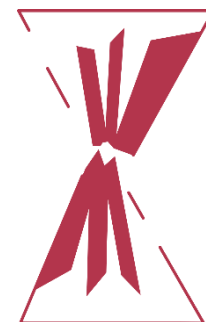


Lançar âncora: uma arribada francesa em Alagoas em 1747

Dropping anchor: a French arrival in Alagoas in 1747



BARBOSA, Luciana Lima de Andrade*

 <https://orcid.org/0009-0006-7671-5506>

RESUMO: A prática das arribadas era constante em todo o litoral do continente americano durante o período colonial. Consistia em uma parada fora da rota estipulada, motivada por vários fatores, desde doenças a bordo, até o estabelecimento de relações comerciais ilícitas. Na América portuguesa, rota de passagem nas viagens entre a Europa e a Ásia, e entre a Europa e a América espanhola, essas paradas ocorriam regularmente. A costa do Brasil recebeu, ao longo de todo o período de colonização, inúmeras arribadas de embarcações portuguesas, espanholas, inglesas, francesas e holandesas. Cabia às autoridades locais proceder à averiguação das intenções por trás de tais paradas. Este artigo pretende apresentar o conceito de arribada, já muito bem estabelecido pela historiografia, utilizando-se de um estudo de caso sobre uma arribada francesa ocorrida em Alagoas, em 1747. Trata-se de debater o significado da prática, as motivações e suas consequências para a administração e a economia locais no norte do Estado do Brasil, e desenvolver o argumento de que tal atividade não apenas constituía uma parte do universo colonial, como era importante para os reinos envolvidos, ao tocar questões de diplomacia, política, comércio, administração e poder.

ABSTRACT: The practice of arribadas was common throughout the American coast during the colonial period. This consisted of a stop off the stipulated route, motivated by various factors, from illness on board to the establishment of illicit trade relations. In Portuguese America, a transit route for voyages between Europe and Asia, and between Europe and Spanish America, it occurred regularly. Throughout the colonization period, the Brazilian coast received numerous arribadas by Portuguese, Spanish, English, French and Dutch vessels. It was up to local authorities to investigate the intentions behind such stops. This article aims to introduce the concept of arribadas, already well established in historiography, while using a case study of a French arribada that occurred in Alagoas in 1747. The main goal is to discuss the meaning of the practice, the motivations and its consequences for local administration and economy in the north of the State of Brazil. In addition, to develop the argument that such activity not only constituted a part of the colonial universe, but was also important for the kingdoms involved, touching on issues of diplomacy, politics, commerce, administration and power.

PALAVRAS-CHAVE: Arribada; Franceses; Brasil Colonial.

KEYWORDS: Arribada; French; Colonial Brazil.

* Mestre em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), Recife-PE. Doutoranda do Programa de Pós-graduação em História da UFRPE, Recife-PE, bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). E-mail: lucianalima1878@gmail.com.



Considerações Iniciais

Este artigo se debruçará sobre a análise de dois documentos do Arquivo Histórico Ultramarino – disponíveis digitalmente no site do Projeto Resgate Barão do Rio Branco, da Biblioteca Nacional –, que descrevem em detalhes o caso de uma arribada francesa ocorrida em Alagoas, comarca da capitania de Pernambuco, em 1747.¹ Com a contribuição dos estudos de historiadores como Zacarias Moutoukias (1988), Ernst Pijning (1997), Cesar Augusto Ramos (2019) e Maria da Graça Ventura (2018), o presente artigo tem como objetivo desenvolver um estudo preliminar sobre as arribadas nas capitanias do norte do Estado do Brasil, tema ainda pouco explorado pela historiografia. Buscamos apresentar como se dava a prática na região, seus impactos para a administração e economia locais, e como os agentes do governo atuavam em relação a ela.

Pretendemos contribuir para a ampliação do interesse sobre o tema para as capitanias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, já que quase a totalidade dos trabalhos historiográficos se concentra na região central da América portuguesa. São esses trabalhos, principalmente os dedicados ao Rio de Janeiro, que nos auxiliarão a construir uma perspectiva sobre o que eram, como e por que aconteciam as arribadas, para desvendarmos o papel dessa atividade e sua importância para a sociedade colonial.

Autores como Pijning e Ramos demonstraram profundamente os impactos dessa prática na capitania do Rio de Janeiro nos séculos XVII e XVIII. O que aqui nos propomos a fazer, a partir dos conceitos que os historiadores expuseram, é investigar, ainda que preliminarmente, como essa atividade tão bem conhecida pela historiografia não apenas acontecia na região norte da colônia, mas também de que forma ela contribuiu para o seu desenvolvimento. Sabemos que o estudo de um caso não representa a totalidade de uma prática tão múltipla, mas nos serve de base para sua compreensão e para que possamos levantar hipóteses.

¹ A saber os seguintes documentos e seus anexos: AUTO (traslado) da devassa e exame feitos pelo capitão de Infantaria da praça Pernambuco, Jerônimo Mendes da Paz, da embarcação francesa chamada Leusenbek. Alagoas, 19 de abril de 1747. AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5535; CARTA do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, ao rei [D. João V], sobre o naufrágio de uma embarcação francesa no distrito de Peripueira, termo da vila das Alagoas. Recife, 9 de julho de 1747. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5591.

Comecemos, pois, discutindo o conceito desta atividade tão cotidiana para a América portuguesa, bem como para todo o mundo moderno. O Brasil era uma escala usual para as embarcações que transpunham o Cabo da Boa Esperança e que, devido aos ventos e correntes contrárias, se encontravam em necessidade de parar na terra segura mais próxima e suprirem-se dos mantimentos em falta; ou para aguardarem o melhor tempo para seguirem viagem. Essas paradas são chamadas de arribadas.

Em termos gerais, as arribadas consistiam em paradas não programadas de embarcações na costa de um território. Não programadas porque ocorriam fora das rotas originais, e eram motivadas por fatores que fugiam ao controle dos oficiais das embarcações. Mas não era apenas na transposição do Cabo que elas aconteciam. As embarcações que arribavam no território português eram de origens distintas, algumas vinham da Ásia, outras da América espanhola, da Europa, da África etc.

Zacarias Moutoukias, ao discutir o caso de Buenos Aires no século XVII, caracterizou a arribada como a chegada de navios sem autorização para comercializar, que se utilizavam de vários motivos para parar em um porto, onde acabavam conseguindo autorização para vender seus produtos, em razão dos contatos que estabeleciam em terra (Moutoukias, 1988, p. 101). No que tange ao Brasil colonial, Cesar Ramos apresenta as principais razões que levavam embarcações a realizar tais paradas emergenciais:

[...] além das consequências 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 (Ramos, 2019, p. 110).

Victor Hugo Abril, em um trabalho sobre governo e descaminho no Rio de Janeiro do Setecentos, descreve os portos das colônias portuguesas como pontos de ligação entre as colônias litorâneas e as afastadas; ponto de conexão com outros reinos; e ponto de parada para reparos (Abril, 2018, p. 139). No início da colonização, as escalas para abastecimento e reparos eram mais constantes, paradas necessárias. Ao longo do tempo, houve momentos

de maior ou menor incidência de embarcações arribadas no litoral, mas nunca um período em que tenham cessado completamente.

Isso porque as embarcações sempre eram acometidas por doenças, por tempestades, por falta de água ou comida, e precisavam parar no porto mais próximo para suprir suas necessidades. É fato que alguns períodos – pelo menos no que diz respeito à capitania de Pernambuco e às demais sob a jurisdição de seu governador – não apresentam muitos registros oficiais dessa atividade. O próprio Cesar Ramos, que possui um trabalho riquíssimo sobre as arribadas e o contrabando no Rio de Janeiro do século XVII até meados do XVIII, concluiu que nem todas eram oficialmente registradas pelas autoridades. Os trabalhos sobre o tema são baseados nos registros feitos no período, mas muitos casos não foram documentados. Esta é uma grande limitação desse tipo de investigação.

Considerando que boa parte dessas arribadas era motivada pelo interesse em atividades ilícitas, e que geralmente eram feitas nos portos mais afastados, sem tanta fiscalização, os registros a que temos acesso são limitados aos casos dos quais as autoridades coloniais tomaram conhecimento. Mas também aos casos que quiseram registrar. Agentes régios por vezes se envolviam nas trocas comerciais clandestinas realizadas com essas embarcações, o que motivou a falta de registros desses casos.

A omissão dos registros torna inviável apontar com qualquer precisão o número de navios estrangeiros nos portos da colônia em determinado período, ou quantas arribadas ocorreram. Ainda que fosse possível realizar um levantamento efetivo do número de navios estrangeiros em um ou mais portos, isso não seria suficiente para construir uma estimativa do comércio possivelmente realizado por eles. Isso porque “la utilización del número de navios como indicador de una corriente comercial presenta obvias dificultades: nada dice sobre el tonelaje, ni sobre el valor de las cargas”² (Moutoukias, 1988, p. 127).

A definição que apresentamos anteriormente caracteriza os casos considerados como arribadas verdadeiras,³ em que a parada era justificada por necessidade urgente comprovada pelas autoridades locais. Mas existiam também aquelas praticadas com

² Em tradução livre, “a utilização do número de navios como indicador de uma corrente comercial apresenta obvias dificuldades: nada diz sobre a tonelage, nem sobre o valor das cargas”.

³ É importante salientar que a categorização de arribada verdadeira, ou fortuita; e arribada falsa, maliciosa ou falaciosa, consta principalmente nos estudos de Cesar Ramos (2019), e Maria Ventura (2018). Os termos, apresentados por eles foram extraídos dos documentos do período sobre os quais desenvolveram suas análises. E serão também aqui adotados para diferenciar os casos de arribadas constatadas pelas autoridades coloniais como tendo motivos verdadeiros ou falsos.

intenções perniciosas, com o objetivo de realizar comércio ilegal. Nesses casos, após arribarem “de maneira sigilosa, geralmente à noite, desciam em terra ou recebiam pessoas a bordo, com o objetivo de estabelecer contatos mercantis ilícitos, contrabandeando mercadorias” (Ramos, 2019, p. 113).

As embarcações que arribavam no litoral do Brasil eram as mais diversas: pequenas e grandes, mercantis e de guerra, portuguesas e estrangeiras. Era preciso autorização para arribar, e para consegui-la, as autoridades da colônia precisavam visitar as embarcações para conferir se aquela parada era realmente necessária. Entretanto, nem esse método era totalmente eficaz, já que os próprios funcionários que realizavam os exames poderiam ser subornados e se tornarem parte dos esquemas clandestinos. Ou ainda, os motivos alegados pelos oficiais das embarcações poderiam ser fabricados. Partes da embarcação poderiam ser intencionalmente quebradas, ou suprimentos jogados ao mar para justificar a necessidade de parar em local não autorizado.

As medidas de combate eram necessárias, mas isso não significava que eram completamente eficazes. Além disso, o julgamento dos exames era muito subjetivo. Mesmo com indícios claros de que as arribadas eram maliciosas, por vezes era concedido o perdão real. Enquanto casos claros de arribadas verdadeiras poderiam ser considerados maliciosos, de acordo com os contatos e as relações entre a tripulação e os funcionários régios. Embarcações eram apreendidas, pessoas eram presas e cargas eram confiscadas, mas nada disso impedia o contrabando de acontecer a partir dessas arribadas. O governo português operava sob a lei da hospitalidade, em que todas as embarcações que solicitassem autorização para arribar deveriam ser bem recebidas. Se após o exame fosse constatada a real necessidade de arribar, a embarcação e sua tripulação deveriam ser cuidadas e assistidas em tudo que precisassem, inclusive dinheiro.

Mas, como Ramos nos mostra, a chegada de embarcações estrangeiras nos portos de escoamento de produtos coloniais era nociva aos donos e aos mestres de navios luso-brasileiros que faziam fretes desses produtos. Isso porque, ao serem autorizados a arribar, logo tratavam de solicitar autorização para realizarem comércio com a justificativa de que era necessário para a compra de mantimentos, ou para arcarem com os custos dos reparos da embarcação. Algumas vezes recebiam essa autorização, outras não, mas de uma forma ou de outra, quando a real intenção era fazer negócios, acabavam por encontrar um jeito de realizá-la.

O contato das tripulações das embarcações arribadas com a população local também era preocupante, pois logo tentavam estabelecer relações comerciais entre si, formar vínculos, criar redes. No caso dos franceses, que aqui nos interessam, Ramos afirma que

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 [...] geralmente executadas com a finalidade de estabelecer contatos comerciais com as populações litorâneas, burlando a parca vigilância ou cooptando autoridades coloniais (Ramos, 2019, p. 137).

Mesmo arribadas verdadeiras poderiam culminar em contrabando. As embarcações permaneciam nos portos por tempo variado, e quanto mais longa a permanência, maior a preocupação com a subsistência da tripulação e os custos com os reparos. Arribadas longas levavam à necessidade de instalação da tripulação em terra, o que tornava inevitável o contato com a população local. A seguir, analisaremos o caso de uma arribada considerada pelas autoridades locais como verdadeira, em que a necessidade de socorro foi suficientemente comprovada, e a lei da hospitalidade foi seguida fielmente.

A arribada da balandra francesa *Leusembek*

O ano era 1747, reinado de D. João V de Portugal. O atual estado de Alagoas era então uma comarca da capitania de Pernambuco, governada pelo Conde dos Arcos, D. Marcos José de Noronha e Brito. A praia de Paripueira foi o cenário de uma grande desventura estrelada pela balandra⁴ francesa *Leusembek* e sua tripulação, que ali arribou em meados de 30 de março do dito ano.

Desde o início do século XVI, a Coroa portuguesa enfrentou um grande problema territorial no Brasil, com incursões de outras potências europeias em seu território para extrair da terra os gêneros que ela oferecia tão abundantemente. Uma delas foi a França, que antes mesmo do estabelecimento da ocupação territorial pelos portugueses, extraía pau-brasil dessas terras.⁵ De acordo com Werther Brandão (2024, p. 23), “[...] a primeira

⁴ Embarcação com um só mastro.

⁵ Para mais informações sobre a relação entre a França e a exploração de pau-brasil ver: BARBOSA, Luciana Lima de Andrade. As trilhas vermelhas do descaminho: o contrabando de pau-brasil em Pernambuco c.1780 – c.1795. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2024.

arribada francesa no Brasil, de comprovação indiscutível, verificou-se em 1504”, o que mostra essa presença de fato desde os primórdios da colonização portuguesa na América.

A balandra francesa, que tinha por invocação o nome *Leusembek*, saiu do porto de Pondicherry,⁶ na Índia, em 11 de novembro de 1746. Por ordem do general das colônias francesas na Índia, tinha como destino o porto de Lisboa, ou – caso não conseguisse lá chegar – o porto que fosse mais conveniente, para obterem informações da Europa e assim poderem tomar as medidas necessárias para o resto de sua viagem.

O objetivo da viagem era o envio de uma correspondência sobre a conquista de Madrastra à corte francesa e à Companhia de França⁷. Segundo Ramos, “em fins do século XVII não eram raras as arribadas de embarcações estrangeiras no Rio de Janeiro conduzindo correspondência oficial” (RAMOS, 2019, p. 129). O caso da *Leusembek* nos leva a considerar que essa prática poderia também ser comum para as capitanias do norte, ao menos em meados do século XVIII.

A tripulação da balandra era composta por 19 pessoas, entre brancos e “chinaes canarines (sic)”, das quais temos registro de apenas 16. No caminho, após ultrapassarem o Cabo da Boa Esperança, teriam avistado um navio inglês e, com medo de que fosse um navio corsário, fugiram. Pirataria e corso eram práticas comuns para franceses, ingleses e holandeses que voltavam da Ásia.

Tabela 1. Tripulação da embarcação *Leusembek*

Nome	Lugar de origem	Função
Leville Eliot Ruflet	Não informado	Capitão
Jean Baptiste Risse	Picar	2º capitão
Bernard Lagourgue	Gasconha (França)	3º capitão/piloto
Carllos Poyson	Normandia	Marinheiro
Agostinho da Costa	Macau	Marinheiro
Thômedo Rosario	Goudoulur (França)	Marinheiro servente
Ignacio da Costa	Xinna de Pondicherry	Cozinheiro
François Peralt	Bretanha	Cirurgião

⁶ Então capital da Índia francesa.

⁷ Companhia das Índias Orientais francesa (1664-1794) para a exploração da Ásia.

Joam Lemur	Bretanha	Marinheiro
Francisco Sanches	Manilla	Marinheiro do Leme
Domingos	Pondicherry	Marinheiro
Joam do Monte	Madrasta	Marinheiro
Gaspar dos Reis	Manilla	Marinheiro
Antônio Malaca	Malaca	Oficial do leme
Domingos Antônio	Jeva (Indonésia)	Governador do leme
Michel Valeé	Bretanha	Carpinteiro

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco, caixa 65, D. 5535, e caixa 66, D. 5591.

Segundo os relatos da tripulação,⁸ ao avistarem as terras do Brasil, antes da desesperada fuga que culminou na arribada em Paripueira, o capitão da *Leusembek* já havia tomado a decisão de fazer derrota para Pernambuco, para que lá pudessem saber notícias da Europa e se refazer de água e mantimentos. Porém, devido à aproximação de uma suposta embarcação inimiga que aparentemente os seguia, se viram forçados a dar à costa na região mais próxima, que seria o litoral alagoano. Isso porque, antes de saírem do porto de Pondicherry, o governador francês deu-lhes a ordem de fugirem ao sinal de qualquer embarcação. Talvez essa ordem tenha sido motivada pela importância das correspondências que transportavam e pelo perigo representado pelos ingleses.

É importante lembrar que as embarcações deveriam pedir autorização para arribar nos portos do Brasil, e a *Leusembek* não fez isso. Podemos conjecturar que não o fez pela pressa de fugir, ou pelas condições de sua ancoragem não serem as mais ideais. Tendo arribado nos últimos dias do mês de março, o governador de Pernambuco soube do ocorrido consideravelmente tarde, apenas em 8 de abril, não por seus oficiais, mas por uma carta enviada pelo próprio capitão da balandra.

Na carta, o capitão descreveu a fuga da suposta embarcação inimiga e como os ventos da região levaram a embarcação a dar fundo em um local muito ruim. Isso os teria levado a procurar um outro local, mas, devido aos mesmos ventos, acabaram parando em um fundo semelhante ao primeiro, onde dispararam dois tiros de artilharia para pedir socorro.

⁸ Estes constam entre os anexos do documento citado documento AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5591.

Respondendo aos tiros, vieram em jangadas dois homens chamados Antônio Martins e Simão da Costa, que diziam ser práticos⁹ que lhes tirariam do perigo. O capitão aceitou sua ajuda e ofereceu 100 pesos de Espanha para que os levassem a um lugar mais fundo para ancorar. Os supostos práticos aparentemente não ajudaram muito, já que, segundo o capitão, os levaram para maior perigo.

Antônio e Simão teriam chegado tarde da noite e alegaram que, por ser tarde e escuro, não poderiam guiar a balandra para um local seguro, por isso teriam que esperar pelo dia seguinte. Na madrugada, com a amarra da embarcação quebrada, os práticos logo a guiaram pela costa dos arrecifes. A tripulação estava receosa, e esse receio acabou se provando preciso quando se encontraram cada vez mais em cima das pedras, em local onde não podiam sequer lançar sua âncora. Foi quando se encontravam já em situação irremediável que o capitão percebeu que “estes homens eram ignorantes e mal-intencionados e sempre puseram a embarcação de mal em pior”. O resultado disso o capitão descreve: “a embarcação se abriu por muitas partes todos quase se afogaram, e se molharam, pusemos em terra tudo o que podemos salvar do naufrágio com o socorro da gente de terra”.¹⁰

O procedimento padrão quando uma embarcação solicitava arribada era que, após ser autorizada, seriam concedidos os práticos necessários para guiá-la ao ancoradouro seguro. Isso era mais comum quando arribavam nos portos principais, que possuíam fortalezas e os oficiais portuários usuais. No caso analisado, a situação era menos que ideal. Eles arribaram em uma praia distante, sem nenhuma das estruturas portuárias necessárias para atracar de forma segura. Além de não terem tido acesso a práticos confiáveis fornecidos pelo próprio governador. O isolamento de seu local de parada contribuiu para que fossem facilmente enganados pelos supostos práticos.

É importante salientar o imediato contato que a tripulação da embarcação teve com a população local que lhe prestou socorro. Esse contato era motivo de preocupação para as autoridades portuguesas, mas nesse caso foi impossível impedir. Considerando que a região não possuía funcionários régios, que só vieram chegar em momento posterior ao tomarem conhecimento do fato, estabelecer contato com os moradores locais era extremamente fácil.

⁹ Práticos são profissionais que se encarregam de guiar as embarcações para dentro e para fora dos portos.

¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5591.

Não só isso, como facilitava também qualquer troca ilegal que se intentasse realizar. Se considerarmos que grande parte das arribadas acontecia em praias distantes e sem fiscalização, tendo como exemplo o caso da *Leusembek*, podemos facilmente supor que o contato entre estrangeiros e locais por meio das arribadas era não apenas comum, como inevitável. E se o objetivo fosse realizar negócios, eles poderiam acontecer desembaraçadamente, antes mesmo que as autoridades tomassem conhecimento da chegada da embarcação.

A preocupação maior do capitão da balandra francesa era proteger as informações que levava sobre a tomada de Madраста, feitoria inglesa nas Índias tomada pelos franceses. Por isso, ele suplicou ao governador que pudesse vender tudo o que conseguisse aproveitar da balandra, pedindo também que fosse autorizado a embarcar em um navio português para cumprir sua tarefa na Europa.

Alguns dias depois da chegada, o capitão Leville entrou com um requerimento no qual pedia permissão para queimar a embarcação para aproveitar a ferragem, já que a balandra não era mais utilizável. Ao que o governador mandou fazer um auto de exame para verificar se ela estava realmente perdida. Segundo Ramos, os registros das visitas, ou dos exames, começaram a ser realizados em meados do século XVII, e serviam para determinar se as solicitações de arribadas eram honestas ou tinham propósitos nefastos.

As tradições de hospitalidade recomendavam que fosse prestado todo o socorro necessário às embarcações arribadas. Mas para isso, era necessário distinguir entre as que eram verdadeiras e as propositais com intuito de contrabandear. Em 5 de outubro de 1715, D. João V expediu um alvará detalhando os procedimentos a serem seguidos quando da arribada de uma embarcação estrangeira no litoral do Brasil.

Nele se estabelecia a obrigatoriedade da visita de exame à embarcação para averiguação da real necessidade da arribada. Tal visita deveria ser realizada pelo Ouvidor Geral da capitania onde ocorrera. Quando as embarcações solicitavam licença para arribar, recebiam uma notificação para lançar âncora em um local indicado e aguardar a visita de exame. Tal local deveria ser “no raio do alcance da artilharia de uma fortificação” (Ramos, 2019, p. 132).

As visitas eram acompanhadas por peritos especialistas para avaliar as condições do navio, “entretanto, antes da entrada da comissão de exame no navio, o capitão e toda a tripulação teriam de deixar a embarcação” (Ramos, 2019, p. 132). Se a arribada fosse

considerada falsa, as diligências necessárias seriam tomadas. Caso fosse verdadeira, toda ajuda seria concedida, inclusive por meio de dinheiro para a sustentação da tripulação em terra, até serem tomadas as medidas para seguirem viagem.

No caso da *Leusembek*, as determinações do alvará de 1715 não foram seguidas. O Conde dos Arcos enviou o capitão de artilharia Jerônimo Mendes da Paz para Alagoas para realizar o exame, com alguns outros oficiais, para verificar se era possível salvar a embarcação. Descobriu logo que era impossível, pois além do lugar ser difícil de sair, muitas partes dela estavam quebradas. A intenção da tripulação de atear fogo na balandra era assim justificada pelo fato de nem a madeira ser aproveitável.

Após o exame, constatando-se que a embarcação estava sim perdida, o governador autorizou a queima e mandou um barco de Recife para que pudessem ser transportados todos os franceses arribados. Ordenou também que se recolhessem na alfândega do Recife todos os seus pertences. Os franceses, por sua vez, solicitaram licença para vender os fragmentos que haviam sobrado da embarcação, para com o dinheiro da venda poderem satisfazer a sua subsistência, o que foi autorizado.

Os restos da *Leusembek* chegaram ao Recife em maio de 1746. Sendo depois conduzidos à alfândega, onde se deveria fazer um inventário da carga, a ser remetido ao governador. Toda mercadoria que entrasse nas alfândegas da colônia portuguesa deveria ser taxada. Isso não significa que todos os produtos armazenados na alfândega provenientes das embarcações arribadas pagavam esses direitos, já que as cargas não eram voltadas para aquele mercado. Nenhuma das informações presentes nos dois documentos analisados permite concluir que o que se guardou da balandra francesa foi tributado.

No porto do Recife havia naquele momento uma embarcação portuguesa prestes a partir para a Ilha da Madeira. Os franceses solicitaram que pudessem embarcar nela para irem a Lisboa. Porém, o governador não permitiu “por livrar aos donos daquela embarcação de algum embaraço no caso que fossem abordados por algum corsário inglês e achando na embarcação um prego para corte de França e com oficiais franceses”.¹¹ Sendo assim, o governador D. Marcos de Noronha determinou que a correspondência fosse levada por uma nau de guerra portuguesa que compunha a frota que sairia do porto naquela época do ano.

Em julho de 1747, esses franceses ainda estavam no Recife, apesar dos vários requerimentos do capitão Leville para que fosse permitido seguirem viagem na mencionada

¹¹ Idem.

embarcação portuguesa. No quinto dia desse mês, o capitão foi à Casa dos Contos do Recife, junto com o senhor Manuel Pinto da Fonseca, para, na presença do Provedor da Fazenda, Francisco do Rego Barros, declarar a venda de “toda a fábrica da dita balandra que se achava nesta vila do Recife por preço, e quantia de duzentos, e oitenta mil réis”,¹² pagos em dinheiro pelo comprador.

Mas essa venda não aconteceu por simples vontade do capitão. Como tudo o que sobrou da balandra estava armazenado na alfândega, para que pudesse vender a carga era necessária expressa autorização do governador da capitania. Sendo assim, o Provedor informou ao governador sobre o requerimento do capitão, que alegava necessitar do valor da venda para pagar suas despesas em terra, única forma de fazê-lo.

Considerando que os gêneros guardados não eram mercadorias para venda, como constatado pelo Ouvidor de Alagoas, Joaquim Alvarez Moris, que ao chegar ao local da arribada declarou que na embarcação não se “acha coisa alguma de comércio vista até o presente”.¹³ Rego Barros achou por bem solicitar que o governador autorizasse a venda de tais gêneros, enviando, inclusive, a relação de todos eles.

Entre os gêneros, além de materiais próprios para navegação, se encontravam camas, alimentos, utensílios, machados, bombas, pistolas, catanas, granadas etc. A relação foi enviada ao governador no mês de maio, mas as correspondências mostram que o pedido não foi atendido de imediato, já que a conclusão da venda se deu apenas em julho. Não sabemos, até o momento, a conclusão dessa jornada, nem quando esses homens finalmente conseguiram deixar o Brasil para seguir viagem à Europa. Sabemos apenas que a preciosa correspondência que carregavam foi enviada.

Além de toda essa narrativa das desventuras da tripulação da *Leusembek*, o documento ainda nos apresenta uma carta interessantíssima escrita pelo governador de Pernambuco, que nos fornece uma visão sobre a burocracia e disputa jurisdicional vivida na colônia. No dia 19 de abril, D. Marcos de Noronha enviou uma carta ao capitão Jerônimo Mendes, e com ela uma cópia de uma ordem expedida pelo rei para um caso de arribada que, segundo ele, era idêntico ao ocorrido com a balandra francesa.

Tal ordem foi a base para as decisões tomadas pelo governador, e na carta ele orientava ao capitão de infantaria que nada fizesse contrário ao que a ordem dispunha. Dizia

¹² Idem.

¹³ Idem.

ainda que, caso o Ouvidor Joaquim Moris quisesse intervir utilizando as ordens passadas pela Mesa de Consciência e Ordem, o capitão deveria dizer-lhe que o governador da capitania de Pernambuco estava sob ordem de “não observar, nem consentir ordem passada por outro tribunal que não seja o Conselho Ultramarino, ou Secretaria de Estado”.¹⁴ Essa é uma importante declaração, que nos mostra a autonomia desse governador em sua jurisdição, ao alegar que o seu poder só seria questionado, ou desautorizado, por essas duas altas instâncias.

Ao que parece, Moris queria executar as diligências do caso conforme o Regimento dos Ausentes, de modo que todos os bens dos tripulantes da embarcação ficassem sob o cuidado do Provedor das Fazendas dos Defuntos e Ausentes. Mas o governador apontou o erro de seus caminhos, já que toda a tripulação da *Leusembek* chegou ao Brasil viva. O fato de o Ouvidor querer seguir tal regimento é no mínimo curioso. Se toda a tripulação havia chegado com vida, e aparentemente sem moléstias, por que o interesse em tomar para a Provedoria o controle de seus bens? Talvez acreditasse que a carga guardada na alfândega possuísse um bom valor de venda, caso contrário não haveria lógica nesse interesse.

A importância do conceito de jurisdição nesse cenário é significativa. Não apenas por determinar sobre que espaço um funcionário tinha poder, ou por estabelecer o limite da sua autoridade, mas por servir à própria Coroa como uma forma de controle da administração colonial. Sendo a jurisdição uma fonte de constante conflito entre os funcionários, com sucessivas tentativas de ultrapassar os limites impostos a seus cargos, ela funcionava como um instrumento regulador, ao colocar os próprios agentes como fiscalizadores dos trabalhos uns dos outros.

Isso servia para impedir, ou ao menos minimizar, os impactos das irregularidades praticadas pelos agentes régios. O caso descrito acima é um exemplo disso. Moris tentou ultrapassar a jurisdição da Provedoria dos Ausentes ao buscar tomar para si a administração dos bens dos franceses, quando apenas seria sua competência se tivessem chegado ao Brasil mortos, o que não foi o caso. Uma irregularidade notória, possivelmente motivada por interesses econômicos, que foi impedida por D. Marcos de Noronha, cuja jurisdição como governador da capitania de Pernambuco se sobrepunha à jurisdição do Ouvidor da comarca de Alagoas. Esse caso nos mostra na prática como a jurisdição, estabelecida pela Coroa, e,

¹⁴ Idem.

portanto, mutável, poderia servir a esta como um instrumento de controle de seus representantes no ultramar.

Pijning (1997), em um estudo sobre o contrabando no Rio de Janeiro do século XVIII, analisa o papel da entrada de embarcações estrangeiras no comércio ilegal da capitania. Durante o tempo que as embarcações arribadas permaneciam nos portos da colônia, geralmente se envolviam em algum tipo de comércio ilegal. Ao mesmo tempo, os membros das embarcações precisavam respeitar os costumes locais acerca desse comércio, para não serem alvos da execução das leis pelos oficiais locais.

No caso da *Leusembek*, como dito, não foi identificado nenhum tipo de ilegalidade, nem na sua entrada, nem na permanência da tripulação no Recife. Ainda que a questão da fuga da suposta embarcação inglesa não pudesse ter sido comprovada, em sua tentativa de chegar à terra, acabaram causando danos tão graves à embarcação que não tinham outra opção a não ser permanecer em terras portuguesas. O motivo inicial da arribada foi um, mas o que de fato os levou a serem autorizados a permanecer foi outro, por um lado causado por eles mesmos.

O fato é que as autoridades da capitania consideraram seus motivos válidos. Sua embarcação estava mesmo perdida, mas ainda conseguiram tirar algum proveito dela. Não encontramos na documentação nenhuma menção de comércio ilícito realizado pelos franceses. Eles formalmente solicitaram a venda do que restou da embarcação, receberam resposta positiva, e a venda foi devidamente registrada. Mas, como Pijning nos mostra, mesmo em casos tidos como verdadeiros, o comércio ilegal geralmente tomava lugar.

Essas pessoas passaram meses na vila do Recife e, conseqüentemente, precisaram negociar com os locais para comprar víveres. O tempo que passaram no local seria suficiente para estabelecerem relações comerciais, redes, contatos. Não temos como saber que tipo de comércio realizaram, e ainda que não possamos afirmar que tenham feito comércio ilegal, também não temos como ter certeza de que não o fizeram – pelo contrário, essa é uma grande possibilidade. Para Roquinaldo Ferreira (2010, p. 216-217), o próprio ato de vender a carga para pagar pelos suprimentos e reparos era um pretexto corriqueiro e constituía contrabando.

Segundo Moutoukias (1988, p. 101), no caso das arribadas na América Hispânica, durante o século XVII, quando os oficiais das embarcações conseguiam autorização para vender as cargas que traziam para custear suas despesas, os direitos reais eram pagos. Para

o Brasil, sabemos que os produtos estrangeiros comercializados na colônia deveriam pagar os impostos alfandegários. Contudo, no caso que analisamos, não identificamos esse pagamento. As mercadorias ficaram armazenadas na alfândega do Recife por meses, aparentemente sem pagar nenhum direito, e quando foram vendidas, nos registros da venda também não consta esse pagamento. Se ele realmente aconteceu, não foi documentado nas correspondências a que tivemos acesso.

Praticamente todas as embarcações arribadas solicitavam essa autorização. Isso não significa que todas tinham o intuito de fazer contrabando, mas uma parte delas sim. Além disso, se todo comércio com o Brasil deveria pagar direitos à Fazenda Real, e o não pagamento constituía descaminho, não há outra definição que possa ser dada à venda dos produtos das embarcações arribadas que não pagavam esses direitos.

Maria Ventura (2018), em um estudo sobre arribadas em Portugal e nos domínios espanhóis, apresenta um outro lado, em que comerciantes e mercadores usavam as arribadas como uma estratégia para o não pagamento de impostos, arribando em portos distantes dos locais de tributação, para venderem os metais preciosos que levavam sem pagar os direitos.

Podemos estabelecer uma comparação com o caso do Brasil. Ainda que não seja o caso da arribada aqui analisada, algumas embarcações portuguesas arribavam na colônia sem despacho de nenhum porto e tentavam vender suas cargas. A falta de despacho, e quase sempre de selo alfandegário nas mercadorias, indicava que aqueles produtos não pagaram os direitos reais em nenhum porto português. O que significava que a venda que tentavam fazer era ilícita e constituía descaminho.

No caso de *Leusembek* em específico, eles foram autorizados a vender sua carga, mas da mesma forma não pagaram nenhum direito. De acordo com o alvará de 1715, a parte da carga vendida para pagamento das despesas da embarcação deveria ser tributada. O que nos faz questionar não apenas por que não há registros dessa tributação, mas por que, se ela não foi executada, não é apontada a falha nem pelas autoridades locais nem pelas suas contrapartes metropolitanas. Assim, onde estava o limite entre o legal e o ilegal? Por que alguns casos são tratados como descaminho e outros não? São perguntas que, com a análise de apenas um caso, não conseguimos responder, pois requerem uma investigação mais aprofundada, e uma maior variedade de casos. Um estudo preliminar, como nos propomos a

realizar aqui, serve para levantar tais questionamentos para que possam ser respondidos pela historiografia.

Gilberto Ferrez apresentou na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (Rio de Janeiro, 1839-) em 1968, o caso de uma arribada francesa no Rio de Janeiro em 1748, muito próximo do período do caso que analisamos. A embarcação se chamava *L'Arc-en-Ciel* e, segundo consta, sua tripulação e oficiais foram muito bem recebidos pelo então governador, Gomes Freire de Andrade. Eles teriam solicitado inclusive um empréstimo ao governo da capitania para arcar com os custos de sua permanência, o que lhes foi concedido.

O motivo principal da arribada foi o escorbuto que havia assolado a tripulação, e em sua permanência na capitania tiveram que pagar pelo tratamento de seus doentes. Sua embarcação não estava perdida por danos como a *Leusembek*, e sua recepção parece ter sido tanto mais amigável. Além disso, se destaca o fato que o empréstimo que necessitavam foi feito com particulares, pois o governo local estava em falta de dinheiro, diferentemente do caso que analisamos, em que o próprio governo da capitania de Pernambuco emprestou o dinheiro.

São dois casos de arribadas de embarcações francesas, em duas partes diferentes da América Portuguesa. Com justificativas distintas, ambas foram consideradas verdadeiras, seus oficiais e tripulação tratados com a devida hospitalidade, suas necessidades atendidas, bem como a maioria de seus pedidos. Um movimentou a economia local a partir da venda de sua carga e da compra de mantimentos. O outro, com o emprego de locais no conserto da embarcação, o empréstimo a particulares, e a compra do necessário para o tratamento dos doentes.

Considerações finais

O caso da embarcação *Leusembek* é apenas um exemplo dentre diversos tipos de arribada que aconteciam na costa do Brasil. A arribada em Alagoas de uma embarcação militar francesa vinda da Índia com correspondência oficial, que foi examinada e considerada verdadeira. O motivo pelo qual procuraram as terras do Brasil não foi nenhum dos mencionados aqui como razões permitidas para arribadas, mas o resultado foi que a balandra acabou danificada além do reparo. A tripulação foi amparada, a carga foi armazenada, a correspondência que levavam foi enviada. Tudo o que as autoridades locais

poderiam fazer em seu socorro foi executado. Apesar de não terem pedido autorização para arribar como era necessário, foi concluído que a arribada não tinha como objetivo atividades comerciais ilegais.

Isso não significa que o contrabando não tenha sido praticado por eles, e sim que os agentes da Coroa em Pernambuco e Alagoas nada souberam a esse respeito – ou não tiveram interesse em comunicar à metrópole sobre o assunto. O capitão da embarcação recebeu dinheiro emprestado do governador de Pernambuco, para a compra de produtos de necessidade básica da tripulação e para o pagamento do transporte deles para o Recife. Solicitou oficialmente autorização para a venda de toda a carga da embarcação que se encontrava guardada na alfândega do Recife, e foi autorizado.

O contato dessa tripulação com a população local foi inevitável. Não só com os práticos, que primeiro responderam ao seu pedido de socorro, mas também com os moradores da região onde arribaram, que lhes ajudaram a salvar parte de sua carga. Além disso, com sua embarcação perdida, tiveram que se estabelecer em terra para aguardar a autorização para embarcar para Portugal. Ficaram em Pernambuco por meses, ainda que a documentação não apresente nenhuma informação sobre essa permanência além dos requerimentos do capitão. Durante esses meses, não só encontraram um comprador para a carga que estava na alfândega, como tiveram que lidar com os comerciantes locais na compra de mantimentos. Podemos conjecturar que, durante sua permanência, tiveram a oportunidade de estabelecer muitos contatos e de comprar muitos produtos coloniais para levar à Europa.

Ainda que um único caso não possa estabelecer um padrão, nem explicar o funcionamento de todas as arribadas que aconteceram no Brasil no período da colonização, ainda nos serve de exemplo, pois possibilita uma visão do que poderia acontecer e de como as autoridades coloniais poderiam lidar com isso. O caso da *Leusembek* corrobora o que a historiografia sobre a região central do Brasil e sobre a América Espanhola tem mostrado desde o século XX: que as arribadas estavam impreterivelmente relacionadas ao comércio. Quer tenham sido consideradas verdadeiras ou falsas, as trocas comerciais legais ou ilegais sempre aconteciam. Isso porque, em se tratando de uma parada emergencial, a compra de suprimentos para a viagem, para o conserto da embarcação, ou para o tratamento dos doentes sempre acontecia.

Além disso, também tinha lugar a venda das cargas, seja por parte dos oficiais para comprar o que precisavam, seja por parte do governo português em caso de confisco. Isso significa que as arribadas também eram um meio pelo qual se introduziam produtos de fora da colônia nos mercados locais de forma legal, ao passo que se vendiam os produzidos na terra. Também introduziam moeda estrangeira na colônia, já que por vezes os estrangeiros pagavam por suas despesas com a moeda que levavam. Serviam para empregar pessoas com habilidades para conserto de navios e movimentavam o sistema de crédito ao proporcionar a obtenção de empréstimos.

A historiografia ainda carece de estudos sobre o tema voltados às capitanias do norte do Estado do Brasil. Ainda que aqui tenhamos analisado um único caso, apenas no Arquivo Histórico Ultramarino existem inúmeros registros de arribadas de embarcações de diversas origens em Pernambuco, Paraíba, Alagoas, Rio Grande do Norte e Ceará ao longo de todo o século XVIII. A falta de estudos não significa que a região norte não fosse palco de tais paradas, assim como o Rio de Janeiro. Estas não só ocorriam em grande quantidade, como exerciam grande influência sobre o funcionamento dessas capitanias, seja movimentando a economia, gerando disputas jurisdicionais ou causando impactos sociais relevantes.

Para além das contribuições legais proporcionadas pelas arribadas verdadeiras, no viés clandestino, essa atividade servia para estabelecer contatos entre estrangeiros e comerciantes locais, e entre aqueles e as autoridades coloniais. Ainda, para introduzir ilegalmente produtos europeus e asiáticos na colônia, e exportar também ilegalmente os produtos coloniais, inclusive os monopolizados pela Coroa portuguesa.

Temos percebido que a maior parte das arribadas registradas nas capitanias do norte foi tratada como verdadeira pelas autoridades locais, sendo apenas algumas documentadas como relacionadas ao comércio ilegal. Mas convém ter em consideração que, além da óbvia limitação da quantidade de registros, que não expressa o real volume de arribadas ocorridas em uma região em dado período, os registros a que temos acesso também não podem ser tomados como a inteira verdade do fato.

As informações documentadas de arribadas verdadeiras não necessariamente contêm todos os fatos relacionados a essas paradas. Se tomarmos o caso da *Leusembek* como exemplo, vemos que nos documentos faltam muitas informações, principalmente sobre os meses que os franceses passaram em Pernambuco. Essa lacuna é comum e deixa muita margem para o que poderia ter acontecido nesse período.

Não sabemos se se tratava de descaso, desinteresse ou até falha dos agentes da Coroa que deveriam monitorar a permanência desses estrangeiros. Mas o fato é que, ainda que não possamos comprovar devido ao limite das fontes, existe grande possibilidade de que trocas ilícitas tenham ocorrido com as embarcações arribadas legalmente. Inclusive com os franceses da balandra aqui tratada. Pijning, na já citada obra, mostra isso para o Rio de Janeiro, e nas demais partes da América portuguesa não era tão diferente.

Os aspectos econômicos e políticos da colônia eram diretamente afetados por essas entradas forçadas, e considerando que aconteciam com tanta frequência, não seria exagero assumir que tiveram papel significativo em seu desenvolvimento. Muito há ainda a se descobrir sobre essa prática, especialmente para as capitanias do norte. As correspondências oficiais estão repletas de registros, e as possibilidades de investigação são amplas. O fato é que as arribadas têm muito a contribuir para o nosso entendimento sobre a vida e a sociedade do Brasil colonial.

Bibliografia

Fontes

Manuscritos

AUTO (traslado) da devassa e exame feitos pelo capitão de Infantaria da praça Pernambuco, Jerônimo Mendes da Paz, da embarcação francesa chamada Leusenbek. Alagoas, 19 de abril de 1747. AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5535 (Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa).

CARTA do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, ao rei [D. João V], sobre o naufrágio de uma embarcação francesa no distrito de Peripueira, termo da vila das Alagoas. Recife, 9 de julho de 1747. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5591 (Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa).

Impressos

Informação Geral da Capitania de Pernambuco 1749. *In*: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. XXVIII. Rio de Janeiro: Oficinas de Artes Gráficas da Biblioteca Nacional, 1908.

Referências

ABRIL, Victor Hugo. **Governança no Ultramar**: Conflitos e Descaminhos no Rio de Janeiro (c. 1700 – c. 1750). Jundiaí: Paco Editorial, 2018.

BRANDÃO, Werther Vilela. **Os Franceses em Alagoas no Século XVI**. História de Alagoas. Maceió: 2024.

FERREIRA, Roquinaldo. “A arte de furtar”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português. *In*: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (org.). **Na trama das redes**: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FERREZ, Gilberto. Uma arribada francesa ao tempo de Bobadela [1748]. **RIHGB**, vol. 280; jul.-set. 1968, pp. 225-260.

MOUTOUKIAS, Zacarias. **Contrabando y control colonial en el siglo XVII**. Buenos Aires, el atlântico y el espacio peruano. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

PIJNING, Ernst. **Controlling Contraband**: Mentality, Economy and Society in Eighteenth-Century Rio de Janeiro. Baltimore: John Hopkins University Press, 1997.

RAMOS, Cesar Augusto Ornellas. **Arribadas**: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762). Tese (Doutorado). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, 2019.

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus. As arribadas como estratégia de fuga: Algarve, Açores, Antilhas. *In*: CASTILHO, Francisco Andújar; LEIVA, Pilar Ponce (org.). **Debates sobre la corrupción en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII**. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018.