eclosão “de uma seca de dois meses”, que havia afetado a produtividade das lavouras de cana-de-açúcar, resultando na quebra da safra, no declínio dos lucros e, conseqüentemente, no decréscimo da arrecadação de impostos e outros direitos.

...e sobretudo produziram as fazendas já hoje tão pouco rendimento que não basta para se manterem as mesmas fazendas, por terem subido todos os gêneros a tão excessivos preços com a ocasião das Minas, de que somente logram os mercadores, que por falta do necessário se veem já fazendas desfabricadas e se vão desfabricando outras.⁵⁰⁶

Como proposta para viabilizar a captação de recursos para a construção e/ou ampliação das fortificações do Rio de Janeiro, a Câmara da referida cidade sugeriu ao Rei de Portugal, D.João V, que autorizasse a utilização dos rendimentos das passagens dos rios Paraíba e Paraibuna, no Caminho Novo das Minas, para custear as obras em questão, ponderando ainda sobre a aplicação das “sobras da Casa da Moeda” para a execução dos trabalhos de fortificação dos pontos vulneráveis da cidade.

Contudo, não houve tempo hábil para maiores providências defensivas. Uma segunda invasão francesa estava a caminho. Em 1711 uma esquadra composta por dezoito naus de guerra, sob o comando do corsário René Duguay-Trouin (ver Figura 07), foi armada em Brest, com o objetivo de invadir e saquear a cidade do Rio de Janeiro. O corsário de Luís XIV conseguiu entrar na Baía de Guanabara na manhã de 12 de setembro de 1711. Favorecido pelo denso nevoeiro e por informações privilegiadas, o comandante Trouin forçou passagem por entre as fortalezas da barra, conseguindo romper a resistência da artilharia das fortalezas de Santa Cruz e São João, além de ter deixado fora de combate a bateria marinha da Ilha da Boa Viagem (BICALHO, 2003, p. 271).

As naus francesas ancoraram atrás da Ilha das Cobras, tomando posição estratégica para a conquista da cidade. Três naus de guerra portuguesas, que se encontravam no Rio de Janeiro para o comboio da frota, foram incendiadas –

⁵⁰⁶ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 945. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1711.

juntamente com outras embarcações mercantes – por ordem do comandante português, para que não fossem tomadas pelos corsários franceses (ver Figura 08). O Governador Francisco de Castro Moraes, apesar de haver tomado algumas providências defensivas, pouco pôde fazer, acabando por retirar-se para os arrabaldes da cidade, juntamente com a população em fuga.

O Rio de Janeiro foi então saqueado e alguns prédios foram incendiados, inclusive a Igreja do Patriarca São José, na Rua da Misericórdia. Após dias de pilhagem de uma cidade repleta de gêneros e mercadorias – pois se aguardava a frota – foram iniciadas as negociações para o resgate da mesma. Tais conversações foram intermediadas pelos jesuítas, resultando na assinatura de uma capitulação, por parte do Governador do Rio de Janeiro, em 20 de outubro de 1711, diante do corsário René Duguay-Trouin, pela qual ficou acertado o pagamento do resgate da cidade: 610 mil cruzados, 100 caixas de açúcar e 200 bois.⁵⁰⁷ Em sequência, Trouin vendeu parte do saque aos próprios moradores da cidade e embarcou para a França com o expressivo resgate, deixando para trás uma cidade pilhada e submersa no medo. No medo que vinha do mar (BICALHO, 2003, p. 274).

O temor de novas invasões corsárias: incertezas e expectativas

E o medo se fazia cada vez mais presente. Em dezembro de 1711, pouco mais de dois meses após o saque do Rio de Janeiro por Duguay-Trouin, chegava ao Governador Castro Moraes a notícia de que estava sendo preparada uma outra armada francesa, dessa vez para invadir Salvador, na Bahia, então capital do Governo Geral do Estado do Brasil.

*Por conversação que algumas pessoas tiveram com os franceses, se entendeu, por bem dúvida, que no ano que vem virá armada à Bahia. Eu fiz este mesmo aviso ao Governador Geral e me pareceu dar também a Vossa Majestade esta notícia, porque nada se perde em nos prepararmos, ainda que eles não venham.*⁵⁰⁸

Ao ter ciência da possibilidade de uma invasão francesa à Bahia, o Governador Castro Moraes procurou reforçar as defesas do Rio de Janeiro, temendo a ocorrência de uma terceira invasão à mesma cidade. Apesar das dificuldades materiais, agravadas pelo

⁵⁰⁷ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 946. Carta do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1711.

⁵⁰⁸ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 956. Parecer do Conselho Ultramarino sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Lisboa, 30 de março de 1712.

pagamento do resgate aos franceses - na composição do qual se lançou mão do “rendimento da Casa da Moeda e compras de ouro em pó, que estavam para se remeter nesta frota.”⁵⁰⁹ – foram instalados vários redutos fortificados na cidade e em seus arredores.

Em 03 de dezembro de 1711 a artilharia das fortificações do Rio e Janeiro somava cerca de 190 peças, assim distribuídas:

Fortaleza de Santa Cruz	15 peças de bronze e 29 peças de ferro
Fortaleza de São João	08 peças de bronze e 34 peças de ferro
Reduto da Praia do Saco	12 peças
Fortaleza de N.Sr ^a da Boa Viagem	10 peças
Fortaleza de Villegagnon	20 peças
Fortaleza da Praia Vermelha	12 peças
Fortaleza de São Thiago	07 peças
Fortaleza de São Sebastião	08 peças
Reduto da Ilha das Cobras	14 peças
Reduto da Prainha	05 peças
Reduto de São Bento	08 peças
Reduto da Conceição	03 peças
Reduto da Praia de Santa Luzia	05 peças

Fonte: AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 946. Carta do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1711.

Convém ressaltar que a maior parte dos redutos fortificados em questão visava evitar o desembarque de inimigos dentro do perímetro edificado da cidade. As fortalezas de Santa Cruz e de São João, guarnecendo a barra, auxiliadas pela Fortaleza da Praia Vermelha, tinham a missão de evitar a entrada de embarcações inimigas no interior da Baía de Guanabara. O reduto da Praia do Saco [de São Francisco Xavier] e a bateria marinha de Nossa Senhora da Boa Viagem tinham por objetivo dificultar a invasão da margem leste da referida baía – no atual Município de Niterói. O forte seiscentista de São Thiago e a fortaleza quinhentista de São Sebastião – esta última situada no alto do Morro do Castelo – precisavam de reformas, pois se encontravam quase arruinados.⁵¹⁰

Entretanto, podemos observar que as demais fortificações eram redutos, estabelecidos apressadamente, para a salvaguarda do recinto da cidade, sendo o reduto artilhado da Ilha das Cobras considerado especialmente relevante, em vista de sua

⁵⁰⁹ Idem.

⁵¹⁰ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 958. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 20 de abril de 1712.

posição estratégica, praticamente defronte a cidade. Sob a mira dos canhões das fortificações erguidas na Ilha das Cobras eram fundeados os navios que aguardavam a visita da comissão de fiscalização portuária.

Paralelamente às preocupações das autoridades coloniais com a defesa do Rio de Janeiro, podemos identificar os indícios de colaboração direta ou indireta de moradores da cidade com os invasores franceses. A situação se tornava ainda mais grave quando comprovado o envolvimento de funcionários régios – civis ou militares – nas irregularidades referentes à facilitação da invasão francesa de 1711.

Como exemplo, temos um caso, no mínimo, suspeito. A esquadra de Duguay-Trouin capturou a caravela “Santíssima Trindade” durante a invasão do Rio de Janeiro, oferecendo-a para venda ao Sargento-Mor que comandava a Fortaleza de Santa Cruz, que, por sua vez, comprou a embarcação. Nesse ínterim, já em 1712, o legítimo proprietário da caravela protestou, alegando que era o verdadeiro dono e “senhorio” da dita embarcação e que a mesma havia sido apresada por corsários franceses. Após muita polêmica, o Conselho Ultramarino emitiu parecer recomendando que o Sargento-Mor fosse condenado a um “castigo exemplar”, tanto por ter se rendido aos franceses, quase sem luta, como por haver receptado uma caravela apresada pelos mesmos. Segundo a legislação em vigor, a embarcação apresada não deveria ser comprada em hipótese alguma, mas sim, restituída ao seu legítimo proprietário.⁵¹¹ Os conselheiros foram taxativos:

Por isso não merece outra coisa mais que um castigo exemplar que sirva de escarmento aos mais que lhe sucederem, porque a conservação das repúblicas e a defesa das praças consiste também no castigo dos que a entregavam e assim não deve Sua Majestade [se] contentar só com a devassa que se fica tirando, mas deve mandar ministro com alçada ao Rio de Janeiro, para que tire outra, com a exação possível, pois conforme a notícia, não se viu maior fraqueza e tal que se não se reputa por traição, ao menos foi predição a que a nossa lei impõe pena de morte cruel, com perdimento de bens.⁵¹²

A perda da praça do Rio de Janeiro para os franceses em 1711 envolveu até mesmo o Governador Francisco de Castro Moraes, tendo sido instauradas sindicâncias

⁵¹¹ Idem.

⁵¹² AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 964. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, ao Governador Geral do Estado do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Sousa, Conde de Castelo Melhor. Rio de Janeiro, 06 de março de 1712.

para a apuração dos procedimentos do mesmo, acusado de negligência durante a defesa da referida cidade, entregando-a ao corsário René Duguay-Trouin. Castro Moraes foi destituído do cargo e respondeu a processo. As notícias crescentes acerca da possibilidade de uma terceira invasão francesa ao Rio de Janeiro aterrorizavam o Conselho Ultramarino que, por sua vez, rogava ao Rei D. João V que pelo menos tomasse duas providências urgentes: a nomeação de um novo governador para o Rio de Janeiro, capaz de defender a cidade com eficiência e a apuração “dos delitos cometidos na entrega daquela praça.”⁵¹³

A reorganização administrativa e a estruturação de um sistema de defesa para o Rio de Janeiro eram prioridades, no âmbito das discussões do Conselho Ultramarino, em princípios do século XVIII. Por sua posição estratégica, o Rio de Janeiro era considerado “uma das pedras mais preciosas que ornam a coroa de Vossa Majestade, de cuja conservação e bom governo depende a segurança das minas e ainda a de todo o Brasil.”⁵¹⁴

Os receios eram justificáveis, tanto pela presença constante de piratas e corsários efetuando saques e arribadas na costa da Capitania do Rio de Janeiro, como pela ameaça concreta de uma terceira invasão francesa à cidade do Rio de Janeiro. A região da Ilha Grande continuava a ser o principal ponto de apoio para as arribadas ilegais, notadamente de franceses, contando, por vezes, com o auxílio – compulsório ou espontâneo – da população local.

Em 06 de março de 1712 o Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, escreveu ao Governador Geral do Estado do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Sousa, Conde de Castelo Melhor, enviando notícias bastante alarmantes. Haviam arribado em Cabo Frio três navios de bandeira inglesa, com destino à Ilha Grande. Após dez dias de permanência, fazendo “água e lenha”, zarparam, deixando em terra “trinta e um holandeses, um português e outro saboiano.” Os holandeses haviam sido aprisionados pelos navios quando estavam se dirigindo para “suas feitorias do Cabo da Boa Esperança.” Em suma, tais navios não eram ingleses, mas sim corsários franceses. Os holandeses libertados

⁵¹³ Idem.

⁵¹⁴ Idem.

Declararam estes serem os navios franceses saídos de Toulon, de setenta e quatro peças um, trinta e seis outro e quarenta e quatro o terceiro, sem mais cargas que munições de guerra e boca, quatro morteiros, seiscentas bombas e mil homens, cinquenta dos quais só soldados e alguns oficiais e por cabo Monsieur Rocamador e o que pude compreender deles foi suporem aqui ainda os franceses e que trazia carta para Monsieur Duguay [Trouin].⁵¹⁵

O objetivo do corsário Rocamador era encontrar Duguay-Trouin no Rio de Janeiro, para juntos saquearem outros portos, tais como o de Santos e o litoral da Capitania do Espírito Santo. Caso não encontrasse o corsário – como de fato se deu – Rocamador empreenderia sozinho curso ao longo da costa da Capitania do Rio de Janeiro. O Governador Antônio de Albuquerque estava prevenido sobre a possibilidade de ataques do corsário a embarcações que chegassem ou partissem do Rio de Janeiro. Assim sendo, buscou tomar suas precauções. Recebeu notícias de que franceses andavam pela Ilha Grande interrogando moradores sobre “o poder e o lote dos navios que levava” a frota que estava de partida do Rio de Janeiro para Lisboa, sob o comando do capitão Gaspar da Costa.

Por fim, o relato do mestre de uma balandra oriunda da Ilha do Faial, de que havia observado um navio suspeito na altura de Cabo Frio, contribuiu para a decisão do Governador de atrasar a partida da frota, pois, mesmo comboiada, a mesma poderia ser atacada pelos corsários franceses fortemente armados, entre a Ilha Grande e Cabo Frio.⁵¹⁶ Um fato era incontestável: o prejuízo com o retardamento da partida da frota seria grande, porém, menor do que as perdas que poderiam ser causadas pelos ataques de corsários.

A frota era composta por quinze ou vinte navios mercantes, devidamente comboiados por naus de guerra. Ao ser retardada a sua partida, as “matalotagens” de carne e peixe, destinadas à subsistência da tripulação e passageiros, começariam a ser consumidas durante a longa espera nos ancoradouros, gerando problemas de reposição das provisões. Apesar de calculadas para durar mais do que o tempo habitual da travessia oceânica entre o Rio de Janeiro e Lisboa - que, em 1712, durava cerca de

⁵¹⁵ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.089. Requerimento do contratador do tabaco do Rio de Janeiro, Capitão Domingos Francisco de Araújo ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, anterior a 23 de dezembro de 1718. Ver anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Manuel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

⁵¹⁶ AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 964. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V, sobre carta do Governador Geral do Estado do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Sousa, Conde de Castelo Melhor. Lisboa, 12 de julho de 1712.

oitenta a noventa dias – os víveres consumidos poderiam fazer falta em alto mar, sobretudo em situações de calma ou ainda de desvio de rota. O atraso na partida da frota provocava ainda o aumento do preço dos víveres, “pela falta grande de todo o gênero de mantimentos que aqui se experimenta.”⁵¹⁷

O corso e a pirataria causavam sérios prejuízos à Coroa e aos particulares, principalmente no cumprimento das obrigações dos contratadores de gêneros, tais como o açúcar, a aguardente e o tabaco. Por exemplo, em 1718, o Capitão Domingos Francisco de Araújo, arrematante do contrato do tabaco do Rio de Janeiro, amargou muitos contratempos. Inicialmente perdeu o patacho “Nossa Senhora da Luz”, carregado de rolos de tabaco, num naufrágio. No mesmo ano, teve uma sumaca saqueada por piratas, perdendo cerca de quarenta e cinco rolos de fumo. Entretanto, seu maior prejuízo era o atraso na chegada das embarcações, forçadas, pelo medo das incursões piratas, a retardarem partidas ou a percorrerem rotas mais longas, circunstâncias que resultavam quase na imobilização da produção e comercialização do tabaco, pois “o pirata infestando esta costa fez com que suas embarcações se demorassem, de sorte que por falta delas passou muitos meses sem fazer tabaco, nem vender fumo.”⁵¹⁸

Como já dissemos anteriormente, durante suas incursões ao litoral da Capitania do Rio de Janeiro, piratas e corsários faziam frequentes arribadas nas regiões de Cabo Frio, Macaé e, principalmente, lançavam âncoras nas “abras” da baía da Ilha Grande, buscando água potável e suprimentos. As relações estabelecidas entre os piratas e a população litorânea oscilavam entre a violência e a negociação. Se por um lado os moradores eram oprimidos pelos corsários e piratas que arribavam, notadamente para a obtenção de informações e mantimentos “que os que habitam aquelas terras lhe dão por não terem forças para lhes estorvar este modo de negócio”⁵¹⁹, por outro lado havia a colaboração de determinados moradores com os mesmos, em troca de vantagens mercantis e recompensas, ansiosamente aguardadas, diante de uma possível arribada.

⁵¹⁷ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.127. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Manuel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

⁵¹⁸ AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.156. Requerimento do Tenente-coronel de um regimento auxiliar da praça do Rio de Janeiro, Manuel Pimenta Telo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1719.

⁵¹⁹ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.164. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, preso na cadeia da Corte, ao Secretário do Conselho Ultramarino, André Lopes de Lavre. Lisboa, 22 de dezembro de 1719.

A presença de uma embarcação pirata ou corsária no litoral do Rio de Janeiro nem sempre ocasionava o envio imediato de um navio ou flotilha para combatê-las. Dependendo de onde se encontravam os inimigos e do poder de fogo da artilharia naval dos oponentes, a abordagem poderia oscilar de uma simples “advertência” até o conflito aberto e declarado. A primeira providência das autoridades coloniais era a confirmação da nacionalidade, tipologia e rota das embarcações sob suspeita.

O segundo passo era decidir entre o envio de um navio como advertência ou a preparação de embarcações com armamentos, visando à perseguição e tomada das naus corsárias. Em determinadas ocasiões, diante de dúvidas mais complexas, era costume que o Governador da praça reunisse uma “junta”, ou seja, uma comissão para deliberar sobre as providências a serem implementadas.

Em julho de 1719, o Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Brito e Menezes, recebeu a informação de que um navio procedente da cidade do Porto, com destino ao Rio de Janeiro, havia sido apresado por piratas já na altura do litoral fluminense. Lançando mão de um antigo costume administrativo, reuniu uma junta composta pelo mesmo, pelo Provedor da Fazenda Real, pelo Ouvidor Geral e pelo Bispo diocesano, com a finalidade de decidir sobre o envio de uma embarcação artilhada em perseguição ao pirata que havia apresado o navio. A junta acabou por decidir pelo artilhamento de dois navios, enviando-os no encalço dos bucaneiros. Após certo tempo de perseguição, a nau pirata abandonou a sua presa “com mui pouca falta da carga que trazia.”⁵²⁰

O combate à pirataria era uma das prioridades dos governadores das capitanias, mobilizando esforços e providências – nem sempre suficientes – geralmente em termos emergenciais, após o aviso alarmante de navegadores, pescadores ou moradores do litoral, a respeito da aproximação de uma vela corsária. Tomar parte numa expedição contra piratas era uma atividade arriscada e por isso muito valorizada como atributo de

⁵²⁰ AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.164. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, preso na cadeia da Corte, ao Secretário do Conselho Ultramarino, André Lopes de Lavre. Lisboa, 22 de dezembro de 1719. Ver anexo: Auto de devassa que mandou fazer o Provedor e Contador da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, sobre o naufrágio do navio “O dragão”. Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1718.

bravura, registrada nas fés de ofício apresentadas junto aos requerimentos de militares em busca de mercês.⁵²¹

Simultaneamente a adoção de providências no sentido de coibir as ações dos piratas e corsários no mar, havia a preocupação, por parte das autoridades coloniais, em prevenir os descaminhos dos objetos e valores roubados pelos bucaneiros e o comércio com os moradores do litoral. Quando uma embarcação pirata era capturada por uma expedição guarda-costas, todo o conteúdo da mesma era declarado presa de guerra, ou seja, passava a pertencer à Coroa Portuguesa, inclusive a própria embarcação. As mercadorias e demais valores deveriam ser registrados e depositados em armazéns seguros, para posterior remessa a Lisboa. Contudo, durante os procedimentos de captura e averiguação de navios, por vezes valores e objetos diversos eram subtraídos do montante apreendido, dando margem à abertura de devassas.

Por outro lado, não era raro encontrar piratas e moradores do litoral estabelecendo contatos mercantis. Navios piratas em busca de água e víveres arribavam em paragens do litoral, adquirindo ou pilhando os gêneros de que necessitavam. Em certas ocasiões, trocavam objetos roubados por farinha de mandioca e carne-seca. Porém, em determinadas circunstâncias, quando a notícia de uma arribada de piratas se espalhava numa certa região, afluíam ao litoral compradores/receptores de cargas roubadas pelos piratas, ao longo de suas rotas de pilhagem.

Em agosto de 1718, o navio pirata inglês “O dragão”, comandado por Ricardo Boucher, fundeu nas cercanias da Ilha de Santana, perto de Macaé, no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, em busca de provisões frescas. Entretanto, ao se aproximar da costa, acabou por encalhar numa laje, vindo a naufragar. A tripulação conseguiu se salvar, bem como grande parte da carga que transportava. Os piratas ingleses saltaram então em terra “nove léguas ao Norte da Ilha de Santana”, na Praia de Sagoroaba. Desembarcaram cerca de sessenta e dois homens brancos e vinte negros cativos, tendo estes últimos sido vendidos a moradores de Campos dos Goitacazes.⁵²²

⁵²¹ AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.365. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 06 de novembro de 1722.

⁵²² AHU – ARJ – Caixa 01 – Doc. 41. Memória sobre as medidas que devem ser tomadas a fim de ser cumprida a carta régia de 29 de agosto de 1634. Lisboa, 29 de agosto de 1634

Uma vez denunciados, tais piratas foram capturados pelo Capitão-Mor da capitania da Paraíba do Sul, Domingos Álvares Peçanha, com a colaboração do Sargento-Mor Manuel Ferreira de Sá e do Capitão Simão Álvares, sendo inicialmente conduzidos para Cabo Frio e, em seguida, para o Rio de Janeiro. A carga que os piratas transportavam foi confiscada, sendo composta por quarenta espingardas “em que entrava uma guarnecida de prata”, quarenta pistolas “em que entra uma de dois canos”, além de trinta atanados contendo ouro, prata, dinheiro e joias. Na devassa aberta pelo Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, em novembro de 1718, foi descrito o “tesouro” que os piratas ingleses conduziam:

Quatorze onças de ouro fundido em pedaços, trinta e seis moedas de ouro portuguesas, um dobrão de ouro castelhano de dois mil réis, dois anéis de ouro, dois pares de botões de ouro de camisa, mais de trinta e seis moedas de ouro portuguesas, um cordão de ouro que teria braça e meia, um esgravatador, um quartinho de ouro, um santinho com as mãos cruzadas, todo de ouro, um anel com uma pedra vermelha, uma colher de prata, mais doze moedas de ouro, mais três moedas de ouro velhas e outras mais moedas que em todas fazendo o cômputo de cento e cinquenta moedas de ouro portuguesas, mais doze onças de ouro em pó.⁵²³

Com base no alvará de 20 de dezembro de 1713, a carga conduzida por um navio pirata, aprisionado por autoridades coloniais lusitanas, pertencia à Fazenda Real. Contudo, pelas declarações das testemunhas arroladas durante a devassa sobre o naufrágio do navio pirata, o Capitão-Mor de Cabo Frio, Simão Álvares, foi acusado de grave falta: teria desviado a quantia de 160\$000 réis em prata e 100 moedas de ouro portuguesas, antes do depósito e do inventário oficial da carga confiscada, em conivência com Ricardo Boucher, capitão do navio, que se encontrava prisioneiro, consistindo em flagrante irregularidade.

Durante as investigações, tendo como intérpretes o negociante João Cherem e Rafael Grustan – este último, cônsul da Inglaterra no Rio de Janeiro – foram interrogados pelo Provedor da Fazenda Real o já citado capitão do navio, Ricardo Boucher, o contra-mestre da embarcação, Roberto Actinson, o cirurgião Guilherme Duque e o marinheiro Diogo Panketh. Este último informou que “teve tenção de fugir deles [piratas], por andar violentado e contra sua vontade em sua companhia”, mencionando ainda que o capitão havia autorizado, antes do naufrágio, o desembarque do cirurgião Guilherme, para “ver uma mulher doente.” Provavelmente, tais piratas

⁵²³ Idem.

ingleses eram frequentadores da costa fluminense há muito mais tempo do que suspeitavam as autoridades coloniais.

Entretanto, além de tentar apurar os descaminhos de cargas, o ponto central da devassa era averiguar o comércio ilícito mantido entre os piratas ingleses e a população litorânea, notadamente na região de Macaé e arredores. Durante a devassa foram arroladas várias testemunhas que forneceram informações sobre os piratas e as relações mercantis proibidas por lei. Dentre tais testemunhas, podemos destacar inicialmente João de Campos, morador no curral de Nossa Senhora da Ajuda, em Campos dos Goitacazes e Amaro de Melo, oficial de carpinteiro da Ribeira. Ambos informaram que o referido navio pirata havia realmente naufragado na Praia de Sagoroaba, “junto ao curral chamado do Agostinho.” Outros moradores de Campos dos Goitacazes também deixaram seus depoimentos, tais como: João Alves Barreto; Miguel Coelho, “criador de gado junto à Igreja do Colégio [dos jesuítas]”; Jerônimo Pereira de Azevedo, “que tem seus currais de gado.” Francisco Gonçalves da Costa e João Rodrigues Pinto, moradores na “Cidade da Bahia” (atual Salvador), com negócios no Rio de Janeiro, também foram ouvidos, em virtude de suas conexões no contexto das atividades mercantis desenvolvidas na Capitania.

Em seguida, foram ouvidos dois moradores da “outra banda”: José da Costa e José Ferreira Pinheiro. O primeiro residente na paragem de Marabuí [atual Maruí] e o segundo “de trás da Armação das Baleias”, ambas as localidades situadas no atual Município de Niterói-RJ, defronte à cidade do Rio de Janeiro, na “outra banda”, margem oriental da Baía de Guanabara. Os mesmos eram negociantes de gado e faziam viagens frequentes à região de Campos dos Goitacazes. Por último falaram os marinheiros Francisco Alonso e Antônio Loureiro.

Tais depoimentos revelaram detalhes não apenas da atuação dos piratas ingleses na região de Macaé, mas também indícios acerca dos artigos comercializados irregularmente pelos mesmos, possibilitando a localização dos receptores da carga roubada. Apuradas as culpas, cabia ao Governador do Rio de Janeiro tomar providências, em conjunto com o Provedor da Fazenda Real, para reaver as mercadorias subtraídas e se porventura as mesmas tivessem sido já vendidas – como no caso dos escravos – cobrar dos responsáveis o dinheiro apurado com as transações, pois todo o

montante dos artigos extraviados deveria ser restituído à Coroa portuguesa. Porém, as diligências eram demoradas e longas as distâncias a serem percorridas:

Também farei diligências pelo cobrar e no que toca às armas que ainda faltam e mais despojos que se tomaram aos ditos piratas, se hão de haver das pessoas que se acham culpadas em uma devassa que tirei dos descaminhos que neles houve, para o que hei de recorrer ao Governador desta praça, que dando-me ajuda de que necessito, possa proceder contra os culpados, supostas as distâncias que há desta cidade aos Campos dos Aitacazes [sic], donde eles são moradores.⁵²⁴

Finalizando o capítulo em questão, podemos ressaltar que a temática do contrabando oscilava entre a transgressão e a rotina, no cotidiano das relações socioeconômicas e políticas na América portuguesa. Como já dissemos antes, o contrabando não era um ponto fora da curva, mas sim uma atividade que se encontrava numa fronteira tênue entre o vício e a virtude. A natureza e o volume dos gêneros contrabandeados, a origem das cargas, a inserção social e política dos envolvidos nas atividades ilícitas, eram alguns fatores que definiam a reação efetiva ou não das autoridades régias acerca do comércio ilícito e do contrabando.

Observadas com mais detalhamento e numa escala temporal mais abrangente, as redes de contrabando identificadas no contexto do Atlântico Sul envolviam cúmplices no Reino, bem como agentes nos portos de Luanda (Angola), Salvador, Rio de Janeiro, Colônia do Sacramento e Buenos Aires, sobretudo de meados do século XVII a princípios do século XVIII, podendo ser consideradas, até certo ponto, parte integrante da estrutura econômica das áreas coloniais, com destaque para a Capitania do Rio de Janeiro, uma das regiões estratégicas para o funcionamento do sistema.

Em paralelo às arribadas fortuitas, ou seja, com a intenção de promover o comércio ilícito e o contrabando, o corso e a pirataria cumpriam suas funções mercantis, sobretudo em áreas remotas do litoral. Como já foi dito acima, a visualização de embarcações piratas ou corsárias no horizonte inspirava sentimentos contraditórios nos moradores do litoral da América portuguesa. Para alguns era um sinal de alerta, sinônimo de medo e muita tensão, pois, por vezes, o desembarque de piratas significava destruição, saques, violações e outras barbaridades perpetradas por “homens sem peias”. Entretanto, para outros, as arribadas de corsários e piratas significavam oportunidades

⁵²⁴ AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 345. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.Afonso VI. Lisboa, 21 de julho de 1663.

de realização de bons negócios. O risco era alto, mas, dependendo das circunstâncias, valia à pena arriscar.

Moradores dos arrabaldes e do núcleo urbano do Rio de Janeiro, sejam luso-brasileiros ou estrangeiros radicados na região, de forma legal ou clandestina, atuavam de forma relativamente integrada, como também de maneira avulsa, na gestão dos circuitos de contrabando e de comércio ilícito. Tais redes eram complexas, estruturadas nas relações de sociabilidade e na capacidade de pressão sobre determinados agentes públicos, cooptando-os para “os negócios ilícitos”. Negociantes de grosso trato, senhores de terras, autoridades graduadas e funcionários régios, capitães e mestres de navios, pequenos artesãos e até mesmo escravos comungavam dessa transversalidade entre o lícito e o ilícito, na prática do contrabando. Assim sendo, como afirmou o historiador A.Russell-Wood, a “cultura da evasão” permeava o conjunto da sociedade colonial, sendo para uns uma forma de resistência e para outros uma forma de recompensa, ambas convivendo e por vezes cooperando. E no silêncio das noites tropicais, “o império da lei” dialogava com a “lógica da aventura”.

|

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final do presente estudo, considerando as informações e dados oriundos da documentação analisada, podemos concluir que as arribadas - favorecendo contatos entre os homens do mar e a terra firme - são momentos privilegiados para o exame da vida social em uma cidade como o Rio de Janeiro, um importante porto colonial. Envolvendo situações reais de necessidade de abastecimento, de reparo nos navios ou de tratamento dos doentes, por exemplo, as arribadas também eram resultado, por vezes, do desejo de concretizar trocas ilícitas.

A cidade viveu entre o aspecto lícito - e mesmo indispensável à sobrevivência das populações marinheiras - e o ilícito das práticas de contrabando, ambos contidos no fenômeno das arribadas. Os agentes da administração colonial precisaram organizar e manter todo um complexo sistema de investigação a respeito dos motivos reais das solicitações de ancoragem no porto, com o objetivo de separar as necessidades verdadeiras das falsas alegações. Graças a este esforço, hoje o historiador conta com os autos de exame dos navios e diversos outros documentos. Assim foi se constituindo, ao longo do tempo, o extenso corpo de fontes em que essa pesquisa se apoiou, na esteira de outros estudos sobre o tema.

Talvez pudéssemos afirmar que a documentação deixa perceber, sobretudo, que havia uma multiplicidade de desejos envolvidos nas arribadas, os interesses dos comandantes dos navios, dos marinheiros, com suas necessidades de sobrevivência, da administração portuguesa no reino, com suas tentativas de combate aos ilícitos, dos funcionários com altos cargos, como governadores e vice-reis, dos demais funcionários da administração local, dos comerciantes da cidade ou dos produtores de víveris de seus arredores, para citarmos os mais evidentes; e é preciso reconhecer que por vezes esses interesses eram conflitantes.

Avançando na temática das práticas ilícitas, será possível elencar algumas conclusões preliminares acerca das relações entre navegação e contrabando, a partir do estudo do fenômeno das arribadas, no litoral da Capitania do Rio de Janeiro, durante a segunda metade do século XVII e primeira metade do século XVIII.

Em primeiro lugar, constatamos que existiam e conviviam o sistema econômico formal e a economia paralela, movimentada, dentro de certos limites, pelo contrabando

e pelo comércio ilícito. Até certo ponto, tais transgressões eram toleradas, desde que não subvertessem a arrecadação dos “direitos reais” e que os envolvidos mantivessem uma certa discricção. Dentre as justificativas para a prática do contrabando estavam a excessiva carga tributária, as restrições mercantis preconizadas pela lógica monopolista e a possibilidade de compensar perdas materiais, ocasionadas por naufrágios, incêndios, roubos, furtos ou confiscos.

Em segundo lugar, as transgressões mercantis não eram um fenômeno apenas colonial, mas envolviam cúmplices no próprio Reino de Portugal e em outras partes da Europa. Quanto mais valioso o gênero contrabandeado, maiores eram as redes de sociabilidade, propiciando certas salvaguardas, através do suborno e do que posteriormente se denominou “tráfico de influência”. Situação notória era a prática do contrabando de ouro para Lisboa, nas primeiras décadas do século XVIII, quando capitães de navios vindos do Brasil lançavam âncoras fora da barra do Tejo ou próximo de alguma costa abrigada, com a finalidade de aguardar receptadores de ouro e de outras mercadorias, que afluíam em botes, de madrugada, burlando a “visita do ouro”, inspeção que deveria ser realizada como praxe para o recebimento dos navios no dito porto.

Em terceiro lugar, apesar das proibições e dos monopólios régios, na América portuguesa havia um mercado interno que, apesar de fragmentado e heterogêneo, era bastante próspero, geralmente desenvolvido em torno das cidades-porto, sobretudo no Rio de Janeiro, Recife e Salvador. Tais mercados giravam recursos consideráveis, fora do alcance fiscalista da Coroa. Como exemplo dessa pujança mercantil – em grande parte fundamentada em negócios irregulares – tivemos a sistemática presença de naus da Carreira da Índia, procedentes de Goa, fazendo escala ou arribando na Baía de Todos os Santos, com a finalidade de comercializar os artigos orientais que transportava, tais como porcelanas e tecidos, procurando burlar a fiscalização portuária ou neutralizá-la através de “dádivas e subornos.”

Em quarto lugar, podemos afirmar, em grande medida, que se por um lado havia o “medo que vinha do mar”, nas palavras da historiadora Maria Fernanda Bicalho, presente no imaginário das populações coloniais litorâneas, também havia a expectativa e até mesmo a ansiedade de parte dessas mesmas populações, em estabelecer contatos mercantis ilícitos. Uma vela no horizonte poderia ser causa de pavor, mas também, por

outro lado, poderia representar a oportunidade de realização de negócios. Como exemplo, tivemos a participação expressiva de parte da população carioca, em 1711, na compra dos bens saqueados pelo corsário francês René Duguay-Trouin, durante a tomada da cidade do Rio de Janeiro.

Em quinto lugar, constatamos pela pesquisa que havia redes locais e redes transoceânicas de contrabando. Por exemplo, negociantes fluminenses, mineiros e paulistas praticavam com bastante frequência a intermediação mercantil, atuando como atravessadores, introduzindo mercadorias e gêneros contrabandeados no interior dos sertões. Por outro lado, havia as complexas teias de comércio ilícito que envolviam praças mercantis como Luanda, Colônia do Sacramento, Rio de Janeiro, Lisboa e Buenos Aires. Notável foi a presença, nesta segunda modalidade de rede mercantil, dos negociantes de africanos escravizados, atividade altamente rentável, apesar dos elevados riscos que apresentava.

Em sexto lugar, encontramos fortes indícios de funcionários régios envolvidos nas redes de corrupção e contrabando, caracterizando vários níveis de comprometimento: sentinelas, escrivães, fiscais, juízes, provedores da Fazenda Real e, mais raramente, governadores e integrantes das câmaras de vereadores. Uma das justificativas alegadas para a participação em tais práticas eram os baixos salários pagos pela Coroa aos seus prepostos, circunstância que, por vezes, estimulava a vinculação a alguma atividade comercial, incluindo o amplo horizonte de transgressões representado pelo contrabando. O que não significa que toda a cadeia hierárquica estivesse comprometida com os ilícitos. Por exemplo, um soldado que fosse designado para montar guarda como sentinela, no interior de um navio arribado, fundeado no porto, poderia aceitar suborno e facilitar o desembarque de mercadorias ilegais ou viabilizar a entrada de receptores de contrabando no interior da nau, sem que necessariamente o comandante da guarda ficasse sabendo.

Em sétimo lugar, percebemos pela análise da documentação que capitães e mestres de navios envolvidos no comércio ilícito eram peritos em ocultar mercadorias no bojo das naus. Como homens do mar, experientes navegadores, eram pontos de conexão entre mercados distantes, além de conhecedores das rotas e dos locais do litoral propícios à prática do comércio ilícito. No âmbito da Capitania do Rio de Janeiro, nos séculos XVII e XVIII, locais litorâneos como Macaé, Cabo Frio, Itaipu, Copacabana,

Guaratiba, Ilha Grande e as cercanias de Paraty e Angra dos Reis eram pontos privilegiados para o desembarque clandestino de passageiros e mercadorias contrabandeadas.

Em oitavo lugar, constatamos que a punição dos envolvidos no comércio ilícito variava de acordo com o valor das mercadorias, do montante sonegado, bem como a posição social e as redes de compadrio nas quais o transgressor estava inserido, tanto pelo matrimônio como por alianças mercantis e de reciprocidade política. A Coroa preconizava a punição severa dos que, através de suas práticas comerciais ilícitas, lesassem os “direitos régios”, prejudicando diretamente a arrecadação dos proventos de contratos de monopólio ou dos estancos reais. Entretanto, caso o envolvido fosse fidalgo ou possuísse parentesco com a “nobreza da terra”, de acordo com o historiador João Luís Ribeiro Fragoso, as sanções seriam muito mais brandas.

Em nono lugar, os clérigos de algumas ordens religiosas, notadamente os beneditinos e os jesuítas, por vezes eram suspeitos de favorecer o contrabando ou até mesmo de praticá-lo. Como religiosos, integrantes do clero regular, tinham privilégios e poderiam transportar e receber bens, sem que suas bagagens e caixas fossem violadas pela fiscalização, o que os tornava alvo de desconfianças, alimentando conflitos com as autoridades régias leigas. Como exemplo, podemos citar o Mosteiro de São Bento do Rio de Janeiro, situado numa elevação junto ao mar, nas cercanias da Ilha das Cobras. Em virtude de sua proximidade com o fundeadouro dos navios arribados, no início do século XVIII, o mosteiro foi palco de um grave conflito, envolvendo acusações de que os monges dariam guarida a contrabandistas dentro de seus muros.

Ao estudarmos as arribadas como portas de entrada para o contrabando nas áreas coloniais, buscamos evidenciar como a “cultura da evasão” se configurou numa tradição no contexto do império ultramarino lusitano, onde, nas palavras de Adriana Romeiro, colonos e administradores disputavam os frutos do trabalho compulsório étnico. A busca por privilégios, honrarias e mercês, numa sociedade do Antigo Regime, desdobrou-se pelas áreas coloniais, ganhando novas nuances e significados. Nessa perspectiva, a transgressão das regras, desde que não causasse prejuízos ao soberano, significava a apropriação privada da dimensão pública, esta última, objeto de saque em benefício de determinados grupos, sem estigmatizá-los.

Um patriarca da nobreza da terra, “senhor de casa e árvores”, poderia construir seu patrimônio sob um nome honrado de família, a partir do contrabando e do comércio ilícito, sem grandes dramas existenciais. Por outro lado, um notório *peruleiro* poderia, graças às suas façanhas pessoais, conexões políticas e mercantis, ser contemplado por benesses reservadas aos fidalgos. Nas conquistas, sob o sol dos trópicos, fortunas foram feitas e refeitas ao arpejo da lei, onde os limites eram tênues entre o vício e a virtude, pois, afinal de contas, como disse Barléu “não existe pecado abaixo do Equador.”

FONTES

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Nacional da Torre do Tombo – ANTT (Lisboa)

ANTT – Conselho Ultramarino. Maço 317. Caixa 425 (1763-1764). Conta da despesa com a fatura da nau “Santo Antônio e São José”

ANTT – Junta do Comércio. Livro 106; fls. 131-131v

ANTT - Manuscritos da Casa de Cadaval. Papéis vários. tomo 28. Códice 891 (KVIII il), fls. 425-426)

ANTT - Junta do Comércio. Maço 10. Caixa 36. Ofício de Miguel Antônio de Melo (1766-1836), 1º Conde de Murça, Governador e Capitão-General de Angola (1797-1802) à Junta do Comércio. Luanda, 12 de março de 1799

ANTT - Orfanológicos (Lisboa), letra A, maço 121, nº 01. “Inventário de bens que ficaram pelo falecimento de Alexandre Metelo de Sousa Menezes (1767)”. Transcrição paleográfica efetuada por Lina Maria Marrafa de Oliveira. Projeto “A casa senhorial em Lisboa e no Rio de Janeiro.” (Fundação Casa de Rui Barbosa). Disponível em: www.casaruibarbosa.gov.br/acasasenhorial. Acesso em 12 de janeiro de 2016, às 14:45 h

ANTT - Tribunal do Santo Ofício. Inquirição de Évora. Processo nº 6503.

ANTT - Tribunal do Santo Ofício. Inquirição de Lisboa. Processo nº 10155

Arquivo Distrital de Évora – ADE (Évora)

ADE - Arquivo Distrital de Évora, Fundo Família Cordovil (1500-1628)

Biblioteca Nacional de Portugal – BNP (Lisboa)

BNP – Seção de Obras Raras - OLIVEIRA, Fernando (Padre). Livro da fábrica das naus [circa 1580]. Manuscrito incompleto. Cod. 3702.

BNP – Seção de Manuscritos - Código: COD-2257-2. p. 01. “Livro náutico ou meio prático de construção de navios e galés antigas” [circa 1580-1590]

Biblioteca do Palácio da Ajuda – BPA (Lisboa)

BPA - Códice 51-VII-27. Biblioteca da Ajuda. Lisboa

Biblioteca Central da Marinha – BCM (Lisboa)

BCM – Seção der Manuscritos - Cód. RDd6070, 1-14. “Relação dos nomes das peças da construção dos navios e das madeiras do Brasil próprias para elas.” Lisboa.

Arquivo Nacional – AN (Rio de Janeiro)

AN – Códice 80 - Correspondência ativa e passiva dos governadores do Rio de Janeiro com a Corte (1718-1763), v. 06, fls. 68-68v. Carta do Governador da Capitania do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1734.

AN - 1º Ofício de Notas. Caixa 12.863. Livro 105. Contrato celebrado entre Ignácio Gomes de Lira e o carpinteiro Gabriel João de Santiago para a construção de um iate de 80 palmos (17,60 m) de quilha limpa, no valor de 1:210\$800 réis (um conto e duzentos e dez mil e oitocentos réis) Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1739.

AN – Correspondência oficial. Códice 68. v. 06, 1783-1785. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Luís de Vasconcelos e Sousa ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Rio de Janeiro, 23 de abril der 1784.

AN – Correspondência oficial. Códice 68. v. 14. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, José Luís de Castro (1744-1819), 2º Conde de Resende ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812), Conde de Linhares. Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1798.

Biblioteca Nacional – BN (Rio de Janeiro)

BN - Seção de Manuscritos. 7,1,28, nº 32. Carta de Vasco de Mascarenhas, Conde de Óbidos, Governador geral do Estado do Brasil a Pedro de Mello, Governador da Capitania do Rio de Janeiro. Cidade da Bahia [Salvador], 07 de abril de 1664

BN – Seção de Manuscritos - Cód. I-28, 28, 12. Ofício de Antônio Ferreira de Andrade ao Secretário de Estado Martinho de Melo e Castro. Lisboa, 09 de novembro de 1799.

Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB (Salvador)

APEB - Livro de cartas régias. 1702-1711. fl. 51

APEB – Ordens régias. v. 10. Doc. 32. Provisão em forma de lei, do Rei de Portugal, D.João V, sobre medidas para o combate ao contrabando. Lisboa, 08 de fevereiro de 1711 [reeditada em outubro de 1715]

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro – APERJ (Rio de Janeiro)

APERJ. Registro Paroquial de Terras. Freguesia de Irajá. Livro nº 86 (1855-1856). Folha 3v. Registro nº 10

Arquivo Histórico Ultramarino – AHU (Lisboa)

Brasil Limites

AHU – Brasil Limites – Caixa 01 – Doc. 88. Ofício do governador da Capitania do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade ao Secretário de Estado Sebastião José de Carvalho e Melo. Rio Grande de São Pedro, 06 de novembro de 1755.

Bahia - Avulsos

AHU – Bahia – Caixa 01 – Doc. 54. Carta do Governador geral do Estado do Brasil, Gaspar de Sousa ao Rei de Portugal, Felipe II. Cidade da Bahia [Salvador], 08 de dezembro de 1614. In: AHU – Bahia – Caixa 01- doc. 54.

AHU – Bahia - Códice 247. fl. 326v. Carta do Rei de Portugal, D.João V ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa. Lisboa, 20 de outubro de 1722.

Angola – Avulsos

AHU – Angola – Caixa 64 - Doc. 10. Representação dos negociantes de Luanda (Angola) à Rainha de Portugal, D.Maria I. Luanda, 06 de outubro de 1781.

AHU – Angola – Caixa 83 – Doc. 30. Carta de José de Almeida e Vasconcelos de Soveral e Carvalho Soares de Albergaria (1737-1812), 1º Barão de Mossâmedes, governador-geral da Capitania do Reino de Angola, ao Conselho Ultramarino. Luanda, 24 de fevereiro de 1790.

Rio de Janeiro – Avulsos

AHU – ARJ – Caixa 01 – Doc. 41. Memória sobre as medidas que devem ser tomadas a fim de ser cumprida a carta régia de 29 de agosto de 1634. Lisboa, 29 de agosto de 1634

AHU – ARJ – Caixa 02 – Doc. 115. Consulta (minuta) do Conselho de Fazenda ao Rei de Portugal, D.João IV. Lisboa, 23 de novembro de 1643.

AHU – ARJ – Caixa 03 – Doc. 280. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira, ao Governador da Capitania do Rio de Janeiro, D.Luís de Almeida. Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1655

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 331. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1662. Ver anexo: Requerimento de Duarte de Ibal, capitão de um patacho inglês, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, anterior a 27 de novembro de 1662.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 345. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Lisboa, 21 de julho de 1663.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 345. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Lisboa, 21 de julho de 1663.

AHU – ARJ – Catálogo Castro e Almeida – Doc. 1.082. Consulta do Conselho Ultramarino acerca da devassa de residência do governador da Capitania do Rio de Janeiro, Pedro de Mello. Lisboa, 22 de novembro de 1668.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 373. Carta do Procurador Geral do Estado do Brasil, José Moreira de Azevedo, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Lisboa, 01 de agosto de 1669. Ver anexo: Carta do Abade do Mosteiro de São Bento de Pernambuco, Frei Mauro da Assunção, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Recife, 12 de maio de 1669.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 400. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Lisboa, 27 de abril de 1675.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 412. Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 14 de julho de 1676.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 420. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Lisboa, 18 de maio de 1678. Ver anexo: Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 28 de agosto de 1677.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 447. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Lisboa, 28 de setembro de 1681.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 455. Consulta do Conselho Ultramarino ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Lisboa, 11 de dezembro de 1681.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 487. Auto de perguntas feito pelo Ouvidor Geral e Corregedor da Repartição do Sul, André da Costa Moreira, a um francês de nome Ivo, capturado no mar. Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1683.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 509. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Duarte Teixeira Chaves, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1685.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 514. Carta do Governador do Rio de Janeiro, João Furtado de Mendonça, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 23 de junho de 1686.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 528. Carta do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Miguel de Figueira Castelo Branco, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 20 de junho de 1690.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 617. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1697.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 645. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698. Ver anexo: Carta do Rei de Portugal, D. Pedro II, ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado. Lisboa, 31 de outubro de 1697.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 642. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 06 de junho de 1698.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 642. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 06 de junho de 1698. Ver anexo: Certidão passada pelo Escrivão da fazenda Real, Contos e Gente de Guerra, Belchior Andrade de Araújo, em benefício do francês Luís Garçon. Rio de Janeiro, 31 de maio de 1698.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 645. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 665. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1699.

AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 702. Requerimento do homem de negócio da cidade do Porto e senhorio da fragata “Bom Jesus da Trindade”, Francisco Machado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Porto, 04 de fevereiro de 1700.

AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 718. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 20 de julho de 1700.

AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 724. Parecer do Conselho Ultramarino sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes. Lisboa, 26 de outubro de 1700.

AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 792. Parecer do Conselho Ultramarino sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes. Lisboa, 22 de maio de 1703.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 817. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 13 de fevereiro de 1704. Ver anexo: Resolução de 12 de fevereiro de 1704.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 817. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D.Pedro II. Rio de Janeiro, 13 de fevereiro de 1704. Ver anexo: Resolução de 12 de fevereiro de 1704.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 822. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.Pedro II, sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, D. Álvaro da Silveira e Albuquerque. Lisboa, 10 de setembro de 1704.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 829. Certidão passada pelo capitão de mar e guerra João Antunes da Costa, comandante de uma das fragatas da Junta do Comércio Geral. Fé de ofícios de Marcos Pereira de Moraes. Rio de Janeiro, 03 de fevereiro de 1708.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 850. Decreto do Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 16 de abril de 1709. Ver anexo: Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 12 de fevereiro de 1709.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 887. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de abril de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 887. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de abril de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 893. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís de Almeida Correia de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 29 de abril de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 898. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 907. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 09 de novembro de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 910. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís de Almeida Correia de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de novembro de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 919. Carta dos oficiais da Câmara de Vereadores do Rio de Janeiro ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 925. Decreto do Rei de Portugal, D.João V ao Conselho Ultramarino. Lisboa, 23 de março de 1711.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 944. Informação sobre a tomada da cidade do Rio de Janeiro pela esquadra de René Duguay-Trouin. Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1711.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 945. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1711.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 946. Carta do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1711.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 964. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, ao Governador Geral do Estado do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Sousa, Conde de Castelo Melhor. Rio de Janeiro, 06 de março de 1712.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 956. Parecer do Conselho Ultramarino sobre carta do Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Lisboa, 30 de março de 1712.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 958. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 20 de abril de 1712.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 964. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V, sobre carta do Governador Geral do Estado do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Sousa, Conde de Castelo Melhor. Lisboa, 12 de julho de 1712.

AHU – ARJ – Caixa 10 - Doc. 1.088. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 16 de dezembro de 1718. Ver anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 10 de julho de 1718.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.086. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 24 de novembro de 1718.

AHU – ARJ – Caixa 10 - Doc. 1.088. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 16 de dezembro de 1718.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.089. Requerimento do contratador do tabaco do Rio de Janeiro, Capitão Domingos Francisco de Araújo ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, anterior a 23 de dezembro de 1718. Ver anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Manoel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.127. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Manoel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.156. Requerimento do Tenente-coronel de um regimento auxiliar da praça do Rio de Janeiro, Manoel Pimenta Telo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.164. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, preso na cadeia da Corte, ao Secretário do Conselho Ultramarino, André Lopes de Lavre. Lisboa, 22 de dezembro de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.164. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, preso na cadeia da Corte, ao Secretário do Conselho Ultramarino, André Lopes de Lavre. Lisboa, 22 de dezembro de 1719. Ver anexo: Auto de devassa que mandou fazer o Provedor e Contador da Fazenda Real do

Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, sobre o naufrágio do navio “O dragão”. Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1718

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.246. Ofício do Governador da Capitania do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Secretário das Mercês e Expediente, Bartolomeu de Sousa Mexia. Rio de Janeiro, 09 de agosto de 1720.

AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.365. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 06 de novembro de 1722.

AHU – ARJ – Caixa 35 – Doc. 3649 – Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1742.

AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a José Guilherme, caixeiro de Matheus Rodrigues Vieira. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Francisco Kibault de Millier, cirurgião francês da nau de guerra “Minotauro”. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manoel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 28 de julho de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manoel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 28 de julho de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manoel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 03 de agosto de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 56 – Doc. 5.478. Ofício do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1759. Anexo: Auto de perguntas feitas a Manoel Carneiro Coelho, ourives de prata. Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 61 – Doc. 5.891. Carta do Provedor Interino da Fazenda Real do Rio de Janeiro, desembargador João Cardoso de Azevedo, ao Rei de Portugal, D. José I. Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1761. Anexo: Auto e denúncia que faz Manoel Pavão, taverneiro. Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1760.

AHU – ARJ – Caixa 61 – Doc. 5.891. Carta do desembargador João Cardoso de Azevedo, Provedor Interino da Fazenda Real do Rio de Janeiro, ao Rei de Portugal, D. José I. Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1761. Anexo: Requerimento de Francisco Garcia. Rio e Janeiro, posterior a 21 de agosto de 1760.

AHU – ARJ – Caixa 61 – Doc. 5.822. Ofício de Antônio Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela, Governador da Capitania do Rio de Janeiro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Rio de Janeiro, 06 de fevereiro de 1761.

AHU – ARJ – Caixa 76. Doc. 58. Carta do vice-rei do Estado do Brasil, D. Antônio Álvares da Cunha, Conde da Cunha, ao Rei de Portugal, D. José I. Rio de Janeiro, 26 de dezembro de 1763

AHU – ARJ – Caixa 77. Doc. 28. Carta do vice-rei do Estado do Brasil, D. Antônio Álvares da Cunha, Conde da Cunha, ao Rei de Portugal, D. José I. Rio de Janeiro, 02 de março de 1764

AHU – ARJ – Caixa 89. Doc. 57. Carta do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha, ao Rei de Portugal, D. José I. Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1767.

AHU – ARJ – Caixa 161 – Doc. 12.071. Descrição do que contém o distrito da Vila de Santo Antônio de Sá de Macacu, feita por ordem do Vice-Rei do Estado do Brasil, Conde de Rezende [D. José Luís de Castro]. Rio de Janeiro, 07 de abril de 1797. Ver anexo: “Relação das madeiras que abundam nos vastíssimos sertões da Vila de Santo Antônio de Sá de Macacu, e dos seus nomes, quantidades e préstimos, a exceção daquelas que somente servem para lenha.

AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 781. Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 06 de março de 1703. Ver anexo: Carta do Governador do Rio de Janeiro, D. Álvaro da Silveira e Albuquerque, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 09 de setembro de 1702.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 883. Requerimento do alferes de Infantaria da praça do Rio de Janeiro, Manoel Rodrigues, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, anterior a 02 de abril de 1710. Ver anexo: Certidão passada por Jerônimo da Costa Ribeiro, capitão de Infantaria da guarnição da praça de Almada, Província da Beira. Lisboa, 16 de novembro de 1693

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.130. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manoel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 09 de julho de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.258. Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 19 de novembro de 1720. Ver anexo: Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 03 de agosto de 1720.

AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.341. Carta do Secretário de Estado, Diogo de Mendonça Corte Real, ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 03 de junho de 1722

AHU – ARJ – Caixa 03 – Doc. 248. Conhecimento sobre as cartas do Administrador Geral das Minas, Pedro de Sousa Pereira, ao Rei de Portugal, D.João IV. Rio de Janeiro, 30 de maio de 1654

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 392. Recibo de Lucas da Costa, mestre da nau “Nossa Senhora da Piedade e São Lourenço”, que vai para o Rio de Janeiro. Lisboa, 13 de dezembro de 1673.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 407. Recibo de Francisco Monteiro Figueiredo, mestre do patacho “Nossa Senhora da Conceição”, que vai para o Rio de Janeiro. Lisboa, 04 de abril de 1674.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 457. Recibos dos mestres das embarcações que levam correspondência do Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro, para o Rio de Janeiro. Lisboa, 31 de janeiro de 1682. Ver anexo: Recibo de Dionísio Franco Brito, mestre e capitão da nau “Nossa Senhora da Conceição”, que vai para o Rio de Janeiro. Lisboa, 12 de novembro de 1676.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 457. Recibos dos mestres das embarcações que levam correspondência do Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro, para o Rio de Janeiro. Lisboa, 31 de janeiro de 1682. Ver anexo: Recibo de João de Seabra, mestre e capitão da fragata “Nossa Senhora da Encarnação”. Lisboa, 28 de novembro de 1676.

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 469. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira, ao Príncipe Regente de Portugal, D.Pedro. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1682.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 645. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 646. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1698.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 647. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís Lopes Pegado, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 08 de junho de 1698. Ver anexo: Carta régia de D.Pedro II. Lisboa, 11 de fevereiro de 1697.

AHU – ARJ – Caixa 06 – Doc. 670. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Rio de Janeiro, 14 de junho de 1699.

AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 696. Requerimento do capitão de mar e guerra da Junta do Comércio Geral, Belchior de Azevedo Coutinho, ao Rei de Portugal, D. Pedro II. Lisboa, anterior a 12 de maio de 1700.

AHU – ARJ – Caixa 07 – Doc. 761. Relação dos materiais remetidos pelo Conselho Ultramarino para o Rio de Janeiro, no navio “São Pedro e São João”. Lisboa, 23 de março de 1701.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 879. Recibo do Tesoureiro das Compras do Ouro em Pó, Tobias Luge, sobre a entrega de moedas de ouro aos capitães das naus de guerra. Rio de Janeiro, 22 de março de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 890. Atestado do Escrivão do Almojarifado dos Armazéns do Rio de Janeiro, Antônio Gonçalves de Azevedo. Rio de Janeiro, 12 de abril de 1710.

AHU – ARJ – Caixa 08 – Doc. 894. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1710. Ver anexo: Carta do Rei de Portugal, D.João V, ao Governador do Rio de Janeiro, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Lisboa, 03 de agosto de 1709.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 939. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 27 de agosto de 1711.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 940 – Carta do Ouvidor do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 28 de agosto de 1711.

AHU – ARJ – Caixa 09 – Doc. 1.022. Recibo de Bartolomeu dos Santos, mestre da nau “Nossa Senhora da Piedade”, indicando a entrega de valores pelo Almojarife da Fazenda Real do Rio de Janeiro, José da Costa de Matos. Rio de Janeiro, 13 de junho de 1715.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.119. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manoel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 07 de julho de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.121. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manoel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 07 de julho de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.225. Carta do Ouvidor Geral do Rio de Janeiro, Paulo de Torres Rijo Vieira, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.226. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manoel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de julho de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.176. Requerimento dos contratadores do sal do Brasil ao Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 19 de fevereiro de 1720.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.220. Carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manoel Correia Vasques, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1720. Ver anexo: “Relação dos

mantimentos, madeiras, materiais e munições, fardas, dinheiro e todos os mais petrechos que se tem remetido para a Nova Colônia do Sacramento do rio da Prata, desde sua restituição até o presente, em os navios adiante declarados – Navio “Nossa Senhora da Encarnação e São José.” Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1716.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.222. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1720.

AHU – ARJ – Caixa 11. Doc. 1.244. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real. Rio de Janeiro, 09 de agosto de 1720.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.246 - Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Secretário das Mercês e Expediente, Bartolomeu de Sousa Mexia. Rio de Janeiro, 09 de agosto de 1720

AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.309. Provisão do Rei de Portugal, D. João V, ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 27 de março de 1722.

AHU – ARJ – Caixa 12. Doc. 1.386. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1722. Ver anexo: Provisão do Rei de Portugal, D. João V. Lisboa, 11 de maio de 1722.

AHU – ARJ – Caixa 13 – Doc. 1.414. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D. João V. Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1722.

AHU – ARJ – Caixa 01 – Doc. 15. Carta do fidalgo Martim de Sá ao Rei de Portugal, Felipe II. Rio de Janeiro, 07 de abril de 1619.

AHU – ARJ – Caixa 03 – Doc. 305. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Sousa Pereira, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1657.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 331 – Carta do Governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo, ao Rei de Portugal, D. Afonso VI. Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1662. Ver anexo: Requerimento do capitão Duarte de Ibal.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 386. Carta do Governador do Rio de Janeiro, João da Silva de Sousa, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1672.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 404. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1675. Ver anexo: parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 23 de abril de 1676.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 404. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1675. Ver anexo: Fragmento do tratado de paz entre os reinos de Portugal e França.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 404. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1675. Ver anexo: Fragmento do tratado de paz entre os reinos de Portugal e Inglaterra.

AHU – ARJ – Caixa 04 – Doc. 404. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Tomé de Sousa Correia, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1675

AHU – ARJ – Caixa 05 – Doc. 449 – Carta do Mestre de Campo e Governador interino do Rio de Janeiro, Pedro Gomes, ao Príncipe Regente de Portugal, D. Pedro. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1681.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manoel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 08 de fevereiro de 1711

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manoel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 05 de outubro de 1715.

AHU – ARJ – Caixa 10 – Doc. 1.140. Carta do Desembargador Manoel de Almeida Peixoto ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1719. Ver anexo: Alvará de 05 de outubro de 1715.

Alvará régio de 05 de outubro de 1715. In: Anais da Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro, vol. XXVIII. Rio de Janeiro: Oficinas de Artes Gráficas da Biblioteca Nacional, 1908. p.p. 228-230

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.209. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 25 de julho de 1720. Ver anexo: Carta Régia de 27 de novembro de 1719.

AHU – ARJ – Caixa 11 – Doc. 1.241 – Carta do ex-Governador da Praça de Santos, Luís Antônio de Sá Queiroga, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 08 de agosto de 1720.

AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.274. Provisão do Rei de Portugal, D.João V , ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 11 de janeiro de 1721

AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.346. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1722.

AHU – ARJ – Caixa 12 – Doc. 1.346. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1722.

AHU – ARJ – Caixa 13 – Doc. 1.453. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1723

AHU – ARJ – Caixa 13 – Doc. 1.453. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1723. Ver anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 1723.

AHU – ARJ – Caixa 14 – Doc. 1.512. Provisão do Rei de Portugal, D.João V, ao Governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque. Lisboa, 22 de fevereiro de 1724.

AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.662. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de junho de 1725.

AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.668. Auto de exame realizado pelo Ouvidor Geral e Corregedor da comarca do Rio de Janeiro, Antônio de Sousa de Abreu Grade, na galera inglesa “Benjamim”. Rio de Janeiro, 05 de junho de 1725. Anexo: Despacho do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, 06 de junho de 1725.

AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.670. Despacho do Conselho Ultramarino destinado ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil. Lisboa, 14 de junho de 1725. Anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 07 de setembro de 1724. Anexo: Inventário da carga do patacho francês “Saint Jacques der Nantes.”

AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.689. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1725.

AHU – ARJ – Caixa 59 - Doc. 5.716. Ofício do governador das capitanias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1760.

AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.749. Auto de exame feito pelo Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro, Manoel de Passos Soutinho, na embarcação holandesa “Aurora”. Rio de Janeiro, 22 de abril de 1726.

AHU – ARJ – Caixa 19 – Doc. 2.124. Requerimento de Lourenço José Durocher Ledependier, capitão do navio francês “São João Batista”, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, anterior a 09 de novembro de 1728.

AHU – ARJ – Caixa 21 – Doc. 2.281. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Rio de Janeiro, 03 de abril de 1730.

AHU – ARJ – Caixa 21 – Doc. 2.336. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 02 de julho de 1730. Anexo: Auto de exame do navio francês “Atalanta”. Rio de Janeiro, 1º de abril de 1730.

AHU – ARJ – Caixa 24 – Doc. 2.601. Carta do Juiz de Fora do Rio de Janeiro, Francisco da Silva Castro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1732.

AHU – ARJ – Caixa 24 – Doc. 2.616. Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1732.

AHU – ARJ – Caixa 33 – Doc. 3.451. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 22 de maio de 1740.

AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.544. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1741.

AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.544. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1741. Anexo: Auto de exame da fragata “Bom Jesus de Vila Nova”. Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1740.

AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.567. Carta do Governador do Rio de Janeiro e Minas Gerais, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1741.

AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.603. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, Mathias Coelho de Sousa, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1742.n: Bando. Rio de Janeiro, 29 de maio de 1742.

AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.603. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, Mathias Coelho de Sousa, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1742. Anexo: Auto de exame. Termo de notificação. Rio de Janeiro, 29 de maio de 1742.

AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.603. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, Mathias Coelho de Sousa, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1742

AHU – ARJ – Caixa 34 – Doc. 3.624. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1742.

AHU – ARJ – Caixa 35 – Doc. 3.649. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Siqueira e Melo, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1742.

AHU – ARJ – Caixa 44 – Doc. 4.525. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1751. Anexo: Auto de exame do navio francês “Condé”. Auto de perguntas ao capitão D.João Francisco de Leem. Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1748.

AHU – ARJ – Caixa 44 – Doc. 4.525. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1751. Anexo: Auto de exame da fragata francesa “La Glorieux”. Auto de perguntas ao capitão D’Aprest de Manevillete. Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1751.

AHU – ARJ – Caixa 44 – Doc. 4.525. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1751. Anexo: Auto de exame do navio francês “Rainha Santa”. Auto de perguntas feitas ao capitão La Farque. Rio de Janeiro, 20 de abril de 1751.

AHU – ARJ – Caixa 47 – Doc. 4.728. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1753. Anexo: Auto de exame do navio francês “Galaté”. Rio de Janeiro, 01 de julho de 1753.

AHU – ARJ – Caixa 47 – Doc. 4.728. Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1753. Anexo: Auto de exame da fragata castelhana “Nuestra Señora de Aránzazu”. Notificação. Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1753. Anexo: Auto de exame da fragata castelhana “Nuestra Señora de Aránzazu”. Notificação. Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1753.

AHU – ARJ – Caixa 47 – Doc. 4.791. Requerimento do Contratador da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Bezerra Seixas, ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, anterior a 08 de agosto de 1754. Anexo: Parecer do Conselho Ultramarino. Lisboa, 13 de dezembro de 1754.

AHU – ARJ – Caixa 49 – Doc. 4.897. Carta do Chanceler do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, João Soares Tavares, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1755. Anexo: Auto de exame do navio francês “Bourbon”. Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1755. Anexo: Auto de exame do navio francês “Bourbon”. Termo do médico de saúde. Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1755.

AHU – ARJ – Caixa 49 – Doc. 4.897. Carta do Chanceler do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, João Soares Tavares, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1755. Anexo: Auto de exame do navio castelhano “El Jason”. Rio de Janeiro, 27 de maio de 1755.

AHU – ARJ – Caixa 15 – Doc. 1.689. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Vice-Rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, Conde de Sabugosa. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1725.

AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.762. Portaria do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, 05 de outubro de 1725. Anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1726.

AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.762. Idem. Anexo: Requerimento de Jorge Augeriace, imediato do navio holandês “Dom Carlos”, ao Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, anterior a 15 de maio de 1726.

AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.762. Portaria do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, 05 de outubro de 1725. Anexo: Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1726.

AHU – ARJ – Caixa 17 – Doc. 1.855. Requerimento do capitão do patacho holandês “Mercúrio”, Guilherme de Oliphans, ao Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro. Rio de Janeiro, anterior a 08 de julho de 1726.

AHU – ARJ – Caixa 17 – Doc. 1.846. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 06 de julho de 1726.

AHU – ARJ – Caixa 16 – Doc. 1.844. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 05 de julho de 1726.

AHU – ARJ – Caixa 17 – Doc. 1.943. Decreto do Rei de Portugal, D.João V. Lisboa, 12 de julho de 1727.

AHU – ARJ – Caixa 18 – Doc. 2.021. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1727.

AHU – ARJ – Caixa 20 – Doc. 2.183. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de agosto de 1729.

AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.474. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Siqueira Cordovil, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 02 de agosto de 1731.

AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.479. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1731.

AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.479. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 04 de agosto de 1731. Anexo: Auto de exame do navio francês “La Serena”. Termo inicial. Rio de Janeiro, 06 de julho de 1731.

AHU – ARJ – Caixa 23 – Doc. 2.517. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1731. Anexo: Auto de exame do navio francês “La Serena”. Exame do livro dos pilotos. Rio de Janeiro, 09 de setembro de 1731. Auto de perguntas ao capitão Simão Desault. Rio de Janeiro, 09 de setembro de 1731.

AHU – ARJ – Caixa 41 – Doc. 4.204. Carta do Governador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Antônio Gomes Freire de Andrade, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 12 de junho de 1748.

AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.195. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 09 de março de 1757. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais, José Antônio Freire de Andrade, ao comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, Luís de Campos Pinheiro. Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.292. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 04 de março de 1758. Anexo: Carta do Juiz Ordinário da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, Manoel de Sá da Costa, ao capitão francês Pierre L. Mangueret. Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, 17 de março de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.195. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro e Minas Gerais, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 09 de março de 1757. Anexo: Carta do capitão francês Pierre L. Mangueret ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. A bordo, no ancoradouro da Ilha Grande, 02 de março de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.292. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 04 de março de 1758. Anexo: Carta do comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, capitão Luís de Campos Pinheiro ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Vila de Angra dos Reis, 18 de março de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.239. Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, ao Rei de Portugal, D.José I. Rio de Janeiro, 31 de julho de 1757. Anexo: Auto de exame do navio francês “Colomba”. Rio de Janeiro, 05 de junho de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo ao tenente José Rodrigues de Sá. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1757. Anexo: Carta do Conde d’Aché ao comandante militar da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, Luís de Campos Pinheiro. A bordo da nau de guerra “Zodíaco”, na praia da Ilha Grande, 19 de julho de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.261. Carta do comandante da frota do Rio de Janeiro, Manoel de Mendonça e Silva, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Carta do Governador da praça do Rio de Janeiro, Patrício Manoel de Figueiredo, ao Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade. Rio de Janeiro, 23 de julho de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 52 – Doc. 5.261. Carta do comandante da frota do Rio de Janeiro, Manoel de Mendonça e Silva, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Auto de Junta. Rio de Janeiro, 23 de julho de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.282. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 10 de fevereiro de 1758

AHU – ARJ – Caixa 53 – Doc. 5.292. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 04 de março de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 54 – Doc. 5.358. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei de Portugal, D.José I. Lisboa, 18 de setembro de 1758. Anexo: Auto de exame da nau de guerra francesa “La Renomeé”. Rio de Janeiro, 05 de novembro de 1757.

AHU – ARJ – Caixa 55 – Doc. 5.405. Ofício do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 1759. Anexo: Carta do Governador Interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade a Monsieur Labry “comandante das fragatas do Rei de França”. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1758.

AHU – ARJ – Caixa 59 – Doc. 5.716. Ofício do Governador do Rio de Janeiro, Antônio Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1760.

FONTES IMPRESSAS

ALÃO, Manoel de Brito, Pe. **Antiguidade da sagrada imagem de Nossa Senhora de Nazaré** [1628]. Introdução e notas de Pedro Penteadó. Lisboa: Confraria de Nossa Senhora de Nazaré / Edições Colibri, 2001

ALMADA, André Álvares. “Tratado Breve dos Rios de Guiné do Cabo Verde dês do Rio de Sanagá até os baixos de Santa Ana de todas as nações de negros que há na dita costa e de seus costumes, armas, trajos, juramentos, guerras...” [1594]. In: BRÁSIO, António. **Monumenta Missionária Africana**. 2ª série. Volume III. Doc. 92. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1964.

ALMEIDA, Cândido Mendes de (1818-1881). **Código Filipino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal**: recompiladas por mandado d’El Rei D. Felipe I. 14ª ed. Rio de Janeiro: Tipografia do Instituto Filomático, 1870. Livro V. Título 12. p. 1.160

ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. vol. 31. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1909. Ofício do Vice-Rei do Estado do Brasil, Conde de Atouguia, ao Secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o melhor aproveitamento das fibras das palmeiras, a partir das instruções trazidas pelos canarins de Goa, enviados à Bahia para ensinar as técnicas aos locais. Salvador, 12 de outubro de 1751.

ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. v. 39. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1921

ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. vol. 59. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940. Ver: Processo de despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1632. p.p. 07-186

ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro, vol. 28. Rio de Janeiro: Oficinas de Artes Gráficas da Biblioteca Nacional, 1908. Ver: Alvará régio de 05 de outubro de 1715. p.p. 228-230

ANAIS do I Congresso de História da Bahia [1949]. v. 02. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1955

ANÔNIMO. **Journal d’une voyage sur lês costes d’Afrique et aux Indes d’Espagne** avec une description particulière de la rivièrre de la Plate, de Buenosayres e autres lieux, commencé em 1702 et fini in 1706. Amsterdam, chez Paul Marret, 1723

ANÔNIMO. **Description de la Ville de Lisbonne** ou l’on traite de la cour de Portugal, des colonies portugaises e du commerce de cette capitale. Paris: s.n., 1730

ANTONIL, André João Andreoni (Padre). S.J. (1649-1716) **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. [1ª ed. Lisboa: Oficina Real Deslandesiana, 1711]. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1982

ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro de. (Monsenhor). **Memórias históricas do Rio de Janeiro**. 10 vols. Rio de Janeiro: Na Impressão Régia, 1820

ATAÍDE, Antônio de. (circa 1570-1647) [1º Conde de Castro Daire]. **Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino, 1608-1612**. Diários de navegação

coligidos por Antônio de Ataíde no século XVII. 3 v. Introdução e notas de Humberto Leitão. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1957-1958

BERREDO, Bernardo Pereira de. **Anais históricos do Estado do Maranhão**. Lisboa: Na oficina de Francisco Luiz Ameno, Impressor da Congregação Camerária da Santa Igreja de Lisboa, 1749

BOXER, Charles Ralph. **A idade de ouro do Brasil**: dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. Ver: Carta de Mahé de La Bourdonnais a De Clos Rivière. Pondicherry, 13 de outubro de 1730. p. 187

BRASIL. Ministério da Educação e Saúde. **Documentos históricos**: consultas do Conselho Ultramarino – Rio de Janeiro e Bahia (1716-1721). v. 97. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1952. pp. 177-179.

BRITO, Bernardo Gomes de. (1688-1759) **História trágico-marítima em que se escrevem cronologicamente os naufrágios que tiveram as naus de Portugal depois que se pôs em exercício a navegação da Índia**. 2 tomos. Lisboa Ocidental: Na Oficina da Congregação do Oratório, MDCCXXXVI [1736] ou 2ª ed. 3 vols. [Sob a direção de Damião Peres]. Barcelos: Companhia Editora do Minho, 1942

BRITO, Paulo José Miguel de. **Memória política sobre a Capitania de Santa Catarina** [1816] Lisboa: Na tipografia da Academia Real de Ciências, 1829. pp. 04-05

BARREIROS, Fortunato José. **Memória sobre os pesos e medidas de Portugal, Espanha, Inglaterra e França**. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1838

CASTILHO, Júlio de. **A Ribeira de Lisboa**: descrição histórica da margem do Tejo, desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893. (BNP, cota hg-7520-v)

COSTA ARAÚJO, Antônio José. **Relação da viagem da fragata “Nossa Senhora da Estrela” a Bissau, em 1753**. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1995

DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil** [1835]. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1975. vol. 02

DE LAGRANGE, Louis Chancel. **A tomada do Rio de Janeiro em 1711 por Duguay-Trouin**. Trad. Mário Ferreira França. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1967

DOCUMENTA ÍNDICA: **Monumenta Historica Societati Jesu**. Edit. Joseph Wicki S.J. v. 5 (1561-1563); v. 6 (1563-1566) e v. 7 (1566-1569). Roma: Monumenta Historica Societati Jesu, 1958-1960. Ver: Carta do Padre Fernando da Cunha S.J. ao Superior Geral. Baçaim (Goa), 03 de dezembro de 1562; carta do Padre Andreas de Cabrera S.J. ao Padre Ignácio de Tolosa S.J. Baçaim (Goa), 15 de dezembro de 1564 e carta do Padre Domingos Álvares S.J. ao Padre Leão Henriques S.J. Goa, 20 de novembro de 1567, respectivamente.

DOCUMENTOS HISTÓRICOS. vol. 96. **Consultas do Conselho Ultramarino**. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1952

DOCUMENTOS INTERESSANTES para a história e costumes de São Paulo. v.50. São Paulo: Tipografia da Companhia Industrial de São Paulo, 1894. Ver: Carta de Luís Vahia Monteiro, Governador do Rio de Janeiro, ao Rei de Portugal, D.João V. Rio de Janeiro, 03 de janeiro de 1730. p.p. 171-175

“**Extrait d’un journal de la compagnie dès vaisseaux du Roi aux Indes Orientales em l’année 1748.** Relâche Du vaisseau “Arc-en-Ciel” a Rio Jenaire, cote du Brésil” In: Acervo CARAN, Marine B4/62, fls. 281-301 Apud BICALHO, Maria Fernanda Baptista. A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. pp. 112-116 e 128.

FAGOÇA, José de. **Descripción de los reales sítios de San Idelfonso, Valsain y Riofrio.** Segóvia: s.n., 1845

FROGER, François. **Relation d’unvoyage fait em 1695, 1696 e 1697 aux cotes d’Afrique, Detroit de Magellan, Brésil, Cayenne et islesantilles, par une escadre dès vaisseaux du Roi, commandé par Monsieur De Gennes,** faite par le Sieur Froger, ingenieur volontaire em le vaisseux “Le Falcon Anglois”. Amsterdam: chez lês héritiers D’Antoine Schelte, MDCXCIX [1699]. Biblioteca Nacional de Portugal. Reservados. Código 2980-p

LEAL, Augusto Soares d’Azevedo Barbosa de Pinho. **Portugal antigo e moderno.** Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira e Cia, 1875. v. 5

LÉRY, Jean de. **História de uma viagem feita à terra do Brasil, também chamada América.** [1579]. Trad. Maria Inez Duque Estrada. Rio de Janeiro: Batel / Fundação Darcy Ribeiro, 2009. (Franceses no Brasil, vol. 3)

LISBOA, Balthazar da Silva. **Riqueza do Brasil em madeiras de construção e carpintaria.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1823.

_____. **Anais do Rio de Janeiro.** Tomo III. Rio de Janeiro: Na Typ. Imp. e Const. De Seignot-Plancher & Cia, 1835

MENDONÇA, Henrique Lopes de. **O padre Fernando de Oliveira e a sua obra náutica.** Lisboa: Tipografia da Academia Real de Ciências, 1858

MENEZES, D. Luís de. **História de Portugal restaurado.** Tomo II. Lisboa: Na Oficina de Domingos Rodrigues, aos Anjos, MDCCLI [1751]

MOSTEIRO DE SÃO BENTO DO RIO DE JANEIRO. **Segundo livro do tomo** (1688-1793). Leitura, introdução e índices por D.L. Macedo. Rio de Janeiro: Edições Lumen Christi, 1981

PIMENTEL, Manoel. **Arte de navegar** em que se ensinam as regras práticas e os modos de cartear e de graduar a balestilha por via de números e muitos problemas úteis de navegação e Roteiro das viagens e costas marítimas de Guiné, Angola, Brasil, Índias e Ilhas Ocidentais e Orientais. Lisboa: Na Oficina de Miguel Menescal da Costa, Ano MDCCLXII [1712] ou Lisboa: Na oficina de Francisco da Silva, MDCCXLVI [1746].

PORTUGAL. **Index cronológico das leis extravagantes desde 1603 até 1761.** Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1833. Ver: Alvará de 20 de março de 1736. p. 100

RIHGB, Tomo 18. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1855. pp. 206-207

RIHGB. Tomo 27. Rio de Janeiro: Tipografia de Domingos Luiz dos Santos, 1864. pp. 46-47.

RIHGB. Tomo 69. Parte I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. Ver: Carta de Frei Francisco de Menezes a D. Jaime Álvares Pereira de Melo, 3º Duque de Cadaval. Rio de Janeiro, 06 de novembro de 1710. p. 74

RIHGB, v. 280, jul.-set. 1968 . Uma arribada francesa ao tempo de Bobadela (1748). Tradução e prefácio de Gilberto Ferrez.

“Relâche de L’Arc-em-Ciel a Rio Janeiro, 1748” (resumo manuscrito em francês) existente na Biblioteca do Palácio Nacional da Ajuda, Lisboa, Portugal, sob o nº 54-XIII-4 (19). Este manuscrito foi traduzido para o português pelo Prof. Jean Marcel de Carvalho França e publicado em sua obra “Visões do Rio de Janeiro Colonial (1531-1800). pp. 84-87

RUITERS, Dierick. **A tocha da navegação** [“Toortse der Zuvaart”. Vlissingen, 1623. Leiden, 1648. Linschoten Vereeniging, 1913]. Trad. J. de Sousa Leão. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. vol. 269. out.-dez. 1965. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1966

SANTA MARIA, Frei Agostinho de. **Santuário Mariano.** Lisboa Ocidental: na Oficina de Antônio Pedrozo Galram, 1723. 10 v.

SANTOS, Luís Gonçalves dos. [vulgo “Padre Perereca”]. **Memórias para servir à história do Reino do Brasil.** Lisboa: Imprensa Régia, 1825 / São Paulo: Edusp / Belo Horizonte / Itatiaia, 1981. vol. 01

SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e. **Memórias históricas e políticas da Província da Bahia.** Anotada por Braz do Amaral. v. II. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1937. Ver: Ofício do Secretário de Estado ao governador-geral do Brasil, D. João de Lencastre. Lisboa, 20 de janeiro de 1701. p.p. 302-304. Ver também: Ver: Carta do Rei de Portugal, D. João V, ao Vice-rei do Estado do Brasil, 1º Marquês de Angeja [Pedro Antônio de Menezes Noronha de Albuquerque]. Lisboa, 22 de março de 1718. p.p. 338-339

SOUSA, D. Antônio Caetano de. **História genealógica da Casa Real portuguesa.** Tomo VII. Lisboa Occidental: Na Régia Officina Sylviana e da Academia Real, 1740

SOUSA, Pero Lopes de. **Diário de navegação da armada que foi à terra do Brasil em 1530 sob a Capitania-Mor de Martim Afonso de Sousa.** Lisboa: Tipografia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1839

TEIXEIRA, Luiz. **Roteiro de todos os sinais na costa do Brasil** [1581]. Introdução e notas de Max Justo Guedes. Rio de Janeiro: MEC/INL, 1968. p. 21

TOUCHARD-LAFOSSE, Georges. **Jehan Ango**: histoire du seizième siècle. Paris: Dumont, 1835

BIBLIOGRAFIA

ABELL, W. **The ship wright's trade**. London: Conway Maritime Press, 1948

ABREU, João Capistrano Honório de. **Capítulos de história colonial (1500-1800)**. [1ª ed. 1907]. Brasília: Senado Federal, 1998

ABREU, Martha. “Zungus”. In: VAINFAS, Ronaldo (dir.) **Dicionário do Brasil Imperial (1822-1889)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002. p. 726

ABREU, Maurício de Almeida. **Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos (IPP) / Editora Andrea Jacobsen, 2010

ALBUQUERQUE, Luís de. Escalas da Carreira da Índia. In: Separata da **Revista da Universidade de Coimbra**. Coimbra: s.n., 1978

ALBUQUERQUE, Luís de. (org.) **Dicionário de história dos descobrimentos portugueses**. 2 v. Lisboa: Editora Caminho, 1994.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul (séculos XVI e XVII). São Paulo: Companhia das Letras, 2000

ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. “Do Reino às Minas: o “cosmopolitismo” da elite mineira setecentista” In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana (orgs.) **Nas rotas do império**: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Vitória: Edufes / Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006. pp. 331-356

ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. “A conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas.” In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Brasil colonial (1580-1720)**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II (1580-1720). p. 269.

ALMEIDA, Luís Ferrand. **A Colônia de Sacramento na época da sucessão de Espanha**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1973

ALVAREZ, José Maurício Saldanha. “O paço dos governadores, organizador do território da cidade (1743-1763)”. In: **Saeculum** – Revista de História. nº 28. João Pessoa, jan.-jul., 2013

AMORIM, João Pedro. **Dicionário da Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841

ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais**: Goa e Bahia, 1675-1825. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013

ANTUNES, Luís Frederico Dias. Têxteis e metais preciosos: novos vínculos do comércio indo-brasileiro (1808-1820). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO,

Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001

BARATA, Carlos Eduardo de Almeida; BUENO, Antônio Henrique Cunha. **Dicionário das Famílias Brasileiras**. Tomo II. São Paulo: Ibero-América, 2001

BARRETO, Aníbal (Cel.) **Fortificações do Brasil** (resumo histórico). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958

BENTON, Lauren. **A search for sovereignty: Law and geography in European Empires (1400-1900)**. New York: Cambridge University Press, 2010

BETHENCOURT, Francisco. Contrabando: um estudo de caso. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, K. (dir.) **História da expansão portuguesa: a formação do império (1415-1570)**. v. 01. S.l.: Temas e Debates, 1998

BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada. **A expansão marítima portuguesa (1400-1800)**. Lisboa: Edições 70, 2010

BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003

BICALHO, Maria Fernanda. “Joana d’Entremeuse: uma contrabandista entre a insinuação e a circunspeção.” In: VAINFAS, Ronaldo; SANTOS, Georgina Silva dos; NEVES, Guilherme Pereira das. (orgs.) **Retratos do Império: trajetórias individuais no mundo português nos séculos XVI a XIX**. Niterói: Eduff, 2006. pp. 99-115

BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário português e latino: áulico, anatômico, arquitetônico**. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728

BOXER, Charles Ralph. “The Carreira da Índia: ships, men, cargoes, voyages”. In: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as comemorações henriquinas. Lisboa: CEHU, 1961

BOXER, Charles Ralph. **Salvador Correia de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)**. Rio de Janeiro: Ed. Nacional/Edusp, 1973

BOXER, Charles Ralph. **A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial**. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: as estruturas do cotidiano**. Trad. Telma Costa. vol. 01. São Paulo: Martins Fontes, 1997

CABRAL, Diogo de Carvalho. **Homens e árvores no ecúmeno colonial: uma história ambiental da indústria madeireira na bacia do Macacu**. Rio de Janeiro, 1763-1825. [Dissertação de mestrado]. Rio de Janeiro: PPGHIS-UFRJ, 2007

CABRAL, Diogo de Carvalho. **Na presença da floresta: Mata Atlântica e história colonial**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Garammond, 2014

CAETANO, Marcelo. **O Conselho Ultramarino: esboço de sua história**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1968

CAMPOS, Maurício da Costa. **Vocabulário marujo**. Rio de Janeiro: Na Oficina de Silva Porto & Companhia, 1823

CANABRAVA, Alice P. **O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)**. Belo Horizonte / Itatiaia; São Paulo / Edusp, 1984

CARDIM, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. “A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios.”. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Brasil colonial (1580-1720)**. 1ª ed. V. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. pp. 51-106

CARITA, Helder. Da Ribeira ao Terreiro do Paço: gênese e formação de um modelo urbano. In: FARIA, Miguel Figueira de. **Do Terreiro do Paço à Praça do Comércio: história de um espaço urbano**. Lisboa: Imprensa Nacional / Casa da Moeda / Universidade Autónoma, 2012

CARRAFA, Alberto García. **Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos**. Madrid: Imp. Antônio Marzo, 1920

CARREIRA, Antônio. **As companhias pombalinas**. 2ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 1983

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da alimentação no Brasil**. 4ª ed. São Paulo: Global, 2011

CASTRO, João Batista de. (Padre). **Mapa de Portugal antigo e moderno**. v. II. Lisboa: Tipografia do Panorama, 1870

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. **O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade, da invasão francesa até a chegada da Corte**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004

CIPOLA, Carlos. **Conquistadores, piratas e mercadores: a saga da prata espanhola**. Lisboa: Teorema, 2002

COARACY, Vivaldo. **Memórias da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1965

_____. **O Rio de Janeiro no Século XVII: raízes e trajetórias**. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1965

CORTESÃO, Jaime. **Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid**. Tomo I. São Paulo: Fundação Alexandre de Gusmão / Imprensa Oficial, 2006

COSTA, Iraci del Nero da. “Pesos e medidas no período colonial brasileiro: denominações e relações.” In: **Boletim de História Demográfica**. nº 01. vol. 01. Núcleo de Estudos de História Demográfica (NEHD). São Paulo: Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade – USP, 1994

COSTA, Leonor Freire. “Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII).” In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana (orgs.) **Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: UFES/ Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006. pp. 97-134

COUTINHO, José Joaquim da Cunha de Azeredo. “Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias” In: **Obras econômicas de José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho**. 2ª ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1966

CREASMAN, Pearce Paul. “Forest management practices in Early America (c.1500-c.1862)” In: **The Early America Review**. Tampa: Archiving Early America, 2005

CRULS, Gastão. **Aparência do Rio de Janeiro**. 2 v. Rio de Janeiro: J.Olímpio, 1955

CURTO, José. **Alcohol and slaves: the luso-brazilian alcohol commerce at Mpinda, Luanda and Benguela during the Atlantic Slave Trade circa 1480-1830 and the impact in the societies of West Central África** [Tese de PhD] Los Angeles: University of Califórnia, 1996

DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996

DICIONÁRIO ARISTOCRÁTICO contendo os alvarás dos foros de Fidalgos da Casa Real. Tomo I. Lisboa: Na imprensa Nacional, 1840

DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio. A vida a bordo da carreira da Índia (século XVI). Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988. Separata da **Revista da Universidade de Coimbra**. v. 34. Ano 1988

DONOVAN, William Michael. **Comercial enterprise and luso-brazilian society during the brazilian gold rush: the mercantil house of Francisco Pinheiro and the Lisbon to Brazil trade (1695-1750)**. [Tese de PhD]. Baltimore: John Hopkins University, 1990. Ver: Carta de Antônio Pinheiro Neto para Francisco Pinheiro. Rio de Janeiro, 21 de abril de 1716. p. 254

DORÉ, Andréa. A fortaleza e o navio: espaços de reclusão na Carreira da Índia. In: **Topoi**, v. 9. nº16, Rio de Janeiro, jan- jun. 2008, pp. 91-116

ESPÍRITO SANTO, Manuel. **A religião popular portuguesa**. Lisboa: Estudos, 1984

FARIA, Sheila de Castro. “Companhias de Comércio” In: VAINFAS, Ronaldo (dir.) **Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. pp.127-128

FARIA, Sheila de Castro. “Navegação”. In: VAINFAS, Ronaldo (dir.) **Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. pp.423-424

FERREIRA, Jurandyr Pires. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Vol. 22. Rio de Janeiro: IBGE, 1959

FERREIRA, Roquinaldo. “Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII) In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 339-378

FERREZ, Gilberto. Diário anônimo de uma viagem às costas da África e às Índias Espanholas: o tráfico de escravos (1702-1703). In: **RIHGB**. v. 267. Rio de Janeiro, 1965

FERREZ, Gilberto. Uma arribada francesa ao tempo de Bobadela [1748]. In: **RIHGB**. vol. 280; jul.-set. 1968. pp. 251-267

FERREZ, Gilberto. **O Rio de Janeiro e a defesa do seu porto (1555-1800)**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972

FLEXOR, Maria Helena Ochi. **Oficiais mecânicos na cidade do Salvador**. Salvador: Museu da Cidade, 1974

FLORENTINO, Manolo. Aspectos do tráfico negreiro na África Ocidental (1500-1800). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Brasil colonial (1580-1720)**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. I (1443-1580). p. 235

FLORY, Rae Jean Dell. **Bahian Society in the Mid-Colonial Period: The Sugar Planters, Tobacco Groers, Merchants of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725**. University of Texas, Austin, 1978

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII). In: **Topoi**. Rio de Janeiro, nº 01; 2000

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. “A formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (séculos XVI e XVII). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 29-71

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. Afogando em nomes: temas e experiência em história econômica. In: **Topoi**. Rio de Janeiro: PPGHS-UFRJ/7 Letras. Set. 2002, nº 05. pp. 51-57

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. “Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra supracapitanias, no Setecentos.” In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. (orgs.) **Optimapers: elites ibero-americanas do Antigo Regime**. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. p.p. 133-168. p. 135

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. “Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII”. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana (orgs.) **Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: Edufes / Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006. p. 45

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Brasil colonial (1580-1720)**. 1ª ed. volume II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014

FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. **Portugal na época da Restauração**. São Paulo: Hucitec, 1997

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. **Visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos (1531-1800)**. Rio de Janeiro: J.Olímpio, 1999

_____; HUE, Sheila. **Piratas no Brasil: as incríveis histórias dos ladrões dos mares que pilharam nosso litoral**. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2014

FREIRE, Felisbelo. **História da cidade do Rio de Janeiro (1565-1700)**. 2v. Rio de Janeiro: Tipografia da Revista dos Tribunais, 1912

FRIDMAN, Fânia. **Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor / Editora Garamond, 1999

GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio: e sua liderança na história política do Brasil**. 6ª ed. Fixação do texto, introdução, legendas e notas por Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Bem-te-vi Produções Literárias, 2013

GODINHO, Vitorino Magalhães. **Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar (séculos XVI-XVIII)**. Lisboa: Difel, 1990

GOMES FILHO, Elísio. **Histórias de célebres naufrágios do Cabo Frio**. Rio de Janeiro: Texto e Arte, 1993

GREENHALG, Juvenal. **O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história (1763-1822)**. Rio de Janeiro: s.n., 1951. p.p. 02-35

GUEDES, Max Justo. **A Carreira da Índia: evolução de seu roteiro**. Lisboa: Museu da Marinha, 1985

GUEDES, Max Justo. “Expedições portuguesas e o reconhecimento do litoral brasileiro”. In: **História Naval Brasileira**. vol. 01, tomo 01. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1987

GUERRA, Gregório de Matos e. (1636-1696). **Poemas satíricos**. São Paulo: Martin Claret, 2002

HESPANHA, António Manuel. A constituição do império português: revisão de alguns enviesamentos correntes. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p.p. 163-188

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2001

HUTTER, Lucy Maffei. **Navegação nos séculos XVII e XVIII, rumo: Brasil**. São Paulo: Edusp, 2005 (Coleção Estante USP 500 anos, 8)

JEHA, Silvana. A cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX. In: **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**; nº 09. Rio de Janeiro, 2015. pp. 77-89

KANTOR, Íris. As academias brasílicas e a transmissão da cultura letrada: os Esquecidos e os Renascidos (1724-1759). In: VAINFAS, Ronaldo; MONTEIRO, Rodrigo Bentes. (orgs.) **Império de várias faces: relações de poder no mundo ibérico na Época Moderna**. São Paulo: Alameda, 2009. pp. 273-286

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O homem e a Guanabara**. Rio de Janeiro: IBGE, 1948

_____. **O homem e a restinga**. Rio de Janeiro: IBGE, 1968.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia**. [1968]. Edição fac-similar. São Paulo: Hucitec / Unicamp, 2000. Estudos históricos, 42

LEITÃO, H; LOPES, V. **Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual**. 3ª ed. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990

LEITE, Serafim Soares. **História da Companhia de Jesus no Brasil**. vol. 01. Lisboa: Portugália, 1938.

LODI, Cristina. **Patrimônio cultural carioca: bens tombados**. Rio de Janeiro: Secretaria Extraordinária do Patrimônio Cultural, 2008

MADOZ, Pascual. **Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar**. Madrid: s.n., 1845. v. 2

MALVASIO, Ney P. Loureiro. **Distantes estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval do império lusitano na segunda metade do século XVIII**. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (orgs.) **Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso (século XVIII)**. Rio de Janeiro: Mauad / FAPERJ, 2017

MAURO, Frédéric. **Le Portugal et l'Atlantique au XVII siècle (1570-1670)**, 1960

- MAURO, Frédéric. “Navios e construção naval na Europa ocidental nos séculos XVI e XVII.” In: MAURO, Frédéric. **Nova História e Novo Mundo**. São Paulo: Perspectiva, 1969. pp. 91-106
- MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996
- MEGALE, Nilza Botelho. **112 invocações da Virgem Maria no Brasil: história, folclore e iconografia**. Petrópolis: Vozes, 1986
- MELO, Isabele de Matos Pereira de. **Magistrados a serviço do rei: a administração da justiça e os ouvidores gerais na comarca do Rio de Janeiro (1710-1790)**. [Tese de doutorado]. Niterói: UFF, 2013
- MENDONÇA, Paulo Knauss de. **O Rio de Janeiro da pacificação: franceses e portugueses na disputa colonial**. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1991. (Biblioteca Carioca, 18)
- MILLER, Joseph C. **Way of death: merchant capitalism and the Angolan Slave Trade (1730-1830)**. Wisconsin: University of Wisconsin Press, 1997. p.p. 437-442
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. “Trajetórias sociais e governo das conquistas: notas preliminares sobre os vice-reis e governadores-gerais do Brasil e da Índia nos séculos XVII e XVIII”. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 249-283
- MORAES, Alexandre José de Melo. **O patrimônio territorial da Câmara Municipal do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Tipografia Camões, 1881
- MOREIRA NETO, Carlos de Araújo. **Franceses no Brasil (séculos XVI e XVII)**. Prefácio. In: LÉRY, Jean de. *História de uma viagem feita à terra do Brasil, também chamada América. - 1579*. Trad. Maria Ignez Duque Estrada. Rio de Janeiro: Batel / Fundação Darcy Ribeiro, 2009. (Franceses no Brasil, vol. 3)
- MOTA, Avelino Teixeira da. *Instruções náuticas para os pilotos da carreira da Índia nos começos do século XVII*. Lisboa: **Centro de Estudos de Cartografia Antiga. XCIII Seção de Lisboa**. Junta de Investigação do Ultramar, 1974
- MOTT, Luís. A Índia nos processos de sodomia da Inquisição portuguesa (1550-1750). In: VAINFAS, Ronaldo; MONTEIRO, Rodrigo Bentes. (orgs.) **Império de várias faces: relações de poder no mundo ibérico na Época Moderna**. São Paulo: Alameda, 2009. pp. 49-66
- MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contraband y autotransformación de las elites. Buenos Aires em el siglo XVII. In: **Anuário del Instituto de Estudios Historicos y Sociales (IEHS)**, nº 03, Tandil, 1988. pp. 213-247
- NAVARRETE, Martín Fernandez de. **Diccionario marítimo español**. Madrid: Em La Imprenta Real, 1831
- NEVES, Guilherme Pereira das. Um mundo encantado: religião er religiosidade ao fim do período colonial. In: **Oceanos**; nº 42. Lisboa, abr.-jun. 2000

NORONHA SANTOS, Francisco Agenor de. **Freguesias do Rio Antigo**. Introdução e notas de Paulo Berger. Rio de Janeiro: Cruzeiro, 1965

OLIVEIRA, Anderson José Machado de. **Devoção negra**: santos pretos e catequese no Brasil colonial. Rio de Janeiro: Quartet / Faperj, 2008

OLIVEIRA JÚNIOR, Paulo Cavalcante de. **Negócios de trapaça**: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750). [Tese de doutorado]. 2 v. São Paulo: USP, 2002

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais. In: **Análise Social**. vol. XXVII. Lisboa, 1992

PEREIRA, Marcos Aurélio de Paula. Fortunas e infortúnios ultramarinos: alguns casos de enriquecimento e conflitos políticos de governadores na América portuguesa. In: **Varia História**. Belo Horizonte, vol. 28, nº 47. jan.-jun. 2012. pp. 279-299

PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. Trad. Cristina Meneguello. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 21, nº 42; 2001

PINTO, Luís da Silva. **Dicionário da língua brasileira**. Ouro Preto: Tipografia de Silva, 1832.

PONDÉ, Francisco de Paula Azevedo. O porto da Estrela. Separata da **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, v. 293, out.-dez. 1971

PORTUGAL. **Índice cronológico das leis extravagantes desde 1603 até 1761**. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1833

POSSAMAI, Paulo Cesar. **O cotidiano da guerra**: a vida na Colônia do Sacramento (1715-1735). [Tese de doutorado]. São Paulo: FFLCH-USP, 2001

POSSAMAI, Paulo Cesar. "A fundação da Colônia de Sacramento". In: **Mneme**: revista de humanidades. vol. 05, nº 12, 2004. p. 13

POSSAMAI, Paulo. **A vida quotidiana na Colônia do Sacramento**. Lisboa: Livros do Brasil, 2006

QICHEN, Huang. A embaixada de Alexandre Metelo de Sousa à China, no contexto das relações luso-chinesas. In: **Administração. História e diplomacia**, nº 40. v. XI, 1998

RAMOS, Cesar Augusto Ornellas. Evocações sobre o morro do Castelo: de berço da cidade a obstáculo ao progresso. In: BEZERRA, Rafael Zamorano; MAGALHÃES, Aline Montenegro (orgs.) **90 anos do Museu Histórico Nacional em debate** (1922-2012). Rio de Janeiro: MHN, 2014. pp. 51-52

REDIKER, Marcus. **The slave ship**. New York: Viking, 2007

RIBEIRO, Myriam; JUSTINIANO, Fátima. **Barroco e rococó nas igrejas do Rio de Janeiro**. 1/2/3. Coleção Roteiros do Patrimônio, vol. 2. 1ª ed. Brasília: IPHAN / Programa Monumenta, 2006

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa**: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005

ROMEIRO, Adriana. **Corrupção e poder no Brasil**: uma história (séculos XVI ao XVIII). 1ª ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017 (História e historiografia)

RUSSEL-WOOD, A.J.R. **Um mundo em movimento**: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: Difel, 1998

RUSSELL-WOOD, A.J.R. “A base moral e ética do governo local no Atlântico luso-brasileiro durante o Antigo Regime”. In: VENÂNCIO, Renato Pinto; GONÇALVES, Andréa Lisly; CHAVES, Maria das Graças (orgs.). **Administrando impérios**: Portugal e Brasil nos séculos XVIII e XIX. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012, pp. 13-44.

SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet de. **Diccionario Geográfico Histórico e Descritivo do Império do Brazil**. Trad. de Caetano Lopes de Moura. 2 v. Paris: J.P. Aillaud Editor, 1845

SALGADO, Graça (org). **Fiscais e meirinhos**: a administração no Brasil Colonial. 2ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / Nova Fronteira, 1985. (Publicações históricas, 86)

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do império português (1701-1750)” In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Antigo Regime nos Trópicos**: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 74-105

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional.” cap. 07. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Brasil colonial** (1580-1720). 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “A economia do império português no período pombalino”. In: FALCON, Francisco; RODRIGUES, Cláudia (orgs.). **A “época pombalina” no mundo luso-brasileiro**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. pp. 31-58

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Economia, moeda e comércio: uma análise preliminar do banco de dados.” In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; MONTEIRO, Nuno Gonçalo (orgs.) **Um reino e suas repúblicas no Atlântico**: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017. pp. 269-295

SANCHES, Marcos Guimarães. O rei visita seus súditos: a Ouvidoria do Sul e as correições da Câmara do Rio de Janeiro. In: **RIHGB**. v. 163, nº 421. out.-dez. 2003. pp. 123-142.

SANTOS, Corcino M. **O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. p. 33

SANTOS, Francisco Agenor Noronha. **As freguesias do Rio Antigo**. Rio de Janeiro: Cruzeiro Editora, 1965

SANTOS, Marília Nogueira dos; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) Guerras na Europa e reordenação político-administrativa. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) **O Brasil colonial (1580-1720)**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. II (1580-1720)

SANTOS, Núbia Melhem; NONATO, José Antônio. **Era uma vez o morro do Castelo**. 2ª ed. Rio de Janeiro: IPHAN / Casa da Palavra, 2000. pp. 34-35

SCHWARTZ, Stuart B. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores (1609-1751)**. Trad. Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2011

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. **História de Portugal**. v. 5. Lisboa: Editorial Verbo, 2007

_____. **O Rio de Janeiro no século XVI**. Rio de Janeiro: Secretaria de Cultura e Turismo, 1965.

SILVA, Alberto da Costa e. “Do Índico ao Atlântico”. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana (orgs.) **Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: Edufes / Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006. pp. 13-24

SILVA, Antônio Morais. **Dicionário da língua portuguesa**. [1789] Lisboa: Tipografia Lacerdina, 1813

SILVA, Innocêncio Francisco da. **Dicionário bibliográfico português**. Tomo I. Lisboa: Na Imprensa Nacional, 1858

SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.) **Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil**. Lisboa: Verbo, 1994

SILVA-NIGRA, D. Clemente Maria da. **Construtores e artistas do Mosteiro de São Bento**. Rio de Janeiro: Benedictina, 1950

SOUSA, Augusto Fausto de. “Fortificações do Brasil”. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Tomo XLVIII, Parte II. Rio de Janeiro, 1885. pp. 05-140

SOUZA, Laura de Mello e. **Desclassificados do ouro: pobreza mineira no século XVIII**. São Paulo: Graal, 2004.

SOUZA, Laura de Mello e. **O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006

SUBRAHMANYAN, Sanjay. **O império asiático português (1500-1700)**. Lisboa: Difel, 1995

- VAINFAS, Ronaldo (dir.) **Dicionário do Brasil Colonial** (1500-1808). Rio de Janeiro: Objetiva, 2001
- VAINFAS, Ronaldo; MONTEIRO, Rodrigo Bentes. (orgs.) **Império de várias faces: relações de poder no mundo ibérico na Época Moderna**. São Paulo: Alameda, 2009
- VASCONCELLOS, J. Leite de. **Dicionário de Corografia de Portugal**. Porto: Livraria Portuense de Clavel e Cia. Editores, 1884
- VENTURA, Maria da Graça A. Mateus. **Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela** (1541-1556). Lisboa: Edições Colibri, 1999
- VIEIRA, Antônio (Padre). **Escritos históricos e políticos**. São Paulo: Martins Fontes, 1995
- VIEIRA, Domingos (Frei). **Grande dicionário português ou tesouro da língua portuguesa**. v. 1. Porto: Ernesto Chardron & Bartolomeu Moraes, 1871
- VIEIRA FAZENDA, José. **Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921.
- WHERS, Calos. **Niterói, cidade sorriso: a história de um lugar**. Rio de Janeiro: Vida Doméstica Editora, 1984
- WHITE. R.A. **Gomes Freire de Andrade: life and times of a brazilian colonial governor** (1688-1763). [Tese de PhD]. Austin: University of Texas, 1972
- WIED-NEUWIED, Maximilian (Príncipe). **Viagem ao Brasil** (1815-1817). Trad. Edgar Sússekind de Mendonça e Flávio Poppe de Figueiredo. São Paulo: Ed. Nacional, 1940. Brasiliana 5ª série, vol. 01
- ZUQUETE, Afonso Eduardo Martins. **Nobreza de Portugal e do Brasil**. v.2 Lisboa: Editorial Enciclopédia, 1960

ANEXOS

LISTA DE FIGURAS



Figura 01 - “Planta da cidade de São Sebastião [do Rio de Janeiro] com suas fortificações”. João Massé. 1713. Arquivo Histórico Ultramarino. Lisboa. Podemos observar o Morro do Castelo a esquerda e ao fundo o traçado da muralha.

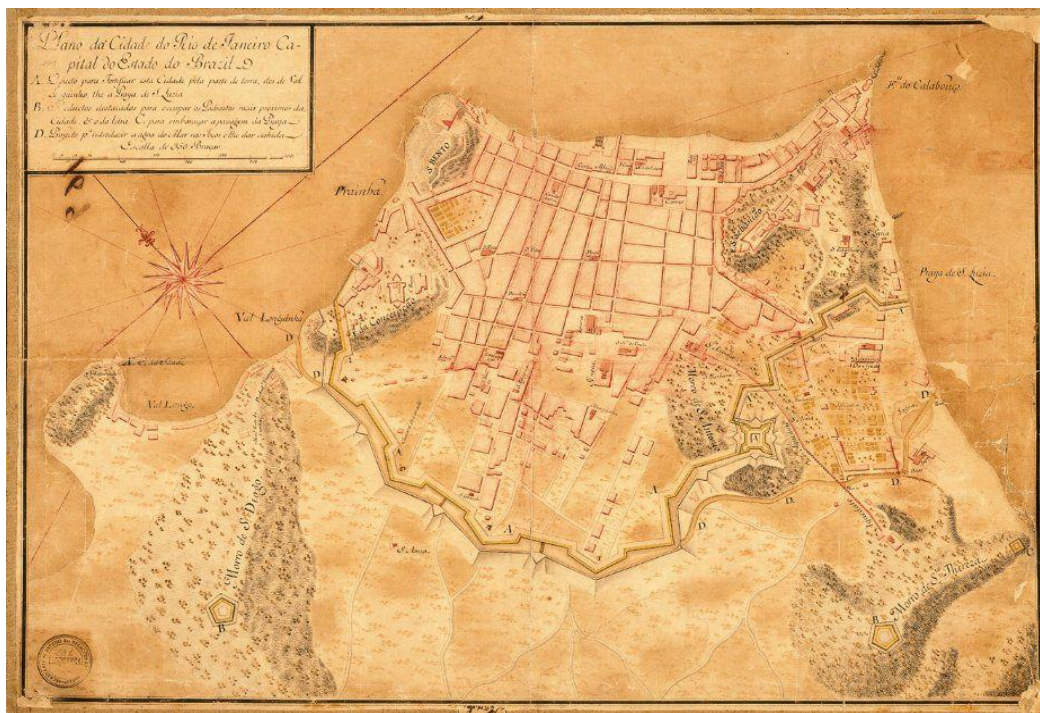


Figura 02 - "Plano da cidade do Rio de Janeiro, capital do Estado do Brasil." – 1769. José Custódio de Sá e Faria. Original manuscrito. Mapoteca do Itamarati. Ministério das Relações Exteriores. Rio de Janeiro.



Figura 03 - "Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro levantada por ordem de Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor, no ano de 1808, feliz e memorável época da sua chegada à dita cidade. Na Impressão Régia, 1812." Primeira planta impressa no Rio de Janeiro. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.

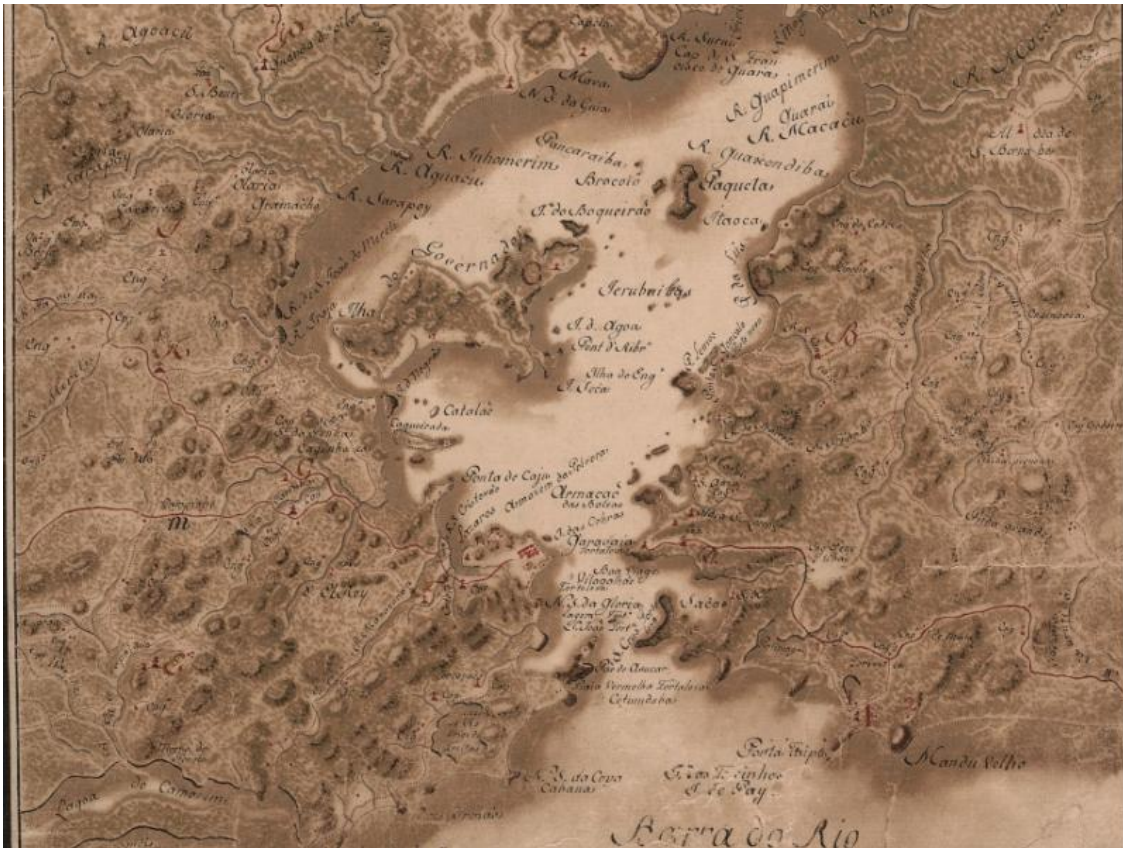


Figura 04 - Baía do Rio de Janeiro ou da Guanabara. In: LEÃO, Manoel Vieira. “Cartas topográficas da capitania do Rio de Janeiro, mandadas tirar pelo Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Conde da Cunha, capitão general e vice-rei do Estado do Brasil, no ano de 1767”. Pelo sargento e governador da Fortaleza do Castelo de São Sebastião do Rio de Janeiro, Manoel Vieira Leão. Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro



Figura 05 – Trecho da Restinga de Massambaba e Cabo Frio. In: LEÃO, Manoel Vieira. “Cartas topográficas da capitania do Rio de Janeiro, mandadas tirar pelo Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Conde da Cunha, capitão general e vice-rei do Estado do Brasil, no ano de 1767”. Pelo sargento e governador da Fortaleza do Castelo de São Sebastião do Rio de Janeiro, Manoel Vieira Leão. Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro



Figura 06 – Ilha Grande com a sinalização das barras da Marambaia e do Cairuçu. In: LEÃO, Manoel Vieira. “Cartas topográficas da capitania do Rio de Janeiro, mandadas tirar pelo Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Conde da Cunha, capitão general e vice-rei do Estado do Brasil, no ano de 1767”. Pelo sargento e governador da Fortaleza do Castelo de São Sebastião do Rio de Janeiro, Manoel Vieira Leão. Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro



Figura 07 - "René Duguay-Trouin. Lieutenant general des armées navales. Commandeur de L'Ordre Royal et Militaire de Saint Louis. Paris, 1730" – Litografia - Seção de Iconografia. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro

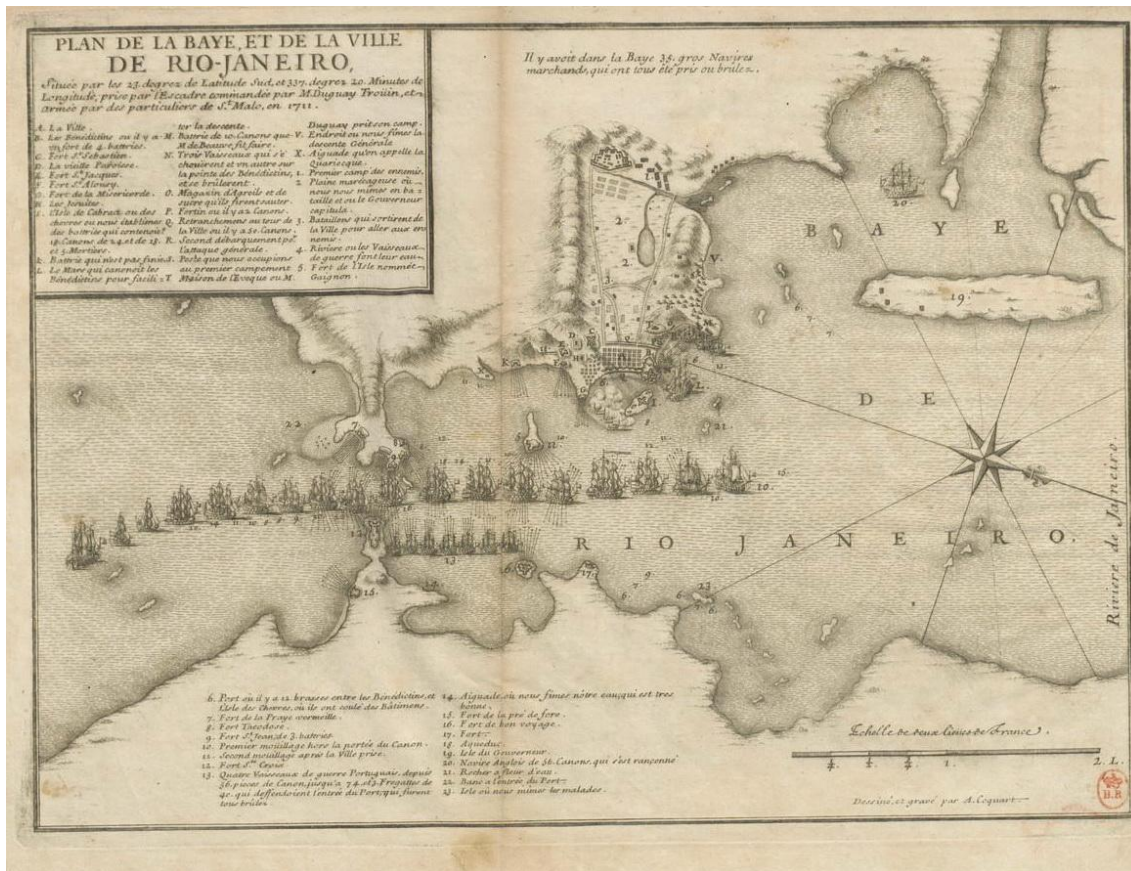


Figura 08 - "Plan de la baye et de la Ville de Rio Janeiro, située par lês 23 degrez de latitude Sude et 337 degrez 20 minutes de longitude prise par l'Escadre commandee par Monsieur Duguay-Trouin et armee par dès particuliers de Saint Malo em 1711. Podemos observar a representação da esquadra francesa forçando a entrada pela barra da baía de Guanabara, bem como as embarcações portuguesas guarnecendo a enseada ou saco de São Francisco, entre a Ilha da Boa Viagem e a Fortaleza de Santa Cruz (atual Município de Niterói-RJ). In. Relation de l'expédition de Rio Janeiro par une escadre de vaisseaux Du Roi que commandoit Monsieur Du Guay-Trouin em 1711. Paris: s.n., 1730

TABELA I – Embarcações arribadas ou de serviço na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)

Tipo	Invocação	Senhorio / Comandantes	Nacionalidade	Origem	Destino	Ano
nau	-	-	holandesa	-	Cabo Frio	1618
galizabra	-	Miguel de Siqueira Sanhudo	portuguesa	Lisboa	Costa da Mina	1618
nau	“Jesus Maria da Ajuda”	Luís Monteiro (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1635
nau	“Nossa Senhora da Estrela”	Antônio Ortiz de Mendonça (sargento-mor)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1635
nau	“Nossa Senhora dos Remédios”	André Luís (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1635
barco	“Espírito Santo”	Amaro Machado (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1638
navio	“Santiago” (corsário)	João Pedro Ricardo (senhorio), Luís Brevel (capitão)	francesa	-	Rio de Janeiro	1643
nau	“São José e Nossa Senhora da Conceição”	Antônio Neto (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1645
navio	“Rei da Polônia”	Manuel Ferreira Setúbal (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1652
nau	“Nossa Senhora da Conceição e São José”	Domingos de Araújo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1653
navio	“Salvador do Mundo e Almas”	Manoel Alves Moreira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1654
nau	“São Miguel e São Bartolomeu”	João Luís Franco (capitão), Lucas da Costa (piloto)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1654
nau	“Nossa Senhora do Pópulo e Santo Antônio”	D. Fernando de La Riva Agüero	castelhana	Buenos Aires	Luanda	1657
patacho	-	Duarte de Ibal (capitão)	inglesa	Arda e Mina	Buenos Aires	1662
nau	capitânia da frota (Companhia Geral de Comércio)	Francisco Freire de Andrade (almirante)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1663
nau	“Santana e Maria”	Cristóvão Correia Tinoco (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1663
nau	“Rainha Catarina”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1663
navio	(negreiro)	-	holandesa	Buenos Aires	Rio de Janeiro	1664

nau	(capitânia da frota)	Antônio de Sousa Montenegro (almirante)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1668
patacho	“Jesus, Maria, José”	Francisco Ribeiro (capitão)	portuguesa	Lisboa	Porto	1670
fragata	“São Boaventura”	Francisco Ribeiro (capitão)	portuguesa	Lisboa	Porto	1671
nau	“Nossa Senhora do Loreto”	Francisco Ribeiro (capitão)	portuguesa	Lisboa	Porto	1671
navio	-	-	castelhana	Cádiz	Buenos Aires	1672
nau	“Madre de Deus” (capitânia)	Antônio Marques (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1673
navio	“Nossa Senhora da Piedade e São Lourenço”	Lucas da Costa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1673
navio	“Nossa Senhora da Boa Viagem”	Sebastião Correia Pimenta (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1673
charrua	“Santo Cristo”	Manoel Gonçalves (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1674
patacho	“Nossa Senhora da Conceição”	Francisco Monteiro Figueiredo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1674
fragata	“São Jorge”	Manoel Correia Pereira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1674
charrua	-	Francisco Ribeiro (capitão)	portuguesa	Açores	Nazaré	1674
charrua	Obs. Capturada por piratas “mouros” na altura da Ilha da Madeira	Manoel de Afonseca	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1675
navio	“San Cristóbal”	Gerardo Van Setos	holandesa	Buenos Aires	Angola	1675
galeão	“São Pedro de Rates”	-	portuguesa	Índia	Lisboa	1675
nau	“Nossa Senhora da Conceição”	José de Gonçalves (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1676
fragata	“Nossa Senhora da Encarnação”	João de Seabra (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1676
navio	“Nossa Senhora do Rosário”	Manoel Alves Seixas (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1677
navio	“Nossa Senhora da Conceição”	Dionísio Franco Brito (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1677
fragata	“Nossa Senhora da Ajuda e São Francisco”	João Gomes Villanova (contramestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1677
navio	“São Veríssimo”	Manoel Gonçalves Branco (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1677
navio	“Nossa Senhora da Penha de França e São Francisco Xavier”	Manoel Menezes Pinto (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1678

navio	“Nossa Senhora da Penha de França e São Francisco Xavier”	Manoel de Menezes Pinto (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1679
navio	-	Antônio da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1679
navio	-	Manoel dos Reis(mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1680
navio	-	Manoel Carvalho (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1680
fragata	“Rainha dos Anjos”	Corin Vander Horst (senhorio). Manoel Martins (mestre)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1681
charrua	“Santa Isabel”	Corin Vander Horst (senhorio). Francisco Martins Lima (mestre)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1681
navio	-	Bureh Jacobson	holandesa	Angola	Rio de Janeiro	1681
charrua	“O Anjo São Rafael”	Jorge Maximiliano, Joaquim de Bose (senhorios). Maynarth Pasfort (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1681
nau	“São Luís”	Manoel Carvalho (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1682
nau	“Nossa Senhora da Conceição”	Dionísio Franco Brito (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1682
navio	“São Carlos”	Manoel André Adrião (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1682
nau	“São Francisco Xavier” (capitânia)	Francisco Ribeiro Pedrosa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1682
patacho	“Nossa Senhora do Rosário”	Cristóvão de Almada de Gamboa	portuguesa	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1682
navio	(pirata)	Amblem (capitão)	francesa	Costa da Mina	Ilhas de Santana (Rio de Janeiro)	1683
charrua	“Nossa Senhora do Pilar”	Manoel do Souto (mestre) e Antônio Pires (capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Nossa Senhora da Assunção, São Francisco e São João”	Manoel da Silva Pereira (mestre) e Manoel Neto (capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Nossa Senhora da Lapa”	Pantaleão dos Reis Pereira (mestre) e Amaro Duarte Catuno (capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Os três Reis Magos”	João de Pontes (mestre) e Francisco de Pontes (capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Rainha dos Anjos”	José Gomes Coelho (mestre) e Francisco Menezes (capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1684

navio	“Bom Jesus do Iguape e Nossa Senhora da Assunção”	Domingos Caldeira Rangel (mestre)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1684
patacho	“Bom Jesus d’Além”	Francisco de Araújo Correia (mestre e capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1684
charrua	“Nossa Senhora da Penha de França”	Matheus Correia Trajano (mestre e capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Nossa Senhora da Encarnação”	Francisco de Mendonça (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
navio	“São José”	Manoel Gonçalves (mestre e capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
navio	“Nossa Senhora do Rosário”	Manoel dos Santos (mestre e capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
charrua	“Santa Teresa”	Lourenço Ferreira (mestre e capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Nossa Senhora do Amparo e São Marcos”	Sebastião Vaz (mestre e capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Corpo Santo e Almas”	Domingos Viana (mestre e capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
fragata	“Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio”	Tomé Gonçalves de Oliveira (mestre) e Manoel Gonçalves Vieira (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1684
sumaca	-	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Colônia do Sacramento	1685
patachos (2)	-	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1686
navio	(corsário)	-	-	-	Rio de Janeiro	1686
patacho	“Jesus, Maria, José”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1686
fragata	“Nossa Senhora de Nazaré”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1686
nau	“Nossa Senhora do Pilar”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Colônia do Sacramento	1689
nau	(pirata)	Joan Mercant e Thomas Brott	inglesa	Bahia	Cabo Frio	1690
fragatinha	“São Francisco Xavier”	Francisco Moreira da Costa (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Colônia do Sacramento	1690
navio	-	Francisco Antunes (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Colônia do Sacramento	1690
fragata	“Nossa Senhora do Pilar” (guarda costa)	-	portuguesa	Porto	Porto	1693

fragata	“São Benedito” (da Armada Real)	Pedro Mascarenhas de Carvalho (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Porto	1693
fragata	“Santa Clara”	Lopo Sardinha (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Ilha Terceira (Açores)	1694
fragata	“Nossa Senhora do Cabo”	Lopo Furtado de Mendonça (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Açores	1694
navio	(negreiro)	-	portuguesa	Angola	Rio de Janeiro	1695
nau	“Nossa Senhora da Assunção” (da Armada Real)	Manoel Pimenta Telo (alferes mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1696
navio	“São Gualter”	-	portuguesa	Colônia do Sacramento	Rio de Janeiro	1696
nau	“Lusitânia”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Colônia do Sacramento	1698
navio	“Nossa Senhora da Purificação e São Gualter”	Antônio Carlos de Castro (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Colônia do Sacramento	1698
nau	-	Pantaleão da Cruz (mestre)	portuguesa	Colônia do Sacramento	Porto	1698
fragata	-	-	francesa	-	Rio de Janeiro	1699
patacho	-	-	portuguesa	Santos	Rio de Janeiro	1699
nau	(da frota)	João Coelho (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1699
nau	“São Veríssimo” (capitânia)	Belchior de Azevedo Coutinho (capitão de mar e guerra). Comandante da frota.	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1699
fragata	“Bom Jesus da Trindade”	Francisco Machado (senhorio). Leonardo da Costa (capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1700
nau	“Nossa Senhora da Ajuda”	Francisco Machado (senhorio).	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1700
nau	(da frota)	Lopo Sardinha (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1700
nau de guerra	(da frota)	Álvaro Sanches de Brito (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1700
nau	“Nossa Senhora das Necessidades e Santo Antônio”	Domingos Cardoso (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Índia	1700
nau	“Lusitânia”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1700

nau	“Salvador do Mundo”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1701
navio	“São Jorge”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1701
nau	“Sacramento”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1701
patacho	-	Luís Pereira (capitão)	francesa	-	Ilha Grande	1701
fragata	“São Francisco Xavier”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1701
navio	“São Pedro e São João”	-	portuguesa	Lisboa	China	1701
fragata	“Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano” (guarda costas)	Luís da Mota Franco (alferes de mar e guerra)	portuguesa	Colônia do Sacramento	Rio de Janeiro	1701
fragatinha	“Nossa Senhora da Estrela”	José da Silva Terra (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1702
fragata	“Nossa Senhora da Assunção” (da Armada Real)	-	portuguesa	Lisboa	Porto	1702
charruinha	“Nossa Senhora do Bonsucesso”	Manoel Lopes Brandão (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1703
patacho	-	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1703
navio	“São Gualter”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1703
navios (2)	-	-	francesa	Rio de Janeiro	Ilha Terceira (Açores)	1703
balandra	-	Luís Coran (mestre)	francesa	Costa da Mina	Buenos Aires	1704
sumaca	(“dos açúcares”)	-	portuguesa	Ilha Grande	Rio de Janeiro	1704
navio	“Nossa Senhora do Pilar e Santa Teresa”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1705
fragata	“Nossa Senhora do Pilar” (da Junta do Comércio Geral)	João Antunes da Costa (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1706
fragata	“Nossa Senhora do Pilar”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1706
navio	(corsário)	-	francesa	-	Rio de Janeiro	1706
nau	“São Caetano” (guarda costas)	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1707
fragata	“Nossa Senhora da Conceição”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1707

nau	“Nossa Senhora dos Setais” (capitânia)	Manoel Teixeira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
nau	“Santiago”	Paulo Carneiro (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
nau	“Nossa Senhora da Barroquinha”	José de Souza Benevides (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
nau	“Nossa Senhora dos Prazeres”	João Coelho (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
nau	“Nossa Senhora das Necessidades”	José de Souza (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
navio	(“corsário de Saint-Malo”)	“O pé de cabra”	francesa	Pernambuco	Ilha Grande	1710
patachos (2)	-	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha Grande	1710
nau de guerra	“Nossa Senhora das Necessidades”	José de Semedo Maia (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha Grande	1710
charrua	“Nossa Senhora do Livramento”	Francisco de Moura (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
navio	“Nossa Senhora do Pilar”	Antônio Gonçalves Lisboa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
navio	“Nossa Senhora da Fé”	Valério Ramos da Cruz (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
navio	“Santa Teresa”	Francisco Martins de Lima (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
fragata	“São Thiago Maior”	Paulo Carneiro (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
fragata	“Nossa Senhora da Barroquinha”	José de Souza Benevides (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
fragatinha	“Nossa Senhora da Conceição”	José Pereira Soares de Almeida (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha Grande	1710
patacho	-	Antônio Soares de Azevedo (sargento-mor da Fortaleza de São João)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha Grande	1710
navios (3)	(corsários)	Jean-François Duclerc	francesa	Saint-Malo	Rio de Janeiro	1710
fragata	“Nossa Senhora das Ondas” (da Armada Real)	Miguel Carlos de Távora (2º Conde de São Vicente). Capitão General	portuguesa	Lisboa	Porto	1710
fragata	“Nossa Senhora da Assunção” (da Armada Real)	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1710
navios (5)	(corsários)	Jean-François Duclerc	francesa	Saint-Malo	Rio de Janeiro	1710

balandra	(corsários)	Jean-François Duclerc	francesa	Saint-Malo	Guaratiba (Rio de Janeiro)	1710
navios (14)	(corsários)	René Duguay-Trouin	francesa	Saint-Malo	Rio de Janeiro	1711
caravela	“Santíssima Trindade” (apresada por franceses)	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1711
navio	-	Gaspar da Costa (sargento-mor de batalha)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1711
navios (3)	-	Monsieur Rocamador	francesa	Toulon	Ilha Grande	1711
sumaca	-	-	portuguesa	Bahia	Rio de Janeiro	1711
balandra	-	-	portuguesa	Ilha do Faial (Açores)	Rio de Janeiro	1712
navio	“São Luís e Almas”	João de Morasim (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1713
nau	“Nossa Senhora da Piedade” (capitânia)	Bartolomeu dos Santos (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1715
navio	-	-	inglesa	-	Rio de Janeiro	1716
navio	“Nossa Senhora da Encarnação e São José”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1716
navio	“São Francisco Xavier”	Manoel de Castro Guimarães (senhorio). Manoel Fernandes de Faria (capitão)	portuguesa	Ilha de São Tomé e Costa do Coromandel	Rio de Janeiro	1718
navio	“O Dragão” (pirata naufragado)	Ricardo Boucher (capitão)	inglesa	-	Macaé (Rio de Janeiro)	1718
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São Francisco”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1718
navio	“Santo Thomás”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1718
patacho	“Nossa Senhora da Luz” (naufragado)	Domingos Francisco de Araújo (capitão, contratador do tabaco do Rio de Janeiro senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1719
galera	“Bela Aurora Imperatriz do Céu”	Manoel de Abreu de Oliveira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719
navio	“Nossa Senhora da Piedade da Póvoa”	Francisco Pereira da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719

navio	“Santo Tomás” (naufogado)	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1719
navios (2)	-	-	portuguesa	Açores	Rio de Janeiro	1719
nau	“Nossa Senhora do Monte, Santo Antônio e Xavier”	José Dias (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719
nau	“Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano”	Simão da Costa Jacques (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719
galera	“Nossa Senhora da Assunção e São João”	Antônio Luís Branco (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719
naus (3)	-	-	portuguesa	Índia	Lisboa	1719
navio	“Bom Jesus da Trindade”	Anacleto Viegas do Vale (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719
nau	“Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano” (naufogada)	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719
nau	“Nossa Senhora da Piedade e Penha de França”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1719
nau	-	-	portuguesa	Macau	Rio de Janeiro	1719
navio	“Nossa Senhora da Palma”	-	portuguesa	-	Rio de Janeiro	1719
navio	(pirata)	-	-	-	Rio de Janeiro	1719
nau	“da frota”	-	portuguesa	Índia	Bahia	1719
balandra	“Nossa Senhora das Angústias” (negreiro)	Ambrósio Furtado de Mendonça (mestre)	portuguesa	-	Rio de Janeiro	1719
bergantim	-	-	portuguesa	Ilha do Faial (Açores)	Rio de Janeiro	1719
nau	“Nossa Senhora da Assunção” (da Armada Real)	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1719
nau	“Rainha de Nantes”	Manoel da Silva Ferreira (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1720
navio	“Santa Quitéria”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1720
sumaca	“Nossa Senhora do Pilar”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1720
navio	“Nossa Senhora de Montserrat, Piedade e São Caetano”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1720
balandra	“Nossa Senhora da Oliveira e Boa Fortuna”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do	1720

					Sacramento	
bergantim	“Santa Quitéria”	-	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1720
navio	“La Sutil”	João Gelen (capitão)	francesa	-	Santos	1720
charrua	“Bom Jesus dos Perdões”	Manoel Lopes Anjinho (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1720
nau	(capitânia da frota)	Luís de Abreu Prego (almirante)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1720
navio	-	-	francesa	-	Ilha Grande	1721
nau	“Santa Teresa”	André Ferreira (comissário)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1721
nau	“Madre de Deus”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1721
nau	“São Francisco de Avis”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1721
nau	“Alonso”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1721
navio	(negreiro)	Diogo Moreno Franco (capitão)	portuguesa	Costa da Mina	Maranhão	1722
nau	“Nossa Senhora da Madre de Deus e São José”	João Álvares Franco (capitão)	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1722
nau	“Nossa Senhora do Rocamador”	José Carvalho (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santa Teresa”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“Aurora”	Lourenço Rodrigues (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“Nossa Senhora da Abadia”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“Santana”	Estevão Jorge (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“Nossa Senhora da Boa Viagem, Aurora Pequena”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“Bom Jesus da Vila Nova”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“Nossa Senhora da Assunção”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
nau	“São Francisco Xavier”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722

galera	“O Bem”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1722
navio	“São João Batista”	Lourenço José Durocher Ledependier (capitão)	francesa	-	Rio de Janeiro	1722
nau	“Nossa Senhora da Madre de Deus e São José”	José Damásio (senhorio). João Alves Franco (capitão)	portuguesa	Lisboa	Colônia do Sacramento	1722
bergantim	“São Francisco” (negreiro)	-	portuguesa	Cachéu	Rio de Janeiro	1722
bergantim	“Mãe e Filho” (negreiro)	Francisco da Costa (mestre)	portuguesa	Cachéu	Rio de Janeiro	1722
galera	“Nossa Senhora da Oliveira e Santo Antônio” (negreiro)	Luís Ferreira Salgado (mestre)	portuguesa	Costa da Mina	Rio de Janeiro	1722
navio	“Nossa Senhora das Neves e São José” (negreiro)	Luís Ferreira Salgado (mestre)	portuguesa	Costa da Mina	Rio de Janeiro	1722
navio	“Santo Antônio de Lisboa” (negreiro)	Veríssimo de Freitas (mestre)	portuguesa	Costa da Mina	Rio de Janeiro	1722
navio	“Princesa do Céu e Almas”	João Francisco Muzzi (senhorio). Pedro da Costa (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1723
navio	“Os Embaixadores Pretos”	José Damásio (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha de São Lourenço (Madagascar)	1723
paquete	“Nossa Senhora de Nazaré”	José de Lima (senhorio). Felipe Doveneur (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1723
galera	“Nossa Senhora do Pilar e São José”	Ângelo Henriques de Sousa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1723
patacho	“Saint Jacques de Nantes”	José Chabrot (capitão)	francesa	Nantes	Angola	1723
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São Vicente Ferrer”	Ventura Lopes de Sá (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1723
navio	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e São Elias”	Gaspar dos Santos Negreiro (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1723
galera	“Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio”	Vicente Ferreira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1723
patacho	“São João Batista e Almas”	José Ramos da Silva (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1723
balandra	“Santo Antônio das Almas”	José Ramos da Silva (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1724
navio	“Madre de Deus e Santa Teresa”	João Couceiro de Abreu e Castro (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1724
fragata	“Nossa Senhora da Oliveira”	D.Manoel Henriques de Noronha (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Montevideú	1724

navio	-	Domingos Moniz (capitão)	portuguesa	Ilha do Faial (Açores)	Rio de Janeiro	1724
bergantim	-	-	portuguesa	Ilha da Madeira	Rio de Janeiro	1724
corveta	“Nossa Senhora da Conceição e Almas”	Francisco Carvalho (mestre)	portuguesa	Ilha da Madeira	Rio de Janeiro	1724
galera	“Nossa Senhora do Monte Santo Amaro”	José de Gouveia (mestre)	portuguesa	Lisboa com escala em Cabo Verde	Rio de Janeiro	1724
navio	“São João Batista”	-	francesa	-	Rio de Janeiro	1724
navio	“Saint Jacques de Nantes”	José Chabrot (capitão)	francesa	Nantes	Rio de Janeiro	1724
navio	“Triton”	João Jonche de Lagaletriê (capitão)	francesa	Nantes	Rio de Janeiro	1724
galera	“Triunfo da Fé e Almas”	José Manoel Lopes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1724
navio	“Santo Antônio e Almas”	Manoel de Santiago (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
bergantim	“Nossa Senhora do Livramento e Almas”	Manoel Francisco da Fonseca (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio”	Manoel de Farinha Franco (capitão) e Manoel Antônio Farto Farinha (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
charrua	“Nossa Senhora da Esperança e Santo Cristo”	Manoel Rodrigues Maia (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
bergantim	“Nossa Senhora Madre de Deus”	Lourenço da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Nossa Senhora da Esperança e Bom Jesus das Francesinhas”	Manoel Rodrigues Maia (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Nossa Senhora da Oliveira”	Ivan Martins da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Nossa Senhora do Monte do Carmo”	Manoel Gonçalves Rocha (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio”	José Coutinho (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
galera	“Nossa Senhora da Conceição e São José”	José de Barros da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Nossa Senhora da Conceição e São José”	Simão da Ressurreição (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
patacho	“Maria Luísa”	João de Oliveira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de	1725

					Janeiro	
navio	“Bom Jesus de Vila Nova”	Antônio Luís Branco (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
nau de guerra	“Nossa Senhora da Vitória”	Luís de Abreu Prego (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1725
navio	“Nossa Senhora da Boa Viagem e Santo Antônio”	João Gomes de Figueiredo (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1725
galera	“Benjamin”	William James (Guilherme Diogo) (capitão)	inglesa	Oostend (Flandres), com escala na Bahia e Pernambuco	Ilha de São Cristóvão (Antilhas)	1725
patacho	“Santa Ana e São Joaquim”	-	portuguesa	Lisboa com escala na Costa da Mina	Rio de Janeiro	1725
galera	“Nossa Senhora do Triunfo e Bom Jesus das Chagas”	Tomás Ramos da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
fragata	“Nossa Senhora da Oliveira” (guarda-costas)	-	portuguesa	Lisboa com escala no Rio de Janeiro	Macau	1725
navio	“Nossa Senhora Madre de Deus e São José”	Francisco Antunes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Santo Antônio de Lisboa”	Gaspar Dantas de Mendonça (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
galera	“Santa Rita e Almas”	Bento Ramos Teles (mestre)	portuguesa	Lisboa com escala na Costa da Mina	Rio de Janeiro	1725
fragata	“Nossa Senhora do Rosário”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
navio	“Nossa Senhora da Piedade das Chagas, Santo Antônio e Almas”	Bernardino de Sena (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
galera	“Nossa Senhora de Monserrate, Piedade São Caetano”	José Francisco Lessa (capitão) e José Gonçalves Lamas (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
galera	“Nossa Senhora da Conceição e São José”	Francisco Pereira da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1725
patacho	“Mercúrio”	Guilherme de Oliphans (capitão)	holandesa	-	Rio de	1725

					Janeiro	
navio	“Nossa Senhora de Rocamador”	Antônio Rebelo da Silva (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1725
navio	“Nossa Senhora da Piedade”	Agostinho da Luz (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1726
navio	“Aurora”	Jacob Pitoon (capitão)	holandesa	-	-	1726
navio	“Dom Carlos”	Pedro Gleinsen (capitão)	holandesa	Costa da Mina	Rio de Janeiro	1726
navio	“Nossa Senhora do Rosário e Penha de França”	Luís de Matos Santos (mestre)	portuguesa	Lisboa	Nova Colônia do Sacramento	1726
nau de guerra	“Nossa Senhora da Assunção” (capitânia)	João Pereira dos Santos (capitão-tenente) João Bastos Tavares (capitão-tenente)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1726
nau	“Nossa Senhora da Assunção”	João Martins de Almeida (capitão)	portuguesa	Lisboa	Angola	1726
navio	-	Domingos Moniz (capitão)	portuguesa	Ilha de Bissau e Cabo Verde	Rio de Janeiro	1727
fragata	“Nossa Senhora das Ondas”	D.Manoel Henriques de Noronha (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1727
nau	“Nossa Senhora da Assunção e São Pedro” (capitânia)	Bernardo Freire de Andrade (capitão) e Jerônimo de Moraes (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1727
nau	“Nossa Senhora das Necessidades” (capitânia)	João Antunes (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1728
balandra	“Santa Ana”	Luís Buliery (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1728
navio	“São Boaventura e Almas”	Antônio da Rocha (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1728
galera	“Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio”	Clemente dos Santos (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1730
navio	“Jesus Maria José”	Antônio Rebelo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1730
patacho	“Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano”	João Marques Correia (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1730
navio	“Atalanta”	D.Antônio Bougard (capitão)	francesa	Port Louis (França)	China	1730
fragata	“Nossa Senhora Madre de Deus da Bahia”	Antônio Luís Calheiros (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1730
nau de guerra	“Nossa Senhora de Nazaré”	Antônio de Melo Calado (capitão)	portuguesa	Rio de	Lisboa	1730

				Janeiro		
galera	“Nossa Senhora do Triunfo e Bom Jesus das Chagas”	Tomás Ramos da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Jesus Maria José e Alagoas”	Antônio Rebelo da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Bom Jesus de Vila Nova”	Antônio Ferreira de Faria (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora do Livramento e Almas”	Amaro Fernandes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
galera	“Nossa Senhora de Nazaré e Santa Rita”	Antônio Pereira da Rosa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Santa Ana e Nossa Senhora da Piedade”	Agostinho da Luz (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora da Lembrança e São Caetano”	Frutuoso Monteiro da Costa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Santíssima Trindade”	Rufino dos Santos (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora da Estrela e São Boaventura”	Antônio Quaresma Figueira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
galera	“Nossa Senhora da Conceição”	Francisco Pereira (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora da Bonança e Santa Cruz”	Félix Ribeiro Cardoso (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora da Assunção e São João Batista”	Diogo Mendes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Santa Teresa e Nossa Senhora do Monte do Carmo”	Luís Gonçalves da Costa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora da Penha de França e Senhor do Bonfim”	José Nunes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
galera	“Nossa Senhora da Madre de Deus e Almas”	Manoel Alves de Abreu (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“São João e São Tomás”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
balandra	“Nossa Senhora dos Prazeres e Candelária”	Tomás de França (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
sumaca	“Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas”	Paulo Ribeiro da Silva (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“La Serena”	Monsieur Simão Desault	francesa	Port Louis (França),	Pondcherry (Costa de	1731

				Ilha Gorée, Ilhas Maurícias (Índico)	Coromandel – Índia)	
nau	“Nossa Senhora da Assunção e São Pedro” (capitânia)	Manoel dos Santos (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora das Angústias, Santo Antônio e Almas”	Antônio da Costa (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1731
navio	“Nossa Senhora de Nazaré e Almas”	José Soares (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1731
navio	“São João Batista”	Pantaleão Martins Paiva (capitão)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1731
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio”	Antônio José Figueira (mestre)	portuguesa	Lisboa, Cabo Verde	Rio de Janeiro	1731
navio	(do “contrato de Angola”)	Agapito Martins Figueira (capitão)	portuguesa	Angola	Rio de Janeiro	1732
navio	(negreiro)	Francisco dos Santos (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Costa da Mina	1732
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Almas”	Simão dos Santos Lisboa (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1732
navio	“Nossa Senhora da Conceição e São Francisco”	Francisco da Silva Henriques (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1732
navio	“São Marcos”	Antônio dos Santos Guedes (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1732
nau de guerra	“Nossa Senhora das Necessidades”	Domingos João (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1732
nau de guerra	“Nossa Senhora da Atalaia”	Pedro de Oliveira Muze (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1732
navio	“São Lourenço e Almas”	Antônio Gonçalves Cruz (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
fragata	“Nossa Senhora Madre de Deus”	Luís de Abreu Prego (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Costa da Mina	Rio de Janeiro	1733
nau de guerra	“Nossa Senhora das Ondas”	Francisco Luís da Câmara (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Nosso Senhor do Bonfim e Nossa Senhora do Carmo”	Antônio Rodrigues Lisboa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Santíssima Trindade e Nossa Senhora do Livramento”	Rufino dos Santos (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Santo Antônio e Almas”	José Álvares (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733

navio	“Nossa Senhora da Madre de Deus”	Simeão da Ressurreição (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Nossa Senhora do Carmo e Santa Teresa”	José dos Reis (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Santa Ana e Almas”	José Caetano Belo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Nossa Senhora do Triunfo e Bom Jesus das Chagas”	Manoel Tomás Ramos da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Nossa Senhora do Cabo e Penha de França”	Antônio da Silva Lisboa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1733
navio	“Europa”	Vasco Lourenço Veloso (senhorio)	portuguesa	Costa do Coromandel (Índia) e Benguela	Rio de Janeiro	1733
navio	“Nossa Senhora da Aparecida”	-	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1734
navio	“Nossa Senhora da Penha de França, Santa Ana e Almas”	Manoel Rodrigues Viana (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1734
navio	“São Pedro de Rates”	Domingos Duarte de Matos (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1734
navio	“Nossa Senhora da Lembrança e São Marcos”	Jacinto Rodrigues (capitão e mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1734
navio	“São João Batista”	Manoel Gonçalves de Abreu (capitão e mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1734
nau de guerra	“Nossa Senhora da Conceição e São José” (almirante)	José Correia (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1734
galera	“Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio”	José Dias Barros (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha do Faial (Açores)	1734
iate	“Santana e São Joaquim”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1734
fragata de guerra	“Nossa Senhora das Ondas” (guarda-costas)	Domingos Gonçalves (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1734
bergantim	“São João e São Tomás” (negreiro)	Bernardo Pereira (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Benguela	1735
navio	“Nossa Senhora da Penha de França e Santa Ana” (negreiro)	Bernardo Pereira (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Luanda (Angola)	1735
bergantim	“Nossa Senhora do Livramento”	Antônio Correia Maringa (capitão)	portuguesa	Ilha da Madeira	Rio de Janeiro	1735
navio	“Santo Antônio de Lisboa”	João da Rosa (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Nova Colônia do	1735

					Sacramento	
corveta	“São Pedro e São Paulo” (negreiro)	Manoel da Silva (mestre)	portuguesa	Benguela	Rio de Janeiro	1735
navio	“São Patrício”	Antônio Marques Gomes (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1736
navio	“Nossa Senhora da Penha de França Rainha de Nantes”	Antônio Álvares dos Reis (senhorio) e Caetano Gonçalves de Lima (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1736
navio	-	Manoel Jácome (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha da Madeira	1736
navio	“Santa Ana, Santo Antônio e Almas”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1736
galera	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e São Tiago”	Tomé João de Brito Flores (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1736
navio	“Nossa Senhora da Glória e Santo Antônio da Portaria”	João da Costa Carlos (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1736
navio	-	Lourenço Carvalho Gameiro (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1736
corveta	“Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio e Almas” (negreiro)	Teodósio Dias (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Benguela	1736
galera	“São José e Santa Ana” (negreiro)	José Gonçalves Lamas (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Benguela	1736
nau de guerra	Nossa Senhora da Conceição e São José”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1737
nau de guerra	“Nossa Senhora da Vitória”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1737
charrua	“Nossa Senhora do Bom Despacho”	Miguel Peres (piloto)	portuguesa	Porto	Rio de Janeiro	1737
navio	“Nossa Senhora da Boa Viagem e Santo Antônio”	João Gomes de Figueiredo (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1738
corveta	“São Pedro e São Paulo” (negreiro)	Manoel da Silva (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Benguela	1738
navio	“São Francisco e Santo Antônio”	Agapito Martins Figueira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1738
corveta	“Nossa Senhora do Socorro, Santo Antônio e Almas”	Feliciano Teixeira Álvares (capitão e mestre)	portuguesa	Ilha da Madeira	Rio de Janeiro	1739
nau	“Carmo”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Nova Colônia do Sacramento	1739

fragata	“Nossa Senhora do Monte do Carmo”	Duarte Pereira (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1739
fragata	“Nossa Senhora da Esperança”	José Gonçalves Lage (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1739
nau	“Macau”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1739
navio	“Nossa Senhora das Candeias”	Custódio Francisco (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1739
fragata de guerra	“Nossa Senhora da Oliveira”	João Malhão de Brito (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Índia	1739
fragata de guerra	“Nossa Senhora da Arrábida”	Antônio Saldanha de Albuquerque (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Índia	1739
fragata	“Nossa Senhora da Boa Viagem”	D.Pedro Antônio de Estreés (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Salvador (Bahia)	1739
bergantim	“Santa Rita e São Francisco Xavier”	Baltasar Gomes de Melo (mestre)	portuguesa	Ilha Terceira (Açores)	Rio de Janeiro	1739
nau	“Nossa Senhora de Nazaré, Purificação e Bom Despacho” (do contrato do tabaco)	Francisco da Silva Guimarães (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Nova Colônia do Sacramento	1739
navio	“Nossa Senhora das Neves e Santo Antônio”	Gaspar dos Santos (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1739
navio	“Santa Teresa e Nossa Senhora do Monte do Carmo”	Manoel Menezes (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1739
navio	“São Lourenço”	Manoel Ventura Lopes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1739
navio	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e Bom Jesus das Chagas”	Bento Gonçalves Forte (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1739
galera	“Nossa Senhora de Guadalupe”	Antônio Álvares de Araújo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Ilha do Faial (Açores) e Rio de Janeiro	1739
charrua	“O Senhor dos Perdões”	Antônio Vaz Coimbra (senhorio) e Agostinho dos Santos (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha de Santa Catarina	1740
fragata	“Nossa Senhora da Estrela”	Antônio Quaresma Figueira (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1740
fragata de guerra	“Nossa Senhora das Mercês”	D.Luís de Pierre e Pont (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Índia	1740
fragata de guerra	“Bom Jesus de Vila Nova”	Antônio Carlos de Sousa (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Índia	1740
fragata	“Nossa Senhora da Glória” (capitânia)	Domingos João (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1740

fragata	“Nossa Senhora da Barroquinha”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1740
corveta	“Bom Jesus de Vila Nova e Nossa Senhora do Pilar”	Antônio Pontes Lisboa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
galera	“Nossa Senhora do Bom Despacho e São José”	José Pereira de Carvalho (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
galera	“São José e São João de Deus”	Luís Lopes Gadelha (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
galera	“Bom Jesus do Bonfim. Madre de Deus e Almas”	João Duarte Gomes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
galera	“Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio e Almas”	Francisco Xavier Ferreira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
galera	“São José e Nossa Senhora da Conceição”	Manoel Alves de Abreu (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
navio	“Nossa Senhora da Bonança e Santa Cruz”	Tomás Ramos da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
navio	“Nossa Senhora da Madre de Deus e São José”	Félix Nunes Valério (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
galera	“São Pedro de Lisboa” (do contrato do tabaco)	José Caetano Belo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
navio	“Nossa Senhora das Candeias e Santo Antônio” (do contrato do tabaco)	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1741
navios (3)	-	-	francesa	-	Ilha Grande	1741
nau	“Nossa Senhora da Lampadosa” (Almiranta)	José Carvalho de Oliveira (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1741
galera	“Nossa Senhora da Penha”	Manoel do Couto e Silva (capitão)	portuguesa	Lisboa	Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro	1741
navio	-	-	castelhana	Montevidéu	Rio de Janeiro	1741
galera	“Nossa Senhora dos Remédios e Santa Ana”	Manoel Martins da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1742
nau de guerra	“O Aviso”	Elliot Smith (capitão de mar e guerra)	inglesa	Inglaterra	Rio de Janeiro	1742
navio	“Guilherme”	Thomas Laws (capitão)	inglesa	Inglaterra	Rio de Janeiro	1742
aviso	“Ashtead”	Alexander Lander (capitão)	inglesa	Inglaterra	Rio de Janeiro	1742

navio	“Duque de Cumberland”	Mark Dickson. (capitão)	inglesa	Inglaterra	Rio de Janeiro	1742
nau de guerra	“Soveren”	Duarte Legge (capitão de mar e guerra)	inglesa	Inglaterra	Cabo Horn e Rio de Janeiro	1742
nau de guerra	“Pérola”	Thomas Mory (capitão de mar e guerra)	inglesa	Inglaterra	Cabo Horn e Rio de Janeiro	1742
navio	“Bom Jesus de Vila Nova”	José da Silva Porto (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Porto	1742
nau de guerra	“Nossa Senhora da Madre de Deus”	Manoel Carvalho (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1742
fragatinha de guerra	“Nossa Senhora da Estrela”	Antônio dos Santos Branco (capitão)	portuguesa	Lisboa	Índia	1742
nau de guerra	“Nossa Senhora da Piedade” (almiranta)	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1742
corveta	“São Bento, Santo Antônio e Almas”	Manoel Pestana Grales (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro e Pará	1743
fragata	-	João da Costa Brito (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1743
fragata	-	D.Pedro Antônio de Esteirés (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha de Santa Catarina e Nova Colônia do Sacramento	1743
navio	“Nossa Senhora da Bonança e Santa Cruz”	Tomás Ramos da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1744
corveta	“Bom Jesus da Pedra e São Francisco”	Francisco Manoel de Lima (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1744
corveta	“Nossa Senhora da Conceição e Boa Viagem”	Inácio Luís (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1744
navio	“Nossa Senhora da Encarnação e São José”	Antônio Soares Barbosa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1744
nau de guerra	“Nossa Senhora da Lampadosa”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1744
nau	“Nossa Senhora do Bom Despacho”	Manoel Domingues (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1744
navio	“Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio”	Manoel Leite Ferreira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de	1745

					Janeiro	
navio	“Nossa Senhora da Boa Viagem e Santo Antônio”	João Gomes de Figueiredo (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1745
navio	“Nossa Senhora da Bonança e Santa Cruz”	Tomás Ramos da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1745
navio	“São Lourenço”	Francisco Gonçalves (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1745
navio	“Nossa Senhora da Penha de França, Santa Ana e Almas”	Antônio Luís dos Reis (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1745
nau	“São Pedro e São João”	-	portuguesa	China	Rio de Janeiro	1745
fragata	“Nossa Senhora de Nazaré”	João Manoel (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1745
navio	“Nossa Senhora do Carmo”	Francisco Gomes da Costa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1745
fragata	“Nossa Senhora da Piedade”	Marcelino Quaresma (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1745
nau	“Nossa Senhora do Bom Despacho”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1746
navio	“Nossa Senhora da Vitória, São Gonçalo e Almas” (negreiro)	Custódio de Araújo (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Benguela	1746
navio	(negreiro)	Salvador Álvares Pestana (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Benguela	1746
navio	“Jesus Maria José e Alagoas”	Antônio Rabelo da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
galera	“Jesus Maria José”	Inácio Luís de Azevedo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
navio	“Nossa Senhora da Boa Viagem e Santo André”	João Gomes de Figueiredo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
navio	“Nossa Senhora da Bonança e Santa Cruz”	Tomás Ramos da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São João Batista”	José Batista (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
navio	“Santo Antônio de Portugal e Almas”	Agostinho da Luz Estácio (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
corveta	“Concórdia”	José Caetano Belo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
navio	“Bom Jesus dos Perdões e Nossa Senhora do Rosário”	Antônio Ferreira de Faria (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746

galera	“Nossa Senhora da Boa Viagem e São José”	Brás Nunes da Fonseca (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
charrua	“Senhor Jesus dos Perdões e Santa Ana”	Antônio Vaz Coimbra (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha de Santa Catarina	1746
navio	“Jesus Maria José”	Antônio Rebelo da Silva (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
nau	“Nossa Senhora da Vitória” (naufragada)	-	portuguesa	Lisboa	Ilha de Mascarenhas (Angola)	1746
galera	“Jesus Maria José”	Inácio Luís de Azevedo (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1746
navio	“Nossa Senhora das Candeias e Santo Antônio”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Nossa Senhora do Pilar e Fortaleza”	Vicente Martins (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Nossa Senhora da Penha de França e Senhor do Bonfim”	Francisco Gonçalves da Silva (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Nossa Senhora da Piedade e Santana”	Inácio Luís de Azevedo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas”	Manoel Leite Ferreira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Nossa Senhora da Encarnação e São José”	Antônio Soares Barbosa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Sagrada Família”	Jerônimo da Costa e Almeida (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Santo Antônio e Almas”	Jacinto Rodrigues (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“São José e Nossa Senhora da Conceição”	Manoel Pereira Lago (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Nossa Senhora do Porto e Almas”	Leonardo dos Santos Perdigão (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São João Batista”	José Batista (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
navio	“São Francisco Xavier e Nossa Senhora da Piedade”	Felipe João Mairink (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
galera	“Santo Antônio e Santa Ana”	José Ribeiro (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
nau de guerra	-	Henrique Manoel de Padilha (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1747

fragata	“Nossa Senhora de Nazaré”	João Manoel (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1747
navio	“Santo Antônio, Santa Ana e Almas”	João Gomes Alves (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1747
bergantim	“Nossa Senhora de Nazaré e Candelária” (negreiro)	Mateus Francisco (escrivão)	portuguesa	Costa da Guiné	Rio de Janeiro	1747
charrua	“Senhor dos Perdões e Santa Ana”	Antônio Vaz Coimbra (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha de Santa Catarina	1747
navio	“Nossa Senhora do Pilar, Santa Rita e Almas”	Gregório Nunes (capitão)	portuguesa	Ilha do Faial (Açores)	Rio de Janeiro	1747
navio	-	-	portuguesa	Angola	Rio de Janeiro	1747
navio	-	José Ribeiro da Silva (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Nova Colônia do Sacramento	1747
navio	“L’ Arc-en-Ciel”	Pepin de Bellisle (capitão)	francesa	Brest (França)	Ilhas Maurícias (Índias Orientais)	1748
navio	“Nossa Senhora do Bom Despacho e São José”	José Martins (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
navio	“São Pedro, São João e Santa Rita”	Valentim Lopes de Sá (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
navio	“Nossa Senhora do Carmo e Santa Teresa”	Francisco Gomes da Costa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
navio	“Nossa Senhora da Encarnação e São José”	Antônio Soares Barbosa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São João”	João Batista (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
navio	“Nossa Senhora da Candelária”	João de Sousa de Novaes (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
navio	“Nossa Senhora do Bom Conselho”	João dos Santos Rebelo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
navio	“Nossa Senhora do Socorro e Almas”	Pedro Ferreira da Silva (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1748
galera	“Nossa Senhora do Bom Despacho e São José”	José Martins (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
navio	“Santa Ana e Nosso Senhor do Bonfim”	Antônio Vicente (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749

galera	“São José e São João de Deus”	Antônio de Pontes Lisboa (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
corveta	“Santana, Nossa Senhora do Pilar e Almas”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
galera	“Nossa Senhora Mãe dos Homens e Santo Antônio”	João Fernandes Bandeira (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São Domingos”	Inácio Luís de Azevedo (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
navio	“Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas”	Manoel Leite Ferreira (capitão e mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
navio	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santo Elias”	José dos Santos Torres (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
nau	“Nossa Senhora do Rosário e São João Batista”	José Batista (capitão e mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
galera	“Nossa Senhora dos Remédios, Santa Ana e Santo Antônio”	João Ferreira (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
navio	“Nossa Senhora da Abadia e São Tiago”	Antônio Nogueira dos Santos (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
galera	“Nossa Senhora da Penha de França e São José”	Amaro Rodrigues Viana (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
nau de guerra	“Nossa Senhora das Necessidades”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
bergantim	“Santa Ana, Santo Antônio e Almas”	Jacinto Gomes Henriques (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
nau de guerra	“Nossa Senhora de Nazaré”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
galera	“São Domingos e São Tomás”	Pedro Lopes Araia (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1749
navio	“Bom Jesus de Bouças e Nossa Senhora da Penha de França”	José Gonçalves Pena (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1749
navio	“Nossa Senhora da Piedade e Santa Ana”	Salvador Soares (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1749
galera	“Família Santa”	Manoel Rodrigues dos Santos (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1749
navio	“Nossa Senhora da Fé e Bonança”	Antônio da Costa Barros (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1749
navio	“Santo Antônio de Lisboa”	João da Costa de Abreu (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1749
navio	“Espírito Santo e Santa Catarina”	Marcos Pereira (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1749

nau	“Nossa Senhora da Encarnação” (negreiro)	-	portuguesa	Angola	Rio de Janeiro	1750
nau	“São Lourenço”	Miguel Álvares Brandão (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1750
navio	“Nossa Senhora do Porto de Ave”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Açores	1750
navio	“Santa Teresa de Jesus”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Açores	1750
fragata	“Nossa Senhora da Lampadosa”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1750
galera	“Nossa Senhora de Nazaré e Bonfim”	Nicolau Antônio de Sousa Trovão (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1750
galera	“Nossa Senhora do Bom Despacho e São José”	José Martins (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana”	José Ribeiro da Silva (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
navio	“Nossa Senhora dos Prazeres e Bom Jesus d’Além”	Gregório José de Melo (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São João Batista”	José Batista (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
brigue	“Nossa Senhora do Bonsucesso, Santa Bárbara e Santana”	Jerônimo da Costa e Almeida (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
navio	“Nossa Senhora do Ó, São José e Almas”	Antônio Soares Barbosa (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
navio	“Condé”	D.João Francisco de Leem (capitão)	francesa, fretado pelo Reino de Espanha	La Concepción (Chile)	Cádiz (Espanha)	1751
fragata	“Le Glorieux” (Companhia das Índias Orientais)	D’Aprest de Manevillete (capitão)	francesa	Lorient (França)	Ilhas Maurícias (Índias Orientais)	1751
corveta	“La Matine” (Companhia das Índias Orientais)	Pouber (capitão)	francesa	Lorient (França)	Ilhas Maurícias (Índias Orientais)	1751
fragata	“Rainha Santa” (Companhia das Índias Orientais)	Monsieur de La Farque (capitão)	francesa	Lorient (França)	Ilhas Maurícias (Índias Orientais)	1751

nau	“Nossa Senhora da Piedade”	Manoel Martins (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
nau de guerra	“Nossa Senhora da Lampadosa”	-	portuguesa	Lisboa	Ilha de Santa Catarina e Castilhos Grandes	1751
galera	“Nossa Senhora da Graça e São Pedro de Alcântara”	Sebastião da Cunha Fonseca (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Ilha de São Tomé	1751
nau de guerra	“Nossa Senhora do Livramento”	João da Costa Brito (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1751
iate	“São João, São José e Almas”	José Duarte Lisboa (senhorio)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1752
nau	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José”	José Moreira Colares (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1752
nau	“Nossa Senhora do Carmo, São Domingos e São Francisco”	Manoel de Souto (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1752
navio	“Nossa Senhora do Rosário, São José, Santo Antônio e Almas”	José Bernardino (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Família Santa”	Antônio Rodrigues Lisboa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Santa Ana e Santo Antônio”	Antônio João Ballati (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora da Conceição, São José e São Frutuoso”	Inácio Pereira de Sousa (senhorio)	portuguesa	Lisboa	Nova Colônia do Sacramento	1753
navio	“Rainha dos Anjos, Santa Clara e Almas”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Carmo, São Domingos e São Francisco”	João Ribeiro Pontes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Carmo, Santo Antônio e Almas”	Francisco José (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Pilar e Fortaleza”	Carlos Manoel de Aguiar (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Almas”	Antônio Rebelo da Silva (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Bom Conselho, Santa Ana e Almas”	José Batista (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Patrocínio e São José”	Manoel Nogueira (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753

navio	“Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas”	Gaspar Antônio Xavier (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Ó, São José e Almas”	José das Chagas (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“São José e Princesa Real”	Dionísio da Silva (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Bom Jesus de Bouças e Nossa Senhora da Penha de França”	José Garcia Alves Penna (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora Mãe dos Homens e Santo Antônio”	Marcos Pereira (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Vitória”	Caetano Antunes (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“São José e São João de Deus”	Antônio de Pontes Lisboa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São João Batista”	Agostinho Rodrigues de Amorim (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana”	Antônio José Rodrigues (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São Vicente Ferreira”	Ventura Lopes de Sá (capitão, mestre e piloto)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Nossa Senhora da Boa Morte, Conceição e São Boaventura”	Agostinho da Luz Estácio (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1753
navio	“Galaté”	Monsieur Geslin (capitão)	francesa	Port Louis (França)	Ilhas Maurícias (Índias Orientais)	1753
fragata	“Nuestra Señora de Aránzazu”	D.Thomas de Ugarte (capitão)	castelhana	Buenos Aires	Montevideú e Cádiz (Espanha)	1753
nau de guerra	“Nossa Senhora do Livramento”	Marcelino Quaresma (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1754
nau de guerra	“Nossa Senhora da Lampadosa”	Pedro Luís de Olival Silva (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
nau de guerra	“Nossa Senhora da Abadia”	Francisco Soares de Bulhões (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
nau de guerra	“Nossa Senhora da Piedade”	-	portuguesa	Moçambique	Lisboa	1754
nau de guerra	“Nossa Senhora da Atalaia”	-	portuguesa	Moçambique	Lisboa	1754

galera	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José”	José Moreira Colares (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Bom Jesus de Bouças e Nossa Senhora da Penha de França”	José Gonçalves Pena (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“São José e Princesa Real”	Dionísio da Silva (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Vitória”	Bento Dias de Carvalho (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Santa Ana e São Francisco Xavier”	Jorge de Miranda (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
galera	“Familia Sagrada”	Manoel Gomes Horta (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Nossa Senhora do Rosário, São José, Santo Antônio e Almas”	José Bernardino (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Nossa Senhora da Atalaia e Senhor do Bonfim”	Tomás Gomes Simões (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas”	Gaspar Antônio Xavier (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Bom Jesus da Trindade e Santa Rosa”	Antônio João Ballati (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Nossa Senhora do Pilar e Fortaleza”	Carlos Manoel de Aguiar (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Nossa Senhora do Monte do Carmo, São Domingos e São Francisco”	Francisco Machado (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
navio	“Nossa Senhora do Patrocínio e São Francisco de Paula”	Tomás Luís Galvão (capitão e mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1754
fragata	“Nossa Senhora da Natividade”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1755
nau	“Santo Antônio”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1755
navio	“Bourbon”	Guilherme Damican (capitão)	francesa	Port Louis (França)	Pondcherry (Índias Orientais)	1755
nau	“Nossa Senhora da Conceição Lusitânia”	José Rodrigues Vareiro (capitão)	portuguesa	Macau	Lisboa	1755
nau	“Lusitânia”	João Rodrigues de Freitas (piloto) e Salvador Soares (piloto)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1755
nau de guerra	“El Jason” (da Armada Real espanhola)	D.André de Agredano (capitão)	castelhana	Buenos Aires	Cádiz (Espanha)	1755
galera	“Nossa Senhora do Bom Despacho”	José Martins (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de	1756

					Janeiro	
navio	“São José e Príncipe Real”	João Luís Calheiros (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Vitória”	Bento Dias de Carvalho (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Rainha dos Anjos, Santa Ana e Almas”	Inácio Luís de Azevedo (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Nossa Senhora do Carmo, São Domingos e São Francisco”	Antônio Lopes da Costa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
nau de guerra	“Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira”	João dos Santos (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Nossa Senhora do Rosário e São João Batista”	Antônio da Graça Correia (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Nossa Senhora do Carmo e São Domingos”	José Cardoso Belo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
nau	“São José e Princesa Real”	Dionísio da Silva (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
nau	“Nossa Senhora do Carmo, São Domingos e São Francisco”	Antônio Lopes da Costa (capitão e senhorio)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
iate	“Nossa Senhora da Esperança”	José Francisco Lessa (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
iate	(de aviso)	Bernardino Ribeiro (piloto)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Bom Jesus de Bouças e Nossa Senhora do Livramento”	Antônio de Almeida (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Salvador (Bahia)	1756
nau de guerra	“Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira” (capitânia)	Rodrigo Inácio de Barros Alvim (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1756
corveta	“Santa Margarida e Almas”	José Gomes Ribeiro (capitão)	portuguesa	Bissau	Rio de Janeiro	1756
nau	“Nossa Senhora do Livramento e São José” (capitânia)	Ventura Coelho (capitão) e João Pinheiro (tenente)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
nau	“Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira” (almirante)	José Forte (capitão) e Dionísio Rodrigues (tenente)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Gasparinho”	-	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1756
navio	“Nossa Senhora do Monte do Carmo, São Domingos e São Francisco”	Antônio Lopes da Costa (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Família Santa”	Custódio Rodrigues Penedo (mestre)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756

navio	“Nossa Senhora da Conceição e Vitória”	Bento Fernandes de Carvalho (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“São José Reis de Portugal”	João Lopes Araújo (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
navio	“Bom Jesus da Cana Verde”	Domingos Xavier Ribeiro (mestre e piloto)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1756
brulot	“Bourbon” (canhoneira)	Pierre L. Mangueret (capitão)	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1757
navio	“Nossa Senhora do Pilar e Fortaleza”	Carlos Manoel de Aguiar (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1757
navio	“Colomba” (da Companhia das Índias Orientais)	José de Seira (capitão)	francesa	Ilhas Maurícias (Índias Orientais)	França	1757
nau de guerra	“O Zodíaco”	Monsieur André-Antoine de Serquigny, Conde d’Achê (comandante)	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1757
nau de guerra	“Bem Amado”	-	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1757
navio	“Centauro”	Monsieur de Surville	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1757
navio	“Condé”	-	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1757
navio	“Saint Louis”	Monsieur Joannis	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1757
navio	“Esmeralda”	-	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1757
fragata	“Le Renomeé”	Beaulieu Loissement (capitão)	francesa	Orleans (França)	Ilha Goreé e Ilhas Maurícias (Índias Orientais)	1757
navio	“Santa Ana e São José”	Inácio Pinto da Silva (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1757
nau de guerra	“Minotauro”	Monsieur Michel-Joseph Froger de L’Éguille (comandante)	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1758
nau de guerra	“L’Illustre”	Jacques de Ruys (capitão)	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1758
nau de guerra	“L’Actif”	Beauchaisne (capitão)	francesa	Brest (França)	Índias Orientais	1758

fragata	“Nossa Senhora da Arrábida”	Francisco Miguel Aires (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1758
nau de guerra	“Nossa Senhora do Livramento e São José” (almiranta)	João da Costa Brito (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1758
escuna	“Nossa Senhora da Esperança”	Domingos Furtado de Mendonça (piloto)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1758
nau de guerra	“Nossa Senhora da Lampadosa e São Pedro” (queimada por estar podre)	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1758
navio	“Nossa Senhora da Conceição e Vitória”	Bento Dias de Carvalho (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1759
fragata	“Nossa Senhora das Brotas” (almiranta)	João da Costa Brito (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1759
fragata	“Nossa Senhora da Estrela”	João da Costa Ataíde (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1759
nau de guerra	“Nossa Senhora da Conceição e São José”	Francisco Soares de Bulhões (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1759
nau	“Nossa Senhora do Livramento e São José”	Gaspar Pinheiro da Câmara Manoel (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1760
galera	“Nossa Senhora da Luz e Santa Ana”	Manoel da Costa Basto (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1760
fragata	“Le Renomeé”	Conde de Soulanges	francesa	Costa de Coromandel (Índia)	Rio de Janeiro	1760
navio	-	-	castelhana	Montevideu	Cádiz (Espanha)	1760
nau de guerra	-	Antônio Pereira Borges (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1760
nau de guerra	“Nossa Senhora da Natividade”	-	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1761
galera	“Nossa Senhora da Conceição e São José”	Eleutério José Caria (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1761
galera	“Atalaia” (da Companhia do Grão Pará e Maranhão)	José Carvalho (mestre)	portuguesa	Lisboa	Pará e Rio de Janeiro	1761
nau de guerra	“Nossa Senhora da Ajuda e São Pedro de Alcântara”	Antônio Pereira Borges (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1761
navio	“Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santa Teresa”	José da Silva Banhos (capitão)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1761
corveta	“Nossa Senhora do Monte do Carmo”	Antônio Gonçalves Marques (capitão)	portuguesa	Angola	Rio de Janeiro	1761

navio	“Nossa Senhora da Glória e Santo Antônio”	Manoel Francisco Silva (mestre)	portuguesa	Rio de Janeiro	Lisboa	1761
navio	“Nossa Senhora do Pilar”	Carlos Manoel de Aguiar (capitão)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1761
nau de guerra	-	Bernardo Carneiro Alcáçova (capitão de mar e guerra)	portuguesa	Lisboa	Rio de Janeiro	1762

Fonte: Projeto Resgate – Documentos Avulsos da capitania do Rio de Janeiro – Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa). Intervalo investigado: do documento nº 04 (caixa 01) ao documento nº 6.069 (caixa 64). Datas extremas: 1618-1762