



**UNIVERSIDADE FEDERAL
RURAL DE PERNAMBUCO DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

LEVI MUNIZ TAVARES PESSOA

Comércio marítimo estrangeiro no Brasil colonial: arribadas e socorro de embarcações em Fernando de Noronha em (c. 1749–c. 1757)

**RECIFE 2026
Levi Muniz Tavares Pessoa**

**COMÉRCIO MARÍTIMO ESTRANGEIRO NO BRASIL COLONIAL:
arribadas e socorro de embarcações em Fernando de Noronha em (c. 1749–c.
1757)**

Trabalho apresentado como requisito parcial para a conclusão do curso de Licenciatura em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Orientadora: Prof.^a Dra. Suely Creusa Cordeiro de Almeida.

RECIFE 2026

SUMÁRIO

Resumo	1
Introdução	2
1. Perspectivas teóricas sobre o tema proposto	3
2. Discussão historiográfica	5
2.1. Anavegação atlântica no século XVIII: técnica, trabalho e circulação	5
2.2. Navios negreiros, portos e acumulação de riqueza	7
2.3. A política fiscal da Coroa portuguesa no século XVIII	8
2.4. Exceções ao controle régio: navios estrangeiros no Brasil colonial	9
3. Arribadas e diligências	10
O medo de encontrar um navio corsário	11
As diligências dos casos selecionados	13
Considerações finais	18
Referências	19

Comércio marítimo estrangeiro no Brasil colonial: arribadas e socorro de embarcações em Fernando de Noronha em (c. 1749–c. 1757)

Foreign Maritime Trade in Colonial Brazil: Ship Arrivals and Support for Vessels in Fernando de Noronha (c. 1749–c. 1757)

Levi Muniz Tavares Pessoa¹

Resumo

A pesquisa tem objetivo de analisar um aspecto específico do comércio marítimo no Brasil do século XVIII: as arribadas de navios estrangeiros e as diligências realizadas sobre embarcações ancoradas nos portos da colônia. Considerando os lucros substanciais proporcionados pelo comércio marítimo, o estudo examina as trocas comerciais entre comerciantes portugueses e embarcações estrangeiras após a promulgação do alvará de 1714, que delimitou o comércio apenas entre portugueses. Foram analisados dois casos de diligências às embarcações estrangeiras que demandaram auxílio em Fernando de Noronha e realizaram comércio com mercadores locais, evidenciando não só hospitalidade, mas a prática ilegal de venda de fazendas.

Palavras-chave: Comércio marítimo; Antigo Regime; Arribadas de navios; Portos coloniais

Abstract

This research aims to analyse a specific aspect about eighteenth century in Brazil marine commerce: the foreign ships arrival and the diligences made about the anchored vessels in ports of colony. To consider the hefty profits promotion to the marine commerce, the study examine the trades between portuguese traders and foreign vessels after the 1714's Royal decree proclaim, in which delimited the commerce just between portuguese people. In this research, we adopted António M. Hespanha (1998), João Fragoso (2009) and Maria F. Gouvêa (2009) as authors whose them works guide this study. Two diligence were analysed as processes that require assistant in Fernando de Noronha island and engaged in trade with local merchant, to reveal not only the hospitality but the illegal trade merchandise practice.

Keywords: Maritime trade; Old Regime; Port calls; Colonial ports

Introdução

Este trabalho tem como objetivo investigar os procedimentos de arribadas e presença de navios estrangeiros redigido pelos escrivães da Alfândega com a finalidade de compreender a relação entre o intenso comércio nos portos portugueses e as relações entre a chegada de navios estrangeiros. Segundo o alvará promulgado em 1711 e 1714 que proíbe o comércio de estrangeiros nos portos das feitorias portuguesas e também implementando a dízima, um importante imposto que cobra cerca de 10% dos navios que aportam nos portos das feitorias portuguesas. Além disto, julga-se importante entender a natureza legal, ou seja, como a lei afeta a permissividade destes navios nos devidos portos. Entender como estes navios chegaram aos portos e também o seu destino é parte desta pesquisa, ou seja, o seu itinerário é importante para compreender quais portos se conectaram aos portos portugueses. Faz parte desta pesquisa elucidar temas como a pouca fiscalização da Coroa, ideias defendidas tanto por George F. Cabral (2020) quanto João Fragoso (2000) que fizeram

com que muitos navios entrassem nos portos com intenções de contrabando – principalmente de ouro – ou de comércio. Traçar o itinerário anterior de embarcações antes de arribarem no devido porto. O objetivo é traçar o percurso e entender as motivações das ancoragens em portos portugueses. A partir dessas informações prévias, julga-se que há maior facilidade de compreender essas naus que também são alvos de devassas. Analisar a estadia e os relatos sobre ela também é um ponto fulcral deste trabalho.

Faz parte de elucidar temas que a historiografia pouco aborda: as trocas comerciais de navios estrangeiros entre os comerciantes em Pernambuco. É impossível não imaginar os homens dos mares como peça fundamental para a permanência de um comércio que já estava bastante consolidado e que ganha força principalmente após a descoberta de ouro no território das Minas Gerais.

Os sites que ajudaram a dar prosseguimento a esta pesquisa: Projeto Resgate, *Slave Voyages* e a Biblioteca Nacional Digital são os *sites* que forneceram informações sobre o objeto. Estima-se que há pelo menos 106 casos de arribadas só no Rio de Janeiro, se abirmos o leque para a presença de navios estrangeiros, estes casos aumentam. O tipo de fazenda que estes navios carregam são importantes, por exemplo, se levarmos em consideração que o comércio negreiro foi mais ativo do que nunca no século XVIII devido às demandas no sul da colônia na recente feitoria de Minas Gerais.

Pretende-se utilizar a metodologia do historiador Jacques Revel: jogos de escala para uma microanálise dos fatos respeitando as dinâmicas entre as instituições bem consolidadas no século XVIII como o conselho ultramarino. O objetivo da metodologia é buscar um olhar mais direcionado aos casos analisados destes e compreender os objetivos dos oficiais da Provedoria e Alfândega no processo de diligência de arribadas e também os objetivos da embarcação arribada. Então, por meio da análise social da micro-história, busca-se entender nas narrativas por meio dessas diligências o papel dos homens do mar, e se possível, também investigar os possíveis relatórios destas viagens descritos pelos capitães em seus diários de bordo. Contudo, para entender a história tanto destes homens dos mares quanto dos oficiais régios, vamos adotar a redução da escala de observação para casos de navios aportados em feitorias portuguesas.

No primeiro tópico deste trabalho, farei uma breve revisão bibliográfica sobre as arribadas, como funcionava o comércio marítimo, os tipos de embarcações e quais os impostos estes navios pagavam ou que deveriam pagar à alfândega. As bases legais que regem as dinâmicas mercantis serão brevemente analisadas por uma bibliografia especializada no tema. No segundo tópico o foco

será a análise das diligências escritas por escrivães da alfândega, haverá um trabalho intenso de transcrição das fontes selecionadas e para isso, será base o livro “Abreviaturas: manuscritos dos

séculos XVI ao XIX” da Maria Flexor para identificar as abreviaturas que são recorrentes em cartas escritas com penas e ligar os significados nos seus devidos contextos. Para finalizar o trabalho, vamos discutir a monarquia pluricontinental, conceito desenvolvido por Nuno Monteiro em que as instituições presentes na colônia brasileira, em um contexto colonial, tinham poderes equivalentes às instituições da Coroa, por exemplo, as câmaras que arrecadavam os impostos e que eventualmente poderiam se beneficiar de parte desta receita. Este conceito ajudará a configurar o olhar de hierarquias não como algo categórico, mas passível às mudanças de acordo com o contexto em que a colônia está inserida. Tendo em mente que utilizar-se-á este conceito como uma análise de um aspecto da pesquisa, foi necessário um estudo direcionado sobre o tema. Foram selecionados alguns casos de navios (ingleses, franceses etc.) que foram alvo de arribadas, de acordo com o que foi descrito, far-se-á uma análise sobre os objetivos destes navios.

1. Perspectivas Teóricas sobre o tema proposto

Compreender as arribadas, o contrabando, o comércio internacional e todas as questões que esta pesquisa tende a abordar, exige um diálogo entre vários autores que estudaram sobre o tema. Há mais perguntas do que propriamente as respostas sobre as grandes embarcações ao sofrerem pelo processo de devassa. No momento, podemos levantar hipóteses como: apresamentos de navios corsários ou piratas, refúgios de tempestades e mais outras inúmeras hipóteses levantadas ao longo desta pesquisa e que indicam que é um acontecimento que precisa ser estudado entendendo cada caso individualmente.

Considerando que o termo “navio” hoje se trata de uma palavra genérica que engloba vários tipos de embarcações, nos séculos anteriores (principalmente no final do XVII) houvera muitos estudos por parte de matemáticos e especialistas para poder definir melhor o instrumento de locomoção marítima. Especificamente no século XVIII, haviam alguns tipos de naus sendo: Nau almirante, Nau de carga como um dos modelos mais estudados e sendo desenvolvidos. A nau almirante e a nau de carga tinham as funções de abrigar o capitão-mor da esquadra, carga e transporte de mercadorias respectivamente. É importante salientar que as naus de carga (ou naus de viagem) também prestavam serviço na armada, por exemplo, as próprias naus que circulavam pelo Oriente. Além desses navios há outras que vale uma breve menção: as fragatas e patachos e são navios de recorrente menção nas fontes estudadas. O patacho, por exemplo, era um dos modelos de navios mais utilizados pelos portugueses durante os séculos XVII e XVIII. Mencionando as características de ambos: “a fragata era, no essencial, um navio de guerra, com três mastros que dispunha de duas baterias” (GONÇALVES, António. 2012. p. 62) e “o patacho

é um veleiro de dois mastros considerado como sendo de arte redonda, apesar de somente num deles deitar pano daquele feitio. No de vante, regra geral, espigam mastaréis de gávea e joanete, onde podem cruzar até cinco vergas redondas” (GONÇALVES, António. 2012. p. 127).

Ao estudar um pequeno aspecto sobre as navegações durante o século XVIII é notório que para os matemáticos e físicos há mudanças substanciais sobre o que se entende por embarcações, por exemplo, as caravelas – que fora um modelo emblemático nos primeiros dois séculos das navegações portuguesas – entra em processo de extinção no final do século XVII: “Tudo indica que foram utilizadas até meados do século XVII, havendo notícia de em 1656 ainda existir uma força naval constituída por este tipo de navios.” (GONÇALVES, 2012, p. 113).

Paralelo a estas informações apresentadas, a compreensão do fenômeno da pirataria e o corso como um dos atos que resultara nas arribadas exige conhecer como a pirataria e o corso. Os portugueses nos séculos XVII e XVIII possuem dificuldades em poder definir com clareza sobre as diferenças entre pirataria e prática de corso, sobre isso, será alvo de discussão neste mesmo trabalho. Em contexto global, por exemplo, os mares da Índias nos séculos XVII e XVIII foi alvo de muitos assaltos por portugueses e a base legal dos apresamentos vinha diretamente da Coroa. A definição de pirataria ou prática de corso provém da Ana Maria Ferreira no qual fala sobre a etimologia das duas palavras: “«*peiratés*» e «*cursus*», ou seja, «aquele que procura fortuna no mar», à mistura com a tênue linha de fronteira que separava o assalto legal do ilegal, frequentemente transposta sem grandes escrúpulos de consciência.” (PELÚCIA, Alexandra. 2012. p. 84) e também:

“A pirataria aparece como uma ação elementar, destituída de carácter institucional, não evocando nenhuma justificação nem estando dependente de nenhuma autoridade. O corso, pelo contrário, tem o beneplácito do poder e exerce-se em situações definidas, seja contra os súbditos de um Estado inimigo, seja a título de represália contra os estrangeiros que, embora em paz com o país de origem do corsário, se tornaram culpados de um ato ilícito e não reparado.” (FERREIRA, 1995. p. 13 – 14 apud PELÚCIA, 2010, p. 84)

Baseando-se nestas duas definições, o foco é visualizar a pirataria ou prática de corso sobre os casos que aconteceram nas colônias portuguesas. Sobre a pirataria portuguesa, não será tão discutida, por ser uma prática na qual acontecia entre os mares asiáticos.

Em relação ao sistema de arrecadação de tributos nas alfândegas, alguns oficiais da Coroa serão importantes para analisar as diligências: o ouvidor, representante direto da Coroa que tinha a função de relatar processos à Coroa referente ao comércio ilícito ou tudo que estivesse ligado a casos de pirataria ou contrabando, o escrivão que é o principal redator dos processos jurídicos em que as embarcações eram sujeitas a passar e o tesoureiro, figura importante para administrar os recursos financeiros, graças a ele, o imposto era cobrado, tão bem quanto multas e taxas

(OLIVEIRA, 2016). Todas as funções listadas são de suma importância para compreender o processo de diligência.

A pesquisa de caráter qualitativo, carece da abordagem da micro-história, utilizando-se dos conceitos desenvolvidos pelo historiador francês Jacques Revel que entende sobre micro-história com o objetivo de “colocar em questões convicções que eram fortes exatamente porque tinham” e ao reduzir a escala de observação podemos “servir de enxergo a esse vasto esforço para escrever uma história ‘vista de baixo’” (REVEL, 1998, P. 11,12).

As redes clientelares no contexto do Império Ultramarino Português que fora outro conceito norte para este trabalho que faz parte de uma releitura sobre o antigo regime e a historiografia (HESPANHA, 1998) de fins do século XX e início do XXI vem fazendo, sobre as relações de poder na colônia:

“De fato, as relações obedeciam a uma lógica clientelar, como obrigatoriedade de conceder mercês aos ‘mais amigos’, eram situações sociais cotidianas e corporizavam a natureza mesma das estruturas sociais, sendo, portanto, vistas como a norma.” (HESPANHA, 1998, P. 339)

Hespanha entende que as relações de amizade se estendem para as relações econômicas e por vezes, esta mistura entre relações econômicas e amizade poderia afetar as prestações de contas entre as instituições do Império, este conceito foi definido como *pacto colonial* pelo historiador português.

Um conceito que utilizamos nesta pesquisa foi a monarquia pluricontinental defendida por Nuno Monteiro que acredita que as relações entre as instituições políticas internacionais como o Conselho Ultramarino tinham interações bilaterais, ou seja, se tratando da colônia brasileira no século XVIII tornava-se muito difícil um controle tão rígido da ordem representada pelo antigo regime. (FRAGOSO; GOUVEA; BICALHO, 2000).

Sob um olhar prévio na economia europeia do século XVIII, não se pode esquecer que a base para muitos estudiosos entenderem o comércio neste período fora o mercantilismo: “Como se sabe, essas relações eram, até então, analisadas à luz das práticas da chamada política econômica do Estado absolutista” (FRAGOSO, 2002. p. 101) e também “conhecida também por mercantilismo – ou por meio de noções como Economia Mundo, forjada por F. Braudel, e de Sistema Mundial Capitalista, de I. Wallerstein.” (FRAGOSO, 2002. p. 102).

Essa análise foi revisitada até que foi entendido que a monarquia não era dona absoluta das cidades em que governava e foi questão de tempo até surgir os questionamentos sobre a colônia. De acordo João Fragoso, após a reconquista de Pernambuco contra os holandeses (1654) e retomada das rédeas da feitoria ele realça: “(...) além de escravos da Guiné e de Benguela, chegaram à América portuguesa antigos soldados do Estado da Índia e ex-negociantes de Angola, fixando-se na terra, tornando-se colonos.” (FRAGOSO; GOUVÊA; BICALHO, 2000. p. 68).

2. Discussão historiográfica.

2.1. A navegação atlântica no século XVIII: técnica, trabalho e circulação.

O estudo sobre a ciência náutica que ganhou um novo capítulo no século XVIII – como foi visto – e cabe uma breve digressão. Os franceses foram os primeiros a redigir um tratado, por exemplo, o francês Bernard Renau d’Elizagaray em 1689 escreve um primeiro tratado sobre a fabricação dessas naus que era produzidas em todas as regiões da Europa. É notório que o processo de fabricação nesses navios não foi algo tão simples e, por não ser tão simples, sempre houve uma busca de tentar simplificar e padronizar a fabricação destes navios para favorecer uma série de demandas da própria construção, por exemplo, os ingleses adotavam um modelo tridimensional de amostra em relação ao *design* do navio que seria produzido, em 1650 os todos os navios da *British Navy Board* seguiram este modelo (GONÇALVES, 2012. p. 25).

Em Portugal, o termo “nau” ficou bastante conhecido para classificar navios de alto bordo. Nesses navios, os indivíduos atuavam como “funcionários”, seja de uma companhia privada (por exemplo, *West Indische Compagnie*) ou a própria Coroa como funcionários da Coroa. Durante muito tempo, a história dessas pessoas que trabalhavam nos navios permanecera em parcial esquecimento: “toda a vida cotidiana presente nas viagens havia se tornado invisível aos olhos daqueles que tomaram parte em escrever a sua história” (SILVA, 2020. p 20), então há muito o que se estudar sobre esses marinheiros (muitas vezes de primeira ou segunda viagem) que tiveram um papel muito importante na manutenção do sistema colonial.

Um dos papéis do que fora mencionado sobre a manutenção do sistema colonial é, principalmente, nos grandes navios negreiros os primeiros contatos dos recém escravizados com a brutal colonização. Em outras palavras, o tráfico negreiro atingiu o seu auge entre os anos 1700 a 1808 sendo os ingleses estatisticamente um dos mais ativos em relação ao transporte continental².

No primeiro século da colonização havia grande espaço para comerciantes no Novo Mundo. Muitos navios ingleses, por exemplo, navegavam pela costa brasileira e os primeiros casos surgiram no século XVI como um comerciante inglês chamado John Whithall (ou John Leitão, apelidado pelos portugueses), segundo Mello em 1578:

“(Jhon Leitão) Prometia que os gêneros enviados ali seriam vendidos com lucro equivalente a 300% do valor original e que o navio levaria de volta um carregamento

² Para informações uma análise mais completa do tema, ver: Rediker (2011);

de açúcar branco adquirido à razão de 400 réis a arroba. E para animar o correspondente afirmava: *this voyage is as good as any Peru voyage.*³ (MELO, 1975, p. 26).

Ou seja, sempre houve interesse de nações estrangeiras em relação à matéria-prima que havia na recente colônia brasileira e esse processo se intensificou principalmente com as expedições comandadas pela Rainha Elizabeth I no final do século. O ato de contratar corsários para saquear a colônia foi um recurso que se mostrou muito efetivo, a saber, a expedição de James Lancaster (1595) em Olinda:

“A próspera e bem executada viagem do SR. James Lancaster, inciada com três navios e uma galeota em Londres, em outubro de 1594, com o destino a Pernambuco, Vila Portuária de Olinda, no Brasil. Nessa viagem (além de ter capturado 29 navios e fragatas) ele atacou a dita Vila Portuária, mesmo sendo bastante fortificada e habitada, e a manteve em seu poder durante trinta dias ao todo[...].”(HUE; LESSA, 2020, p. 51)

Muitas dessas histórias sobre as expedições foram escritas, catalogadas pelo diplomata Richard Hakluyt e publicadas em jornais da época sempre mencionando e enaltecendo os corsários, ou seja, os homens do mar contratados pela própria Coroa. Samuel Purchas em finais do século XVI também foi um dos principais historiadores da época que teve a função de compilar essas expedições em livros⁴.

Sabendo da importância dos portos para que esses navios possam ancorar e realizar os processos burocráticos, naturalmente, especular e investigar o interesse de diversas nações pelos bens que circulam nos portos da colônia brasileira é uma atividade que a historiografia está se dedicando a fazer. Com o intenso cultivo da cana e posteriormente a mineração em fins do século XVII e durante o século XVIII, Portugal procura-se prevenir de possíveis ataques corsários à costa brasileira devido ao histórico das invasões holandesas (e anteriormente, de ingleses), por isso instala um sistema de frotas: “O sistema de frotas era uma medida de proteção à navegação que sofria com o curso dos holandeses desde a sua invasão no século XVII...”(SILVA, 2020. p 41), então as medidas protecionistas adotadas pela Coroa sobre o sistema de frotas refletem bastante em como os portugueses se sentiam perante as invasões de outras nações, continuando: “O sistema de frotas permitia uma chance melhor de defesa no caso algum encontro com corsários ou piratas, que faziam frente a embarcações desgarradas, mas não arriscavam investir contra todo um grupo de navios.” (SILVA, 2020. p 42). Entretanto, cabe aqui menções de poucos casos que corsários invadiram a costa brasileira como os

3 Tradução livre nossa: esta viagem é tão boa quanto qualquer viagem ao Peru;

4 Para mais informações, ver: Hue; de Sá;

franceses *Jean François du Clerc* (1710) e *René Duguay-Trouin* (1711)⁵, no período de nosso recorte.

2.2. Navios negreiros, portos e acumulação de riqueza.

A receita que circulava em um porto escravista apenas em viagens de navios negreiros representava um lucro notável. Em termos de comparação, David Richardson afirma que os investidores do comércio de escravista costumavam arrecadar uma média de £7000 a £8000:

*Calculations based on shipping and export data for 1710-11 and the early 1730s indicate that Bristol merchants invested some £50,000 to £60,000 a year in the slave trade at the end of the War of the Spanish Succession, and over £150,000 a year two decades later. The returns that they secured from such investments cannot be firmly established, though Eric Williams has argued that '[a]bout 1730 in Bristol it was estimated that on a fortunate voyage the profit on a cargo of about 270 slaves reached £7000 or £8000, exclusive of returns from ivory'*⁶(RICHARDSON, 1986, p. 17-18)

Se considerarmos a razão do lucro de 8000 libras sobre o número de escravizados (270), chegamos a um lucro de venda de aproximadamente 30 libras por escravizado vendido em Bristol, ou seja, há uma variabilidade do valor se considerar outros portos. A termos de comparação, um trabalhador comum na Inglaterra do século XVIII recebia entre 20 a 30 libras anuais, representando o valor da venda de um escravizado. Então, com essas breves análises é possível notar que o mercado escravista possuía uma margem de lucro muito alta para os padrões da sociedade inglesa.

Estendendo o debate para números reais, Roquinaldo Ferreira menciona comércio escravista inglês no final do século XVII:

Entre 1662 e 1700, as exportações britânicas de escravos – incluindo o contrabando – chegaria a 55.288 cativos e os holandeses embarcariam 9.263 escravos para as Américas. A razão para a supremacia britânica estava na demanda por mão de obra cativa nas suas colônias caribenhas, assim como no começo da implantação da produção de tabaco na Virgínia. (FERREIRA, 2010, p. 485)

Então, o comércio inglês no início do século XVIII e final do XVII foi impulsionado pelas colônias no norte da América, representando então uma sociedade que estava em grande acensão pelas conquistas dos novos territórios.

5 Para informações uma análise mais completa do tema, ver: França; Hue. (2014, p. 87–160)

6 Tradução livre nossa: Cálculos baseados em navegação e exportação datados entre 1710-11 e o início dos anos de 1730 indicam que comerciantes de Bristol investiram algo entre £50.000 a £60.000 em um ano no comércio escravista e no final da Guerra de sucessão espanhola, e acima de £150.000 por ano em duas décadas após o conflito. Os retornos financeiros que eles garantiam para tal investimento não pode ser firmemente comprovado, embora Eric Williams argumentou que ‘sobre Bristol em 1730 fora calculado que o lucro afortunado de uma viagem com uma carga de 270 escravos era entre £7.000 a £8.000, não considerando o lucro das vendas de marfim’;

Os navios negreiros foram importantíssimos para a sustentação econômica do Brasil colonial. No século XVIII, a extensa produção açucareira entre Pernambuco e Bahia é mantida graças a um intenso fluxo de escravizados que chegam graças aos navios comerciantes. Em Pernambuco, é apontado o desenvolvimento de uma longa produção de açúcar, por isso a alta demanda de escravos e naturalmente traficantes de escravizados eram “sujeitos” que participavam ativamente do cotidiano de uma sociedade que era ela própria, escravista (FELIX, 2020). Os capitães e membros de uma tripulação muitas vezes eram especialistas no que diz respeito a conhecer o território em que navegavam, mas com pouquíssimas condições humanas de trabalho, ainda que participavam de um processo altamente rentável:

“Estes sujeitos também são trazidos ao grande palco da travessia atlântica como atores históricos, longe de serem observados apenas como as vítimas passivas de um comércio lucrativo, estes homens e mulheres muitas vezes responderam àquelas condições que lhes eram impostas de maneiras diversas, por vezes violentas, e até hoje muito pouco compreendidas” (FELIX, 2020, p. 21).

Os portos em que os navios ancoram sempre foi um local de extrema importância pois, fora nesta região em que vários comerciantes fizeram suas riquezas nas praças próximas aos portos em que os navios eram ancorados: “A presença do porto e das casas comerciais fazia da praça o local onde se definiam os valores das mercadorias e onde as grandes transações com os portos atlânticos eram concretizadas.” (CABRAL, 2020, p. 45). A região da vila do Recife, por exemplo, geograficamente beneficiada por causa de sua “formação de arrecifes de pedra que separava o mar turvo, e proporcionava um ambiente de calma” (OLIVEIRA, 2016, p. 23).

2.3. A política fiscal da Coroa portuguesa no século XVIII

No início do século XVIII fora promulgado o alvará sobre o imposto da dízima, imposto este que a Coroa teve dificuldade para administrar e fiscalizar desde o início. No primeiro momento o imposto é implementado na Bahia em 1711 e em 1714, como norma para todas as alfândegas do Império. Em conjunto com a promulgação deste alvará, há a proibição do comércio estrangeiro nos portos das colônias. As naus que chegavam aos portos precisavam pagar impostos sobre 10% cada mercadoria que entrava na colônia e 10% que diz respeito à dízima:

“[...] além dos 10%, que na alfândega se cobra da dízima das fazendas, que ali se despacham na conformidade da lei de 20 de junho de 1670, se cobrem outros 10%, de todas as fazendas que não forem declaradas nos despachos da saída do Consulado da corte, cuja importância se remeta ao tesoureiro geral dos consulados da mesma corte.” (OLIVEIRA, 2016, p. 39)

Além da compra e venda de escravizados, a arrecadação de impostos também foi uma atividade das mais lucrativas para o Império português. Segundo George Cabral, aquilo que representava vantagens para a classe mercantil era a “compra de engenhos, fazendas,

embarcações, propriedades urbanas, contratos de arrematação, a participação no tráfico negreiro...” (CABRAL, 2020, P. 22). Entretanto, mesmo sabendo que o comércio entre portugueses e estrangeiros fora proibido desde o alvará de 1711, e instaurado o imposto da dízima, ainda há vários registros de comércio, empréstimos, doações a navios estrangeiros.

Voltando ao processo de arrecadação da dízima, desde o início da colônia brasileira o ato de arrecadar imposto era motivo de intensas revoltas para a classe mercantil: “Qualquer método de arrecadação que destoasse daqueles cuja tradição comunitária havia consolidado também gerava protestos dos contribuintes.” (CABRAL, 2021, p.389). As câmaras, por ser a principal instituição que fiscalizava os impostos arrecadados, demonstravam um “campo fértil para o conflito” principalmente entre a classe mercantil que, no século XVIII, já era bastante relevante nas decisões na colônia. A decisão sobre o seguimento da ordem de arrecadação podia passar pela Coroa ou pela decisão da própria câmara municipal e essa era uma das atividades locais em que era destinada à câmara municipal administrar.

Como foi dito, a Coroa estava em uma posição difícil de fiscalizar os impostos e as câmaras municipais, que era a instituição responsável pela atividade de fiscalização e recolhimento destes impostos, demonstravam ‘arbitrariedade’ em relação a arrecadação dos impostos e o envio à Coroa, ou seja, poderia recolher os impostos e eventualmente não os transferir integralmente para a Coroa.

2.3. Exceções ao controle régio: navios estrangeiros no Brasil colonial

No caso de naus estrangeira, estas surgiam periodicamente no território colonial no século XVIII com várias demandas e dentre elas, o interesse de estudos geográficos da região: “Em muitas dessas viagens eram associados objetivos científicos às atividades de corso e pirataria, entre eles o objectivo de correções das coordenadas terrestres, das correspondentes descrições geográficas e representações cartográficas.” (DOMINGUES, 2008, p. 137).

Então, estas chegadas de navios estrangeiros nos portos brasileiros, por vezes, poderiam estar ligadas à necessidade de conhecer os territórios e, devido às leis descritas acima, essas permissões deveriam lhes ser negadas. Entretanto, como nem todas as regras eram categoricamente seguidas também havia alguns portos em que estes navios eventualmente foram permitidos de ancorarem. Um exemplo é o caso do Thomas Lindley que não consegue ancorar no porto do Rio de Janeiro devido à lei de proibição de comércio entre estrangeiros e

portugueses e das inspeções dos oficiais da alfândega do Rio de Janeiro. Insatisfeito, vai até Porto Seguro (provavelmente na Bahia) e nesta região consegue a permissão para ancorar:

“Contudo, ventos contrários e uma costa perigosa ‘empurraram-no’ na direção de Porto Seguro, uma cidade de menores dimensões, governada por um capitão-mor permissivo, que lhe concedeu ‘*permission to trade, ordering a new rudder and trading every refreshment which the place afforded*’”⁷. (DOMINGUES, 2008, p. 139).

3. Arribadas e diligências

Para compreender as diligências frente as arribadas é preciso de uma breve introdução sobre o contexto. As embarcações poderiam passar durante o percurso em que elas tomavam. O período das grandes navegações e posteriormente a formação de impérios ultramarinos, surge a menção de duas práticas no que diz respeito ao ato de contrabandear mercadorias, a pirataria e a prática de corso.

Quase sempre a pirataria ou prática de corso é um ato que foi descrito, não pelo agente, mas pelo paciente, ou seja, um historiador indiano de nome Odayamadath Kunjappa Nambiar não enxerga a ida do Vasco da Gama como uma viagem expedicionária, mas:

“Assimilou ele o conjunto da expansão portuguesa na Ásia a um mero empreendimento de pirataria crua e dura. Do seu ponto de vista, até à primeira visita de Vasco da Gama, em 1498, Calicut era uma cidade pacífica, aberta aos estrangeiros e aos mercadores.” (PELÚCIA, 2010, p. 17)

Em relação à pirataria, os principais casos – e que no século passado ganha bastante relevância no cinema e em obras literárias –, são descritos pela historiografia inglesa e norte-americana, ou seja, na região caribenha e na Jamaica:

“*The Anglo-American pirates active between 1716 and 1726 occupied a grand position in the long history of a robbery at sea. Their numbers, near five thousand, were extraordinary, and their plunderings were exceptional in both volume and value.*”⁸ (REDIKER, 1981, p.203)

No contexto da América do norte, estes piratas fizeram feitos notáveis e muitos tiveram suas histórias contadas claro, de forma inflada como: Edward Teach (ou melhor, Barba Negra) e *Bartolomew Roberts* por exemplo, descritas por Daniel Defoe no século XVIII⁹. Então, o contingente de piratas, ou seja, aproximadamente cinco mil piratas distribuídos na América do norte e central fez com que a historiografia dedicasse vários trabalhos sobre este tópico.

⁷ Tradução livre nossa: ‘permissão para trocas comerciais, requerendo um novo leme, atividades comerciais e qualquer repouso que o lugar pode oferecer’;

⁸ Tradução livre nossa: Os piratas anglo-americanos ativos entre 1716 a 1726 ocuparam uma privilegiada posição ao longo da história dos ladrões dos mares. Seus números, aproximadamente cinco mil, eram extraordinários, e seus saques foram excepcionais em volume e valores;

⁹ Para um aprofundamento sobre os piratas mencionados, ver: *Defoe* (2008);

Entretanto, aqui no Brasil, a pirataria não ganhou muito espaço, mas o corso foi um ato que regularmente alvo de menções nas fontes.

Partindo por um outro olhar sobre a prática de corso, Sérgio Ferreira diz que: “o corso nasce da pirataria e é dela um reflexo, ainda que enquadrado sob moldes legais. Assim, o corso possui uma origem primitiva, e como que natural, a pilhagem dos mares; e uma construção mutável e política, a lei.” (FERREIRA, 2005, p. 238). Então, surge o termo “corsário mercador” que representa uma embarcação que além de ser comerciante pode atuar como corsários (FERREIRA, 2005), também é importante mencionar que: “O corsário não constituía propriamente um tipo de navio. Era antes o nome dado aos navios utilizados no corso ou no combate aos corsários inimigos. Neste contexto, foram utilizados xavecós, faluchos, caíques, lugres, etc.” (GONÇALVES, 2012, p. 121) são esses detalhes que demonstra que os corsários possuíam a vantagem da descrição e frequentemente são considerados como camaleões do mar.

3.1. O medo de encontrar um navio corsário

Esta pesquisa rendeu um modesto resultado sobre as arribadas, suas causas e os procedimentos realizados pelos portugueses sobre esses casos em seus portos. De acordo com as discussões introduzidas pelo historiador Sérgio Ferreira:

“De facto, alguns corsários eram ou haviam sido comerciantes, comerciantes que, vítimas constantes de ataques, decidem, a dado momento, responder da mesma forma, armando embarcações em guerra. Esquecendo aqueles casos em que o comerciante abandonou totalmente o trato mercantil em favor do ato de corso, centremo-nos, então, um pouco, na figura do corsário mercador.” (FERREIRA, 2005, p. 239)

Então surge o termo “semi-corsário” que, após perceber o risco iminente de uma abordagem “armam suas embarcações simultaneamente em guerra e comércio, tendo a atividade mercante, neste caso, a prioridade.” (FERREIRA, 2005, p. 239). Como foi mencionado no início deste trabalho, o estudo das embarcações só será melhor desenvolvido no século XVIII inicialmente por franceses. No que diz respeito à construção de uma nau é dito que:

“A construção da complexa máquina compósita em que se transformou o navio, pressupunha que este tivesse uma longevidade entre os 20 e os 30 anos, aguentasse a fúria dos mares e dos ventos, alojasse centenas de homens durante meses, prontos para combater, tudo num espaço que não ultrapassava as dimensões de uma pequena igreja.” (GONÇALVES, 2012, p. 20)

O leitor esta ciente que as embarcações foram adquirindo novas características e “as naus foram-se tornando cada vez maiores e melhor armadas” (GONÇALVES, 2012, p. 31) muito

pelo fato de que no século XVIII, os Impérios estavam formados e conquistando os territórios dos outros três continentes. Além de todos desafios que os marinheiros eram sujeitos a passar, não se pode negar o medo do mar e o risco de uma deriva que eventualmente poderia acontecer após uma tempestade: “Um mar calmo, ‘espesso como um pântano’, pode significar a morte para os marinheiros bloqueados ao largo vítimas de ‘fome voraz’ e de ‘sede ardente’” (DELUMEAU, 2023, p. 55). Ou seja, estar à deriva nos mares é um dos riscos em que uma embarcação pode passar e não é surpresa o medo do mar. Além disso, as embarcações temiam a presença de uma nau de guerra que segundo os estudos é especificado uma nau de guerra aquele navio com o poder de fogo de “60 a 120 peças de artilharia”.

A classe mercantil lucrava bastante devido à alta demanda por escravizados e a produção aurífera na colônia brasileira. Sabe-se que a região costeira sempre objeto de interesse de nações estrangeiras e no século XVIII fora encontrada uma fragata francesa circulando na costa do nordeste no ano de 1720:

“Governador de uma Praça, porém como quando recebeu esta ordem de Majestade se ai há se com o Navio que se comprou para guardar Costa, por velho sem capas de nenhum serviu com a fragata que os fez no havei-o desta Cidade seja juiz para correr desta Costa contra os Piratas que manifestam deu contra a Majestade do Estado dos ditos Navios e por esta ordem que não pode ter o seu [...] e efeito sem nova resolução de Majestade.” (AHU_ACL_CU_005, Cx. 12, D. 1069)

E como foi discutido sobre o lucro de navios negreiros e seus investidores, em 1756 fora publicado uma nova alteração sobre a lei das arribadas, o escrivão descreve um pouco do funcionamento da lei:

“[...] certifico que escrevendo o livro que serve de registro nesta ouvidoria geral de provisória e alvarás e reais neste após as cinquenta e duas versões e acha registrado o alvará dar-lhe o seguinte: 11§. A ao Rei faço saber aos que este meu alvará virem que ao Rei pois bem e mando que [...] que fui servido mandar parar e muito deste se reino de mil e setecentos e onze sobre se não admitirem os Navios Estrangeiros que forem ao Estado do Brasil, farão negócio de algum neste.” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 95. D. 7523)

Sobre a alteração desta lei, pode-se levantar hipóteses de que a intensa demanda de novos escravos para trabalhar na mineração do ouro brasileiro e na pujante produção açucareira fez com que o alvará passasse por uma revisão sistemática já em meados do século XVIII.

Depois, as novas cláusulas apontam exatamente o que fora mencionado acima:

“[...] Leis de 08/02/1711 as fazendas confiscadas de se meteram a este Reino, e não revenderão no Brasil exceto se a carga for de negros como abaixo declarar. Como no caso em que a carga seja de negros se não pode praticar o defendido pondo-se em armazéns e a Lei esperar as é a frota para vierem para este Reino perto despreza que se faria de sustentá-los tantos tempos; se permitirá neste caso que logo vendam os negros que forem necessários para pagar a despesa pagando-se destes direitos dobrados que se costumaram pagar a minha fazenda dos negros que vão àquele

Estado e por ser preciso fazer um rigoroso exame em todos os navios que forem aportado no Brasil para se averiguar” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 95. D. 7523)

É provável que os navios que foram alvos das arribadas, tenham comercializado e/ou solicitado fazendas aos portugueses e quem se beneficiou desta brecha foram os mercadores nas praças.

3.2. As diligências dos casos selecionados

O primeiro caso trata-se dos navios ingleses de nome *Pitt* e *Cochester* que chegou ao porto de Fernando de Noronha no ano de 1759 e são navios arribados: “comboiando onze navios da nação Britânica por tenente a dita companhia que vindo de [...] e outros portos do oriente por onde Inglaterra e praticada as diligências a exima de fazendas” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 92, D. 7336.), ou seja, o comboio entre 11 navios e dois perdidos que pararam na ilha de Fernando de Noronha. Ao que tudo indica, são navios que vieram a pedir socorro devido ao afastamento do comboio que navegava junto.

Um dos navios começa a vender alguns produtos, por exemplo, garrotes e carneiros e então o escrivão menciona:

“O Procurador da coroa a quem tão bem cedeu vista disse que este que despeita a arribada das naus e fizesse justiça. E pelo que faça a despesa dos cinquenta e quatro marcos de prata que deve informar o provedor mor da fazenda averiguando a verdade e necessidade das obras que predizem feitos com eles.” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 92, D. 7336.)

As duas naus arribadas são identificadas como nau de guerra e a outra, uma embarcação. Sabe-se que estes navios ancoraram no porto de Fernando de Noronha que era uma ilha anexa à Pernambuco e no processo de identificação, o Conselho Ultramarino manifestou-se falando:

“Provedor da frota ordena a prisão do mesmo país e por certidão os governos que contra [...] [...] da Fazenda Real da Ilha de Fernando de Noronha para fornecimento das Naus Estrangeiras que arriba no porto da referida ilha no ano de mil setecentos e cinquenta e oito os sem que os pagaram e se esse expôs imprensa e se matou nesta Provedoria com declaração do que produziu de maio a som da importância em que foi recebido em benefício da Real Fazenda Recife 8 de fevereiro de 1759”. (AHU_ACL_CU_015, Cx. 92, D. 7336.)

Ao que tudo indica, o almoxarife da ilha calculou as vendas de produtos para estes dois navios e foi vendido:

“Oitenta e cinco naus a quatorze mil reis cada uma, 1:190\$000; duas vezes com suas crias a desafiz reis cada uma, 32\$000; uma desta mais com cria, 18\$000, um garrote 7\$000; cento e noventa e quatro carneiros a mil e setecentos reis cada um, 310\$000; Quatro ovelhas com suas crias a doze mil duzentos e quatrocentos reis cada uma,

8\$960; pelo arribado da Condução dos ditos gêneros, 4\$085; um total de 1:570\$445. (AHU_ACL_CU_015, Cx. 92, D. 7336.)

Estas duas naus foram responsáveis pela compra dessas fazendas e também a venda dos produtos em que elas próprias carregavam. Ao que tudo indica, a Capitania de Pernambuco não viu com bons olhos a venda destas fazendas, pois a mercadoria deveria ser utilizada para navios portugueses e também, de acordo com o lucro da venda, poderia ser uma quantidade considerada de fazendas que estava armazenada pela ilha.

Por último, o caso das arribadas de naus francesas e inglesas o qual estavam disputando território contra navios ingleses já presentes na ilha para estadia na ilha de Fernando de Noronha, os navios ingleses estavam presentes antes da chegada dos franceses na ilha. Sendo assim, um trecho do relato do escrivão na ocorrência:

“(...) deste presente ano que começa e sobre a Real presença de Nossa Majestade dá conta de haverem livrado à Ilha de Fernando de Noronha dos Navios Franceses vindos de China não só pela falta que experimentavam de banimentos como por fazerem setenta e seis doentes de mal de Luanda.” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5545)

Esta diligência nos ajuda a entender como os portugueses encaram as arribadas e a estadia de uma nau estrangeira em seu porto mesmo sabendo que os marinheiros estão doentes: “Se bem parece ao com o que a [...] comandante não faltou ao que era das suas obrigações na hospitalidade que concedeu aos Franceses” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5545), ou seja, problemas marítimos em naus estrangeiras não indicava que os portugueses poderiam receber essas naus com boa vontade. Enquanto isso, a carta segue com o escrivão alertando a necessidade da reforma do porto:

“Ilha se encarregue a sem oficial ou a efetivo ou trienal de alguma capacidade de pro fazer maior confiança e bastará que [...] o soldo de um conto de réis anual com Porto de Majestade de campo ficando, porém o jeito ao Governo de Pernambuco e que o de Vossa Majestade se sirva de tomar a resolução de que esta ilha se fortifique na forma referida (...).” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5545)

Ao que tudo indica, a reforma do porto de Fernando de Noronha não seria para os receber com hospitalidade, tanto que o escrivão menciona os britânicos e franceses como: “por serem agressores e quebrantadores da mesma proteção; ao que acresce o território o combate sem que provara [...] segurassem a sua própria bandeira” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5545). Então, conclui-se que o porto, ao ver naus arribadas, pode as querer bombardear como foi o presente caso.

Passado uma breve análise sobre estes dois casos mencionados. Deve entender essa relação entre estrangeiros e portugueses como uma relação passível de acordos entre as partes, sem necessariamente seguir o uso restrito da lei do mundo antigo. Paralelo a estes casos, no que diz respeito à

administração do dinheiro e a arrecadação de impostos, não é incomum haver crimes, por exemplo, de peculato contra a coroa. Um escrivão menciona que:

“Tem o ofício de escrivão da conferência de ordenado dos mil cruzados; a dez anos serviu a José Antônio Prego este ofício com muita satisfação por mil cruzados (grifo do documento) anuais. Os dez mil cruzados foram vendidos pelo Governador por via de seu arado. José Ignácio dos panfletos seu barbeiro e cabeleireiro a quem aliás consultara com oposto de Furriel de Dragões e auto ampliaram em as cobranças de dívidas que lhe eram cedidas com rebates e com a mordomia das demarcações e tudo os mais que lhe podia ser útil para de boa vontade [...]” (BDLB. Reflexões sobre o peculato e a concessão da Fazenda Real. Manuscrito. fl. 6)¹⁰

Retomando, há uma interpretação sobre essas arribadas, não apenas como estes navios chegam, mas também a forma como eles permanece e quem é beneficiado por estes navios que chegam nestes portos. Os navios ingleses analisados, por exemplo, *Pitt* e *Colchester*, os capitães e suas devidas tripulações naturalmente foram beneficiadas com a compra de fazendas na ilha de Fernando de Noronha e certamente muitos casos como este eventualmente aconteceram, pois, a monarquia do Antigo Regime não é baseada sob uma lógica absolutista e mercantilista, mas sob uma lógica de monarquia pluricontinental, assim como no Estado da Índia em que desde o governo dos Filipes com o desvio do quinto:

“Em 1615, D. Filipe II estava ciente de que alguns capitães tinham obtido presas valiosas nos mares de Malaca e de Java e de que as tinham embolsado por completo (...). O rei mostrava saber também que o capitão-geral do Sul, Manuel Mascarenhas Homem, partilhara com os seus homens o produto de assaltos realizados no rio Perú, apenas se esquecendo de guardar o quinto.” (PELÚCIA, 2012. P. 86 – 87)

São esses detalhes que nos ajudam a entender que o comércio estrangeiro entre portugueses sempre esteve no limiar entre a legalidade e ilegalidade. Embora o contrabando aurífero não seja objeto de análise desta pesquisa, se o incluíssemos, a escala englobaria um comércio triangular envolvendo América, Europa e África:

“Eram tantas as contíguas notícias do aumento do contrabando do ouro, em suas diversas formas, e com tal liberdade que os comerciantes já se utilizavam de moeda provincial de prata na Costa da Mina, de tal forma que para o vice-rei do Brasil, não parecia haver outra maneira de se conter esta ofensa à Fazenda Real do que passar pena capital àqueles que a praticassem” (SILVA, 2020. p. 82 – 83).

Então, os dois casos analisados não nos mostram com clareza especificamente onde esses navios seguiram para viagem, pois o foco do escrivão não foi exatamente relatar com precisão o possível itinerário que as naus seguiram. Sobre isso, pode se atribuir várias hipóteses e uma das mais prováveis é a de que nem sempre há portugueses que possam se comunicar com os estrangeiros como fora descrito em um caso de dois navios que chegam ao porto da ilha de Fernando de Noronha:

¹⁰ Biblioteca digital Luso-Brasileira. Reflexões sobre o peculato e a concessão da Fazenda Real. Manuscrito, 1700.

“[...] e pelo mesmo piloto escrevi ao Mestre do Navio a carta que na Liga Latina, assim por me dizer ao dito piloto, não havia no navio quem soubesse o português, [e aqui, não há] quem saiba escrever na língua inglesa. [Apenas] o almoxarife Gregório da Cumba Mascarenhas único, que o quê sabe as línguas estrangeiras.” (AHU_ACL_CU_015, Cx. 58 D. 5023)

Navios arribados dependem exclusivamente da recepção e a hospitalidade dos portos em que chegam, mas também sempre há recorrentes ocorrências de comércio entre estas naus e a classe mercantil que se estabelece nas praças próximas aos portos, entretanto nem sempre estes navios podem contar com a hospitalidade. E sobre essa barreira entre a hospitalidade e o comércio ilegal é que permeia o ponto fulcral da independência das instituições da colônia, e neste caso, a alfândega. Por fim, é válido destacar que estes dois casos representam apenas um dentre vários que foram relatados por diversos escrivães da colônia. Os comerciantes das colônias muitas vezes não compreendem a Coroa como a dona de um poder absoluto por diversos fatores e sobre estes casos de arribadas, pode-se interpretar a recepção destes navios e a venda indevida das fazendas como um ato que visa o lucro próprio e não o do próprio Império.

4. Considerações finais

Esta pesquisa surgiu como principal motivação de analisar as diligências de arribadas de navios estrangeiros na ilha de Fernando de Noronha ao entre o final da primeira metade do século XVIII (1747) e início da outra metade (1759). O que foi apresentado é que as arribadas não são casos isolados, mas uma prática recorrente e também poderiam passar despercebidas em sites como o *slave voyage* que registra navios que transportaram escravizados. A análise documental de historiográfica demonstrou que houve navios corsários e que não era raro uma embarcação mercantil encontrar um navio corsário ou pirata nos mares do Atlântico.

A leitura da literatura sobre o tema trouxe uma maturidade sobre o sistema econômico e político em que a ilha de Fernando de Noronha – e também toda a colônia brasileira, pois a ilha também era responsabilidade de Pernambuco – estavam inseridos. O conceito da monarquia pluricontinental também foi um conceito norteador para esta pesquisa e a forma como foi apresentado nas fontes, abre um espaço para também discutir a liberdade comercial em que estes navios tiveram na ilha de Fernando de Noronha.

Ao longo desta pesquisa, os casos apresentados além dos navios estrangeiros como: os crimes de peculato e os indícios de corrupção nas Índias pelos oficiais do Império deu-nos um olhar mais preciso sobre o sistema de redes clientelares que o António M. Hespanha discutiu nos seus trabalho. Contudo, o trabalho foi desenvolvido utilizando-se de uma documentação limitada e estamos cientes de que há um extenso trabalho a ser desenvolvido sobre estes navios, principalmente sabendo que há mais de 100 casos envolvendo arribadas no Rio de Janeiro durante os séculos XVII a XIX. O trabalho de análise das fontes se reduziu apenas entre os anos de 1747 a 1759, mas o estudo do contexto engloba informações de séculos anteriores aos dos casos em questão.

O breve estudo de caso sobre as arribadas na ilha de Fernando de Noronha reafirma a importância sobre a relevância da História Econômica, da História Marítima além de contribuir para as discussões sobre os estudos coloniais. Esta pesquisa também abre espaço para novos estudos sobre as diligências de arribadas e também a presença de navios estrangeiros com os mais diversos objetivos – detalhes que foram brevemente abordados – assim, havendo novos caminhos para as próximas pesquisas.

Referências

Fontes

1. Fontes Manuscritas

1.1. AHU – Arquivo Histórico

Ultramarino Avulsos de Pernambuco

A.H.U. Cx. 63. D. 5354. Recife, 02 de abril de 1746.

A.H.U. Cx. 65. D. 5545. Lisboa, 8 de maio de 1747.

A.H.U. Cx. 92. D. 7336. Lisboa, 11 de setembro de 1759.

A.H.U. Cx. 95. D. 7523. Recife, 29 de abril de 1761.

Avulsos da Bahia

A.H.U. Cx. 12. D. 1069. Bahia, 15 de Janeiro de 1720.

1.2. Biblioteca Digital Luso-Brasileira

Reflexões sobre o peculato e a concessão da Fazenda Real do Brasil. Séc XVIII. Col. Linhares. BNDigital do Brasil.

Bibliografia

DEFOE, Daniel. *Uma história dos piratas.* Seleção e apresentação de Luciano Figueiredo; tradução de Roberto Franco Valente. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda., 2008. ISBN 978-85-378-0098-0.

DELUMEAU, Jean. *História do Medo no Ocidente 1300-1800: Uma Cidade Sitiada.* São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

DOMINGUES, Ângela. *O Brasil nos relatos de viajantes ingleses do século XVIII: produção de discursos sobre o Novo Mundo.* • Rev. Bras. Hist. 28 (55) • Jun 2008 • p. 136 – 152.

Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-01882008000100007>. Acesso em: 15/01/2026;

FERREIRA, Roquinaldo. *A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637 – ca. 1700)*. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 26, nº 44: p.479-498, jul/dez 2010;

FERREIRA, Sérgio. *O curso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense*. Revista da Faculdade de Letras HISTÓRIA Porto, III Série, vol. 6, 2005, pp. 237-268. Disponível em: [O curso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense – Dialnet](#). Acesso em: 15/01/2026

FLEXOR, Maria Helena Ochi. *Abreviaturas: Manuscritos dos séculos XVI ao XIX*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional Praça da República. 2008.

FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria; BICALHO, Maria. *Uma leitura do Brasil colonial: Bases da materialidade e da governabilidade no Império*. PENÉLOPE, Nº 23, 2000, pp. 67 – 88. Disponível em: [Uma leitura do Brasil colonial: bases da materialidade e da governabilidade no Império](#). Acesso em: 15/01/2026.

FRAGOSO, João. *História: Questões & Debates*, n. 36, p. 99 -127, 2002. Curitiba: Editora UFPR. Disponível em: <https://doi.org/10.5380/his.v36i0>. Acesso em: 15/01/2026.

FRANÇA, Jean M. Carvalho; HUE, Sheila. *Piratas no Brasil: As incríveis histórias dos ladrões dos mares que pilharam nosso litoral*. Rio de Janeiro: Globo livros, 2014;

GONÇALVES, António. *Linhas gerais de evolução dos navios entre os séc. XVII e XIX (1669-1823)*. In. PEREIRA, José (Coord.). *História da marinha portuguesa navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823*. Academia de marinha, Lisboa, 2012. p. 17 – 25;

GONÇALVES, António. *Navios de Vela*. In. PEREIRA, José (Coord.). *História da marinha portuguesa navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823*. Academia de marinha, Lisboa, 2012. p. 29 – 113;

HUE, Sheila Moura; LESSA DE SÁ, Vivien Kogut (orgs.). *Ingleses no Brasil: relatos de viagem, 1526–1608*. Rio de Janeiro: Chão Editora, 2020.

Mello, J. A. G. de. (1972). O comércio inglês com Pernambuco no século XVI: três exemplos. *Estudos Universitários*, 12(2), 25–40. Recuperado de <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/estudosuniversitarios/article/view/255781>. Acesso em: 23/01/2026.

OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: história dos conflitos e tributação no Porto do Recife (1711 – 1738)*. 2016. 275 f. Dissertação (Programa de Pós- Graduação em História) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife. Disponível em: <http://www.tede2.ufrpe.br:8080/tede2/handle/tede2/5197>. Acesso em: 15/01/2026

PELÚCIA, Alexandra. *Corsários e Piratas Portugueses: Aventureiros nos Mares da Ásia*. 1ª ed, Lisboa: A Esfera dos Livros, 2010.

SILVA. Wildson Felix da. *Capitaneando em rotas atlânticas: atuação dos capitães de navio nas fainas do comércio negreiro, Pernambuco, século XVIII*. 2020. 277 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife. Disponível em: <http://www.tede2.ufrpe.br:8080/tede2/handle/tede2/9461>. Acesso em: 15/01/2026;

REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. 1ª. ed. São Paulo: Schwarcz, 2011.

REDIKER, Marcus. “‘Under the Banner of King Death’: The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726.” *The William and Mary Quarterly* 38, no. 2 (1981): 203 – 227. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/1918775>. Acesso em: 30/12/2026;

REVEL, Jacques. *Apresentação*. In: REVEL, Jacques (org.) “Jogos de escalas: a experiência da microanálise”, Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1998. p. 7 – 15.

RICHARDSON, David.V. *Bristol, Africa and the Eighteenth-Century Slave Trade to America, Vol. 1: The Years of Expansion, 1698-1729*. Bristol: Bristol Record Society, 1986.

SOUZA, George F. Cabral de. *Câmaras Municipais: Negociação, resistência e conflito*. ARTIGOS • *Varia hist.* 37 (73)•Jan-Apr2021•. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0104-87752021000100004>. Acesso em: 15/01/2026.

SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife (c. 1654 – c. 1759)* 2ª ed, Recife: Ed. UFPE, 2020. Disponível em: [tratos_mofatras_souza.pdf](#). Acesso em: 15/01/2026.

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. As redes clientelares. In: MATTOSO, José (Org.). *História de Portugal – O Antigo Regime*, vol. IV. Coord. ANTÓNIO M. HESPANHA. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p. 339–349.