



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL DA CULTURA REGIONAL

**Pernambuco e o Medo dos Clubes de França:
O caso do Le Diligent (1792-1793)**

Lenivaldo Cavalcante da Silva

Recife
2009



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL DA CULTURA REGIONAL

**Pernambuco e o Medo dos Clubes de França:
O caso do Le Diligent (1792-1793)**

Lenivaldo Cavalcante da Silva

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre. Departamento de Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Ana Lúcia do Nascimento Oliveira.

Recife
2009

Ficha catalográfica

S586p Silva, Lenivaldo Cavalcante da
Pernambuco e o medo dos Clubes de França:
o caso do Le Diligent (1792-1793) / Lenivaldo
Cavalcante da Silva. -- 2009.
125 f. : il.

Orientadora: Ana Lúcia do Nascimento Oliveira.
Dissertação (Mestrado em História Social da
Cultural Regional) – Universidade Federal Rural
de Pernambuco, Departamento de Letras e
Ciências Humanas, Recife, 2009.
Inclui referências e anexo.

1. Medo 2. Revolução Francesa 3. Clubes de
França 4. Naufrágio 5. Contrabando 6. Pernambuco –
História I. Oliveira, Ana Lúcia do Nascimento II. Título

CDD 981.34

**PERNAMBUCO E O MEDO DOS CLUBES DE FRANÇA
O CASO DO LE DILIGENT (1792-1793)**

LENIVALDO CAVALCANTE DA SILVA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre. Departamento de Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Dissertação defendida e aprovada pela banca examinadora
composta pelos seguintes professores:

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Ana Lúcia do Nascimento Oliveira
Departamento de Letras e Ciências Humanas da
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Prof.^a Dr.^a Suely Cristina Albuquerque de Luna
Departamento de Letras e Ciências Humanas da
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Prof.^o Dr.^o Flávio José Gomes Cabral
Faculdades Integradas de Vitória de Santo Antão

Dissertação aprovada no dia: 31 / 07 / 2009

Recife
2009

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus *socialistas* prediletos: meu pai, Nivaldo Esperidião (Em Memória), por sua simplicidade! E a Evaldo Carmelo, meu irmão, por sua inteligência privilegiada!

Dedico ainda aos que, apesar de todas as adversidades, fazem e escrevem sobre o que gostam!

AGRADECIMENTOS

Navegar é preciso! E, como bem me lembra meu amigo Darlan Amorim: “Duas vezes preciso! Preciso por necessidade e preciso por exatidão.” Embarcamos nas mais diferentes viagens pela necessidade de avançar, de ir à busca de novos horizontes, novas terras, novos conhecimentos. Esta última é uma das mais difíceis, sobretudo quando a nossa missão é trazer à luz os novos conhecimentos. Para isso, é necessário empregar técnicas precisas, estabelecer metas, observar os *ventos* e as *correntes*. É preciso preparação! É preciso Navegar!

Contudo, nem sempre a preparação atinge seus objetivos, ou melhor, nem sempre “prevê” os acontecimentos que virão durante a *Viagem*. Ausência ou excesso de *vento*, *tempestades*, *ataques piráticos*, *doenças*, *batalhas*, *correntes contrárias*, *motins... Guerras!* Tudo pode acontecer. No caminho estabelecido entre o porto de partida e o porto de destino, alguns acontecimentos trabalham em oposição, levando a embarcação a se afastar do seu destino. Mas, navegar é preciso! E a precisão te orienta a reajustar as velas, suprimir as rebeliões, debelar as doenças, vencer as intempéries.

Ao longo da jornada, vários acontecimentos te colocam em xeque. Mas é nas piores situações que das mais diferentes direções surgem *estrelas* que te orientam em seu caminho e *ilhas seguras* – outras nem tanto – que te permitem *arribar* e tomar *refrescos*, permitindo seu restabelecimento para retomar a Jornada.

Essas estrelas, essas ilhas surgem em forma de pessoas cuja companhia se torna essencial para o andamento do projeto. Algumas dessas pessoas nem tomam conhecimento de como são ou foram importantes para que o navio chegasse ao seu destino. Tais estrelas e ilhas nem se dão conta de quanto foram fundamentais. E a estas pessoas eu quero registrar os meus mais sinceros agradecimentos.

Aos Professores e Professoras do *Porto Educação*, em especial aos amigos e amigas Adriana Lima, Antonio Carlos, Erick Francelino, Fabiane Baracho, Francisca Neves, Lúcia Ângela, Luiz Gonzaga, Márcio Lira, Marcos André, Pollyana Accioly e Vinícius Brito, por compartilharem sua amizade durante uma longa Travessia, além dos Educandos que tive a oportunidade de conhecer.

Aos amigos do *Porto Quadrinhos*, Arnaldo Luiz, Henrique Virgínio, Milton Estevam e Téo Pinheiro por acreditarem e colaborarem com um *Programa de Pirata!*

Aos Professores e Professoras do *Porto Pós-Graduação*, Wellington Barbosa, Vicentina Ramires, Ângela Grillo, Giselda Brito e Suely Almeida, além de Alexsandra Souza da Secretaria, sempre prestativa, e demais funcionários. Ao Professor George Cabral, da UFPE, pelas sugestões e incentivo na Qualificação deste Projeto. Ao Professor Flávio Cabral por aceitar participar da Banca Examinadora e contribuir com nossa Pesquisa.

Ao *Vento Nordeste* que surgiu em forma de bolsa, ainda que parcial, pela Universidade Federal Rural de Pernambuco, e deu um empurrãozinho as velas já castigadas...

A Levi Rodrigues do *Porto LAPEH*, a sua ajuda foi fundamental, abastecendo nossa embarcação com documentos de relevância sem igual.

Aos companheiros e companheiras do *Porto Laboratório de Arqueologia da UFRPE*, Luiz Antonio, Elba Monique Chagas, Eduardo Santana, Nátalli Araújo e os subaquáticos Rodrigo Oliveira e Josué Lopes, por compartilharem o conhecimento. Aqui um agradecimento especial à Professoras Suely Luna pelos ensinamentos, sugestões e participação no processo de Defesa deste trabalho e, à minha Orientadora Ana Nascimento, um agradecimento especialíssimo, não apenas por ter acreditado desde o início, mas também pela liberdade e confiança com que permitiu, incentivou e cobrou a execução deste trabalho!

Aos amigos e amigas do *Barco Vida*. Ao meu amigo Humberto Miranda pela amizade e pelo exemplo profissional. A minha amiga Juliana Rocha, por acreditar e pelo material fornecido. Aos amigos Robson Costa e Márcio Vilela pela amizade e exemplos de força. A três amigos que desde a graduação incentivam meu trabalho e compartilham a amizade, foram e são companhias e exemplos de determinação: André Seal, Cleber Cavalcante e minha grande amiga Sandra Valéria Félix. Aos meus queridos amigos-irmãos, Darlan Amorim (o dupla) e Raquel Torres, duas pessoas essenciais que, em momentos de bonança e tempestade, foram e são portos seguros! A Joseane Soares pela amizade e força. A Nirvana Venâncio pela alegria compartilhada. A Maria Berenice, cuja ajuda na reta final foi fundamental. E a Cíntya Jíminni e Lisângela Carnellosso por acreditarem, e que, mesmo antes de conhecer meu trabalho, sempre incentivaram e apoiaram com palavras e um astral típico de pessoas iluminadas. Iluminadas com uma luz própria, como um Farol!

Aos 75% restante da *Frota* que comigo compartilhou uma longa viagem, meu respeito e admiração. A Rogério Ribau pela companhia e informações. A minha birrenta e vingativa amiga Juliana Sampaio, sempre prestativa, atenta e que, em determinado momento, foi responsável para que o meu barco não naufragasse, quando de maneira simples “falou” o que eu precisava escutar e a rota foi reestabelecida. Todos nós agradecemos por ela ter feito História, e, todos os cães do mundo agradecem por ela não ter feito Veterinária. A minha

exigente e perfeccionista amiga e irmã de fé Maideniana, *from the coast of gold, across the seven seas*, Elaine Cunha, que me acompanhou desde antes da jornada, aliás, foi quem me apresentou aos primeiros documentos deste projeto. Agradeço acima de tudo a amizade construída e fortalecida.

A minha mãe Zuleide Cavalcante.

Ao Grande Arquiteto do Universo, o Deus de meu coração, agradeço pela minha teimosia característica e principalmente por me proporcionar a companhia dessas pessoas.

Ao sair em viagem, nunca sabemos ao certo como e aonde chegaremos, e se chegaremos. Agora é hora de avaliar o estado da embarcação, hora de verificar o que veio como carga, o que foi preciso jogar no mar. Ao desembarcar, a sensação de que acabou se desvanece, a sensação de “terminar” algo se percebe como ilusão. Nada acabou! Nada terminou! Agora, a sensação é a mesma – sem o mesmo fardo, é certo – de quando começamos. Uma sensação que não pode ser descrita, só pode ser sentida.

A única coisa certa é que o barco será reparado, as velas consertadas e, na próxima maré, a proa será redirecionada. Uma nova rota será experimentada! Que na próxima rota, eu possa ter a honra da mesma COMPANHIA. **Navegar é preciso!**

OBRIGADO! VALEU!

Marco Polo imaginava responder (ou Kublai imaginava a sua resposta) que, quanto mais se perdia em bairros desconhecidos de cidades distantes, melhor compreendia as outras cidades que havia atravessado para chegar até lá, e reconstituía as etapas de suas viagens, e aprendia a conhecer o porto de onde havia zarpado, e os lugares familiares de sua juventude, e os arredores de casa, e uma pracinha de Veneza em que corria quando era criança.

Neste ponto, Kublai Khan o interrompia ou imaginava interrompê-lo ou Marco Polo imaginava ser interrompido com uma pergunta como:

– Você avança com a cabeça voltada para trás? – ou então: – O que você vê está sempre às suas costas? – ou melhor: – A sua viagem só se dá no passado?

Tudo isso para que Marco Polo pudesse explicar ou imaginar explicar ou ser imaginado explicando ou finalmente conseguir explicar a si mesmo que aquilo que ele procurava estava diante de si, e, mesmo que se tratasse do passado, era um passado que mudava à medida que ele prosseguia a sua viagem, porque o passado do viajante muda de acordo com o itinerário realizado, não o passado recente ao qual cada dia que passa acrescenta um dia, mas um passado mais remoto. Ao chegar a uma nova cidade, o viajante reencontra um passado que não lembrava existir: a surpresa daquilo que você deixou de ser ou deixou de possuir revela-se nos lugares estranhos, não nos conhecidos.

RESUMO

No ano de 1792, um ofício enviado às autoridades coloniais portuguesas pelo secretário de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, orientava para agirem com extrema cautela nos contatos feitos com os navios franceses que procurassem os seus portos. Uma forte vigilância deveria ser exercida para que o encontro entre tripulantes franceses e os moradores fosse evitado. Tudo devido à repercussão do movimento revolucionário que se instala na França no século XVIII, que atinge não apenas os reinos europeus circunvizinhos, como também suas respectivas colônias. A “*abominável doutrina que os Clubes de França*” pretendiam difundir provocou um medo na administração da metrópole portuguesa, que logo tomou providências para combater a possibilidade de contaminação das idéias revolucionárias, sobretudo, para evitar em suas colônias uma repetição do que ocorreu na ilha de São Domingos. Na prática, quanto ao combate a estas idéias, podemos destacar um episódio ocorrido em 1792, quando em dezembro daquele ano, *arribou*, na ilha de Fernando de Noronha – que funcionava como presídio – um Bergantim com bandeira francesa de nome *Le Diligent*. O *Le Diligent* estava sob o comando de Aristide Aubert du Petit-Thouars, cuja solicitação para desembarque na ilha era motivada pela necessidade de restabelecimento de alguns de seus tripulantes, que estariam supostamente doentes. Para isso, precisar-se-ia de vinte dias em terra. Contudo, o processo de arribada do navio e os procedimentos em terra levantaram suspeitas que culminaram com a detenção de toda a tripulação. A partir dos documentos relativos ao processo de detenção da tripulação do *Le Diligent*, tentamos entender alguns elementos do medo que se espalhou pelas colônias, relativos aos acontecimentos na França revolucionária e se existia relação desta situação com a prática do contrabando.

PALAVRAS-CHAVE: Medo - Clubes de França – Naufrágio – Contrabando.

ABSTRACT

In the year 1792, an official letter sent to the Portuguese colonial authorities by Secretary of Navy and overseas, Martinho de Melo e Castro, guided them to act with extreme caution in the contacts made with French ships which wanted to grapple in their ports. Strong vigilance should be done in order to avoid the meeting among French crew and the residents. All due to the repercussions of the revolutionary movement that is established in France in the eighteenth century, affecting not only the surrounding European kingdoms, but also their own colonies. The “*abominable doctrine that the clubs of France*” wanted to spread caused fear in the administration of the Portuguese metropolis which provided steps to combat the possibility of contamination of revolutionary ideas, especially in its colonies to avoid a repetition of what occurred in the Island of São Domingos. Indeed, to combat these ideas, we can highlight one episode occurred in 1792, when in December of that year, it grappled, in the Island of Fernando de Noronha - which worked as a prison – a Bergantim with French flag with the name *Le Diligent*. *Le Diligent* was under the command of Aristide Aubert du Petit-Thouars, whose application for landing on the island was motivated by the need to restore some of his crew, who were supposedly sick. For that it was necessary twenty days ashore. However, the arrival process of the ship and the procedures ashore raised suspicions which culminated in the detention of the whole crew. From the documents concerning the case of detention of prisoners of the whole crew of the *Le Diligent*, it is tried to understand some elements of the fear that has spread in the colonies, for the revolutionary events in France and if there was relationship of that situation with the practice of smuggling.

KEYWORDS: Fear – Clubs of France – Shipwreck – Smuggling.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 – Corte longitudinal de um canhão utilizado pela Marinha Francesa (Detalhe).
Figura 2 – Página de rosto do *Common Sense* da edição da W. & T. Bradford.
Figura 3 – Mapa de Cantino – 1502. (Detalhe)
Figura 4 – Ilha de Itamaracá de João Teixeira Albernaz, 1640. (Detalhe)
Figura 5 – A pesca de tartarugas, comum no século XVIII.
Figura 6 – Vista de trecho da Praia do Sagi, onde naufragou o Le Diligent.
Figura 7 – Representação das fragatas Boussole e Astrolabe na expedição de La Perouse.
Figura 8 – Jean François Galaup – Conde de La Perouse.
Figura 9 – Mapa da Ilha de Fernando de Noronha.
Figura 10 – Vista aérea de trecho da Praia do Sagi, RN.
Figura 11 – Imagem do Comandante Aristide Aubert Du Petit Thoars.
Figura 12 – Cesare Beccaria.
Figura 13 – Istmo no Recife século XV.
Figura 14 – Artilharia Assestada na área interna do porto do Recife.
Figura 15 – Desenho de trecho do istmo do Recife no começo do Século XVIII..
Figura 16 – Mapa de regimento dos Sinais de Pernambuco.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1: Aspectos de um admirável mundo novo	24
1.1 Revoluções e “correntes”	24
1.2 “Le Monde va de pis am pis” – O Brasil Francês	33
1.3 Medo, Contrabando e Revolução Francesa	40
CAPÍTULO 2: O Le Diligent – Anatomia de um naufrágio	48
2.1 O Le Diligent	48
2.2 A <i>missão</i> e a viagem do Le Diligent	52
2.3 A prisão do Le Diligent	57
2.4 Monsieur de Bitancourt	61
2.5 O Naufrágio	67
CAPÍTULO 3: Os Clubes de França – Revolução, Contrabando e Medo	72
3.1 Os Clubes de França	72
3.2 Le Cercle Social	78
3.3 Breve História do Porto do Recife	81
3.4 O medo	85
3.5 A materialização do medo	88
3.6 Crises Cotidianas	91
CONSIDERAÇÕES FINAIS	98
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	108
ANEXOS	114

INTRODUÇÃO

Uma pergunta recorrente e, por vezes, silenciosa, é feita diversas vezes durante a trajetória de um historiador: O que é História? A resposta será diferente, ou melhor, nunca será igual mesmo que respondida pelo mesmo que a fez. Cada momento que passa faz com que o pesquisador reveja seu papel e busque o seu lugar em meio a tantas possibilidades. Levando em conta que, diversas leituras serão feitas, diversos embates se darão com seus documentos, com a bibliografia e com seus pares, uma característica que deve estar sempre presente naquele que tenta vislumbrar o passado é a inquietação associada à insatisfação. cremos que tal insatisfação mantém o pesquisador em alerta na sua busca por construir afirmações possíveis.

Na busca pela “reconstrução” do passado, o historiador, tal qual um detetive, se movimenta diante do *local do crime* sempre atento aos vestígios que permitam a montagem e explicação do que aconteceu, ou melhor. Neste cotidiano de busca por *provas e pistas*, o pesquisador irá adotar alguns procedimentos para sua movimentação. E essa movimentação está diretamente relacionada com o seu objeto de pesquisa bem como com a sua formação teórica, que irá ter um peso fundamental para a construção da pergunta inicial. Para responder o que é História ou o que entendemos por História, teremos que refletir constantemente sobre esta movimentação e o permanente diálogo com o referencial teórico.

Assim, entendemos que a utilização de um referencial teórico e a movimentação pela documentação não podem ser aleatórias, deverão seguir alguns preceitos que aceitos e já consagrados, poderão ou deverão responder às questões iniciais feitas pelo pesquisador, seja a resposta para o que é a História ou o que entendemos por História. Mas alertamos que apenas definir o referencial teórico-metodológico não é suficiente para a resposta ou mesmo para referendar a legitimidade do processo de busca. O resultado final, ou inicial para uma nova pesquisa, estará diretamente ligado à reflexão, que por sua vez estará relacionada à vivência do pesquisador, à sua formação, não só a formação intelectual, mas a formação como um todo. Diante desses elementos, referencial teórico-metodológico, formação pessoal, reflexão, como *reinstaurar* este passado de forma que seja *aceito* como o que aconteceu, como sendo a

verdade dos fatos? Ou pelo menos, como uma possibilidade? Nessa busca por respostas, corremos o risco de utilizar o cabedal que se coloca à disposição do historiador de maneira equivocada. Ao utilizar seus métodos e seu referencial teórico, corre-se o risco de uma análise superficial e/ou direcionada ainda que não intencional, ou seja, diante de determinadas encruzilhadas, existem diversas possibilidades de se direcionar para uma questão previamente aceita, ou adaptar o que se conseguiu para responder o que se deseja. Sem levar em consideração o que se tem diante de si, existem possibilidades de se agir sem ética, ou inexperientemente, maquiando as dúvidas que surgiram e que naquele momento não puderam ser respondidas.

A esse respeito, temos na lenda grega de *Teseu e o Minotauro*, uma passagem que podemos usar como metáfora. Quando Teseu atinge certa idade, sai de sua casa e da proteção materna em busca de aventuras. Era preciso que, como herdeiro do rei Egeu de Atenas, fosse digno e merecedor do trono; a necessidade de reconhecimento era imprescindível. Mas, mais que reconhecimento, Teseu buscava a fama, a glória. Em sua jornada até Atenas, o jovem passou por uma montanha onde um homem o convida a entrar em sua casa e aceitar sua hospitalidade – traço característico nas lendas gregas – após ceiar, Procusto, seu anfitrião, insiste para que o jovem herói, destinado a matar o Minotauro, o monstro metade homem e metade touro, dormisse em seu leito. Ao fazer menção a leito, logo Teseu lembrou-se das terríveis histórias que se contavam em toda a Grécia sobre o leito de Procusto. Ao aceitar o convite para descansar durante a noite, o viajante desavisado era morto brutalmente: se fosse maior que o leito, teria suas pernas serradas no tamanho da cama e, ao contrário, se tivesse menor tamanho que a cama, o hóspede seria esticado até que o tamanho fosse compatível. Diante dessa possibilidade, Teseu parte para a luta e mata o vil anfitrião.

Essa passagem nos apresenta um dilema, que costumo chamar de “O medo de Procusto”. O historiador ao colocar seu projeto, sua pesquisa a conhecer, tal qual uma cama, um leito, fica à porta à espera de um viajante, ou melhor, à procura deste. Se fizermos uma analogia, entendendo agora o viajante, o hóspede como o referencial teórico, corre-se o risco de agir como Procusto, adequando o *viajante-referencial teórico* à *cama-pesquisa*, e, dessa forma, cometer o *assassinato*, forçando uma situação.

E então surge a pergunta: O que fazer para não deitar no leito de Procusto?

Na busca de um referencial que nos possibilite um estudo sério e que evite uma adequação forçada, deparamo-nos com algumas possibilidades, e independente da definição que se dê a esse referencial, a própria escolha é complexa; é preciso ter cuidado para não subutilizar ou o inverso, superestimar qualquer desses suportes.

Nos fundamentos da História Social, temos uma discussão, no mínimo, múltipla, enquanto debate acadêmico. Sobre isso, Fernand Braudel nos aponta:

A história não pode ser concebida senão em n dimensões. Essa generosidade é indispensável: ela não repele para planos inferiores, até mesmo fora do espaço explicativo, a apreciação cultural ou a dialética materialista ou qualquer outra análise; ela define na base uma história concreta, *pluridimensional*, como diria Georges Gurvitch. Para além dessa multiplicidade, evidentemente, cada um permanece livre – alguns mesmos se sentem obrigados a afirmar a unidade da história, sem o que nosso mister seria impensável ou, pelo menos, perderia algumas de suas ambições mais preciosas. A vida é múltipla, mas é uma também¹.

Fruto da Escola dos *Annales*, a História Social privilegia fenômenos coletivos sobre os indivíduos e as tendências em longo prazo sobre os fatos, caracterizando a História enquanto ciência social. Numa perspectiva estruturalista, a quantificação nas ditas ciências sociais – que tanto tempo dividiram o palco metodológico na academia – ganhou novas roupagens, de certo, bastante úteis na pesquisa histórica. Isso porque engaja a História num plano multidisciplinar e garante uma sofisticação na implementação das teorias e dos métodos. O caráter simbólico, do imaginário, das práticas discursivas, dentre tantas outras características, passou a fazer parte do rol de elementos para a análise histórica. O eixo dos estudos, a partir dos *Annales*, tomou rumos diversos e soube dialogar com outras áreas do conhecimento.

Na chamada Nova História Cultural, os atores são sujeitos históricos, viventes num mundo de códigos diversos, símbolos de sua cultura, objetos de estudos, portanto, dos cientistas das humanidades. Enquanto teoria, a Nova História Cultural nos serve de aporte, uma vez que não delimita as abordagens em problemáticas específicas. Ao contrário, permite uma diversificação do olhar analítico, propiciando uma pesquisa de caráter múltiplo de quadro complexo, mesmo que tendo este suas especificidades.

Outro suporte teórico a ser utilizado em nossa pesquisa é a corrente da História das Idéias ou das Mentalidades. Isso por abrigar em seu repertório de elementos factíveis, sobretudo, o conjunto das formas e pensamentos. Robert Darnton, ao adotar esse tipo de abordagem, funde a tradicional História das idéias e a História Intelectual ou Cultural. Independente disso, engloba em seus estudos uma dinâmica de conceitos e significações, cujas discussões têm suma importância para trabalhos de natureza múltipla como é o de nossa pretensão.

¹ BRAUDEL, Fernand. **Escritos Sobre a História**. São Paulo: Perspectivas, 2005. p. 176.

Em nossa pesquisa, intitulada: Pernambuco e o Medo dos Clubes de França: O caso do Le Diligent (1792-1793), utilizamos um pouco da História Social no que diz respeito aos fenômenos coletivos, mas não utilizamos as tendências de *longo prazo*, herança dos *Annales*, o prazo definido aqui é relativamente pequeno, mais especificamente de 1792 até 1793, período que vai do aparecimento em Fernando de Noronha da embarcação que dá título a nossa pesquisa, o Le Diligent, até o destino da tripulação no ano seguinte. Alertando, aqui, que essa delimitação não é estanque para compreensão do tema; buscamos referências antes e depois do período definido, tentando não perder a perspectiva dos sujeitos históricos, indivíduos representados através de alguns grupos que *controlam* ou são *controlados* dentro de um espaço delimitado, e isso podendo ser considerado dentro de toda uma sociedade, em um espaço menor como um porto ou ainda, em um espaço confinado como no caso das embarcações. Assim, como nos aponta Virgínia Fontes:

Ao invés de trabalhar com processos de longuíssima duração e com universos sociais variados, os modelos tendem a ser construídos a partir de situações sociais bem demarcadas. Em outros termos, trata-se de identificar precisamente uma problemática, respeitando as diversidades regionais, e de estabelecer modelos com um número maior de variáveis².

Na perspectiva de uma espacialidade geográfica, ou seja, considerando a importância do caráter geopolítico na construção histórica, partimos do pressuposto de que o espaço a que propomos este estudo é amplo; as ações ocorrem em todo o Oceano Atlântico. Dessa forma, delimitamos as ações próximas à costa do nordeste. Incluímos a Ilha de Fernando de Noronha e utilizamos o espaço do porto do Recife para exemplificar algumas ações. Além desses *espaços*, utilizamos o espaço das embarcações, pois assim como um porto, a embarcação foi e é um espaço segregado, palco social de extrema importância para se conhecer uma característica da sociedade.

No espaço do porto, encontramos diferentes atores, são trabalhadores, mercadores, escravos, forros, militares, etc. É um local dinâmico com diversas atividades se desenvolvendo ao mesmo tempo, em um cotidiano intenso e conflituoso; o mesmo pode se refletir no dia a dia das embarcações. Tal cotidiano, como um campo de conflitos, aponta a existência daqueles que comandam e dos ditos subalternos, em uma relação opressiva, mas que deixa brechas para possibilitar a criação ou recriação de suas redes de sociabilidade.

² FONTES, Virgínia. “História e Modelos” In CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (Org) **Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997. p. 369.

Nessa sociabilidade surgem as redes de vigilância presente em todos os lugares, como aponta Michel de Certeau³ a respeito da existência de uma “vigilância”, e de como os mecanismos de disciplina são alterados na prática do cotidiano.

Essa relação que, na prática do cotidiano, altera as estruturas do funcionamento dessas redes de vigilância, em um local como um porto, parece-nos ser mais intensa. O porto é uma *encruzilhada de misturas perigosas* como escreve Michel Foucault⁴. Nos barcos, vemos essa relação de forma semelhante, a dificuldade enfrentada em uma viagem levava o tripulante a situações intensas e, em períodos mais *conturbados*, o medo, que era uma companhia constante, tornava-se mais forte.

Ao utilizar o termo *medo*, apropriamo-nos do trabalho de Jean Delumeau⁵, que diz que o homem é um ser que naturalmente sente medo e debate a existência de três tipos de medo. O medo, ou os *medos permanentes*, como o medo que se tem da morte; o *medo cíclico*, como o medo do fim do mundo em determinadas culturas e o medo que iremos tomar como referencial que é o *medo contextual*, ou seja, o medo ou os medos provocados por uma determinada situação que inexistia. Ao observar os diferentes tipos de medo – ou o medo contextual absorvido de diversas formas por aqueles que o vivenciaram – e isso em um espaço construído, tanto fisicamente, quanto psicologicamente, e considerando que nesses espaços ocorrem interações das mais variadas, entendemos que os medos eram vivenciados de maneiras diferentes.

No período trabalhado, atividades revolucionárias estão em pleno desdobramento. Na França, o ano de 1792 é o ano da prisão do Rei Luís XVI e, no ano seguinte, aconteceu sua execução. A situação tensa da França se reflete em todo o mundo ocidental; a Monarquia estava em perigo. Quando olhamos esse período, temos, em um primeiro momento, uma lembrança dos acontecimentos de uma forma maciça, como um bloco granítico onde a indignação do terceiro Estado chega a uma situação insuportável e que culmina com a famosa tríade: Liberté, Egalité, Fraternité! Como se todo esse *ideal* fosse absorvido de maneira uniforme por todos. A mensagem de Liberdade, Igualdade e Fraternidade é assimilada de formas diferentes dentro do próprio seio da Revolução ou das Revoluções; os ideais respaldados pelo pensamento das Luzes não são incorporados de uma só maneira.

No que diz respeito a esse período no Brasil, os reflexos na colônia portuguesa das atividades revolucionárias ou seus ideais, assim como a forma que os acontecimentos se

³ CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**: 1. Artes de fazer. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

⁴ FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 1987.

⁵ DELUMEAU, Jean. **História do Medo no Ocidente: 1300 – 1800**, uma cidade sitiada. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

refletiram na colônia ao mesmo tempo em que ocorriam, quase nada se sabe. Ao acessar documentos datados do período em questão, 1792 e 1793, e nos anos próximos a essas datas, verificamos o incômodo existente por parte das autoridades portuguesas em face da ameaça de divulgação das idéias difundidas pelos revolucionários⁶. Ao pesquisarmos sobre o período, a historiografia⁷ recente, ainda que escassa, deu-nos um vislumbre, um panorama desse período e como aqueles acontecimentos se refletiram no cotidiano das colônias.

Entendemos que de uma maneira mais ampla, Portugal, através das autoridades, defendia a manutenção da Coroa e de seus privilégios, diferenciados para os grupos envolvidos. Pretendíamos estabelecer a relação entre as autoridades da metrópole e de Pernambuco, no contexto da difusão das ideias revolucionárias francesas no porto do Recife, destacando as medidas tomadas para combater essas ideias; queríamos também entender como o medo desses ideais afetou o cotidiano da população local. Mas, sobretudo, pretendíamos entender como o porto estava “montado” fisicamente e psicologicamente e como e até que ponto servia de barreira, de muro para evitar/controlar a movimentação de seus moradores. Ocorre que percebemos que antes de nos dedicarmos ao porto especificamente, estudando todas as relações existentes e como aquele pequeno espaço serve para entender ou contribuir no entendimento de toda uma sociedade, havia uma necessidade maior, de entender alguns mecanismos de embarque e desembarque de cargas.

Ao adentrarmos um pouco mais nesse passado, sentimos que o medo contextual que Delumeau apontou criou uma tensão maior em outras atividades, como as atividades de comércio ilegal que eram intensas, pois, ao tentar evitar que as ideias difundidas pelos “Clubes de França” fossem divulgadas, era necessária uma maior vigilância, um maior controle. Esse controle iria – pensamos – dificultar esse tipo de movimento, o que era bem ruim para os negócios daqueles que viviam dessa atividade, ou que tiravam proveito dela.

Vários documentos⁸ apontaram para uma atividade intensa e de uma grande variedade de produtos contrabandeados. Ao olhar para essa prática, verificamos que ela não destoava da chegada das ideias francesas, pelo menos enquanto modo de entrada na colônia. As ideias também poderiam ser consideradas como contrabando no sentido de *ato irregular ou praticado às escondidas*⁹. Passamos, então, a buscar elementos⁹ que nos mostrassem como se

⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684

⁷ BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império**: o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; ANDRADE, Manuel Correia de. FERNANDES, Eliane Moury. (org) **O nordeste brasileiro e a Revolução Francesa**. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1992.

⁸ Entre estes documentos temos o AHU_ACL_CU_015, Cx 211, D. 14335; AHU_ACL_CU_015, Cx 212, D. 14400; AHU_ACL_CU_015, Cx 203, D. 13857

⁹ DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

dava essa entrada, como funcionava o mecanismo de distribuição dos produtos, quem se beneficiava, quem lucrava.

Um elemento que nos chamou a atenção e que será trabalhado nesse projeto é a ancoragem de navios por necessidade, a arribada forçosa, por doenças: necessidade real de abastecimento ou prática para negociar o seu *produto*? A quantidade de informações nos permitiu um vislumbre do cotidiano desse período em relação às atividades de transporte de carga. Tentamos, então, estabelecer uma relação entre Medo, Contrabando e a Revolução Francesa. Nesse processo, destacamos um caso que contém todos os *elementos* mencionados anteriormente. O estudo da prisão e naufrágio do navio Le Diligent, permite-nos compreender um pouco mais sobre o cotidiano das atividades portuárias, o que se fazia em caso de chegada de navios de bandeira inimiga, quais os procedimentos tomados, quais as medidas adotadas para que não fosse permitido burlar as leis vigentes. O Le Diligent nos proporciona uma “leitura” desses mecanismos, com a diferença de que o mesmo adiciona outro elemento: o combate as ideias divulgadas na França revolucionária.

Enviado pelo governador de Pernambuco, D. Thomaz José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar de Portugal Martinho de Melo e Castro, o Ofício¹⁰ datado de 16 de fevereiro de 1793 dá conta dos documentos anexados ao processo referente ao Bergantim francês Le Diligent. Segue a listagem dos 41 documentos, a saber:

- Cópia da Ordem Régia de 21 de fevereiro de 1792. Anexo¹¹ Número 1;
- Cópia da Carta do Comandante de Fernando, João Ribeiro Pessoa de Lacerda. Anexo Número 2;
- Cópia do Termo que este fez e assinou com os Oficiais da Guarnição. Número Anexo 3;
- Cópia do Sumário, que mandou proceder a bordo da embarcação. Número Anexo 4;
- Cópia da Carta em língua portuguesa de Monsieur du Petit-Thouars e seus oficiais. Número Anexo 5;
- Cópia da resposta que lhe deu o Comandante de Fernando. Anexo Número 6;
- Cópia de um passaporte tirado na Ilha da Madeira para Cabo Verde e Índia. Anexo Número 7;

¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684.

¹¹ O termo ANEXO, que utilizamos aqui, refere-se à documentação trabalhada, e não aos anexos que fazem parte do corpo da Dissertação.

- Cópia de outro passaporte de um passageiro da Ilha de São Nicolau. Anexo Número 8;
- Cópia da licença sem limitação de Monsieur du Petit-Thouars. Anexo Número 9;
- Cópia da carta para conferir-lhe a condecoração militar. Anexo Número 10;
- Cópia do passaporte do Bergantim Le Diligent, metido em um paliteiro. Anexo Número 11;
- O aviso para Monsieur de Trecesson vir nesta expedição. Anexo Número 12;
- A Patente de Capitão de Monsieur de Trecesson. Anexo Número 13;
- A carta para conferir-lhe a condecoração militar. Anexo Número 14;
- A planta da Ilha de Porto Santo. Anexo Número 15;
- A de São Nicolau. Anexo Número 16;
- Alguns desenhos de Lápis. Anexo Número 17;
- A parte que deu do seu naufrágio o Tenente José de Barros Rego. Anexo Número 18;
- A resposta que lhes mandei. Anexo Número 19;
- As ordens que passei ao Desembargador Ouvidor Geral da Paraíba. Anexo Número 20;
- A carta deste Ministro com as razões porque não executou todas as ordens. Anexo Número 21;
- O Termo das diligências que se fizeram por salvar o Bergantim. Anexo Número 22;
- Inventário da carga e feitos que escaparam. Anexo Número 23;
- O desenho do arrecife, e lugar, onde encalhou o Bergantim. Anexo Número 24;
- Primeira carta escrita ao comandante de Fernando. Anexo Número 25;
- Segunda carta escrita ao mesmo comandante. Anexo Número 26;
- A ordem dada ao Sargento Mor Antonio José Guimarães. Anexo Número 27;
- A carta ao Juiz da Alfândega. Anexo Número 28;
- Portaria ao Mestre Gonçalo e ao Sota Patrao Mor e sua declaração. Anexo Número 29;
- A carta ao Capitão Mor governador do Rio Grande sobre a ida do barco a buscar os efeitos naufragados. Anexo Número 30;
- O livro da matrícula da equipagem do Bergantim. Anexo Número 31;

- A derrota de Ruão a Brest, e daí até Fernando. Anexo Número 32;
- A de Fernando até a praia de Sagi, e seu Diário. Anexo Número 33;
- A carta do comandante de Fernando que acompanhou a remessa dos Franceses. Anexo Número 34;
- A atestação dos soldados que presenciaram o estar o piloto francês detrás de uma moita escrevendo com um lápis e em um papel. Anexo Número 35;
- Atestação do Alferes Francisco Xavier Salerno para mesmo objeto. Anexo Número 36;
- A atestação do Alferes Francisco José da Rocha, na qual consta ter oferecido o capitão Francês o seu Bergantim para vir a Pernambuco. Anexo Número 37;
- A atestação do Alferes Antonio José Correa sobre o mesmo objeto. Anexo Número 38;
- A atestação dos soldados que acharam o Capitão do navio francês, seu Piloto e um marinheiro observando, do mais alto da Ilha, o mar e a terra. Anexo Número 39;
- A relação da Equipagem do dito navio. Anexo Número 40 e
- Alguns desenhos. Anexo Número 41.

Alguns desses documentos infelizmente não foram encontrados no local assinalado; consta a informação: “Foi por única via”. Além desses documentos, trabalhamos outros do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), além da Coleção Correspondência da Corte, que consta do acervo do Arquivo Público de Pernambuco Jordão Emerenciano (Apeje), iconografias do acervo do Laboratório de Pesquisa e Ensino de História da UFPE (LAPEH). Pesquisamos na historiografia recente como os trabalhos de Maria Fernanda Bicalho¹², Marco Morel¹³, entre outros. Utilizamos alguns autores clássicos como Thomas Paine¹⁴ e Cesare Beccaria¹⁵, além das fontes impressas como Barlaeus¹⁶ e Soriano¹⁷. Para os termos técnicos ligados a navegação sobretudo, utilizamos o Dicionário Eletrônico Houaiss.¹⁸

¹² BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro – Civilização Brasileira, 2003.

¹³ MOREL, Marco. **As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na cidade imperial (1820 - 1840)**. São Paulo: Editora HUCITEC, 2005.

¹⁴ PAINE, Thomas. **O Senso Comum e a Crise**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

¹⁵ BECCARIA, Cesare. **Dos Delitos e das Penas**. 3ª Edição revista da tradução de J. Cretella Jr e Agnes Cretella. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006.

¹⁶ BARLAEUS, Gaspar. **História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria de Educação e Cultura/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1980.

Durante muito tempo, o mar foi causa de diferentes medos, e nesse período – fins do século XVIII – o medo que vem do mar ainda é sentido com grande intensidade. Embora o material tenha permitido apontar nomes ligados ao contrabando, inclusive de autoridades, esse ponto ainda não está elucidado, permitimo-nos, ao ler e interpretar os documentos, especular possibilidades de envolvimento das autoridades locais com o contrabando, embora saibamos que apenas um elemento não é suficiente para indicar determinada prática; ele pode nos servir como uma direção na busca de respostas.

No Capítulo 1, “Aspectos de um admirável mundo novo”, destacamos as três revoluções tecnológicas apontadas por Fernand Braudel, a navegação de longo curso, a pólvora como propelente de projéteis e a imprensa (gráfica). Abordamos as relações entre esses elementos, como os navios serviam de ligação entre os *dois mundos* do ocidente e como era essencial a manutenção dessa relação. Nos navios, apontamos as dificuldades vividas pelos que se colocavam a atravessar os mares, as disputas internas e os mecanismos desenvolvidos para sobreviver às dificuldades. Destacamos, ainda, o que chamamos de “Brasil francês”, revendo alguns episódios em que os franceses tentaram se estabelecer no Brasil, culminando com os desdobramentos da Revolução Francesa. O medo das ideias difundidas naquele momento alcançou o Brasil, mais especificamente Pernambuco.

No Capítulo 2, “O Le Diligent – Anatomia de um naufrágio”, abordamos o caso do Navio francês Le Diligent, que foi capturado em Fernando de Noronha por atos suspeitos. Relatamos todos os passos desde seu aparecimento até a saída da Ilha em direção a Pernambuco quando o mesmo naufragou. Abordamos o comportamento de seus integrantes durante a permanência na Ilha e todas as atividades suspeitas. Utilizamos esse caso para entender como se dava o cotidiano das arribadas dos navios, forçosas ou necessárias, e o que isso poderia ocasionar. Além desse detalhe, alertamos que o Le Diligent se torna especial, pois sua existência já era sabida e a sua chegada à costa brasileira era uma possibilidade conhecida, destacando a missão que foi atribuída a ele.

No Capítulo 3, “Os Clubes de França – Revolução, contrabando e medo”, apontamos a existência dos “Clubes de França” e suas intenções, sua relação com Le Diligent. Analisamos alguns casos de contrabando e o envolvimento dos colonos. Relacionamos o medo contextual trabalhado por Jean Delumeau e de que forma esse medo se materializa e pode direcionar as

¹⁷ SORIANO, Simão José da Luz. **História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal**. Compreendendo a história diplomática, militar e política d’este reino desde 1777 a 1834. Primeira Época. Tomo I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866.

¹⁸ DICIONÁRIO Eletrónico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

relações de uma sociedade e como o medo, o contrabando e as ideias perniciosas difundidas na França estão presentes no *Le Diligent*.

Alertamos, aqui, para o fato de que tentaremos utilizar os capítulos como foco de discussão a partir dos temas apontados, mas que todos estão em constante diálogo, fazendo referências mútuas. Além disso, é nossa pretensão trabalhar o referencial teórico durante todo o texto, não destacando um local específico para essa discussão.

Retomando as aventuras de Teseu, em sua saga até se defrontar com o Minotauro, ele vai se deparar com diversos obstáculos até finalmente se colocar como voluntário para servir de refeição ao monstro, um tributo que Atenas pagava periodicamente a Creta. Era inevitável, agora, que o conflito ocorresse, mas isso não era tudo, mesmo se vencesse o monstro, teria um desafio ainda maior, sair do labirinto onde aquele vivia. Como fazer para, se vencesse o combate contra o Homem-touro, escapar do labirinto criado pela genialidade de Dédalo? A solução se apresenta de forma simples: um novelo de lã. Apaixonada pelo Herói de Atenas, a filha do Rei Minos de Creta, pede orientação ao criador do Labirinto, Dédalo, que lhe dá uma solução. A resposta era simples, bastaria amarrar a ponta de um novelo de lã na entrada do labirinto e ir desenrolando o mesmo durante o trajeto; para sair, o inverso, voltar enrolando o fio até a entrada/saída.

Ao concluir nossa pesquisa, temos a impressão que enfrentar Procusto foi o menor dos desafios. Temos uma sensação de que agora estamos aptos a enfrentar o desafio do *Minotauro*, mas ainda assim, essa não é a grande tarefa. O grande problema está no labirinto a percorrer, um labirinto cheio de possibilidades e com tantos caminhos, alguns sem saída e outros tantos que nos levam ao nosso destino. O grande desafio está em percorrer esse labirinto.

As possibilidades de compreender o estranho e admirável século XVIII são tantas quantos os caminhos de um labirinto. Olhar para Pernambuco nesse século, sobretudo em seu final, é ver um dos momentos mais conturbados da História Ocidental. Buscar entender essa sociedade e as relações existentes nela é um desafio semelhante à tentativa de se movimentar no labirinto de Dédalo. Acreditamos que O *Le Diligent* é uma possibilidade de movimento nesse labirinto, de reconstrução de parte de um passado. Pode ser que ele não seja *O fio*, mas um *fio de Ariádne*.

Capítulo 1 - ASPECTOS DE UM ADMIRÁVEL MUNDO NOVO

“Da Cidade de Zirna, os viajantes retornam com memórias bastante diferentes: um negro cego que grita na multidão, um louco debruçado na cornija de um arranha-céu, uma moça que passeia com um puma na coleira. Na realidade, muitos dos cegos que batem as bengalas nas calçadas de Zirna são negros, em cada arranha-céu há alguém que enlouquece, todos os loucos passam horas nas cornijas, não há um puma que não seja criado pelo capricho de uma moça. A cidade é redundante: repete-se para fixar alguma imagem na mente.”

Ítalo Calvino¹⁹

1.1. Revoluções e “correntes”

Os oceanos são, desde o princípio da humanidade, uma fonte de interesse incessante e onde a curiosidade e a necessidade humana se fazem presentes em uma relação carregada de simbolismos. O livro *A Hidra de muitas cabeças – Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*²⁰, apresenta uma citação de Rachel Carson²¹ sobre as correntes atlânticas:

As correntes permanentes do Oceano são, de certa forma, o mais majestoso dos fenômenos marinhos. Ao refletir sobre elas, a mente se afasta de imediato da Terra e podemos contemplar, como se estivéssemos noutro planeta, a rotação do globo, os ventos que lhe agitam profundamente a superfície ou que suavemente o circundam, e a influência do Sol e da Lua. Essas forças cósmicas estão todas estreitamente ligadas às grandes correntes do oceano, e vem daí o adjetivo que mais me agrada para qualificá-las – correntes planetárias²².

¹⁹ CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 1ª Ed. p.23.

²⁰ LINEBAUGH, Peter. RIDEKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças – Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

²¹ Rachel Carson (1907-1904), bióloga norte-americana, escreveu o livro “Silent Spring” (Primavera Silenciosa) publicado em 1962, alertando sobre problemas causados por determinadas substâncias químicas sintéticas, sobretudo o DDT e de como este se acumulava nos tecidos de animais e homens. DRUMMOND, José Augusto. **A primazia dos cientistas naturais na construção da agenda ambiental contemporânea**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol. 21, nº 62, São Paulo outubro de 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69092006000300001&script=sci_arttext&tlng=pt>. Acesso em 25 de junho de 2009.

²² LINEBAUGH, Peter. RIDEKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças – Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p. 9.

Nessa afirmação, percebemos nas entrelinhas, as possibilidades de relações existentes ou decorrentes delas, sejam da ordem material ou de mentalidade. As correntes marítimas que permitiram o contato de dois mundos, também trouxeram outras “correntes”, pensamentos que cruzaram o oceano e encontraram no chamado *Novo Mundo* do Ocidente um local com inúmeras outras possibilidades.

Para que o homem se apropriasse dessas ‘correntes planetárias’, muito tempo se passou, e o acúmulo de experiências foi tomando um formato que, no que diz respeito às navegações ocidentais, ocorreria um grande destaque a partir do século XV com o período conhecido como a era das Grandes Navegações. As diversas experiências ao longo de séculos de navegação interior e os relatos das aventuras em terras distantes, míticas, somado a novas tecnologias (como a bússola, o aperfeiçoamento das embarcações, a melhoria na confecção das cartas marítimas, etc.), impulsionaram o homem Europeu – via oceano – para bem longe de sua terra. Uma diversidade de recursos técnicos contribuiu para o refinamento dos procedimentos de navegação, permitindo que se avançasse sobre essa antiga fronteira.

A respeito das revoluções tecnológicas, Fernand Braudel aponta:

Tudo é técnica: o esforço violento, mas também o esforço paciente e monótono que os homens exercem sobre o mundo exterior; estas mutações vivas a que chamamos um tanto precipitadamente de revoluções (da pólvora, da navegação de longo curso, da imprensa, dos moinhos de água e de vento, da primeira máquina-ferramenta) mas também o lento melhoramento dos processos e das ferramentas e esses gestos sem conta, se bem que sem importância inovadora: o marinheiro esticando o cordame, o mineiro cavando uma galeria, o camponês atrás de sua charrua, o ferreiro à bigorna... todos estes gestos são frutos de um saber acumulado²³.

Nessas revoluções, destacaram-se a pólvora, a imprensa e a navegação de longo curso. Braudel vai afirmar que “*A artilharia, a imprensa, a navegação em alto-mar são as grandes revoluções técnicas entre os séculos XV e XVIII. (...) nenhuma se realizou a galope. E só a última acabou por criar um desequilíbrio, uma ‘assimetria’ no mundo*”²⁴. A primeira, a pólvora negra, ao ser usada como propelente de projéteis, passou a ser “*um dos elementos da tecnologia bélica mais letal conhecido e usado pelo homem*”²⁵, e que mudou a forma e o efeito das guerras. A segunda, a imprensa, que aqui não está com o significado que damos ao jornalismo sistemático, mas sim no sentido de “*máquina destinada a imprimir e estampar;*

²³ BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV-XVIII**. Vol. I – As estruturas do cotidiano: O Possível e o Impossível. São Paulo: Martins Fontes, 1995. p. 303.

²⁴ Idem, p. 351.

²⁵ CAVALCANTE DA SILVA, Lenivaldo. **A ferro e fogo – Pólvora, armas e munições em Pernambuco (1534-1630)**. Recife: UFPE, 2003. Monografia, p.13.

prelo, prensa”²⁶. A partir dessa possibilidade, diversas idéias e informações, agora impressas, eram divulgadas em série, intencionalmente ou não, mas que tiveram um alcance bem mais amplo. E, por fim, a terceira, a navegação de longo curso, que fez com que o desenho do mundo fosse refeito.

As grandes navegações foram responsáveis pela ampliação do território das diferentes Coroas envolvidas. Logo, tornaram-se um empreendimento fundamental para o Estado. Aos poucos, os marinheiros se distanciaram da costa e “encontraram” novas terras, venceram antigos temores e, assim, passaram a *dominar* as correntes planetárias. Com a *descoberta* do Novo Mundo, velhas práticas encontravam um novo terreno.

Estimulado pelo comércio das especiarias e as informações que circulavam sobre as maravilhas orientais, e com uma rota mediterrânea monopolizada por mercadores genoveses e venezianos, Portugal se lançou na busca de rotas alternativas e passou a explorar a costa ocidental da África. Aos poucos, o “Mar tenebroso” era vencido. A adaptação da vela latina – a vela triangular usada no Mediterrâneo – para uso em alto-mar, permitiu um maior controle de direção e um melhor aproveitamento dos ventos. O melhor aproveitamento, proporcionado pela Caravela, era devido a sua capacidade

de navegar ‘à bolina’ – ou seja, com vento incidindo lateralmente –, percorrendo o mar em ‘singraduras’, ziguezagues sucessivos, para um lado e outro, o que lhe permitia realizar manobras rápidas e ágeis, e navegar tanto em alto-mar como por via fluvial²⁷.

Nessa empreitada, em busca de riquezas, monarquia, aristocracia e burguesia de Portugal se lançaram no desbravamento dos oceanos abertos. Mas Portugal não estava sozinho nessa aventura; no mesmo caminho veio a Espanha, que, por força dos tratados, ocupou um percentual das novas terras. De fora desses tratados, dessa partilha, estavam a Holanda, a Inglaterra e a França. Mas, em nenhum momento, esses reinos deixaram de desenvolver alguma ação contra os ibéricos na tentativa de ocupar as novas terras ou se apropriarem dos valores oriundos destas.

Aqui, vamos apontar a França e ver, de maneira geral, suas tentativas de se estabelecer no Brasil. Lembrando que, em todo o momento, nenhuma das bandeiras mencionadas deixou de estar envolvida. A necessidade de obtenção e escoamento de produtos

²⁶ DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

²⁷ RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares nunca dantes navegados** – A aventura dos descobrimentos. São Paulo: Contexto, 2008. p.25.

as envolveu em vários segmentos, desde concorrência e disputa por meios bélicos até a necessidade de consumir a produção do outro dentro de um comércio intenso, lícito ou não.

O navio, termo usado aqui para representar genericamente todas as diferentes embarcações do período trabalhado, era uma reprodução da sociedade em menor escala, e com toda a sociedade a bordo, havia, e era imposto, um cotidiano rígido, com trabalhos a serem executados, no qual era imperativo o forte controle sobre a tripulação. Mas o desagrado de *parcela* da tripulação por vezes culminava com uma sublevação e instalação do Motim, que, por sua vez, poderia culminar com a tomada do controle do navio. Novamente, em menor escala, temos uma repetição do que acontecia em terra, assemelhando as embarcações a verdadeiras **idades flutuantes** ou, no caso dos navios artilhados, a **fortes itinerantes**. Aqui, a grande diferença é que a reprodução da organização social era em um espaço confinado.

Não era incomum que as dificuldades da vida dura nas embarcações provocassem atitudes extremas. O descontentamento provocado por diversas situações desde o confinamento a espaços mínimos, isso dentro de um espaço já isolado, passando pela fome, proliferação de doenças, entre outros, era a outra moeda que o indivíduo tinha que pagar, era o oposto a ideia da busca de aventuras e riquezas. Na tentativa de superar as dificuldades enfrentadas no cotidiano das embarcações, diversas distrações eram providenciadas “*Os oficiais, com o auxílio dos religiosos embarcados, criavam distrações diárias, a fim de preencher o tempo livre dos marujos*”²⁸. Entre as condições adversas enfrentadas pelos tripulantes no desbravamento dos mares, Fábio Pestana aponta:

Tripulantes e passageiros eram confinados a um ridículo espaço [...] embora oficiais e [...] nobreza tivessem sempre direito a um espaço extra, formando um universo único e particular. [...] Proliferavam pelos corpos os insetos parasitas: pulgas, percevejos e piolhos. O mau cheiro se acumulava [...]. A fome era uma constante. Os armazéns de Lisboa nunca abasteciam [...] com a quantidade ideal de víveres [...], formava-se a bordo um mercado negro, controlado pelos oficiais mais graduados. Excetuando-se o biscoito, o vinho e a água de regra, todos os mantimentos [...] eram vendidos a quem pagasse mais [...]²⁹.

A falta de água foi um dos grandes problemas enfrentados. Além deste, a falta de víveres e de alimentos frescos teve sua parcela nas dificuldades enfrentadas pelas tripulações. O suprimento de água foi talvez “*O maior problema que a exploração do Atlântico impunha*

²⁸ RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares nunca dantes navegados** – A aventura dos descobrimentos. São Paulo: Contexto, 2008. p.27.

²⁹ Idem. p. 26-27.

a inventividade dos técnicos”³⁰. Não se sabe ao certo como esse problema foi resolvido, sabe-se que “*Para aumentar a durabilidade dos suprimentos de água a bordo, o recurso habitual consistia em acrescentar vinagre, que agia como supressor de microorganismos nocivos*”³¹. Também era utilizado o vinho e, em algumas tripulações, doses de rum. Outro grande problema enfrentado foi o acometimento frequente do escorbuto. Provocada por falta de vitamina C, é uma doença aguda que tem como característica hemorragias, alteração das gengivas, além de uma diminuição considerável da resistência as infecções. Diversas medidas de eliminar esse problema foram adotadas, mas, mesmo conseguindo contê-la, o controle não era “*compreendido em termos científicos*”³².

Durante muito tempo, a única solução viável era o abastecimento com frutas frescas sempre que possível e a ingestão de verduras “*sempre que o navio encostasse em terra*”³³. Para isso, eram necessárias arribadas não programadas, e era prática comum, qualquer navio que desse a um porto solicitando *refrescos e restabelecimento em terra*, deveria ser atendido, em prática comum, alguém de terra viria ao barco e solicitava seu passaporte e a Derrota³⁴ dos pilotos, logo uma diligência era feita para verificar a real necessidade dessa arribada³⁵. Muitas vezes, a título de arribada necessária para restabelecimento, as embarcações aproveitavam e praticavam o contrabando ou coletavam informações sobre o local. Mas, independente da missão que estivesse executando, a vida nas embarcações não era fácil, situações adversas e/ou condições de miserabilidade a bordo levavam, por vezes, a medidas extremas, e, nessa luta permanente de sobrevivência, *a tensão a bordo era constante*.

As técnicas, as inovações se processam com lentidão, afirma Braudel³⁶. Se a origem da pólvora é discutível, controversa³⁷, sabemos de sua utilização bem antes do período anterior

³⁰ FERNANDEZ-ARRESTO, Felipe. **Os Desbravadores** – Uma história mundial da exploração da Terra. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 183.

³¹ Idem, p. 184.

³² Idem, p. 370.

³³ Idem, p. 368.

³⁴ Caminho de um navio, que o leva de um ponto a outro; rota. In: DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

³⁵ Entre outros significados para arribada, temos, em termos de Marinha, alcançar (embarcação) a riba, margem, praia, porto ou costa; aportar e/ou entrar (o navio) em porto (baía, enseada etc.) não planejado, em função de emergência ou mau tempo. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

³⁶ BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV-XVIII**. p. 351.

³⁷ A controversa origem da pólvora é, em parte, devido a certo nacionalismo, um europocentrismo, que nega ou minimiza o que a Europa deve a China. A pólvora negra, uma mistura de salitre, enxofre e carvão de madeira em pó, já era utilizada pelos chineses desde o século IX d.C. também seriam chinesas as primeiras armas de fogo já no século XI d. C. Os canhões, contudo, só seriam utilizados pelos chineses no século XIV de nossa era, por volta de 1356. Registros apontam para a utilização do canhão pelos europeus já em 1314. Existe ainda a atribuição da descoberta da pólvora por Bacon no século XIII. Para Fernand Braudel, não há provas de uma descoberta concomitante entre ocidente e oriente, mas o fato é que essa inovação técnica só terá um destaque no cenário histórico, quando utilizada para lançar projéteis. Idem. p. 351.

ao século XV. Mas, em fins daquele século, em 1494, o exército do rei francês Carlos VIII, atravessou a Itália reivindicando o reino de Nápoles, e, por onde passava, vencia as cidades-estado e os domínios papais. O diferencial estava na utilização de uma arma já conhecida, o canhão, só que até então este armamento não havia sido utilizado com tamanha eficácia. No ano seguinte, em fevereiro, a fortaleza napolitana de San Giovanni, já conhecida por sua resistência em guerras de cerco, e que outrora resistira por sete anos consecutivos a um cerco militar, diante dos canhões de Carlos VIII – aproximadamente quarenta – a fortaleza caiu em apenas oito horas de combate.

A força do canhão estava na expansão dos gases provocados pela combustão da pólvora negra, resultando no lançamento de projéteis, a expansão desses gases,

multiplicando diversas vezes o próprio volume inicial [...] se dá em milissegundos [...] semelhante à encontrada nos motores de combustão interna. Estando a munição totalmente confinada [...] e com a pressão aumentando, a única saída livre é o cano da arma³⁸.

A aceleração constante que ocorria no interior das armas provocava um impacto muito mais intenso que os projéteis medievais lançados pela catapulta e pelo *trebuchet*, armas típicas das guerras de cerco medievais, assim como a besta e o arco-e-flecha, eram armas da época a qual a história militar irá chamar de Neurobalística³⁹. A pólvora – que por sua vez é objeto da Pirobalística⁴⁰ – causou grande impacto na formatação da guerra, uma nova maneira de se fazer a guerra surgiu:

[...] a guerra no passado era rústica; as armaduras, muito pesadas para manobras de surpresa e assaltos corajosos, o que tornava baixa a taxa de mortalidade, pois a defesa facilmente prevalecia sobre o ataque [...]. A incursão de Carlos VIII na Itália em 1494 é o sinal da transformação: o exército que chega da França, é um exército nacional, adotando técnicas de guerra inovadoras porque já dispõe de artilharia, a qual está destinada a determinar um novo salto qualitativo na História dos conflitos bélicos⁴¹.

Se em terra, a utilização da artilharia demorou a se instalar, em parte devido às dificuldades de deslocamento, nos mares, o canhão se instalou nos navios muito rapidamente

³⁸ MATHIAS, José Joaquim D'Ándré, BARROS, Saulo C. Rego. **Manual básico de armas de defesa**. São Paulo: Editora Magnum, 1997. p 24 a 25.

³⁹ Ciência que estuda a impulsão de projéteis, por meio da força elástica, provocada pelo tensionamento ou torção de cordas. MORI, Victor Hugo; LEMOS, Carlos A. Cerqueira; CASTRO, Adler Homero F. de. **Arquitetura Militar** – Um panorama Histórico a partir do porto de Santos. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2003.p. 19 e 21.

⁴⁰ Ciência que estuda a impulsão de projéteis através da explosão da pólvora. Idem. p. 22.

⁴¹ BONANATE, Luigi. **A Guerra**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001. p 48 a 49.

“[...] no dizer dos especialistas, o armamento de artilharia dos navios ingleses tornara-se regra por volta de 1373!”⁴². Mas, esta instalação não se deu de maneira tão simples; problemas como o recuo dos canhões após o disparo, tiveram que ser solucionados, uma vez que tal impacto poderia causar danos a própria estrutura dos navios.

As guerras navais, que para o mundo ocidental se resumiam ao Mediterrâneo⁴³, encontraram um oceano aberto e por descobrir. Adaptações foram necessárias, pois, fora do Mediterrâneo “a disputa no mar entre navios armados estava assumindo uma forma diferente, na qual a questão era decidida não por um canhão de proa e pelas armas pessoais dos soldados embarcados, mas por uma grande bateria de artilharia que ocupava todo o navio”⁴⁴.

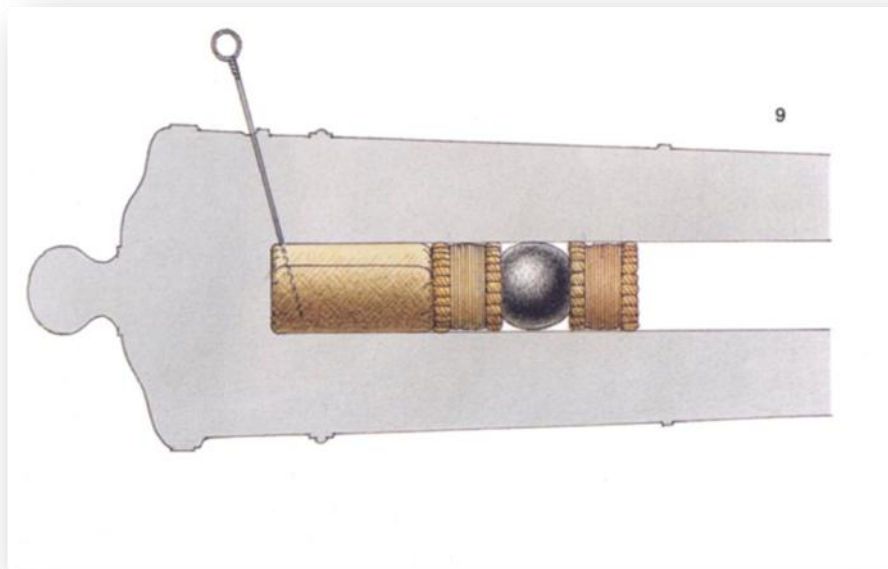


Figura 1 - Corte longitudinal de um canhão utilizado no período de 1792 a 1815, pela Marinha Francesa (Detalhe)⁴⁵.

⁴² BRAUDEL, Fernand. Op. Cit. p. 355.

⁴³ A evolução das guerras marítimas tem na Batalha de Lepanto uma marca inconfundível. Nessa batalha, a utilização por parte dos cristãos de arcabuzeiros e mosqueteiros contra o tradicional – e elitizado – arco composto dos turcos determinara o fim de uma era. As batalhas no Mediterrâneo que, durante dois milênios em nada mudara, usando os tradicionais barcos a remos e esporões, tinham agora que se adaptar a chegada definitiva da pólvora. A utilização desses armamentos pelos cristãos infligiu uma baixa de 30.000 homens em um total de 60.000 nas forças turcas; era o fim da Era de ouro do poderio Otomano. A batalha de Lepanto “foi vencida não por arremetidas de esporões, nem mesmo pelo peso da artilharia, mas pelo choque de armas a curta distância entre os soldados a bordo de navios em ambos os lados.” KEEGAN, John. **Uma História da Guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 347.

⁴⁴ Idem, p 347-348.

⁴⁵ HENRY, Chris. **Napoleonic Naval Armaments, 1792-1815**. New Vanguard 90. Osprey Publishing, 2004. p. 32. Na imagem, observamos a carga de pólvora sendo perfurada. A combustão será iniciada ou por um pavio ou pelo preenchimento com pólvora fina. Quando inflamada, a pólvora reage em gases, provocando uma rápida e violenta expansão, que irá propelir o projétil para a única saída existente.

Diversas modificações foram feitas à medida que os mares iam sendo desbravados e mapeados, quer fossem questões puramente comerciais – navios de carga – quer fossem questões bélicas – conquista ou proteção aos navios mercantes. Com as diversas modificações e adaptações, que ainda duraram muito tempo:

Os navios a vela do tipo dos da Europa setentrional, que não dependiam mais da força auxiliar dos remos e viajavam apenas com velas, levaram Colombo à América em 1492 e, depois, os conquistadores que destruíram as civilizações dos astecas, no México, dos maias, na península de Yucatan, e dos incas, no Peru⁴⁶.

Cada Estado adaptou-se não só de acordo com as necessidades identificadas, mas também de acordo com sua cultura própria. Assim, “*ao passo que os corsários franceses, por volta de 1520, dispõem da sua artilharia, os navios mercantes portugueses não a têm. Em 1520!*”⁴⁷. O corso, aliás, cujo papel na utilização da artilharia nos navios foi significativo, uma vez que no século XVI teve suas atividades ampliadas, obrigando dessa forma a “*todos os navios a possuir suas bocas de fogo e artilheiros especializados para as servir*”⁴⁸. Por fim, a terceira grande revolução técnica: a imprensa, uma vez que os tipos móveis permitiram a divulgação em larga escala de toda e qualquer tipo de publicação, surgiram jornais, livrarias. Assim, “*Com a invenção da imprensa, multiplicaram-se as edições das obras clássicas, na língua original e traduzidas*”⁴⁹; mais que isso, as ideias podiam alcançar um maior número de indivíduos.

Alertamos que não se deve pensar que isso aconteceu de uma forma linear, na qual, a partir da invenção, logo se deram as publicações e o conseqüente consumo; o processo foi se dando aos poucos e nem toda a sociedade era atendida. Mas, independente do alcance, diversas obras passaram a circular entre os mais diversos meios, tanto as ditas *conservadoras* quanto as *revolucionárias*, e aqui cabe lembrar que a cada grupo que esteve exercendo o controle, esses termos tiveram acepções diferentes. A censura caminhou lado a lado com as publicações e em cada país era tratada de forma diferenciada. Gilda Verri aponta que:

Ao comparar as modalidades de censura exercidas por países da Europa, Sebastião José de Mello, conde de Oeiras, ao assumir as funções de secretário de Estado, sabia como se articulavam as diversas instâncias do

⁴⁶ HENRY, Chris. Idem, p. 348 a 349.

⁴⁷ BRAUDEL, Fernand. Op. Cit. p. 355.

⁴⁸ Idem, p. 355.

⁴⁹ FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. Patrimônio Histórico e Cultural. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006. p. 12.

poder e quais as competências necessárias para o julgamento de temas, punição de autores, impressores ou mercadores⁵⁰.

Um exemplo de divulgação, via gráfica, de ideias ditas sediciosas está no texto de Thomas Paine, o *Senso Comum*, texto extremamente incendiário, difundido durante o período da Revolução dos Estados Unidos, que expõe a relação Governo e Sociedade.

O texto de Paine propõe que:

A sociedade é produzida pelas nossas necessidades, e o governo por nossa maldade; a primeira promove nossa felicidade de *maneira positiva*, unindo nossas afeições, e a segunda de *maneira negativa*, cerceando nossos vícios. Aquela encoraja o intercâmbio, a outra cria distinções. A primeira é patrocinadora, a segunda Punitiva⁵¹.

Abaixo, uma imagem do panfleto “Senso Comum” publicado em 1776. A imagem é da edição publicada por W. & T. Bradford.

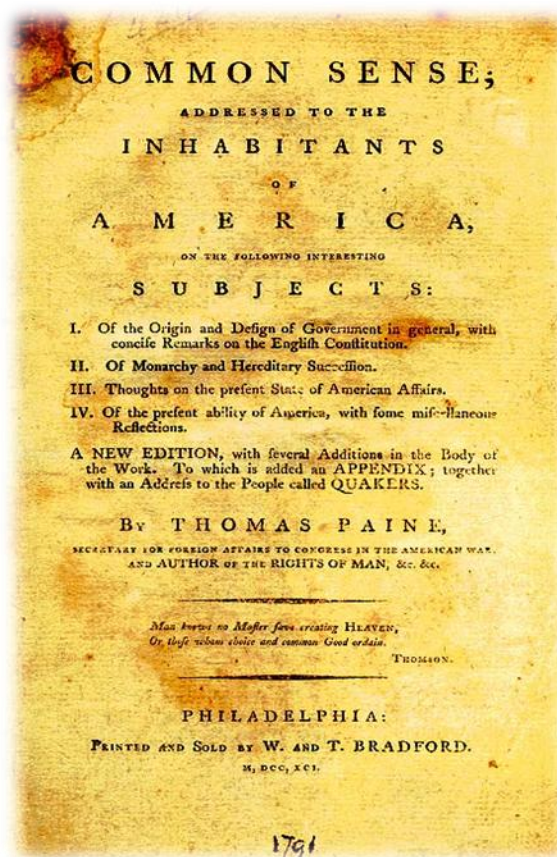


Figura 2 – Página de rosto do *Common Sense* da edição da W. & T. Bradford⁵². A gráfica permite, agora, uma produção em larga escala e logo amplia o alcance público.

⁵⁰ VERRI, Gilda Maria Whitaker. Tinta sobre Papel: livros e leituras em Pernambuco no século XVIII – 1759-1809. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2006. Vol. I. p. 285.

⁵¹ PAINE, Thomas. **O Senso Comum e a Crise**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982. p. 11.

⁵² Disponível em: < <http://www.thinkaboutit.com/blog3/?s=thomas+paine> > Acesso em: 08 de junho 2009.

Unindo a Europa e a América, o Oceano Atlântico se tornaria mais que um caminho, tornar-se-ia uma extensão das disputas Ocidentais. Esse “caminho” percorrido por diversas embarcações é também um espaço de luta pelo poder, onde estes barcos disputavam e defendiam “seus” territórios. Quanto mais artilhado mais *medo* o navio iria impor. O Navio foi o elemento que uniu esses mundos, foi quem transportou produtos de um porto para o outro, e, para proteger a carga, precisou da proteção de sua artilharia, de seus canhões; entre as diversas cargas, transportaram também ideias, pensamentos; muitas vezes representados pelos livros, então impressos em uma escala maior, devido à utilização dos *tipos* móveis. Nesse domínio das *correntes planetárias* dos oceanos, as correntes de novas ideias e de práticas antigas acompanharam os barcos e os seus diferentes tripulantes.

Nessa relação de disputa/cooperação, Portugal, Espanha, França, Holanda e Inglaterra estiveram intimamente ligadas, não se pode, assim, observá-las isoladamente. Aqui, destacaremos a intensa relação entre o Brasil e a França durante o período conhecido como colonial.

1.2. “Le Monde va de pis am pis” - O Brasil Francês

O interesse da França pelo Brasil é bem mais complexo e antigo que o nosso *sensu commun* absorveu. Aliás, esse interesse iniciou-se antes mesmo do descobrimento – ou “achamento” – do último. A “intervenção” da Santa Sé se fez presente no primeiro momento de uma forma direta, quando, através de bulas papais, dividiram o mundo que *estava por ser descoberto*, priorizando os interesses ibéricos, inicialmente os portugueses e, posteriormente, cedendo também aos interesses do Espanhóis.

Em 1438, Portugal foi beneficiado com uma concessão, através de uma bula papal, que lhes deu “*a soberania e a autoridade absoluta sobre todas as terras a descobrir no Atlântico*”⁵³. Dessa forma, tudo passaria a ser explorado por Portugal. Em janeiro de 1454, esse privilégio era confirmado pelo Papa Nicolau V, através da bula *Pontifex Romanus*⁵⁴. Esses favorecimentos se confirmaram sem, contudo, interferir nos interesses das outras coroas que disputavam os benefícios que poderiam advir da *descoberta* de novas terras. Os protestos de Portugal com as conquistas de Colombo a serviço da Espanha provocaram a bula *Inter Coetera*, de maio de 1493, que demarcava como sendo de Portugal toda terra encontrada a

⁵³ PROVENÇAL, Lucien. Os navegantes franceses na costa brasileira. In: MARIZ, Vasco (org). **Brasil-França, Relações históricas no Período Colonial**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2006. p. 22.

⁵⁴ Idem, p. 22.

fez uma provocação quando afirmou que “*no testamento de Adão, não havia disposição alguma que impedisse a França de cruzar o Atlântico*”⁵⁸. Dessa forma, os contatos com a nova terra aumentaram, feitorias se instalaram, e, na Europa, ouviam-se histórias de uma terra atraindo a atenção para as possibilidades de *promissoras riquezas*; vários queriam e foram em busca de seu pedaço de paraíso.

O Rei Francisco I, juntamente com seu filho Henrique II e a Rainha-mãe Catarina de Médicis, “*na minoridade de Carlos IX, estimularam armadores franceses a se instalarem no Brasil, a organizarem um comércio intensivo com a metrópole e, até mesmo, a empreenderem ataques corsários contra as naus portuguesas e espanholas*”⁵⁹. Desde a descoberta, o Brasil foi alvo destes ataques bem como de tentativas de colonização por parte da França. Foi grande o impacto dos descobrimentos que, “*deixando entrever riquezas fabulosas e quiméricas, constituiu o impulso que levou os franceses às Índias, ao Canadá e ao Brasil*”⁶⁰. Os franceses nunca cessaram suas atividades na costa brasileira. Os registros sobre eles na maior colônia portuguesa são inúmeros. Não é nosso objetivo discutir esses registros, mas veremos alguns deles por uma necessidade de avaliar, ou perceber, as dificuldades que Portugal teve com a França durante a colonização do Brasil, demonstrando a presença constante destes e os cuidados decorrentes.

Jean Ango, Nicolau Villegagnon, André Thevet, Jean de Léry, Daniel de La Touche, Jean François DuClerc, René Duguay-Trouin⁶¹, Aubert Du-Petit Thoars entre tantos outros, foram nomes franceses presentes na costa brasileira ao longo de seu povoamento. No ano de 1526, Cristóvão Jacques, da feitoria de Itamaracá, uma das primeiras do Brasil, aprisionou três naus da Bretanha e com elas algumas centenas de homens. Os franceses acusaram o Capitão-mor das mais terríveis atrocidades, tais como utilizarem os prisioneiros para alvos de flechas.

Em 1532, a feitoria de Itamaracá foi atacada e destruída pela “*nau La Pellerine, de bandeira francesa, sob o comando do Capitão Jean Dupret*”⁶². O barco que contava com setenta homens a bordo conseguiu um botim, estimado em cinco mil quintais de pau-brasil entre outros produtos como peles de animais e macacos. O arqueólogo Marcos Albuquerque,

⁵⁸ MARIZ, Vasco. Os indígenas brasileiros e os navegadores franceses do século XVI. In: MARIZ, Vasco (org). Brasil-França, Relações históricas no Período Colonial. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2006. p.39.

⁵⁹ MARIZ, Vasco. Op. Cit. p. 12.

⁶⁰ PROVENÇAL, Lucien. Op. Cit. p. 21.

⁶¹ MARIZ, Vasco. Estudo Introdutório. In: **Guia de Fontes para a História Franco-brasileira** – Brasil Colônia, Vice-Reino e Reino Unido, Acervos de manuscritos em arquivos franceses. Brasília: Ministério da Cultura, 2002.

⁶² ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WAMSLEY, Doris. **Fortes de Pernambuco** – Imagens do passado e do presente. Recife: Graftorre, 1999. p. 21.

que realizou uma escavação na Feitoria de Cristóvão Jacques, aponta que a Nau foi armada pelo General das Armadas Reais de França Bertrand de Saint Blancard, vindo de Marselha até Pernambuco, traziam “armamento e munições de guerra necessários para armar uma fortificação, além de provisões e mantimentos para o cultivo da terra”⁶³.

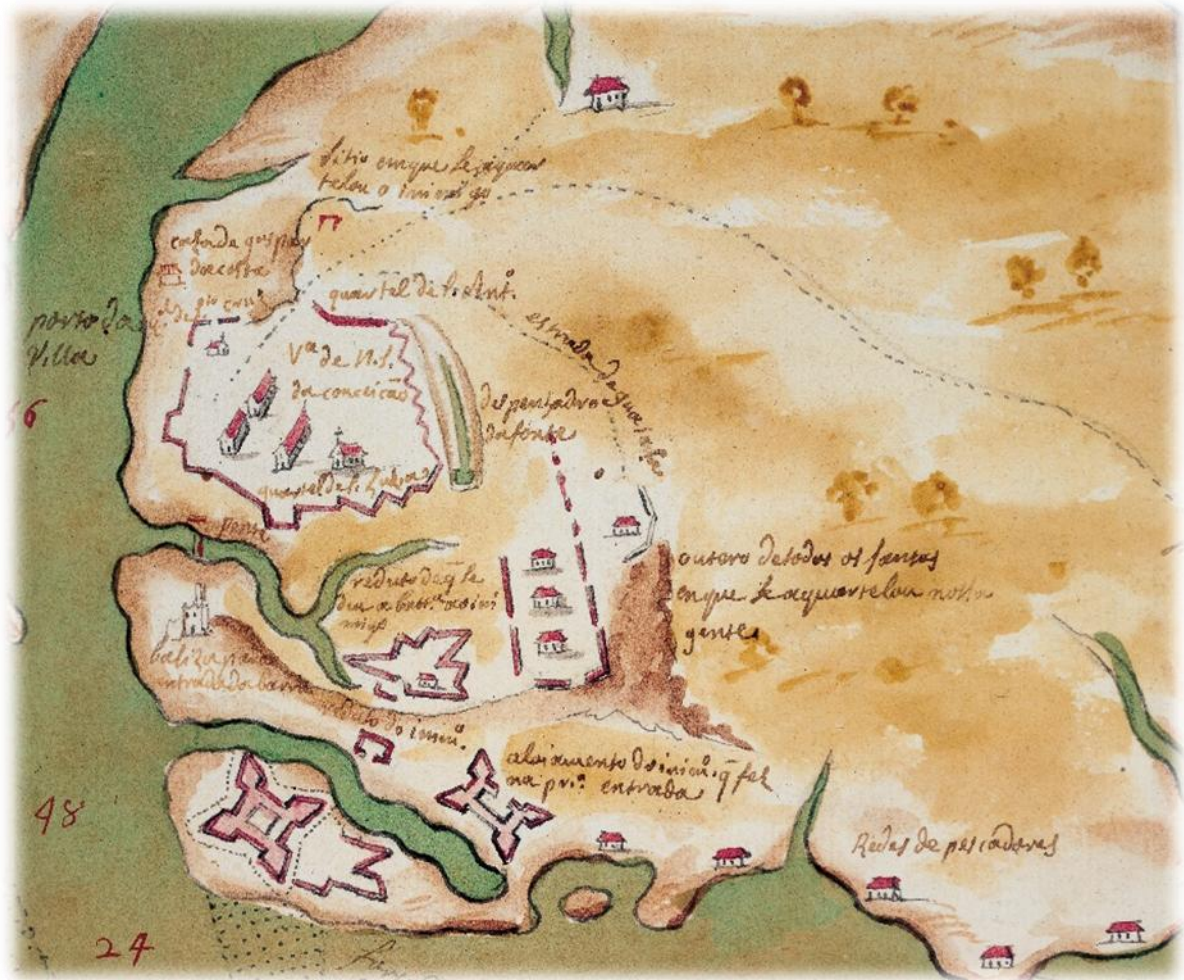


Figura 4 – Ilha de Itamaracá de João Teixeira Albernaz, 1640⁶⁴ (Detalhe). Observe a materialização do medo, na representação das diversas fortificações na planta.

O motivo era a construção de uma fortificação na Ilha de Itamaracá, após a destruição da feitoria. O Capitão De La Mote, que comandava o forte francês, como ficou conhecida a fortificação, perdeu a batalha ao lutar contra Pero Lopes. Os franceses se renderam e partiram do forte que tem parte de sua estrutura destruída. Até o momento, nenhuma evidência física

⁶³ Idem. p. 21.

⁶⁴ REIS, Nestor Goulart. **Imagens do Brasil Colonial**. CD-ROM. Imagem PE38Ab. Conceição de Itamaracá – 1640. Fonte: Detalhe do original manuscrito que integra o códice “Descrição de Todo o marítimo da Terra de S. Cruz, chamada vulgarmente o BRASIL. Por João Teixeira Cosmographo de Sua Magestade no Anno De 1640”.

foi encontrada ou associada a tal construção. De La Mote e vinte de seus homens foram enforcados.

O episódio da Nau Pellerine foi apenas um dos tantos casos envolvendo a presença francesa no litoral brasileiro, no qual, nos primeiros anos, o grande financiador das empreitadas foi o armador de Dieppe, Jean Ango, que teve uma participação fundamental no reinado de Francisco I no que diz respeito à participação da França na chamada Era dos Descobrimentos. Naquele período, diversas informações da costa brasileira foram coletadas. Após a repressão por parte de Cristóvão Jacques às atividades patrocinadas por Ango, este último recebeu uma Carta de Marca ou Corso⁶⁵, e, assim, para ressarcir seu prejuízo, poderia atacar os navios portugueses. Embora, posteriormente, a Carta tenha sido revogada, as ações francesas na costa brasileira nunca cessaram.

Dando continuidade a tentativa de se estabelecer através de núcleos colonizadores, a França – que nunca aceitou a partilha do mundo entre os ibéricos – ocupou a região da Baía da Guanabara, no Rio de Janeiro, a partir de 1555. Era a França Antártica, fundada por Nicolau Durand de Villegagnon. Entre os que vieram para essa empresa, estavam André Thevet e Jean de Léry, o primeiro, católico e, o último, calvinista. Ambos deixaram dois relatos sobre a América do século XVI, *Singularidades da França Antártica*, de André Thevet, e *Viagem à terra do Brasil*, de Jean de Léry.

A maioria dos colonizadores, na experiência da França Antártica, era formada por protestantes que fugiam dos conflitos entre católicos e protestantes no velho mundo, conflitos que não demoraram a alcançar os que estavam na colônia francesa no novo mundo. A disputa, a dissidência em nome da fé, ou usando a fé como motivo, ou qualquer outro elemento cultural, é uma característica inerente ao ser humano durante toda a sua história, e parece que, no novo mundo, no novo éden e suas possibilidades de paraíso, essa característica não mudou. Em 1567, a experiência francesa da França Antártica chegou ao fim quando foram derrotados por Mem de Sá.

Testemunha desse conflito, o frade franciscano André Thevet, de origem francesa, que também era explorador, além de cosmógrafo e escritor, deixou a obra *“Les singularitez de la France Antarctique, autrement nommée Amerique, & de plusieurs terres et isles decouvertes*

65 O Corso, na acepção da história marítima, refere-se a “tipo de guerra irregular em que um comandante de navio mercante armado ou de guerra recebe autorização do Estado para atacar o tráfego marítimo do inimigo e suas instalações” vem do latim *cursus*, que significa: corrida, carreira, percurso. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

de nostre temps”, na qual relata a tentativa da fundação, na área da Baía da Guanabara, da colônia francesa. Thevet culpou os calvinistas franceses pelo fracasso dessa experiência.

Em contrapartida a essa visão, Jean de Léry, uma outra testemunha do conflito, missionário francês, membro da igreja reformada de Genebra, argumentou, do ponto de vista calvinista, sobre a experiência da França Antártica na obra *“Histoire d’un voyage faict en la terre du Brésil”*. Conta-se que, com o fracasso da França Antártica, os franceses tentaram a sorte em Pernambuco. Ocorreu que lá também não foram felizes, pois logo o donatário dessa capitania investiu contra eles e os obrigou a deixarem a terra. É dito que “[...] um deles [...] antes de deixar a terra [...] gravou sobre uma pedra a seguinte inscrição [...]: *Le monde va de pis am pis – o mundo vai de mal a pior.*”⁶⁶

Em outro episódio da colonização francesa em terras brasileiras, a experiência – bem mais rápida – da França Equinocial, deu-se de 1612 a 1615, no território em torno da Linha do Equador, antes Linha Equinocial, e onde hoje está situado o estado do Maranhão, onde fundaram o povoado de Saint Louis, hoje São Luís. A empreitada estava sob o comando de Daniel de La Touche, o Senhor de La Ravardière. Após esse episódio, os franceses procuraram se estabelecer mais ao norte e ocuparam Caiena, na Guiana. O estabelecimento francês na Guiana só foi consolidado no último quarto do século XVII.

Entre os diversos ataques corsários ao Brasil, temos no ano de 1710, Jean François Duclerc, que atacou o Rio de Janeiro. Além desse, no ano seguinte, em 1711, tivemos o ataque do Corsário René Duguay-Trouin. O primeiro, Duclerc, no comando de seis navios e 1200 homens investiu sobre a Baía da Guanabara, valendo-se do artifício de hastear a bandeira inglesa como disfarce. A Inglaterra a época era aliada de Portugal e inimiga da França, o que seria “motivo” para Luís XIV, rei de França, autorizar a prática do corso em águas portuguesas. Como as autoridades do Rio de Janeiro tinham sido informadas pelas da Metrópole, o ataque francês foi repellido. Duclerc, ao desembarcar em terra, enfrentou resistência dos locais até que acabou sendo preso e, posteriormente, assassinado. No ano seguinte, no mês de setembro, o segundo, René Duguay-Trouin, atacou o Rio de Janeiro. Comandando uma Esquadra de dezoito navios e quase seis mil homens, foi beneficiado com a informação equivocada que chegou ao governador; dessa vez, a informação foi de que era falsa a intenção de ataque ao Rio de Janeiro. Quando Duguay-Trouin chegou ao litoral fluminense, o corsário encontrou desguarnecidas as fortalezas que protegiam a Baía de

⁶⁶ GALVÃO, Sebastião Vasconcellos. **Dicionário corográfico, histórico e estatístico de Pernambuco**. Vol.III. 2ª. Ed. Recife: Companhia Editora de Pernambuco –CEPE, 2006. p.11.

Guanabara. O Rio de Janeiro pagou caro por esse descuido, e, para obter a liberdade de volta, teve que negociar com seus captos e pagar um vultoso resgate.

Esses dois ataques, mais especificamente, estão ligados à descoberta do ouro nas Minas Gerais, atraindo os saqueadores diretamente ao Rio de Janeiro por onde escoava a produção aurífera, mas, repetimos, os ataques de piratas e corsários ao litoral brasileiro eram comuns e alcançou pelo menos a segunda metade do século XIX. Nesse caso, citamos as investidas dos navios Confederados estadunidenses, o CSS Alabama e o CSS Florida, que, durante o período da Guerra de Secessão dos Estados Unidos da América, alcançou as águas do Brasil.

Temos relatos de afundamentos de diversos navios da *União*, executados por esses navios na costa brasileira, inclusive no Nordeste. Entre os Navios afundados, temos *Kate City*, afundado na costa paraibana, o *Nye*, afundado em Alagoas, o *Sir Docas Prince*, afundado em Sergipe, o *Union Jack* e o *Sea Lark*, afundados próximo a Salvador e o *Gilder Sleeve*, afundado nas imediações de Porto Seguro⁶⁷. Países como a Inglaterra já haviam abolido o corso anteriormente, mas, oficialmente, a cessão da Carta de Corso foi abolida em 1856 em um anexo inserido na Declaração de Paris, Tratado que pôs um fim a Guerra da Criméia (1853-1856). Os Estados Unidos não assinaram esta Declaração.

Em 1736, a ilha de Fernando de Noronha foi invadida por franceses, sendo expulsos no ano seguinte pelo governador de Pernambuco Henrique Luís Freire, que também recebeu a incumbência de construir três fortificações, o Forte de Santo Antônio, de Nossa Senhora dos Remédios e de Nossa Senhora da Conceição. Essas fortificações foram construídas pelo engenheiro Diogo da Silveira Veloso. No ano de 1739, foram construídos mais dois fortes: um na ponta dos Dois Irmãos e outro no Sueste. A privilegiada posição geográfica de Fernando de Noronha fez com que a mesma fosse disputada por portugueses, franceses e holandeses. Atenta a essa situação, em 24 de setembro de 1700, por carta régia, ficou determinado que a referida ilha tornar-se-ia parte da jurisdição administrativa da capitania de Pernambuco, que teria responsabilidade direta sobre ela.

Vários episódios sobre conflitos com os franceses ocorreram durante toda a história, sobretudo, no período denominado de colonial. Destacamos, aqui, o período denominado de Revolução Francesa, que terá uma abordagem maior à frente. Durante toda a sua História, sobretudo – reiteramos – no período colonial, o Brasil esteve na disputa dos reinos europeus, quer tentando colonizá-lo à revelia de Portugal, quer buscando comercializar ou desviar sua

⁶⁷ ARAÚJO, José Góes de. **Naufrágios e Afundamentos - Costa do Brasil - 1503 a 1995**. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2000. p. 9-10.

produção, sua riqueza. Isso, dentro do contexto da época de disputa de Mercado, acarretaria enorme dano à manutenção da economia e, para Portugal, que muito dependia do que se produzia no Brasil, era imperativo mantê-lo sob seu comando.

1.3. Medo, Contrabando e Revolução Francesa

No século XVIII, o “fantasma” das invasões ocorridas nas colônias portuguesas nos séculos anteriores ainda assombrava as autoridades metropolitanas. Na segunda metade daquele século, essa preocupação foi perdendo “terreno” para outra preocupação que, aliás, também era bem antiga: a do “*incontrolável contrabando exercido nos portos coloniais*”⁶⁸. À medida que a ocupação do Brasil se estendia pelo interior e se ampliava na costa, o controle das atividades dos colonos, a sua vigilância, a sua “proteção”, tornava-se mais melindrosa. A extensão territorial e os poucos recursos para tentar exercer esse controle favoreceram as atividades ilegais, ou melhor, não as coibiram a ponto de evitar a sua expansão.

O contrabando sempre foi uma prática constante nas colônias, mas naquele período atingiu uma proporção que alarmou a Metrópole. Uma quantidade expressiva de produtos da América colonial alcançava a Europa de forma ilícita, prejudicando os lucros da Coroa Lusitana. A guisa de exemplo, Maria Fernanda Bicalho aponta que “*as partidas de diamantes extraviadas das Minas que apareciam a praça de Amsterdã, em nocível e prejudicial concorrência com os diamantes do contrato administrado pela Fazenda Real*”⁶⁹, o que fazia “*decrecer a arrecadação das alfândegas*”⁷⁰.

Havia uma preocupação por parte das autoridades portuguesas com o contrabando. Ocorria uma perda considerável dos lucros para o comércio ilícito. Toda uma gama de produtos era contrabandeada, tanto os produtos de “destaque”, como pau-brasil, cana-de-açúcar, diamantes, até itens como panos de chita, queijos, armas, chapéus, tudo na tentativa de evitar as alfândegas e obter um lucro particular bem maior que pelos caminhos “legais”.

As medidas adotadas para corrigir o contrabando nunca foram suficientes. Vários cargos foram criados para combater essas atividades, mas, por vezes, os próprios indivíduos que ocuparam tais cargos se apropriaram da autoridade que lhes era conferida e tiraram proveito para si, promovendo o contrabando, o qual era sua obrigação combater. Maria Fernanda Bicalho ainda assevera sobre a desconfiança no Rio de Janeiro de que “*alguns*

⁶⁸ BICALHO, Maria Fernanda. **A Cidade e o Império** – O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.133.

⁶⁹ Idem, p. 140.

⁷⁰ Idem, p. 140.

oficiais [...] facilitavam a comunicação e o comércio entre estrangeiros e moradores da cidade”⁷¹.

É fato, também, que existia uma razoável participação dos vassallos coloniais da coroa portuguesa nessa atividade. Um ofício datado de 1770, enviado pelo então governador da Capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, informava sobre papéis encontrados de posse do negociante Henrique José Colaço, que se referiam a contrabandos e negócios às escondidas com navios estrangeiros no Ceará.

No ofício, o negociante foi acusado de se beneficiar ao negociar com navios que fizeram arribada no *Ciará Grande*. Nesse documento, também foi incriminado o governador interino desta Capitania que “*teve sua culpa, levado do interesse de alguns couros que lhe vendeu.*”⁷² Relata no mesmo documento, que:

[...] a abundância de fazenda que em prejuízo dos negociantes deste continente e Companhia Geral e Reais Direitos de Sua Majestade, introduziram naquela Capitania; levando também dela dinheiro, ouro em peças, como também quinze mil rolos de Pau de tinta, e obra; mais de duzentos e cinco arrobas de Ipaquequanha*, sessenta e oito de resina e gomas, quinhentos e noventa e quatro couros em cabelo [...]”⁷³.

As anotações de Henrique José Colaço foram encontradas quando este foi detido em Alagoas, o documento relatava a arribada de um navio holandês em Coruripe, Alagoas. O relato está presente em outro ofício do mesmo Governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de fevereiro de 1772. O Ofício informava sobre as embarcações de invocação *Nossa Senhora da Glória e São Joaquim, São Joaquim e*

⁷¹ BICALHO, Maria Fernanda. Op. Cit. p. 136.

⁷² AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8493.

* Ipecacuanha: Planta (*Psychotria ipecacuanha*) da família das rubiáceas, nativa do Brasil [...], de raízes com propriedades eméticas, expectorantes e antidiarréicas, folhas obovadas, membranáceas, e inflorescências em capítulos terminais; [sin.: cagosanga, cipó-emético, ipeca, ipeca-cinzenta, ipeca-de-cuiabá, ipeca-do-rio, ipeca-oficial, ipeca-preta, ipecacuanha-anelada, ipecacuanha-legítima, ipecacuanha-verdadeira, papaconha, pecacuém, picacuanha, poaia, poaia-cinzenta, poaia-das-boticas, poaia-de-mato-grosso, poaia-do-brasil, poaia-do-mato, poaia-legítima, poaia-verdadeira, raiz-de-ouro, raiz-do-brasil, raiz-emética, raiz-preta]. Sua Etimologia aponta para a origem tupi *ipeka'kwaña* [...], que seria a composição de *ĩpeka*=‘pato’ e *a'kwaña*=‘pênis’. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital. Em BLUTEAU: Célebre planta da América, e hoje muito conhecida na Europa, pela sua notável eficácia, contra as desinterias, e afetos do estômago.[...] A Ipecacuanha é purgativa e adstringente, purgativa, pela sua parte mais dissolúvel; e ali purga com vômitos e camaras; adstringente, pela sua parte terrestre; e assim aperta, e fortalece todas as fibras das entranhas. Os castelhanos trazem do Peru esta planta a Cádiz, e chamam-lhe *Bexugillo*; os portugueses lhe conservam o nome, que o gentio lhe deu. Outros chamam *Specacuanha*, [*Cagosanga*], *Beguquella*, *Beloculo*, *Beculo*. Os franceses por ouvirem dizer, que esta planta nasce em montes, que dão ouro, lhe chamam *Mine d’or*. BLUTEAU, D. Raphael. Vocabulário Portuguez & Latino, áulico, anatômico, architectonico e etc.Pp 196 a197.

⁷³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8493.

Santa Anna, O Rite, Nossa Senhora do Bom Sucesso que foram enviadas ao Reino carregadas com pau-brasil, e com a tripulação de uma embarcação holandesa detida dois anos antes, em 1770, na Comarca de Alagoas, e da Charrua⁷⁴ de invocação *Nossa Senhora da Purificação*, que levava dois portugueses presos que estavam sendo enviados a Lisboa por estarem associados a Contrabando⁷⁵.

O barco detido foi uma Charrua de três mastros da Holanda, de nome Princesa do Brasil, cujo capitão era Jacob [Blace]. Esse navio ancorou na barra de Coruripe, Termo da Vila de Penedo na Comarca das Alagoas. Na devassa para se saber qual a causa da arribada, o Ouvidor Mor daquela Comarca, Francisco Manoel de Souza Costa, o Escrivão Francisco de Araújo Lima e o Meirinho geral Euzébio Antonio de Figueiredo e Almeida, interrogaram algumas pessoas e levantaram que dois portugueses José Monteiro Salazar e Henrique José Colaço, que desembarcaram do navio holandês e foram logo se hospedando na casa de “*duas pretas*” as forras Luciana da Costa e sua filha Maria Pereira, ambas casadas.

Foi apurado que logo após a chegada da embarcação holandesa, chegou uma lancha⁷⁶ vinda da Bahia com o mascate Manoel da Costa, que negociou, com os portugueses do navio, produtos como queijos e cartas de jogar, entre outros. Além de Manoel da Costa, um forro de nome Amaro também foi acusado de negociar com os portugueses. Foi dada ordem de prisão aos dois, mas não foram encontrados; foi dito ainda que o forro Amaro teria *roubado* a filha de uma moradora do povoado. A maioria dos moradores locais era parda que vivia de suas lavouras e relataram não saber a quem mais tinha vendido as peças que constavam do Auto. Entre outras coisas, o navio trouxe queijos, espingardas, calções de pano, barris de Ginebra. Dos portugueses que estavam na embarcação holandesa e foram detidos, o primeiro, o Henrique José Colaço, doente, faleceu ainda durante o processo a poucos dias do envio do referido ofício e, o segundo, José Monteiro Salazar, foi enviado juntamente com Manoel Correia, do povoado que teria colaborado com os dois portugueses, para Lisboa. Foram enviados, ainda, o comandante holandês e outros marinheiros detidos desde o confisco da embarcação.

As arribadas, devido às “necessidades” de água e mais refrescos e/ou consertos, eram – como mencionamos anteriormente – pretextos utilizados para que as diversas embarcações pudessem ancorar nos portos e barras do litoral. Assim, em uma faixa litorânea imensa, a

⁷⁴ Veleiro lento, com grande porão e armamento reduzido, empregado nos séculos XVIII-XIX, em substituição à Urca. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

⁷⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8636.

⁷⁶ A maior das embarcações miúdas usada no variado serviço do navio, movida a remos ou vela. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

pouca ou *ineficiente* vigilância, facilitava e atraía os contrabandistas. Em alguns locais onde era possível implementar ações de controle, como nos casos dos portos, por vezes, os que deveriam fazer esse “controle” eram quem praticava o crime ou facilitava-o.

Em 1775, um ofício do Governador José César de Meneses, deu conta da arribada de duas embarcações francesas da Martinica que atracaram no Ceará intentando a pesca de tartarugas. Como de costume, os passaportes foram apreendidos e passo-se a averiguar a situação. A respeito dos procedimentos adotados em caso de arribadas, o ofício apresentava:

[...] porquanto anteriormente lhe tinha ordenado que no caso de aparecer no seu Distrito alguma embarcação que visse compreendida em contrabando de pau-brasil, ou qualquer outro, procurasse em todos os modos fazê-la conduzir a esta praça. [...] que fizesse justificar a arribada [...] e depois de conhecer, ter sido com legítima necessidade, deixasse a gente com as suas embarcações seguir a sua derrota, não consentindo que pessoa alguma das mesmas embarcações, desembarcasse contrabando, nem levasse gênero algum da terra, senão só os mantimentos de que carecem⁷⁷.



Figura 5 - A pesca de tartarugas, comum no século XVIII⁷⁸.

Em 1778, uma Sumaca⁷⁹, de invocação Sagrada Família, foi apreendida quando tentava fugir do porto do Recife. A mesma vinha carregada de *fazenda de contrabando*, que aqui era trocada por diversos gêneros, como tabaco e couro. Depois iria para a Baía da Traição, carregar de pau-brasil para alguns portos estrangeiros. A Sumaca ainda tentou fugir,

⁷⁷ AHU_ACL_CU-015, Cx. 121, D. 9233.

⁷⁸ KONSTAN, Angus. **Pirates 1660-1730**. Elite 67. Osprey Publishing, 1998. p. 6.

⁷⁹ Pequena embarcação de dois mastros, usada outrora no Brasil e na América do Sul. Aportuguesamento do holandês Smak. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

quando o piloto que *andava oculto nesta praça* avisou aos tripulantes que se fizeram ao mar. Mas devido ao pouco vento na ocasião, a tropa que foi enviada em duas jangadas, para apreender a dita sumaca, conseguiu tal façanha⁸⁰.

Se a tentativa de reprimir o comércio ilícito não alcançava resultados satisfatórios, entre outras coisas, devido à falta de patrulhamento na longa costa brasileira, o quadro de preocupações foi agravado quando, nas últimas décadas do século XVIII, a França foi envolvida pelo movimento revolucionário que pregava a república, levando Portugal a um emaranhado diplomático de Tratados com outras Coroas, na tentativa de não entrar fisicamente no conflito que se desenhava na Europa e atravessava o Atlântico. O patrulhamento deficiente na costa brasileira e os poucos recursos de que dispunham indicavam a necessidade de Portugal evitar entrar em um conflito armado; além disso, era visível a sua dependência da Inglaterra. A Inglaterra, onde o Rei apenas... Rainha, não governa mais. Era a Inglaterra do modo parlamentarista onde se destacava a figura do Primeiro-ministro, onde as câmaras dos Lordes e dos Comuns se reuniam e discutiam os interesses de Aristocratas e Alta burguesia.

Na segunda metade do século XVIII, o fracasso do rei Jorge III em modificar a forma de governo vigente, talvez só não tenha sido maior que a perda das 13 colônias da América do Norte, que, em 1776, declaram-se independentes. Mesmo com essa perda, a Inglaterra expandiu seu Império colonial. Esse processo de independência também envolveu os interesses da França, que, em um primeiro momento, tentava se estabelecer também na América do Norte, entrando em conflito direto com a Inglaterra. A independência das 13 colônias lhes era favorável, contribuindo para frear ou retardar a expansão inglesa, além de abrir possibilidades de uma nova aliança em área estratégica. Para o século XVIII, a independência dos Estados Unidos da América, em 1776, e a própria Revolução Francesa na Europa, em 1789, foram marcos que assinalaram as mudanças estruturais na forma de governos, mas que, em essência, continuariam com determinadas práticas, beneficiando alguns poucos, mudando apenas de atores.

Voltando a Portugal, em 15 de julho de 1793, sob forte pressão da coroa espanhola, em Madri, a Rainha D. Maria I e D. Carlos IV, Rei de Espanha, assinaram um tratado para “*um mútuo auxilio contra a França*”⁸¹. Posteriormente, a Espanha quebrou o tratado, aliando-se à França. No mesmo ano, foi assinado com o Rei Jorge III da Grã-Bretanha, um tratado de

⁸⁰ AHU_ACL_CU-015, Cx. 129, D. 9771.

⁸¹ OLIVEIRA, José Manoel Cardoso de. **Actos Diplomáticos do Brasil**. Tomo I. Edição Fac-similar: Brasília: Editora Senado Federal, 1997. p. 56.

“*mútuo auxílio e recíproca proteção do comércio de ambas as nações contra a França*”⁸². A situação de Portugal nesse período era extremamente delicada: de um lado, a França e a Espanha (inicialmente aliada) ameaçando invadir o seu território e a integridade da metrópole; do outro lado, a dificuldade de defender suas possessões coloniais e o comércio, ameaçada também pelos ataques dos corsários franceses, ainda recorrentes. Nesse aspecto, foram tomadas algumas precauções como “*a restauração do sistema de comboios dos navios mercantes da frota, maior vigilância da costa*”⁸³.

No ano de 1800, a Capitania de Pernambuco, sob a junta governativa, foi enviado um ofício a D. Rodrigo de Souza Coutinho, então secretário de Estado da Marinha e Ultramar, sobre a compra da Fragata Colombo pela Fazenda Real, por necessidade de se patrulhar a costa, combatendo os piratas franceses.

[...] sobre dita fragatinha Colombo, é das melhores qualidades que se podem requerer para os fins desejados de guardar a costa desta capitania, e afugentar dela os corsários de pequena força que a infectavão. [...] tem toda a vantagem com as outras embarcações;[...]”⁸⁴.

As correntes mundiais levavam e traziam produtos e ideias. Europa e Américas se consumiam não apenas de matérias primas, mas também de ideias que alimentavam uma sociedade com interesses distintos. Discursos se sucediam, justificando necessidades de mudanças. As ideias contrárias ao poder vigente eram combatidas com força, mas o alcance destas ideias era grande. As revoluções iam acontecendo, na Inglaterra, nas Colônias britânicas na América, na França, em São Domingos. A decadência da França, como era vista pelos monarquistas portugueses, poderia alcançar suas colônias e também aqui, iludir

[...] o espírito do Povo, para o alienar da devida sujeição, e obediência ao seu legítimo soberano, e para efetuarem por este meio a fatal Revolução, que destruindo as bases fundamentais, sobre as quais se conservara florescente depois de tantos séculos a monarquia francesa, converteu o melhor dos governos em uma horrorosa anarquia”⁸⁵.

O medo de que as atividades revolucionárias francesas alcancem os domínios portugueses pode ser identificado em uma correspondência enviada pelo secretário de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, às autoridades coloniais (Thomaz José de

⁸² Idem, p.57.

⁸³ BICALHO, Maria Fernanda. Op. Cit. p. 149.

⁸⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 213, D. 14489.

⁸⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12 684.

Melo, no caso de Pernambuco), no início de 1792, para agirem com cautela ao entrarem em contato com os tripulantes dos navios franceses que procurassem os portos portugueses⁸⁶.

A referida correspondência demonstrava, em seu conteúdo, preocupações a respeito das ideias defendidas na França revolucionária, e que já haviam atingido suas próprias colônias. Ideias que atearam “*o fogo da revolta e da insurreição fazendo levantar os escravos contra seus senhores, e excitando na parte francesa de São Domingos uma guerra civil, entre uns e outros, em que cometeram as mais atrozes crueldades*”⁸⁷.

As ideias iluministas da Revolução Francesa chegaram as Américas e na colônia francesa de São Domingos (Haiti). Em 1791, iniciou-se uma rebelião que durou mais de uma década, na qual nomes como Vicente Ogé, François Toussaint Louverture e Jean-Jacques Dessalines, entre outros, estiveram presentes nas sangrentas lutas que construíram a República do Haiti. Charles Chasteen afirma que foi a revolução haitiana que pôs em funcionamento, nas Américas, as ideias da revolução francesa⁸⁸.

O medo de que nas colônias portuguesas – com uma população considerável de negros forros e escravos – ocorresse o que aconteceu em São Domingos era grande, por isso buscava-se impedir a disseminação da “*abominável doutrina*”⁸⁹, difundida pelos chamados **Clubes de França**⁹⁰. Na prática, quanto ao combate a essas ideias, podemos destacar um episódio ocorrido em 1792, quando, em novembro daquele ano, arribou na ilha de Fernando de Noronha – que funcionava como presídio – um Bergantim com bandeira francesa de nome *Le Diligent*, que estava sob o comando de Aubert Du Petit-Touars, cuja solicitação para desembarque na ilha era motivada pela necessidade de restabelecimento de uma dezena de seus tripulantes, que estariam doentes. Para isso, precisaria de vinte dias em terra.

O mundo estava mais próximo, fosse pelas viagens dos navios e uma maior quantidade de portos, fosse pelas publicações que tinham um maior alcance; o mundo se apresentava diferente. O *iluminado* século XVIII, com suas revoluções tecnológicas e no pensamento, passa como um *admirável mundo novo*, no qual o novo mundo tem papel decisivo para a sociedade Ocidental, na própria estrutura dessa sociedade. É preciso nova sistematização ou adaptação das velhas práticas.

É um novo mundo de mudanças e permanências. Durante o final do século XVIII e o início do século XIX, Portugal teve que lidar com o comércio ilegal, os ataques corsários, a

⁸⁶ AHU. ACL_CU_015, Cx 182, D. 12 685.

⁸⁷ Idem.

⁸⁸ CHASTEEN, John Charles. **América Latina: uma História de sangue e fogo**. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

⁸⁹ AHU. ACL_CU_015, Cx 182, D. 12 685.

⁹⁰ O que eram e quem eram os Clubes de França será assunto do Capítulo 3.

“ameaça de invasão” e um elemento totalmente novo: o medo da proliferação, em suas colônias, das *vis ideias dos clubes de França*. Podemos observar todos esses elementos, as diferentes cargas transportadas nos navios, as ideias sediciosas impressas em livros e os canhões que tanto defendiam quanto atacavam, em um só episódio: a prisão do Bergantim francês **Le Diligent**, que será discutido no próximo capítulo.

Capítulo 2

O LE DILIGENT – ANATOMIA DE UM NAUFRÁGIO

“Você sabe melhor do que ninguém, sábio Kublai, que jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve. Contudo, existe uma ligação entre eles. Se descrevo Olívia, cidade rica de mercadorias e de lucros, o único modo de representar a sua prosperidade é falar dos palácios de filigranas com almofadas franjadas nos parapeitos dos bífiores; uma girândola d’água num pátio protegido por uma grande rega o gramado em que o pavão branco abre a cauda em leque. Mas, a partir desse discurso, é fácil compreender que Olívia é envolta por uma nuvem de fuligem e gordura que gruda na parede das casas; que, na aglomeração das ruas, os guinchos manobram comprimindo os pedestres contra os muros.”

Ítalo Calvino⁹¹

2.1 O Le Diligent

No mês de dezembro do ano de mil setecentos e noventa e dois, em uma missão determinada pelo Governador de Pernambuco Dom Thomaz de Melo, o mestre do Trem Real Gonçalo José das Neves e o Sota Patrão da Barra, José da Silva, estavam presentes no Rio Grande do Norte para executar uma diligência que tinha o objetivo de avaliar a situação de um navio *naufregado* dias antes, e, em seguida, dar início a procedimentos que se fizessem necessários para salvar o mesmo ou o que fosse possível.

O navio era um Bergantim⁹² de bandeira francesa que estava em Fernando de Noronha e de lá saiu com destino ao porto do Recife, encalhando nos arrecifes da costa do Rio Grande do Norte, mais especificamente na praia do Sagi⁹³. Durante quatro dias, os peritos avaliaram a situação e executaram as medidas que lhes pareceram adequadas. Pela descrição dada da situação, o barco apresentava uma abertura no casco por onde a água do mar havia entrado. O Mestre e o Sota Patrão concordaram “*na impossibilidade de se salvar o navio, ou com*

⁹¹ CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 1ª Ed. p.59.

⁹² Um Bergantim é uma embarcação à vela, de dois mastros; pode ser utilizado tanto para atividades comerciais quanto para as atividades bélicas. Tem capacidade para 20 canhões e, nas mãos de um mestre habilidoso, é de fácil manobra.

⁹³ Última praia do litoral sul do Rio Grande do Norte, no limite com a Paraíba. Distante 98 km de Natal.

*despesa muita excessiva ao seu valor*⁹⁴; opinião que foi compartilhada com o piloto e o prático franceses e demais marinheiros. O Mestre Gonçalo José das Neves ainda optou por tentar “*uma espia para o mar*”⁹⁵, ou seja, utilizar um cabo para amarrar uma embarcação à outra, ou a uma bóia, mas o prático José da Silva e os que conhecem a costa julgaram que naquele local seria impossível levar o projeto adiante, ainda que o ajudassem em sua tentativa.



Figura 6 - Vista de trecho da Praia do Sagi⁹⁶.
Em algum lugar próximo, naufragou o Le Diligent.

No dia seguinte, utilizando uma jangada para proceder com a espia, teve a necessidade de que todos os que estavam na praia o ajudassem, tamanha era a força das ondas; contudo, “*depois de alguns bordos, voltou o dito Mestre Gonçalo dizendo que a arrebenção era muita e que não podia vencê-la*”⁹⁷. Assim, devido “*ao risco que achamos [...] não se pode fazer nada*”⁹⁸. Na descrição da situação, informaram que o costado já apresentava o madeirame, além da própria quilha, danificados pelo atrito com as pedras bem como todo o seu forro. A missão, após avaliar a situação, decidiu que nada podia ser feito para desencilhar o dito barco e, dessa forma, passaram a desmontar o que fosse possível, apeando os mastaréis

⁹⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 22.

⁹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 29.

⁹⁶ Disponível em: <http://www.praiaedosagi.com.br/fotos/foto_004_g.jpg> Acesso em 10 de abril de 2009.

⁹⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 22.

⁹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 29.

e vergas. Uma das âncoras lançadas na parte mais baixa do recife, na tentativa de evitar o encalhe, foi recuperada com a utilização de mergulhadores⁹⁹. Ao recuperar o que foi possível, “*pondo tudo em boa guarda, no melhor modo possível*”¹⁰⁰, todos que estavam na diligência – a tropa, os peritos e os franceses que escaparam do naufrágio – retiraram-se e se encaminharam para a Praça do Recife.

No registro das ações tomadas, alguns dados do Bergantim são informados. Este tinha aproximadamente sessenta palmos de *quilha*¹⁰¹, vinte e oito palmos de *boca*¹⁰² e dezenove palmos de *pontal*¹⁰³. Em cada bordo, avistavam-se cinco portas de *artilharia* – canhões – e mais cinco lugares para *pedreiros*¹⁰⁴, também conhecido como *roqueira*, perfazendo um total de vinte lugares para canhões. Agora, além da possibilidade de se armar com vinte peças de artilharia, o Le Diligent possuía em sua proa um guindaste¹⁰⁵ que formava um conjunto com o arpão acoplado em seu gurupés – mastro que fica apontado para frente, no bico de proa dos veleiros – e mais duas correntes de cento e oitenta palmos¹⁰⁶ de comprimento cada. O conjunto foi descrito na diligência como sendo um:

[...] grosso ferro fixo na roda de proa e na ponta do ferro uma alça de cabo em que se faz fixo um moitão, cujo serve para se lhe passar um pedaço de cabo em que se faz fixo o ferro chamado [arpão] para quando se quer largar em outra embarcação, e juntamente acompanhado de duas correntes cada

⁹⁹ A utilização de mergulhadores para a recuperação de cargas em naufrágios é uma prática antiga, remontando a Antiguidade Clássica, existem menções em epígrafes na Roma antiga da “[...] atividade profissional organizada de mergulhadores [...] homens treinados trabalhavam na recuperação de cargas de navios naufragados e de cargas lançadas intencionalmente ou caídas na água durante tempestades. Eles garantiam a proteção contra acidentes que poderiam ocorrer no comércio marítimo e fluvial da época.” In: RAMBELLI, Gilson. **Arqueologia até debaixo d’água**. São Paulo: Editora Maranta, 2002. p. 21.

¹⁰⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 22.

¹⁰¹ Peça da estrutura da embarcação, disposta longitudinalmente na parte mais inferior e à qual se prendem todas as grandes peças verticais da ossada que estruturam o casco. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

¹⁰² Maior largura do casco de uma embarcação, medida entre as superfícies externas do forro exterior, da couraça ou do verdugo. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

¹⁰³ Distância medida na vertical da secção mestra da embarcação, desde a linha da base moldada do casco até a parte de cima do vau do convés corrido mais alto. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

¹⁰⁴ Tipo de bombarda destinado a lançar projéteis de pedra. MORI, Victor Hugo; LEMOS, Carlos A. Cerqueira; CASTRO, Adler Homero F. de. **Arquitetura Militar** – Um panorama Histórico a partir do porto de Santos. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2003. p. 40.

¹⁰⁵ Um guindaste na proa de uma embarcação tem como função fundear e erguer a âncora; contudo, na descrição em questão, acreditamos que o guindaste possa atuar em conjunto com o arpão do gurupés dessa embarcação, mas não podemos afirmar. É possível que o guindaste pudesse ser utilizado para puxar a corrente e trazer o navio abordado para junto, facilitando uma abordagem, ou ainda que o guindaste prendesse o navio para dificultar alguma manobra.

¹⁰⁶ Se levarmos em consideração a equivalência de 22 centímetros, indicada no verbete *Palmo* do Dicionário Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa, teremos as medidas aproximadas de treze metros para a *quilha*, seis metros de *boca* e quatro de *pontal* e ainda quarenta metros em cada corrente.

uma com cento e oitenta palmos de comprimento, e juntamente com seu gurupés de correr dentro¹⁰⁷.

Tal descrição é acompanhada da observação que, a embarcação mais parecia ser “*de quem dava abordagens as outras embarcações e em tudo o mais que em si mostrava respeito em seus cômodos, se fazem quer ser feita para andar em guerra ou ao corso*”¹⁰⁸ e nada aponta que a mesma estivesse preparada para negociação, ainda que tenham declarado levar, em sua carga, ferro para negociar¹⁰⁹. Aqui podemos analisar a seguinte questão: O fato de estar aparelhada para o combate e com oficiais de infantaria a bordo não seria necessariamente um impedimento para o comércio; ao contrário, mesmo que estivesse sendo utilizada para o transporte de tropas para suas colônias, não poderia ser descartada a hipótese de estarem comerciando, uma vez que o mar sempre foi um grande perigo para essa atividade, já que os ataques piratas e corsários foram constantes e nem sempre foi possível andar em comboio para reduzir o risco de ataques. Nesse caso, uma embarcação rápida e que tivesse capacidade de combate, poderia ter mais chances de completar sua missão. Embora, aqui, a impressão que temos é que “*um pouco de ferro para negociação*”¹¹⁰ seria para cobrir as despesas em casos de necessidades. Essa talvez seja uma possibilidade mais plausível, uma vez que sabemos que a missão do *Le Diligent*, pelo menos a missão oficial, era de cunho *científico*.

Se a sua missão era científica, a sua configuração de *guerra* ou de *corso* assume uma proporção diferente. Além disso, no momento de seu encalhe, o Bergantim francês era conduzido por pilotos franceses, mas acompanhados de uma tripulação portuguesa, já que, nesse momento, o mesmo já estava sob a guarda das autoridades locais e tinha como destino o porto do Recife, onde o governador de Pernambuco seria informado do ocorrido: toda a sua tripulação foi presa em Fernando de Noronha e aguardaria do governador, as informações sobre o procedimento a ser tomado a este respeito.

¹⁰⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 29.

¹⁰⁸ Idem.

¹⁰⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 4.

¹¹⁰ Idem.

Como se deu o naufrágio¹¹¹ desse barco? Qual o motivo para ter sido aprisionado? Qual o interesse das autoridades em sua carga? O que levou a embarcação, uma vez detida, a ser conduzida pelos pilotos franceses? Essas questões, ainda que simples do ponto de vista do processo ou do fato, conduzem-nos a outros questionamentos não tão simples e que nos levam a buscar um entendimento de um período crucial para a História ocidental do século XVIII, o período da Revolução Francesa e suas repercussões. Qual a missão do Le Diligent? Qual a relação com aquela revolução?

2.2 A missão e a viagem do Le Diligent

No mês de setembro do ano de 1791, o embaixador da França em Portugal, requereu em nome de seu Rei, uma licença para que

[...] se facilitasse e permitisse a entrada nos portos do Brasil a dois navios que se armaram em Brest, com o destino de procurar notícias das fragatas Bússola e Astrolábio e de completar as descobertas principiadas por Monsieur de La Perouse¹¹². (Grifo nosso)

Atendendo à solicitação do Rei de França, a Rainha de Portugal determinou a Secretaria de Estado que se expedisse um passaporte no qual

[...] se ordena a todos os governadores e capitães gerais das diferentes Capitânicas dos domínios portugueses da África e América, que permitam a entrada nos portos daqueles domínios dos dois referidos navios, que devem ser comandados por Monsieur D'Entrecasteaux, chefe da Divisão da Armada Real Francesa [...] dando-lhes todo o auxílio, proteção e favor, de que pudessem precisar¹¹³.

Qual a importância dos navios Bússola e Astrolábio e de seu comandante La Perouse?

Com uma respeitada carreira na Marinha francesa, Jean François Galaup, conde de La Perouse, ou de Laperouse, foi escolhido para comandar uma missão de exploração no Oceano

¹¹¹ Esclarecemos que utilizamos os termos Naufrágio e, em algumas vezes encalhe, para relatar o que ocorreu com o barco Le Diligent, pelo fato de que o primeiro termo aparece nas folhas de rosto dos documentos trabalhados e na própria descrição contida nos documentos, enquanto o segundo, que também aparece em alguns documentos, utilizado para descrever a situação física do barco, ou seja, o mesmo se encontrava encalhado nos arrecifes de pedra na costa do Rio Grande do Norte, conforme descrevemos anteriormente. O termo Naufrágio tem mais de um significado. No nosso estudo e de acordo com o seu significado posto no Dicionário Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa, podemos utilizar a palavra de duas formas diferentes. Na primeira, a palavra naufrágio está relacionada à marinha, significando *afundamento de embarcação que sofreu acidente*, termo mais consagrado, e a segunda concepção para naufrágio, é no sentido figurado que significa *falta de êxito; malogro, fracasso, insucesso*. Essa última concepção também está de acordo com o fato, pois o barco Le Diligent não conseguiu completar a sua missão.

¹¹² AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 1.

¹¹³ Idem.

Pacífico. A Expedição tinha objetivos científicos e políticos estabelecendo bases francesas no Pacífico, tinha ainda objetivos econômicos, buscando locais para a caça das baleias ou comércio de peles. A expedição contava com uma tripulação formada por matemático, astrônomo, médico e desenhadores.

Em 1785, partiram do porto de Brest na Bretanha, onde se localiza o Arsenal da Marinha francesa há séculos, dois navios o *Boussole* e o *Astrolabe*, navios mercantes de 500 toneladas que foram remodelados para fragatas; o primeiro sob o comando de Jean François Galaup, Conde de La Perouse e o segundo sob o comando do capitão Fleuriot de Langle. Em 26 de Janeiro de 1788, a expedição chegou a Botanic Bay, em Sidney, Austrália. Os britânicos que a colonizavam o receberam com cortesia, mas não lhe puderam oferecer alimento, pela falta de recursos existentes. Nesse momento, ele entrega os seus diários e cartas para que chegassem à Europa e parte com destino a Nova Caledônia, Santa Cruz, Ilhas Salomão, e costa oeste e sul da Austrália. O conde de La perouse e sua tripulação nunca mais foram vistos¹¹⁴.



Figura 7 - Representação das fragatas Boussole e Astrolabe na expedição comandada pelo Conde La Perouse¹¹⁵.

¹¹⁴ “[...] *La Perouse, se perdió em uma viaje de exploración em El Pacífico Sur em 1788*”. JACKSON, Robert H. **Transatlânticos, barcos mercantes y petroleros** – 300 de los buques más importantes Del mundo. Editora Libsa. p. 171.

¹¹⁵ Disponível em: <<http://www.johnpendray.com/images/BoussoleAstrolabegd.jpg>> Acesso em 20 de junho de 2009.

Na tentativa de descobrir informações sobre o paradeiro de La Perouse, foram armados, também em Brest, dois navios comandados por Monsieur D'Entrecasteaux, e conforme foi exposto anteriormente, “os dois referidos navios”¹¹⁶ teriam todos os privilégios possíveis, uma vez que esse tipo de assistência, deveria se basear na:

boa fé, e sinceridade, com que as nações amigas, e aliadas se costumam prestar reciprocamente semelhantes ofícios de hospitalidade, principalmente em uma expedição, cujo objeto devia fazer esperar descobertas, e úteis, e interessantes notícias para o progresso do comércio, e navegação das nações¹¹⁷.

Na documentação trabalhada, não há referência aos nomes dos dois navios comandados por Antoine Bruni d'Entrecasteaux, o *Esperance* e o *Recherche*¹¹⁸. O que poderia levar a possibilidade do Le Diligent, comandado pelo capitão Aristide Aubert du Petit-Thouars, ser um dos navios dessa expedição, o que não é o caso. Logo, a cortesia de *boa fé* e *sinceridade*, não se aplicava a embarcação do Capitão Thoars.



Figura 8 - Jean François Galaup – Conde de La Perouse¹¹⁹.

¹¹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 1.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ JACKSON, Robert. **Transatlânticos, barcos mercantes y petroleros** – 300 de los buques más importantes Del mundo. Editora Libsa. p 171.

¹¹⁹ Disponível em: < <http://www.britannica.com/EBchecked/topic-art/326447/12529/La-Perouse-detail-from-a-mezzotint> > Acesso em 20 de junho de 2009.

Na França, em janeiro de 1791, a Société d'Histoire Naturelle pediu Assembleia Nacional para organizar uma expedi  o na tentativa de encontrar o explorador. Mais de uma expedi  o foi organizada e a de du Petit-Thouars seria uma delas. Parece que o mesmo serviu com La Perouse na guerra de Independência Americana; se for verdade,    possível que esse fato tenha sido responsável por sua motiva  o na expedi  o, ou uma das motiva  es. O capitão tenta levantar fundos para financiar a expedi  o e vende parte de suas propriedades; além disso, solicita subsídios    Assembl  a¹²⁰.

O Le Diligent saiu do Porto de Ruão em 22 de Agosto de 1792¹²¹ e seguiu para o porto de Brest¹²² de onde o Capitão du Petit-Thouars partiu em cinco de setembro de 1792, também com a missão de procurar La Perouse. Essa informa  o está de acordo com os depoimentos colhidos na ilha de Fernando de Noronha¹²³ e também como está registrado em seu Passaporte¹²⁴ e na Licença sem limita  o, datada de 10 de novembro de 1791 e assinada por seu soberano¹²⁵, Luis XVI, cujo objetivo era dar cabo a uma expedi  o particular de longa dura  o.

O Le Diligent buscava o Cabo da Boa Esperan  a¹²⁶, no sul do continente africano, por onde poderia alcançar o Oceano Índico e, em seguida, a   ndia, posteriormente, o Pacífico nos últimos locais onde se tinham notícias das fragatas Boussole e Astrolabe; evitando chegar ao Pacífico seguindo pelo extremo sul das Américas, o cabo Horn, o Le Diligent se livraria do perigoso estreito de Drake. Mas algumas informa  es nos dão conta de que ele pretendia atingir o Pacífico pelo mesmo Cabo Horn¹²⁷, o que também, em termos de *Derrota*, não    estranho, e seria mais coerente com o fato de que o Le Diligent aportou em Fernando de Noronha, mais distante que a costa africana¹²⁸.

¹²⁰ Disponível em: < <http://www.rootsweb.ancestry.com/~pasulliv/resources/Aristide.htm>> Acesso em 10 de abril de 2009.

¹²¹ Idem.

¹²² A Derrota de Ruão a Brest e de l   até Noronha está registrada no conjunto dos documentos de número 12.684, no Anexo 32. Contudo, a cópia não foi enviada neste conjunto; encontramos a seguinte informa  o: "Foram por uma única via". AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 32.

¹²³ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 4.

¹²⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 11.

¹²⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 9.

¹²⁶ Idem.

¹²⁷ Disponível em: < <http://www.rootsweb.ancestry.com/~pasulliv/resources/Aristide.htm>> Acesso em 10 de abril de 2009.

¹²⁸ Nesse aspecto, um estudo detalhado das correntes marinhas e a posi  o em que se encontrava a embarca  o naquela data específica seriam mais esclarecedores, uma vez que proximidade geográfica em navega  o, principalmente movida    força eólica, não    necessariamente sin  nimo de *mais perto* ou *mais rápido*.

Ao longo da costa africana, arribou na Ilha da Madeira e de lá seguiu para as ilhas do Sal, São Nicolau e São Tiago, colônias portuguesas¹²⁹. Na Ilha da Madeira, foi emitido um Passaporte, no qual du Petit-Thouars solicitava a mercê do Juiz da Alfândega local para continuar a sua viagem para Cabo Verde e Índia, com sua carga – que não é discriminada – uma vez que o mesmo arribou na Madeira por necessidade de água, assim ficou registrado no passaporte:

Certificamos, que do Livro em que se tomam as entradas em Franquia aos navios que vem a este porto arribados, dele consta ter dado entrada em Franquia, a escuna francesa Diligente, de que é mestre Aubert Du Petit Thoars, que veio arribado a este Porto por falta de água, e vai a Cabo Verde e Índia; E para constar lhe passamos a presente certidão¹³⁰.

Na certidão consta a assinatura do Escrivão da Mesa Grande dos Despachos em Funchal, Diniz José de Gouveia. Além desses, temos os nomes de Francisco Xavier Gonçalves e José João Veríssimo Júnior. O passaporte tem a data de 22 de setembro de 1792.

Na Ilha de São Nicolau, o Capitão-Mor, Manoel Francisco de Almeida, emitiu um passaporte para viajar no Le Diligent até a Ilha de Cabo Verde o jovem Antonio Gomes de Andrade de 14 anos, no qual é dito não ter nenhum impedimento para que este siga em viagem; o Passaporte é datado de 10 de outubro daquele ano. No mesmo passaporte, um adendo declara que o jovem “*vai com o dito Capitão para qualquer parte que seguir viagem, corrido de forma com gosto de seus pais*”¹³¹.

Também transportou da Ilha do Sal até a ilha de São Nicolau quarenta portugueses “*que estavam padecendo de fome e sede*”¹³², e esse fato é que teria sido a causa da falta dos suprimentos “*pela consumação que nos tem ocasionado o transporte de seus compatriotas*”¹³³, são obrigados a fazer aguada¹³⁴ na Ilha de São Tiago. Logo o barco mal provisionado foi infectado por uma epidemia, obrigando-o a buscar assistência médica por estes lados, “*estavamos longe de antever que os ventos, e a enfermidade nos forçaria arribar*

¹²⁹ Disponível em: <<http://www.rootsweb.ancestry.com/~pasulliv/resources/Aristide.htm>> Acesso em 10 de abril de 2009.

¹³⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 7.

¹³¹ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 8.

¹³² AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 3.

¹³³ Idem.

¹³⁴ O Termo significa: lugar (fonte) em que o navio pode se abastecer de água doce. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital. Em BLUTEAU: AGOADA, Agôada (Termos de homens do mar) Provisão de água doce para os navios. [...] os marinheiros tomarão terra para fazer agoada. BLUTEAU, D. Raphael. Vocabulário Portuguez & Latino, áulico, anatômico, architectonico e etc. P. 395.

*em uma parte do navio tão chegada a linha*¹³⁵. Porém, como estavam distante várias milhas, teve quase um terço de sua tripulação morta pela epidemia durante o trajeto, e alguns permanecem doentes, sofrendo com febre¹³⁶. De fato, ao chegarem em Noronha, alegam a necessidade de aguada e de reestabelecimento de alguns de seus tripulantes que estão doentes.

Ocorre que, quando o *Le Diligent* chegou em Noronha, os procedimentos adotados por eles não foram condizentes com a necessidade alegada, já que, desde quando são avistados até a arribada, a maneira como agiram levantou suspeitas, e, somado aos procedimentos que adotaram, o barco ostentava o pavilhão francês. Toda a tripulação foi presa por atos classificados como suspeitos.

2.3 A prisão do *Le Diligent*

Desde o seu surgimento até quando *arribou* na Ilha, a descrição do procedimento para *fundear*¹³⁷, o *Le Diligent* deixa evidente as atitudes suspeitas em tal procedimento; além disso, ao longo da permanência dos franceses em terra, o comportamento de parte da tripulação também despertou cuidados. Vejamos o que aconteceu.

A embarcação surgiu nas redondezas da Ilha de Fernando de Noronha por volta das sete e meia da manhã do dia doze de novembro do ano de 1792¹³⁸ e fundeou pela primeira vez na parte oeste da “*Fortaleza do Morro Longe, onde lhe não fazia dano a artilharia das fortalezas*”¹³⁹. Ficou nesse sítio até as nove horas, quando “*fez-se a vela buscando pela parte do Pico, fez novo bordo, e foi nele até a ponta da Ilha dos Ratos, sempre com a cautela de se não aproximar às fortalezas*”¹⁴⁰. A partir daí, enquanto bordejava a Ilha de Noronha, usava uma sondareza¹⁴¹ para avaliar a profundidade no local. A utilização desse instrumento foi percebida pelo comando da Ilha, com a utilização de uma luneta. Durante todo o dia, o barco ficou fora do alcance da artilharia da Ilha. Em dado momento, o Capitão de Infantaria paga do Regimento do Recife, João Ribeiro Pessoa de Lacerda, comandante da Ilha, sinalizou a partir da fortaleza dos Remédios, “*com um tiro de peça, e bandeira colhida*”¹⁴², avisando, dessa

¹³⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 3.

¹³⁶ Disponível em: < <http://www.rootsweb.ancestry.com/~pasulliv/resources/Aristide.htm> > Acesso em 10 de abril de 2009.

¹³⁷ Lançar, deitar (ferro ou âncora); aferrar, ancorar. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

¹³⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

¹³⁹ Idem.

¹⁴⁰ Idem.

¹⁴¹ Ou sondaleza, é um cabo (corda) graduado utilizado para verificar as profundidades. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

¹⁴² AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

forma, que o comandante da embarcação ou deveria ir embora ou deveria fundear. O local em que se encontrava a embarcação naquele momento permitia ali *deitar o ferro*, mas não foi o que aconteceu e continuaram a bordejar a ilha até por volta das cinco horas quando finalmente fundearam no porto.

Como consta nos documentos analisados¹⁴³, logo que fundearam, saltaram a terra dois oficiais se apresentando como pertencentes ao 6º Regimento de Infantaria Francesa, sendo um capitão e outro tenente. O capitão Luis Maria Vittorio Carnei de Trecesson¹⁴⁴, Cavaleiro da Ordem de São Luís¹⁴⁵, e o tenente Le Glise, ao descerem, não apresentaram o passaporte e nem a Derrota¹⁴⁶ dos pilotos, como era de praxe nessas situações.

O comandante da Ilha informou que apresentaram apenas uma Licença de seu soberano, além dos despachos do Hábito¹⁴⁷. A Licença que consta no processo é a Licença ilimitada a que nos referimos anteriormente, a qual informa – em língua francesa – que o mesmo está em uma expedição particular de longa duração, sob as graças de seu Rei¹⁴⁸. Como naquele momento “*estava o mar brabíssimo, não dando jazigo a nada (...) não pude mandar a bordo buscar o passaporte*”¹⁴⁹; o que foi feito na tarde do dia seguinte, quando os dois marinheiros franceses que acompanhavam os dois oficiais foram mandados, no escaler¹⁵⁰, de volta ao Bergantim, para trazer o Passaporte e a Derrota.

No retorno, o escaler trazia o comandante do barco francês, o capitão Aristide Aubert du Petit-Thouars, além de mais dois oficiais e quatro marinheiros. O Capitão do Navio informou que daqueles dois oficiais, um era o Piloto e o outro Voluntário. A satisfação dada

¹⁴³ Neste capítulo, trabalhamos, sobretudo, com o conjunto de 41 anexos, acerca da arribada e naufrágio do bergantim francês Le Diligent, registrados como Documento 12.684, datado de 16 de fevereiro de 1793.

¹⁴⁴ Usamos as grafias Trecesson e Bitancourt, por ser a forma recorrente nos documentos, é possível que o nome original seja diferente, e tenha sido escrito dessa forma por desconhecimento daquele que registrou o nome nos ofícios e outros documentos, registrando sua sonoridade.

¹⁴⁵ “L’ordre de Saint-Louis fut institué par Edit d’avril 1693 pour récompenser les services rendus à l’armée. [...] était exclusivement reserve aux catholiques. Pour pouvoir récompenser lês protestants de sés armées (on sait que les régiments étrangers y étaient nombreux) Louis XV crea em 1739 l’ordre du mérite militaire [...]” In: MARION, Marcel. **Dictionnaire des institutions de la France aux XVIIe et XVIIIe siècles**. p. 410. Disponível em:<

http://books.google.com.br/books?id=9PMFVLsDWBkC&pg=PA410&lpg=PA410&dq=%22l'Ordre+de+Saint-Louis%22&source=bl&ots=ikBXVA-wpH&sig=CNJysE9TF5CNTsPJjW8ipIGQ5H4&hl=pt-BR&ei=TFFiSsafEM_OIAefs-D9BQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=4> Acesso em 10 de junho de 2009.

¹⁴⁶ Caminho de um navio, que o leva de um ponto a outro; rota. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

¹⁴⁷ Insígnia, distintivo de ordem religiosa ou militar. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

¹⁴⁸ Enquanto ocorre a detenção do Le Diligent, o soberano da França, Luís XVI, é julgado em dezembro de 1792 e executado em janeiro do ano seguinte.

¹⁴⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

¹⁵⁰ Embarcação miúda, de proa fina e popa larga, movida a remo. Pode ser usada para prestar pequenos serviços de transporte, reconhecimento, etc. Retirado do DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

para arribar na ilha foi a de que sentiam “*falta de refrescos, e mantimentos e trazer muitos doentes*”¹⁵¹ e para tanto fez aquela parada forçosa. Apresentou, então, o passaporte, em francês, declarando que a assinatura era de seu soberano.

O comandante da Ilha de Fernando de Noronha, João Ribeiro Pessoa de Lacerda, relatou¹⁵² que “*a primeira desconfiança que tive foi nas várias assinaturas e papéis em que estavam o nome do soberano por diferir muito a letra uma da outra*”¹⁵³. Realmente existe uma pequena diferença visual nas assinaturas, mas não arriscaríamos uma opinião definitiva – a esse respeito – sem a consulta de especialistas. Entre as cartas, cópias registradas como anexos dos números de 9 a 14, temos Licença, Passaporte e Condecoração, entre outras¹⁵⁴.

Apenas no dia 14 é que o mar apresentou condições de permitir nova ida ao barco para executar uma devassa e assim se certificarem se a necessidade alegada para arribar dos franceses era real. A devassa “*que mandou tirar o comandante sobre a urgência desta arribada, achou que tinham mantimentos de sobejo*”¹⁵⁵; além disso, só tinham nove doentes e “*de tais moléstias que podiam restabelecer-se em vinte dias*”¹⁵⁶. No mais, quando foi “*tirada a devassa com toda a individuação, diferiram muito as testemunhas nos seus ditos*”¹⁵⁷.

Vamos aos autos da vistoria realizada com a equipagem do Le Diligent.

No dia 14 de setembro de 1792, fez-se o “*Autuamento de Vistoria e exame (...) ao Bergantim francês denominado Le Diligent que se acha ancorado no porto desta ilha de Fernando de Noronha*”¹⁵⁸. A tripulação era formada por um número aproximado de 37 pessoas, inclusive os oficiais. Ao chegar à Ilha de Fernando de Noronha, era composta por apenas vinte franceses, oficiais e marinheiros “*ao todo são três oficiais, outro mais de negócio, e dezesseis marinheiros*”¹⁵⁹. Foram ouvidas, na ordem que se segue, as seguintes testemunhas:

- Auguste Gouzane, solteiro, 26 anos e marítimo;
- Pier Corneg, solteiro, 26 anos e marítimo;
- Bigon, solteiro, 28 anos e marítimo;

¹⁵¹ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12666.

¹⁵² Sete dias após a chegada do Bergantim, em 19 de novembro de 1792. AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

¹⁵³ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

¹⁵⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexos de 9 a 14.

¹⁵⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12666.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

¹⁵⁸ Como consta no Anexo 4 do AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684.

¹⁵⁹ Idem.

- Pierre Baumau, solteiro, 22 anos;
- Luis Maria Vittorio Cernay de Trecesson, capitão do 6º Regimento de Infantaria Francesa, comandante dos Voluntários a Bordo do Le Diligent, solteiro, 33 anos, Cavaleiro do Hábito de São Luiz;
- João Batista Ramim José [Pulem] de [Bentaneus], solteiro, 23 anos, Piloto do Le Diligent;
- Aristide Aubert du Petit-Thouars, Tenente de Divisão e Comandante do navio Le Diligent, solteiro, 32 anos, Cavaleiro do Hábito de São Luiz;

Da vistoria, além dos dados sobre os tripulantes mencionados, confirmou-se que o barco saíra do porto de Brest em cinco de setembro do ano de 1792 com destino ao Cabo da Boa Esperança. Após sua partida, arribou pela primeira vez na Ilha da Madeira; de lá, seguiram viagem e aportaram na Ilha do Sal; em seguida, detiveram-se na Ilha de São Nicolau e depois se detiveram na Ilha de São Tiago. Embora essa sequência seja confirmada pelas testemunhas, ocorrem divergências quanto ao tempo em que ficaram parados em cada uma dessas localidades.

Outra discordância estava no número de tripulantes, variando de trinta e dois a trinta e sete tripulantes quando iniciaram a viagem, e também divergiram quanto ao número de doentes e, em alguns casos, nenhum número é mencionado.

Na inquirição ao capitão do 6º Regimento de Infantaria Francesa e comandante dos Voluntários a Bordo do Le Diligent, Luis Maria Vittorio Cernay de Trecesson, obteve-se a informação de que a missão do Le Diligent consistia em procurar as duas fragatas comandadas pelo capitão Jean François Galaup, o Conde La Perouse, que fazia sete anos que estava fora. Essa informação foi confirmada pelo Capitão do Le Diligent, Aristide Aubert du Petit-Thouars. Como mencionado anteriormente, ambos informaram, ainda, que traziam a bordo mantimentos e ferro para negociação.

Quanto à conclusão dos Autos de Vistoria do Navio Le Diligent, no dia catorze de novembro de 1792, o Escrivão Manoel Thomaz da Silva informa ao Comandante da Ilha de Noronha, o Capitão João Ribeiro Pessoa de Lacerda, que deu os Autos por concluso, e que, diante do que constou, sentenciou que o navio ficasse retido no porto local, devido às divergências encontradas nas informações das testemunhas e por não estarem de acordo com as reais ordens de sua majestade, datada de vinte de outubro de 1745, que solicita que seja feita em todos os navios que derem aos seus portos, sobretudo os casos de arribada forçosa, a

verificação dos pontos do piloto e do cumprimento da derrota e se realmente a necessidade de arribada era justificada. A respeito da Derrota dos pilotos, na Ilha, não havia ninguém capaz de executar essa avaliação. Dessa forma, ficariam detidos até que o Governador e General de Pernambuco, D. Tomaz José de Melo, tomasse conhecimento do ocorrido e determinasse o procedimento a ser seguido nesse caso. O Capitão Lacerda relatou ainda que outra desconfiança aconteceu quando, no desembarque, os franceses se mostraram sobressaltados e assustados. Nada mais comenta sobre isso.

No dia dezessete de novembro de 1792, já em terra, o Capitão Aristide Aubert du Petit-Thouars tomou conhecimento da sentença, recebendo o comunicado que estava detido por ordem do comandante local. Para este feito, o Capitão Lacerda se reuniu em Conselho com os Oficiais de Infantaria da guarnição e assinaram um Termo no qual concordaram com a retenção dos franceses em terra,

[...] por esta razão, e pelas já ponderadas, concordamos em que fiquem retidos nesta Ilha, todos os oficiais e marinheiros e que só o piloto, com cinco marinheiros com um oficial nosso e guarnição de oito homens vão a Pernambuco, para o mesmo Senhor excelentíssimo General decidir¹⁶⁰.

Se a prisão foi motivada pela desconfiança dos atos franceses, foi fundamentada na Ordem Régia de 21 de fevereiro de 1792, que, entre as razões ponderadas, “*não dá interpretação alguma sobre os desta Nação senão que imediatamente seja preso no caso de saltar em terra*”¹⁶¹, justificou o comandante Lacerda. Assim como os primeiros oficiais, os segundos e mais parte da tripulação saltaram em terra e foram detidos. A Ordem Régia mencionada que, entre outras coisas, trata da prisão de franceses que saltarem em terra, é específica quanto ao Le Diligent, uma vez que já havia uma advertência direta sobre esse navio.

2.4 Monsieur de Bitancourt

Entre os franceses detidos, além de du Petit-Thouars, destacamos a figura de Monsieur de Bitancourt, que se apresentou como piloto. Bitancourt é protagonista de algumas situações na Ilha, no mínimo insólitas, que levantaram mais suspeitas durante sua permanência. Desde que desceu a terra, ele insistia em ver como estava a embarcação, insistia, ainda, em uma licença para caçar, que foi negada mais de uma vez. O francês a todo o momento demonstrava

¹⁶⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 3.

¹⁶¹ Idem. Grifo nosso.

seu interesse em chegar ao alto da ilha para verificar o barco. Em determinado momento, o *piloto* se encontrava nas casas da residência do comando, de onde se via a embarcação, mas insistia em subir ao alto da ladeira de Santo Antonio para de lá ter melhor visão. Esse aspecto é interessante, pois, chegar ao alto da ilha, permitiria ao francês uma visualização mais precisa das fortificações locais, bem como um melhor detalhamento do contorno da Ilha e das condições de porto, etc.

No dia 14 de novembro do ano de 1792, sob as ordens do Sargento Joaquim José de Santana, da Sexta Companhia do Regimento de Olinda e da guarda do presídio de Noronha, o cabo da guarda, o soldado pago da Primeira Companhia do Regimento do Recife, Manoel Alvarez da Conceição e o soldado, José dos Santos Torres, da Terceira Companhia do Regimento de Olinda¹⁶², acompanharam Monsieur Bitancourt pela Ilha, quando no lugar denominado Boboca – ou Biboca – por detrás dos quartéis da Vila, o francês pediu para se afastar por *questões naturais* e se isolou atrás de uma moita de matos, a pretexto de “*desonerar o ventre*”¹⁶³.

Esse afastamento foi consentido pelo cabo por este acreditar que se tratava da necessidade de maior comodidade e recato do piloto, além de ser a uma distância pequena. Porém, diante da demora no retorno dele, o cabo, julgando que já se passara tempo suficiente, decidiu verificar o que estava acontecendo e, ao se aproximar, surpreendeu Monsieur de Bitancourt de posse de um papel onde o mesmo rabiscava algo que o cabo não pode perceber, pois, ao ser surpreendido, aquele colocou o papel em uma carteira “*e a recolheu no bolso que não pude perceber nada da escrita pela aceleração com que guardou o papel, ficando o piloto muito assustado*”¹⁶⁴. Na sequência, O Cabo Manoel Alvarez relata ao Sargento Joaquim José de Santana que, por sua vez, informa o acontecido ao Alferes Francisco Xavier Salerno.

O comandante da Ilha, João Ribeiro Pessoa de Lacerda, após saber desse fato, pelo Alferes Salerno, pergunta pelo conteúdo do papel a Monsieur Bitancourt que dissimula respondendo em francês, não sendo compreendido pelo comandante que “*só lhe percebi o dizer que não*”¹⁶⁵.

O comandante Lacerda relatou que Bitancourt havia informado ao Alferes Francisco Xavier Salerno que sua profissão era a de Engenheiro e que sabia construir castelos, acrescentou que, ao dizer isso, olhava para a fortaleza dos Remédios. O dito Alferes perguntou em seguida o que levou um engenheiro a andar embarcado, não sendo esta a sua

¹⁶² AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 35.

¹⁶³ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12666.

¹⁶⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 35.

¹⁶⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

profissão. O mesmo respondeu que a Revolução do seu reino o tinha feito embarcar como piloto do Bergantim Le Diligent, mas, nessa conversa com o Alferes, não ficou claro em que circunstâncias da Revolução.

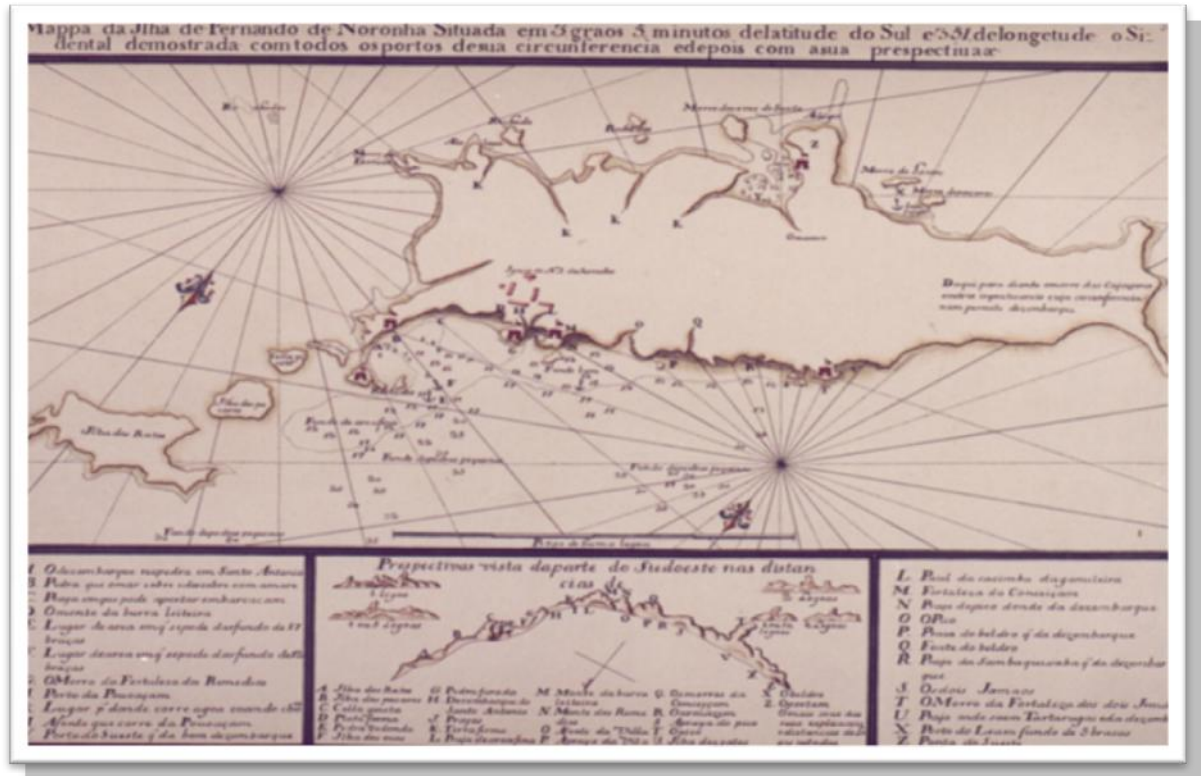


Figura 9 - Mapa da Ilha de Fernando de Noronha¹⁶⁶. (Ver Transcrição no Anexo 1)

No dia seguinte, retomando a conversa com o francês Bitancourt, o Alferes Xavier pediu que o primeiro riscasse, com o lápis no papel, alguma coisa. Nesse momento, outro francês percebeu a conversa, o oficial Trecesson, que se dirige a Bitancourt em língua pátria e, em seguida, dirige-se ao Alferes¹⁶⁷ e desdizendo Bitancourt, relatou que o mesmo era “*um pouco curioso e não oficial, e menos Professor*”¹⁶⁸. O que não pareceu restar dúvida para o Alferes é que Bitancourt, o piloto “*é insigne desenhador*”¹⁶⁹ e isso foi demonstrado quando o comandante Lacerda relatou que, querendo se certificar desse fato, solicitou que ele “*riscasse e pintasse alguma coisa*”¹⁷⁰, o que prontamente foi feito pelo francês.

¹⁶⁶ Acervo do LAPEH – Laboratório de Pesquisa e Ensino de História, UFPE.

¹⁶⁷ Não ficou claro nos documentos se alguém da tripulação francesa – como Monsieur Bitancourt – fala o Português ou se alguém da Ilha – como o Alferes Salerno – entende a língua francesa. Acreditamos que Monsieur Bitancourt fala o português, pois no anexo 35, e como comentado acima, ao ser indagado sobre o conteúdo do papel que escrevia quando surpreendido, o mesmo dissimulou e respondeu em francês.

¹⁶⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 2.

¹⁶⁹ Idem.

¹⁷⁰ Idem.

João Ribeiro Pessoa de Lacerda destacou que o *piloto*, usando a perna como apoio, enquanto conversava, demonstrou suas habilidades como desenhista. Logo depois, mostrou outros papéis e as plantas da Ilha de Porto Santo e a de São Nicolau¹⁷¹. De acordo com a documentação trabalhada, os papéis em questão foram remetidos ao Governo da Capitania de Pernambuco para conferência e para que um desfecho fosse apontado para o caso. Juntamente com os papéis, foi encaminhado o Monsieur Bitancourt.

Vamos passar agora a uma pequena avaliação da situação descrita. O que leva um voluntário, um curioso, a embarcar em um navio com as características belicosas mencionadas e em um período tão conturbado como o da Revolução Francesa? Principalmente um indivíduo com as habilidades descritas? Apenas coincidência ou interesse direto? O que pensar diante da insistência de um desenhista, um engenheiro, em querer chegar ao alto da Ilha? Como não desconfiar de atitudes tão suspeitas? Aqui, alertamos para o fato de que, além das atitudes suspeitas da tripulação, devemos também considerar o próprio momento, o da Revolução Francesa e seus desdobramentos, além das recomendações por parte das autoridades motivadas por tais acontecimentos.

Quando retomamos a descrição de todo o processo de ancoragem do *Le Diligent*, que passou todo o dia bordejando a Ilha até quando finalmente arribou, vem-nos, imediatamente, a idéia de que faziam um reconhecimento do local, fosse à procura de locais para desembarque, fosse à busca dos sítios militares, uma vez que identificar onde estavam as fortificações era fundamental para qualquer interesse sobre a Ilha. Além do mais, a utilização de uma sondareza para mapear a profundidade local corrobora essa possibilidade, pois, por mais que fosse desconhecido o local, o porto oferece sinalização suficiente para uma embarcação atracar com relativa segurança, além do local não ser desconhecido dos franceses.

Outro ponto suspeito a ser discutido foi o desembarque na ilha. Além de se apresentarem sem os devidos documentos, temos o fato de que o navio alegou necessidade de “*mantimentos de carne e aguada*”¹⁷² e de recuperar alguns de seus tripulantes que se encontravam acometidos de enfermidades. Se essa era a questão, então o que fez com que bordejasse a ilha durante um dia inteiro? Uma vez que, em casos de arribada forçada por enfermidades ou necessidades de mantimentos, não haveria problemas para os mesmos em desembarcarem. O procedimento, em casos de arribada, é o de apresentar o passaporte da embarcação e a sua Derrota além de se fazer uma minuciosa revista por parte dos locais. A

¹⁷¹ Infelizmente nos anexos 15 e 16, do Doc. 12684, que consta tratar das plantas dessas ilhas, temos apenas a informação de que as mesmas foram por via única, assim como aparece em alguns anexos em que constam desenhos. Até o momento da pesquisa, nada foi encontrado.

¹⁷² AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 4.

tripulação do navio demorou em proceder de acordo com o esperado e, nos momentos seguintes, continuaram agindo de forma suspeita, até mesmo quando apresentaram a documentação referente ao navio, tripulação e viagem.

De todos os atos descritos como suspeitos, os atos do Monsieur Bitancourt foram os que mais chamaram a atenção ou os mais justificados como tal. Em primeiro lugar, podemos colocar a sua profissão, a de Engenheiro – e que constrói castelos – e que naquela embarcação tinha a função de piloto. Um engenheiro com capacidade para construção desse porte e, em um navio com as características do Le Diligent, leva-nos a crer que o mesmo tinha a função de avaliar o sítio e suas defesas, anotando o que fosse possível e avaliando a capacidade militar, se estava bem ou mal aparelhado e, a partir disso, qual efetivo a ser usado e qual estratégia poderia ser aplicada em um eventual ataque. Todas essas questões poderiam ser resolvidas com os conhecimentos de engenheiro militar. O Engenheiro militar está capacitado para a construção das diferentes fortificações, inclusive no estudo do terreno onde estão construídas as fortificações ou onde poderiam ser construídas.

Levando em consideração tais questões, como pensar que a ânsia em chegar até o alto da Ilha, demonstrada pelo Monsieur de Bitancourt, fosse apenas para verificar a situação do barco. Insistimos no fato de que seria um ato praticamente impensável, um militar não desconfiar de alguém que se soube ser engenheiro e que tanto insistia em andar pela Ilha. Somado a essa questão, lembramos que o mesmo engenheiro foi surpreendido próximo aos quartéis da Ilha anotando em um papel e, ao ser surpreendido, guardou suas anotações. Estava ele em alguma missão? Coincidência? Necessidade?

Vamos a mais alguns elementos. Uma vistoria na carga do Bergantim foi ordenada pelo comandante João Ribeiro Pessoa de Lacerda e realizada pelo Tenente José de Barros Rego, acompanhado pelo Escrivão da Fazenda Real e Almojarifado Manoel Thomaz da Silva e pelo cirurgião Francisco Gonçalves da Silva. Foi alegada a dificuldade em fazer uma lista com tudo e que a vistoria seria mais adequada no porto da Capitania, uma vez que “*só descarregando o dito Bergantim poderia eu realizar tudo, (...) tive por mais acertado ir o mesmo Bergantim, para Vossa Excelência [lá] com mais comodidade mandar-lo examinar por pessoas mais inteligentes*”¹⁷³. Durante a vistoria se encontrou:

o Bergantim somente com cargas de mantimentos, armas de fogo, baionetas, [.....], floretes, pistolas, pólvora, quatro peças de calibre de três ou quatro,

¹⁷³ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 34.

três pedreiros, barris de alcatrão, caixões de breu, peças de cabos, e não constam trazer outra carga mais que as referidas.¹⁷⁴

Do que presenciou em “mãos particulares”¹⁷⁵, como livros, papéis e pinturas, o comandante Lacerda informou que foi avisado pelo Alferes Francisco José da Costa que “*Monsieur du Petit-Thouars tem um livro de capa preta de Ruão, no qual estão delineadas todas as fortalezas da Ilha*”¹⁷⁶. A este respeito, comenta o comandante que não mandou apreender o livro, pois afirmou que como o barco iria para a Capitania “*Vossa Excelência determinará o que for servido*”¹⁷⁷. Parece uma atitude ingênua não apreender o livro, independente de seu conteúdo. Nos documentos analisados, não foi encontrada nenhuma referência ao conteúdo deste, exceto o registro das fortificações. Se o mesmo fosse causar algum comprometimento mais sério para seu proprietário, a qualquer momento o material poderia ser destruído.

Acreditamos que se trata do Diário do Capitão que foi enviado junto com demais documentos. Assim como outros documentos registrados no processo, o Anexo 33, do Documento de Número 12684, cita a existência do Diário, embora não tenhamos conseguido localizá-lo, nem mesmo uma cópia sua. O *livro de capa preta de Ruão*, informado ao Comandante Lacerda, pode ser o Diário. Lembramos que o porto de origem do Le Diligent foi Ruão. Também não conseguimos identificar se o registro assinalando as fortificações foi feito antes de chegar à ilha ou se já eram frutos das anotações atribuídas a Monsieur de Bitancourt.

Todos os elementos descritos acima levantariam suspeitas em qualquer situação e da parte de qualquer bandeira, sobretudo a da França, como foi o caso, uma vez que naquele momento acontecia uma mudança significativa no contexto político europeu, a Revolução Francesa, cujas preocupações causadas ultrapassaram as fronteiras, não apenas da França, mas de toda a Europa e atravessa o Atlântico. E, conforme alertamos anteriormente, Qualquer navio com bandeira francesa, já era visto como suspeito; já existiam recomendações para que determinados procedimentos fossem adotados em caso de contato com navios daquela nação. A Ordem Régia de 21 de fevereiro de 1792, com seus anexos, já informava sobre o cuidado que deveria ser dispensado ao navio Le Diligent; já se sabia de sua intenção de difundir os princípios abomináveis dos Clubes de França; já existia uma orientação para tratarem esta embarcação – o Le Diligent – com bastante atenção, com bastante cuidado.

¹⁷⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 4. (O trecho entre parênteses nesta citação significa que, ao transcrever, não identificamos qual era o termo).

¹⁷⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 34.

¹⁷⁶ Idem.

¹⁷⁷ Idem.

2.5 O Naufrágio

No dia 20 de novembro de 1792, com destino ao Porto do Recife, partiu de Fernando de Noronha, o navio Francês Le Diligent tripulado por seis marinheiros franceses, no grupo estava o Monsieur Bitancourt, juntamente com o Tenente José de Barros – que foi o mesmo a fazer a vistoria a bordo do Bergantim – e assim, “*melhor informar sobre a matéria*”¹⁷⁸. Completavam a tripulação cinco soldados e cinco praças, mais um cabo de esquadra.

Havia a necessidade de informar as autoridades da Capitania sobre o ocorrido e a assim determinou o comandante da Ilha que, para avisar à Capitania, “*assentou mandar uma jangada*”¹⁷⁹, contudo, sabendo desse fato, “*concordou o Capitão Francês que se empregasse nesta diligência o seu Bergantim, por ser embarcação que podia vir, e tornar mais prestes*”¹⁸⁰. Uma vez que o Bergantim seria mais rápido, o comandante Lacerda aceita, mas não aceita a ida do capitão que “*por vezes instou que o deixasse ir ele mesmo pleitear a sua causa*”¹⁸¹. Essa solicitação foi negada. O capitão Lacerda expediu o Le Diligent com parte da tripulação, inclusive o piloto e mais franceses “*para darem razão de sua Derrota, visto não haver na Ilha algum perito que a encaminhasse*”¹⁸²; além de uma Guarnição da Ilha para darem prosseguimento à vigilância.

Quando a embarcação estava próxima ao continente, enfrentaram ventos contrários e fortes aguaceiros. Avistaram terra na altura da Baía da traição – Paraíba – e, percebendo o erro cometido, quis o Tenente dar fundo naquele local, mas os pilotos franceses não consentiram, e novamente se puseram em direção ao mar e, depois de diferentes direções com a embarcação agora próxima à costa e enfrentando as correntes, tentaram fundear, mas “*apesar de dois ferros que se deitaram ao fundo; veio encravar-se nos arrecifes na Praia do Sagi ao norte da Baía da Traição*”¹⁸³.

O Tenente José de Barros Regos relatou o ocorrido e abre seu relato com a súplica:

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor, vai este oficial infeliz aos pés de Vossa Excelência, com esta humilde carta a manifestar-lhe o que lhe tem sucedido da derrota que trás de Fernando até este Porto do Sagi, Capitania do Rio Grande onde me acho naufragado¹⁸⁴.

¹⁷⁸ Idem.

¹⁷⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12666.

¹⁸⁰ Idem.

¹⁸¹ Idem.

¹⁸² Idem.

¹⁸³ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 18.

¹⁸⁴ Idem.

No relato que fez do acontecido, o tenente detalha as diferentes proas que se fez na tentativa de evitar o desastre. Tomando o rumo de Recife,

[...] a vinte do mês de novembro por ordem de meu comandante [...] em companhia de um Cabo de Esquadra, cinco soldados e cinco praças, vindo também na mesma conduta seis franceses, incluso um piloto e um praticante, saindo daquele porto com o vento [de] Sueste, que só se pode por a proa a Sul Sueste, que só se pode por a proa a Sul Sueste¹⁸⁵.

Saindo de Noronha, tomaram a direção Sul e se mantiveram nessa direção por vinte e quatro horas, não conseguindo vento para amarar¹⁸⁶, e então “*caiu-nos o vento Sueste cinco dias, que viemos com proa de Sul Sueste, e este vento só decai pela costa abaixo do Norte*”¹⁸⁷. Do Mesmo *Sul Sueste* cai um *aguaceiro* à vista de terra, em frente da baía da Traição na Paraíba, em seu relato o tenente diz que:

[...] querendo eu mandar dar fundo no dito porto, se levantaram os franceses não querendo, eu como vi que não tinha pratico para o meter dentro [da baía], e vendo a desordem que podia suceder, mandei fazer bordo para o mar onde se pôs a proa a [de] Nordeste, e pela noite se caminhou a Leste, quanto de Nordeste, supondo que com esta proa me tivesse amarado, por andar com a dita proa vinte e quatro horas, e os ventos escasseando neste bordo e na outra proa fazia de Sul, mandei virar ao mesmo caminho do Sul, cuidando que com ela era bastante para ir até o Rio de Janeiro, mas encontrei tantas correntes de água para o norte, que no outro dia estava abaixo da Baía da Traição, doze léguas ao norte¹⁸⁸.

Em sequência, o Tenente percebe que a situação está perdendo o controle, não viu alternativa a não ser mandar dar bordo para a dita baía, para nela dar fundo, mas “*não quis a fortuna que chegasse nesta baía*”¹⁸⁹. Soprava um vento leste que, embora fraco, permitia chegar àquele local, mas por volta do meio dia a calma foi tanta que não foi possível completar o rumo, ficando o barco rolando pela costa, tentaram por três vezes virar; não conseguindo, o tenente ordena “*dar fundo a um ferro, e não foi bastante dar fundo a outro sempre veio dar [o barco] a costa*”¹⁹⁰. Vendo o risco em que estavam, o Tenente se jogou ao mar na tentativa de salvar a desordem que estava, mas “*foi tão contrária a sorte que ia*

¹⁸⁵ Idem.

¹⁸⁶ O termo significa: afastar(-se) da terra em direção ao alto-mar, pôr(-se) ao largo; fazer-se ao mar; emarar-se. In: DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. No caso aqui, a tripulação pretendia se manter longe da costa.

¹⁸⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 18.

¹⁸⁸ Idem.

¹⁸⁹ Idem.

¹⁹⁰ Idem.

*perdendo a vida, de forma que sai em terra morto, de forma que não dei acordo de mim se não no outro dia*¹⁹¹. Fisicamente, a sua situação era a de quem sofreu reveses físicos uma vez que, quando se dá conta, estava “*deitando sangue por todas as partes das muitas pancadas que dei pelas pedras*”¹⁹². Depois de estar “*quase morto*”¹⁹³ e voltar ao seu juízo, descobriu onde estava e logo avisou o Coronel da Cavalaria da comarca da Paraíba, André de Albuquerque Maranhão, que prontamente acudiu ao local com seus soldados, descarregando o Bergantim e colocando tudo em ordem e vigilância. Nesse intervalo, havia fugido do barco um soldado e três praças, dos quais não tivemos mais notícias. Quando foi informado do acontecido ao Le Diligent, o governador de Pernambuco, D. Thomaz José de Melo, ordenou ao Doutor Ouvidor Geral da Paraíba que se encaminhasse ao local do Naufrágio e fizesse a devassa do ocorrido, além de colocar sob guarda, a carga do Barco e mais que isso, tinha a **missão de evitar o quanto fosse possível, o contato dos franceses com os moradores da terra.**



Figura 10 - Vista aérea de trecho da Praia do Sagi, RN¹⁹⁴. Observe a linha de arrecifes no centro da imagem (em diagonal). Em algum ponto da extensão desses arrecifes, está o local onde o Le Diligent teria naufragado. Dos arrecifes a margem dista aproximadamente 500 metros.

¹⁹¹ Idem.

¹⁹² Idem.

¹⁹³ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12666.

¹⁹⁴ Imagem satélite do Programa Google Earth versão free. Meio Digital.

Enfim, foi enviado o mestre do Trem Real Gonçalo José das Neves e o Sota Patrão da Barra José da Silva, que, como diagnóstico da situação, informaram que não havia possibilidade de salvar a embarcação por esta está cercada de rochedos por todas as partes. E, quanto ao sumário, não pode proceder ao mesmo por falta de testemunhas em uma área deserta como a que aconteceu o encalhe, bem como a falta de intérprete que pudessem assinar com os franceses¹⁹⁵. O grupo que seguiu para o local do naufrágio, contava ainda com a presença do Senhor Antonio Felipe Soares de Andrade de Bederode, Ouvidor Geral da Comarca da Paraíba.

O Ouvidor, acompanhando toda a diligência, também deu seu relato sobre a situação, informando que a carga era de pouco valor e, tudo o que foi possível resgatar, foi posto a guarda. Dando prosseguimento, ele informa sobre um questionamento comum em casos como esse: se o encalhe, o naufrágio foi intencional ou não. Comenta que não foi possível responder a essa pergunta pelo fato de não haver testemunhas “*nesta praia deserta não há testemunhas das quais se possa colher se foi casual; ou de propósito o naufrágio*”¹⁹⁶. Assim, “*pondo-se tudo em boa guarda e no melhor modo possível*”¹⁹⁷, a tropa e os franceses foram recolhidos e enviados à Praça do Recife. Um barco foi providenciado para buscar os franceses que vieram na embarcação naufragada, e outro barco, onde foi o Sargento Mor do Regimento pago de Olinda, Antonio José Guimarães juntamente com treze soldados, foi destinado à Ilha de Fernando de Noronha para buscar o Capitão du Petit-Thouars e os demais de sua equipagem.



Figura 11 – Imagem do Comandante Aristide Aubert du Petit-Thouars¹⁹⁸.

¹⁹⁵ Essa informação nos remete as dúvidas quanto à comunicação estabelecida na Ilha de Noronha, uma vez que Monsieur de Bitancourt estava na embarcação naufragada.

¹⁹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 21.

¹⁹⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. Anexo 22.

¹⁹⁸ Disponível em: <<http://www.netmarine.net/bat/ee/dupetit/celebre.htm>> Acesso em 03 de junho de 2009.

Os documentos do AHU trabalhados neste capítulo nos deram a “fé” dos testemunhos dos envolvidos. Neles, tivemos o relato de um fato que não era incomum, a arribada de um navio necessitando de mantimentos e agoadas. Suas atitudes suspeitas colocaram, ou melhor, colocariam qualquer guarda em terra de prontidão. Ocorre que o período em que isso aconteceu, fins do século XVIII, mais especificamente em 1792, o mundo ocidental voltava seus olhos para os acontecimentos na França, e aquele navio, o Le Diligent, sendo francês, provocava uma maior observação e cuidado.

Havia uma advertência para que todos os portos das colônias, todos os portos portugueses, tomassem precauções dobradas quando navios com a bandeira de nação francesa para eles se dirigissem. Deveriam a todo o custo evitar o contato de seus tripulantes com os locais. O motivo? A divulgação das perniciosas idéias transmitidas pelos Clubes de França. Era o medo que as idéias que provocaram a Revolução Francesa, atingissem o Reino Português.

Quais eram essas idéias? O que eram os Clubes de França? Estaria o Le Diligent envolvido?

Havia uma recomendação diferente, especial, para o tratamento com os navios franceses, exceto os navios comandados por Bruni D’Entrecasteaux, que deveriam ter toda a atenção dispensada a eles. O Le Diligent também era uma exceção, só que contrária. Acreditava-se que o Le Diligent estaria a serviço do Cercle Social em uma missão; para os que acreditavam nos *ideais* da Revolução, o Bergantim traria a bordo, para divulgação nas colônias portuguesas na América, cópias da Constituição francesa em espanhol e português.

Seria o Cercle Social um destes temidos Clubes de França? Veremos isso no próximo capítulo.

Capítulo 3

OS CLUBES DE FRANÇA – REVOLUÇÃO, CONTRABANDO E MEDO

“Com o passar do tempo, os papéis não são mais exatamente os mesmos de antes; sem dúvida a ação que estes levam adiante por meio de intrigas e reviravoltas conduz a algum tipo de desfecho final, que continua a se aproximar mesmo quando a intriga parece complicar-se cada vez mais e os obstáculos parecem aumentar. Quem comparece à praça em momentos consecutivos nota que o diálogo muda de ato em ato, ainda que a vida dos habitantes de Melânia seja breve demais para que possam percebê-lo.”

Ítalo Calvino¹⁹⁹

3.1 Os Clubes de França

O termo Clubes de França, que aparece no documento²⁰⁰ citado alertando para a divulgação dos vis ideais que corromperam a França, é taxativo quanto ao medo que as ações destes Clubes estão causando. Mas o que são estes Clubes? Têm eles esta força capaz de provocar esse medo e suas consequências? Na tentativa de responder a esses questionamentos, vejamos os seus conceitos ou possíveis acepções.

Hoje, o termo Clube tem, entre outros significados, o *de associação política, agremiação onde se debatem os negócios públicos, ou associação de pessoas que têm por objetivo a consecução de determinado propósito ou fim comum.*²⁰¹ Outro significado, este mais direcionado para a nossa pesquisa, nos é fornecido pelo historiador Marco Morel, em seu trabalho sobre as transformações dos espaços públicos no Rio de Janeiro,²⁰² ao citar um conceito sobre *Clube*, oriundo do Jornal Nova Luz Brasileira:

¹⁹⁹ CALVINO, Ítalo. As Cidades Invisíveis. p. 77.

²⁰⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12685.

²⁰¹ DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa.

²⁰² As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na cidade imperial (1820 - 1840).

O que é Club – É hum ajuntamento reservado de pessoas que sem faculdade de Governo, tratão de alguma cousa extraordinária; por isso sempre se interpreta que é para mal: com tudo é preciso notar, que às vezes os ajuntamentos não são clubs; antes se dirigem para cousas muito boas. Os ajuntamentos reservados causão sempre medo aos Déspotas, e tyrannos, porque tem consciência de seus crimes; é por isso que temem qualquer reunião de homens.²⁰³

A partir do trecho: *com tudo é preciso notar, que às vezes os ajuntamentos não são clubs; antes se dirigem para cousas muito boas*, fazemos uma leitura que, da forma como está posto, dá uma ideia de que todos os ajuntamentos que não fazem “coisas boas” são clubes e, logo, são destinados a fazer o mal, ou em outra análise, seria uma forma de se desacreditar grupos opositores, rotulando-os de “**praticarem o mal**”. Logo em seguida, quando faz menção aos déspotas e aos tiranos que têm consciência de seus crimes, coloca os Clubes como aqueles que se opõem à *maldade* provocada pelos primeiros. Em outras palavras, um irá apontar a maldade do/no outro.

Aqui, trata-se de um lado, do grupo que defende os interesses da monarquia, acusando alguns ajuntamentos de provocarem uma anarquia ao mudarem ou tentarem mudar a estrutura de governo, eliminado o modelo vigente, como no caso da França revolucionária e os efeitos que essas ideias causam, sobretudo, para os monarquistas. Do outro lado, tais *Clubs* defendem interesses legitimados de igualdade e de liberdade, ao defenderem a bandeira da luta contra uma opressão despótica do governo,

[...] O governo francez até ao anno de 1789, assim como o de quase todos os estados da Europa, incluindo o de Portugal, [...] eram essencialmente despóticos, e como taes cheios de todos aquelles vícios e abusos, [...] A frequente dissipação e desperdício das rendas publicas, de que o rei e os seus cortezãos dispunham a seu arbítrio, o modo informe por que se fazia o lançamento de tributos, reunindo-se com isto o mau systema de os cobrar, os excessivos privilegios feudaes de que gosavam as classes aristocraticas, [...] o odioso despotismo d’estas mesmas classes para com todas as que lhe eram inferiores, tendo por si o apoio do não menos odioso despotismo dos magistrados, tanto criminaes como de policia, a incerteza do direito pela variedade das jurisdições, e finalmente os famosos avisos ou ordens de prisão, por meio das quaes qualquer cidadão era, sem processo nem sentença, agarrado e mettido em um segredo por toda a sua vida [...].²⁰⁴

²⁰³ JORNAL Nova Luz Brasileira, nº 33. 2/41839 In.: MOREL, Marco. As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na cidade imperial (1820 - 1840), pág. 252.

²⁰⁴ SORIANO, Simão José da Luz. História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal. Pp 359 a 360.

A identificação dessas práticas, que refletem no bem-estar dos súditos, é, de acordo com Thomas Paine, muito simples e a posterior solução também. No *Senso Comum*, Paine afirma que:

Os governos absolutos (apesar de serem uma ignomínia para a natureza humana) trazem consigo a vantagem de serem simples; se as pessoas sofrem sabem de onde vêm seus sofrimentos, sabem igualmente qual o remédio e não se confundem com uma variedade de causas e curas.²⁰⁵

Levado à prática pelos Clubes, pelos *ajuntamentos*, isso se torna realmente preocupante para os que defendem os interesses monárquicos. Por outro lado, essa situação justifica uma atitude extrema por parte daqueles que a defendem; assim, de acordo com tais ideias seria justificado que

Quando no curso dos acontecimentos humanos, se torna necessário a um povo dissolver laços políticos que o ligavam a outro, e assumir, entre os poderes da terra, posição igual e separada, a que lhe dão direito as leis da natureza e as do Deus da natureza, o respeito digno às opiniões dos homens exige que se declarem as causas que os levaram a essa separação.²⁰⁶

Em seguida, ao considerar como verdade evidente que todos os homens foram criados iguais pelo Criador e que Ele os dotou de certos direitos inalienáveis, como a vida, a liberdade e a busca pela felicidade, a Declaração propõe que:

[...] a fim de assegurar esses direitos, instituem-se entre os homens e os governos, que derivam seus justos poderes do consentimento dos governados; que, sempre que qualquer forma de governo se torne destrutiva de tais fins, cabe ao povo o direito de alterá-la ou aboli-la e instituir novo governo, baseando-o em tais princípios e organizando-lhes os poderes pela forma que lhe pareça mais conveniente para realizar-lhe a segurança e a felicidade.²⁰⁷

Tais “verdades” extremas sobre os direitos iguais, que justificam as ações que aqui foram postas em prática tanto nas 13 colônias quanto na França, não podem ser abordadas como algo universal no sentido de sua aplicação, pois outro elemento, que ficará presente na prática e que é distinto do discurso posto, é a disputa entre os grupos. A alternância dos

²⁰⁵ PAINE, Thomas. O Senso Comum e a Crise. P.13.

²⁰⁶ Declaração de Independência dos Estados Unidos da América. In: HUNT, Lynn. A Invenção dos Direitos Humanos – Uma História. P. 219.

²⁰⁷ Idem. Pp. 219-220.

rumos, dos grupos que conduzem a aplicação “dessas verdades” aponta a necessidade de se entender a formação dos grupos e seus interesses específicos.

Buscando este entendimento – da formação de grupos, em seus interesses distintos –, vejamos as afirmações de Cesare Beccaria²⁰⁸, que nos ajuda a entender tal questão. O livro *Dos Delitos e das Penas*, publicado em 1764 quando o autor tinha 26 anos, aponta, logo nos primeiros parágrafos de sua introdução, para uma possibilidade.

Escreve Beccaria que, em regra geral,

[...] os homens abandonam os mais relevantes regulamentos à prudência diária ou à discricção daqueles cujo interesse é o de contestar as leis mais sábias, que, por natureza, tornam universais as vantagens e resistem ao esforço, que tendem a concentrar-se em poucos, separando, de um lado, o máximo de poder e de felicidade e, de outro, toda a fraqueza e a miséria. (Grifo nosso)²⁰⁹

Continuando, Beccaria afirma:

Olhemos a história e veremos que as leis, que são, ou deveriam ser, pactos entre homens livres, não passaram, geralmente, de instrumentos das paixões de uns poucos, ou nasceram da fortuita e passageira necessidade, não já ditadas por frio analista da natureza humana, capaz de concentrar num só ponto as ações de muitos homens. (Grifo nosso)²¹⁰

Em linhas gerais, temos quase sempre a Lei a favorecer bem poucos e, geralmente, estes poucos estão, de certa forma, ligados aos níveis mais elevados da sociedade, que aplica a dita Lei. Os súditos não são, necessariamente, beneficiados por estarem “corretos” perante tal Lei. Aliás, a percepção apontada por Beccaria nos é de uma familiaridade tal que, se não fosse mencionada a sua data ou, se lida por alguém que não conhece a obra em questão, poderíamos dizer que tal citação foi escrita na atualidade, e essa afirmativa não causaria nenhuma estranheza. Mas que, insistimos, foi escrita sob situações específicas em uma época específica e, por maior que sejam as semelhanças com nossa realidade, trataremos a ideia para o contexto da época.

Sendo assim, interessa-nos entender um quadro envolvendo elementos de dois continentes – Europa e Américas – em um momento específico; um quadro cheio de disputas de diferentes grupos cuja tônica deveria ser a Lei. Mas como aplicar uma Lei ou um conjunto

²⁰⁸ BECCARIA, Cesare. *Dos Delitos e das Penas*. 3ª Edição revista da tradução de J. Cretella Jr e Agnes Cretella.

²⁰⁹ Idem. Pág. 19

²¹⁰ Idem.

delas em períodos de reconhecida instabilidade – como é o caso do período revolucionário do fim do século XVIII na França – se mesmo em tempos de “paz” a aplicação da Lei, convenhamos,²¹¹ não é tão simples? Alertamos, ainda, que a afirmação de Beccaria e suas fundamentações e Teoremas, como poderia parecer, não é o objeto de nossa discussão, utilizamo-nos deles apenas para direcionar o nosso olhar.



Figura 12 – Cesare Beccaria²¹²

É importante ter em mente que, ao estudarmos a Revolução Francesa e suas repercussões, é preciso tomar cuidado para não tratar o tema de forma linear ou como um bloco maciço, no qual, após a Bastilha, os ideais foram sendo difundidos e aceitos ou combatidos, e que a luta era entre dois grupos antagônicos, de um lado a Monarquia opressora

²¹¹ O próprio livro *Dei Delitti e della Pene*, de Cesare Bonesana, Marquês de Beccaria, surgiu de sua temporada no cárcere onde foi enviado *injustamente* por seu pai. Quando sai, começa a discutir sobre os problemas relacionados aos processos penais em voga. Influenciado pela filosofia francesa, busca a razão para combater a tradição, proclamando o princípio da igualdade perante a Lei. Nasceu em 1738 em Milão e morreu em 1793 também em Milão. Para conhecer mais sobre a vida de Cesare Beccaria, ver BECCARIA, Cesare. *Dos Delitos e das Penas*. 3ª Edição revista da tradução de J. Cretella Jr e Agnes Cretella.

²¹² Disponível em:

http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://etc.usf.edu/clipart/32000/32059/beccaria_32059_lg.gif&imgrefurl=http://etc.usf.edu/clipart/32000/32059/beccaria_32059.htm&usq=DOF5lkZLaucwvpsTe4CwyMbMtCA=&h=700&w=580&sz=98&hl=pt-BR&start=92&tbid=0NUt9uvBjT2a3M:&tbnh=140&tbnw=116&prev=/images%3Fq%3Dcesare%2Bbeccaria%26gbv%3D2%26ndsp%3D18%26hl%3Dpt-BR%26sa%3DN%26start%3D90> Acesso em 12 de junho de 2009.

e do outro os Clubes libertadores. Um tema como esse, sobretudo, não pode ser tratado de forma maniqueísta.

Durante a Revolução Francesa, a própria aceitação, ou melhor, o seu encaminhamento não foi uma unanimidade, já que as disputas internas pelo poder eram intensas. Temos a título de lembrança, o primeiro momento da luta com as alternâncias de vários grupos, o surgimento do Terror, etc.; temos, posteriormente, o período Bonapartista e o período da Restauração. Em cada um desses momentos, diversas questões interagiram e repercutiram de formas variadas e ao mesmo tempo. A este respeito, a esta pluralidade de possibilidades, Denis Bernardes comenta²¹³ o caráter plural do espaço temporal ao qual atribui à eclosão da Revolução. Para ele, “*no interior da própria revolução, sua temporalidade política é vária*”.²¹⁴

Mas voltando aos Clubes, quem seriam estes?

A designação é aplicada, no primeiro momento, aos jacobinos, nome que teve origem no clube onde estes parisienses revolucionários se reuniam – Convento dos Frades Jacobinos,

Já por aquelle tempo²¹⁵ se tinha feito distincto o *club*, ou sociedade dos jacobinos, a que os deputados bretões primitivamente tinham dado origem, reunindo-se em um club em Versalhes, durante o tempo em que a *constituante* ali esteve, club que muito se engrandeceu, depois que tornou para Paris a dita Assembléa. O local de suas sessões foi no convento dos extinctos frades dominicos (*jacobins*), donde a taes associados lhes veiu o nome de *jacobinos*.²¹⁶

Antes, membros da ala moderada, a partir de 1792 radicalizam suas posições. Outros Clubs também disputam o poder, o controle, durante os eventos revolucionários. Clubs como girondinos, montanhesees, cordeliers ou franciscanos, “*cujos membros quiseram rivalisar em exaltação política com os jacobinos, com os quaes todavia nunca chegaram a supplantar*”²¹⁷ O que deveria ou poderia ser uma união em busca de um objetivo maior, dava espaço a lutas por poder de comando; as divergências entre eles era maior que seus objetivos. Tal qual foi colocado por Beccaria, a busca de favorecimento do interesse de alguns em detrimento de uma maioria.

Mas, um Clube específico nos desperta maior interesse: o Le Cercle Social.

²¹³ BERNARDES, Denis. “Considerações em torno da repercussão da Revolução Francesa em Pernambuco” In ANDRADE, Manuel Correia de. FERNANDES, Eliane Moury. (org) O nordeste brasileiro e a Revolução Francesa.

²¹⁴ BERNARDES, Denis. Op. Cit. P. 74

²¹⁵ 1º de outubro de 1791.

²¹⁶ SORIANO, Simão José da Luz. História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal. P. 364.

²¹⁷ Idem.

3.2 Le Cercle Social

O Le Cercle Social foi criado pelos revolucionários para a propaganda e difusão dos ideais de 1789,

É sabido que, na capital francesa, existia uma organização propagandística chamada Le Cercle Social, que se encarregava de traduzir em todas as línguas conhecidas na Europa, entre elas, o português, as proclamações, documentos e Constituições, especialmente as de 1789, 1791, 1793.²¹⁸

De fato, “(...) nas vistas de melhor conseguirem a desejada effusão das suas doutrinas políticas, haviam estabelecido em Paris no anno de 1791 uma associação denominada cercle social, filiada à dos jacobinos”²¹⁹, com a missão de difundir as referidas doutrinas nos outros países, mais especificamente na América.

De acordo com Clóvis Melo²²⁰, as proclamações revolucionárias que trariam o espírito de liberdade reinantes na França seriam enviadas pelo Cercle Social, “Em 1796 o Governo de Lisboa alertou o de Salvador, na Bahia, que a espionagem lusa detectara a informação de que o Clube Cercle Social, de Paris, enviara uma expedição por mar”²²¹. A informação era que o navio encarregado da missão era o Le Diligent, comandado por Aubert du Petit Thouars, que traria cópias da constituição francesa em espanhol e em português. Pois bem, ou houve um erro de datas nas pesquisas feitas pelo autor em questão, ou então houve um equívoco com a espionagem lusa; ela estaria repassando informações com anos de atraso, uma vez que sabemos que o Le Diligent havia sido aprisionado em Fernando de Noronha, em dezembro de 1792 e, posteriormente, naufragado na costa nordeste do Brasil²²².

Nos autos a respeito da arribada do Le Diligent, temos anexada uma cópia do documento que faz o alerta sobre o Cercle Social. No documento, João Gomes de Araujo informa que “Há tempo que o Club denominado Cercle Social de que já falei a Vossa Excelência propôs huma subscrição para inviar um navio em busca de Monsieur de La Perouse, e ao mesmo tempo para tentar várias especulações de Comercio do Mar do Sul.”²²³ Essa afirmativa nos remete ao nosso capítulo anterior quando buscávamos verificar a

²¹⁸ MELO, Clóvis. A Revolução Francesa e a Insurreição de 1817. In: ANDRADE, Manuel Correia de. FERNANDES, Eliane Moury. (org) O nordeste brasileiro e a Revolução Francesa. P. 92.

²¹⁹ SORIANO, Simão José da Luz. História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal. P. 390.

²²⁰ Idem.

²²¹ Idem.

²²² AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12666.

²²³ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684.

veracidade das motivações do navio Le Diligent e o fato de sua arribada forçosa na Ilha de Fernando de Noronha.

Continuando nossa análise do referido Documento, além das informações acima, temos outras informações que discutiremos abaixo em trechos destacados. No primeiro trecho, a informação de que a Assembléia Nacional, que assume de fato o Governo na França, está ciente e de acordo com a empreitada, que esta não é uma mera aventura de aproveitadores, que há um interesse comum, ou interesses diferenciados que poderão ser alcançados com ações em conjunto, é dito que

A Assembléia parece autorizar esta expedição que não deixa de ser suspeita depois do que fez o Governo em virtude de um Decreto que a Assembléia constitutiva passou a este respeito. Além disto os mesmos franceses não duvidam seja um pretexto para introduzir nas colônias estrangeiras o mesmo espírito de liberdade que reina neste país e divide as forças dos soberanos do novo Mundo, abusando do asilo que se costuma dar em semelhante ocasiões. (Grifo Nosso).²²⁴

Temos aqui a alusão à arribada forçada que nos indica, sem sombra de dúvidas, ser uma prática constante, como demonstramos no primeiro capítulo de nosso trabalho. As dificuldades inerentes às viagens marítimas criaram o hábito de se arribar em qualquer porto em semelhante situação, pois tudo que fosse necessário para o restabelecimento da equipagem seria realizado. Nesse momento, tanto a Independência dos Estados Unidos quanto a rebelião de São Domingos já se fazem presentes.

Era o medo agora mais real da chegada das ideias revolucionárias nas colônias; parecia que São Domingos (Haiti) não estava tão longe assim. O perigo de contaminação com estas ideias era grande; estavam atravessando os oceanos; essa corrente planetária se fortalecera. As ideias apareciam de formas diferentes: panfletos, obras, conversas informais ou não, boatos. Aliás, a respeito de boatos, Jean Delumeau informa que “*a propagação de boatos – sempre circulando através dos canais não institucionalizados – marcava o momento em que a inquietude popular atingia seu paroxismo.*”²²⁵ O medo era grande. Afinal, a situação do Estado português, face à mensagem dos “*clubes de França*”, era bastante incômoda. Como bem demonstra Maria Lyra, “*dependente economicamente da produção colonial, a metrópole portuguesa temia, mas do que as outras, o alastramento do ideal de liberdade nos domínios*

²²⁴ Idem.

²²⁵ DELUMEAU, Jean. História do Medo no Ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada. P. 184.

ultramarinos”.²²⁶ Em Pernambuco, a vigilância está *atenta*. A respeito da repercussão da Revolução Francesa em Pernambuco, Denis Bernardes, menciona que foi através da Revolução que surgiu “*em Pernambuco um vocabulário político [...] sinalizador também do surgimento de novas formas de pensar, capaz de traduzir-se em projeto político de ação*”.²²⁷

No trecho seguinte do documento 12684 do Arquivo Histórico Ultramarino, temos a informação de que o navio deve alcançar o Rio de Janeiro e a Bahia e que

[...] a constituição está traduzida em Português e Espanhol e que várias pessoas que se embarcam como naturalistas, se aplicam ao estudo destas línguas, tendo comprado para este efeito os livros necessários. Dizem-me que além das instruções da Sociedade levam outras relativas ao local e recomendações particulares.²²⁸

A afirmação de que o navio tinha, em sua carga, exemplares da constituição francesa e traduzidas para a língua local justificava todo o medo existente por parte das autoridades realistas; o combate a tais ideias deveria ser constante e minucioso. Era preciso de uma vigilância intensa e se antes qualquer navio, pela possibilidade de participar de contrabando, era vigiado, agora temos a impressão de que a cobrança será ainda mais forte, pois o *contrabando*, aqui, está na transmissão das ideias, e estas são demasiadamente prejudiciais à Coroa.

No trecho final do documento 12684, o navio é nomeado e seu capitão identificado, além do *Le Diligent* de Petit Thouars, temos uma referência a Monsieur Brune: “*O navio chamado Le Diligent, capitão du Petit Thoars vai em companhia de outro que ainda não nomeiam, e de que é capitão Monsieur Brune, ambos oficiais da Marinha e [grandes] ante-realistas. João Gomes de Araujo.*”²²⁹ Quanto a Monsieur Bruni, Trata-se de “*Antoine Bruni d’Entrecasteux, governador de Mauricio y marítimo experimentado.*”²³⁰ O navio comandado por Monsieur Bruni é o *Recherche*²³¹. Chamamos a atenção para o fato de que os dois capitães são chamados de anti-realistas, ou seja, contrários ao absolutismo, contrários à monarquia. Aqui, devemos levar em consideração que Bruni era governador de Mauricio e o outro era

²²⁶ LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A Utopia do poderoso império – Portugal e Brasil: bastidores da política (1798-1822)*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994. P. 35.

²²⁷ BERNARDES, Denis. Op. Cit.. P. 81.

²²⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684.

²²⁹ Idem.

²³⁰ JACKSON, Robert. *Transatlanticos, barcos mercantes y petroleros – 300 de los barcos más importantes Del mundo*. P. 176.

²³¹ Idem.

oficial da marinha. Acreditamos que mais que anti-realistas, poderiam estar em busca de fortuna.

Mas será que esse medo poderia atingir a colônia de uma forma significativa? Existia *Espaço* para isso? Acreditamos que entenderemos mais a preocupação das autoridades em combater estas ideias, não apenas por sua representação anti-realista, mas também por se conhecer as dificuldades em vigiar toda a colônia e diante de tantas insatisfações já visíveis em algumas rebeliões na colônia, como a Inconfidência Mineira, além de outras práticas ilícitas como o contrabando. Vamos fazer uma pausa na abordagem do *Le Diligent* e verificar outro ponto, na tentativa de entender a *movimentação* da sociedade. O medo, ou os medos, quando mencionado, é enfático. Vamos discutir um pouco o que vem a ser esse medo. Para isso, tomamos como espaço de entendimento, o Porto do Recife e alguns pontos da costa.

3.3 Breve História do Porto do Recife

A área conhecida como Recife Antigo é fruto de um processo secular de ação, principalmente antrópica. Teve a sua superfície modificada através de sucessivos aterros que, aos poucos, foram vencendo a ação das águas marítimas e fluviais, resultando na ampliação considerável de sua área de ocupação.

No início do período colonial, existia apenas uma pequena faixa de terra – um Istmo – com aproximadamente 80 metros de largura, que unia o povoado do Recife a Olinda. “(...) *De Olinda estende-se para o sul, entre o rio Beberibe e o oceano, um istmo, de cerca de uma légua, assaz estreito e arenoso, semelhante a uma costela ou linguazinha.*(...)”.²³² Com os aterros, este istmo evoluiu até as feições atuais. Correndo paralela à costa, a formação natural de arenito – os arrecifes – além de originar o nome da Cidade forneceu, por certo tempo, matéria-prima para a construção de diversas edificações e, tal qual uma *muralha*, protegia o litoral contra as ondas do Atlântico, oferecendo um excelente ancoradouro para os navios da época. Sua condição de porto caracteriza a cidade até hoje. Com a importância que o local adquiriu, logo as terras ficaram insuficientes para atender aos comerciantes que ali buscavam se instalar. A necessidade de ocupação da superfície provocou uma sucessão de aterros, devidamente registrados em iconografias ao longo dos séculos. A área cresceu horizontal e verticalmente, surgindo novas quadras, novas ruas e construções de distintas concepções arquitetônicas, compondo um cenário repleto de diferentes atores sociais. No início do século

²³² BARLAEUS, Gaspar. História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil. P 185.

XX, em conformidade com as tendências de uma “modernidade” que dominavam o ocidente, mas muito mais por conta das necessidades portuárias, boa parte do “Recife Antigo” teve seus imóveis demolidos e o seu traçado urbano alterado, soterrando, assim, um marco da História Brasileira: o bairro do Recife. Para atender as “modernas” necessidades portuárias, em um trecho localizado entre a Cruz do Patrão e o Forte do Buraco, o Istmo foi rompido, transformando parte dele na atual Ilha do Recife, separando-a de Olinda.



Figura 13 – Istmo século XV²³³ – Na imagem observamos o istmo original (em cinza) quando começou a ocupação, e a linha externa representando a superfície no início do século XX. A ponte na parte inferior esquerda corresponde a atual ponte Maurício de Nassau.

²³³ MENEZES. José Luís Mota. **Atlas Histórico Cartográfico do Recife**. Recife: URB, FUNDAJ, Editora Massangana, 1988.

No Recife, condições naturais para um ancoradouro permitiram as atividades de carga e descarga em condições relativamente seguras. Ao longo dos anos, o local foi se firmando como porto. À medida que o istmo era ocupado, surgia a necessidade de ampliação de suas terras, e, com isso, o local foi sendo alargado através das ações antrópicas, vencendo, aos poucos, a luta contra as marés. Ao mesmo tempo em que o terreno era ampliado, novos traçados urbanos surgiam e construções,²³⁴ próprias para as atividades ali desenvolvidas, eram erguidas. Ao longo dos séculos, o porto de Pernambuco foi sendo “construído”, problemas surgiram e estratégias foram adotadas, determinando as feições do local.

No final do século XVIII, o medo da disseminação nas colônias portuguesas da “*abominável doutrina*”²³⁵ difundida pelos Clubes de França, os constantes ataques de corsários franceses aos navios que se dirigiam ao porto do Recife, entre outros, refletiu-se no espaço do porto. Em 1793, um Ofício²³⁶ do Secretário de estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, ao Governador de Pernambuco D. Thomaz José de Melo, alertava para a possibilidade de um ataque francês ao seu porto. Foi solicitada, então, a verificação do estado de suas fortificações e de seus armamentos e atribuída a incumbência de avisarem as demais capitânicas da possibilidade desse ataque, mobilizando, assim, todas as suas defesas. Era preciso tomar precauções “*para repelir qualquer ataque que aquela nação intente contra nós*”²³⁷.

Em um Ofício datado de 17 do mês de abril 1798, do ainda governador D. Tomás José de Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, são relatadas as precauções necessárias para a defesa de Pernambuco contra ataques franceses, agora devido a um Tratado de Paz entre Portugal e França, que foi firmado apenas parcialmente e que era incerto “*se os franceses aceitarão a [ratificação] pura e simples que se deu depois que eles recusarão a parcial.*”²³⁸ Assim, foi ordenado “*que nas diferentes capitânicas do Brasil se conservem as maiores precauções para a nossa defesa*”²³⁹; até a notícia de ratificação definitiva do dito Tratado, todos deveriam ficar de sobreaviso.

O porto do Recife foi caracterizado, desde o início de sua ocupação/construção, pelo comércio intenso, sendo alvo da cobiça de diversas coroas. Provas disso estão em relatos de ataques ao local desde o século XVI. Em 1595, o corsário inglês James Lancaster invadiu o

²³⁴ Entre estas construções, são visíveis as construções destinadas à defesa, demonstrando fisicamente o medo existente no porto.

²³⁵ Idem.

²³⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12708.

²³⁷ Idem.

²³⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx 201, D. 13768.

²³⁹ Idem.

porto e o pilhou por aproximadamente um mês, com um butim que carregou mais de dez navios. Em 1630, foi a vez dos neerlandeses invadirem o porto. Conquistando o local, os batavos passaram 24 anos na tentativa de ampliar e consolidar o seu domínio. Nesses dois momentos e no período conhecido pela historiografia como *post bellum*, a discussão entre os defensores locais e a metrópole era a necessidade de proteção do Porto, uma vez que neste não apenas chegavam as mercadorias para a comercialização dos locais, mas, sobretudo, porque era através deste que escoava as riquezas locais, não apenas a produção de cana-de-açúcar, mas também de outros produtos como as cargas de madeira²⁴⁰, que tinham, dentre outras destinações, a construção de navios de guerra.

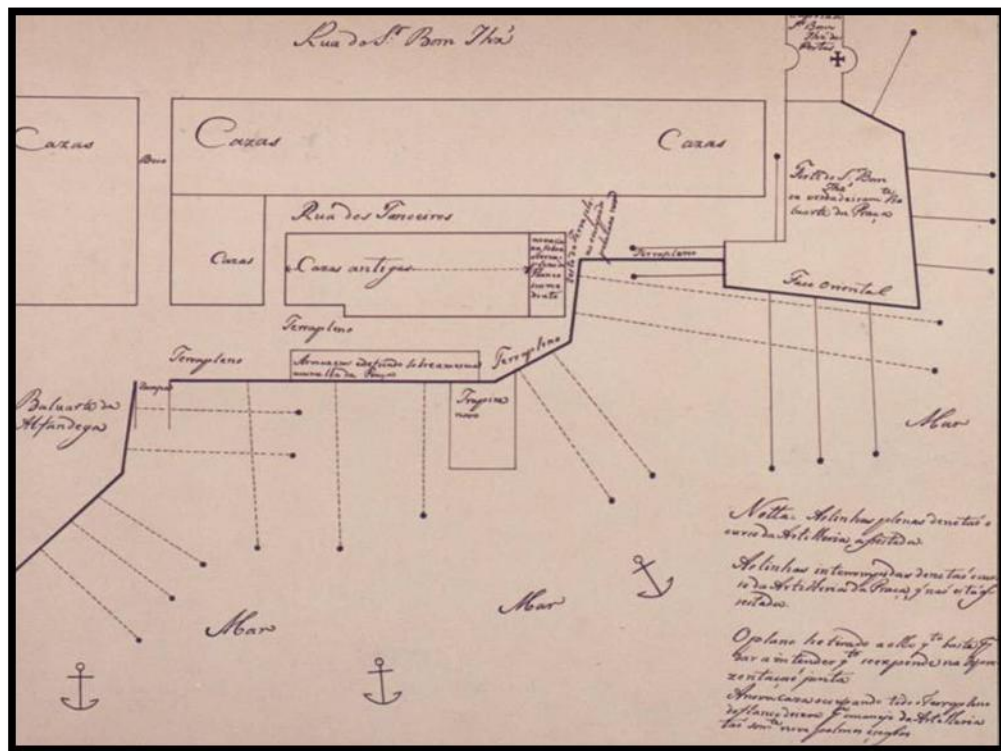


Figura 14²⁴¹ – Artilharia Assestada na área interna do porto do Recife. Na parte superior direita, vemos o baluarte oeste, que hoje, após a realização de pesquisas arqueológicas, tem suas ruínas expostas no bairro do Recife Antigo, em frente a Av. Alfredo Lisboa. O Desenho tracejado que vemos na imagem, corresponde a direção de onde está apontada a artilharia de defesa do local e as âncoras indicam os lugares em que os navios podiam fundear. No centro observamos um trapiche por onde a mercadoria era conduzida. Toda a área de mar visível na iconografia, hoje está aterrada e é onde este localizado trecho da Avenida Alfredo Lisboa.

²⁴⁰ A quantidade de madeira, do mais variado tipo, exportada por Pernambuco, merece um trabalho especial. AHU_ACL_CU 015, Cx. 135, (Diversos Documentos entre outras caixas).

²⁴¹ Acervo do Laboratório de Pesquisa e Ensino em História – LAPEH

3.4 O medo

Na definição utilizada na atualidade, temos a concepção de que Medo é um “*temor, ansiedade irracional ou fundamentada; receio*”²⁴² ou, ainda, o “*desejo de evitar, ou apreensão, preocupação em relação a (algo desagradável)*”²⁴³. A aceção para a época, retirada do Dicionário de D. Raphael Bluteau de (1712), é a de que Medo é a “*Perturbação d’alma, causada da apprehensão de algum mal, imminente, ou remoto.*”²⁴⁴ Assim, para entender as nuances do medo, utilizamos o trabalho de Jean Delumeau, que enfatiza os diferentes tipos de medo, apontando o homem como um ser que por excelência sente medo.

O medo é mutável, incerto, nem sempre coerente, mas é também uma defesa essencial, é o reflexo que, por vezes, dribla a morte. Para ele, existem três tipos de medo: o medo permanente, o medo cíclico e o medo contextual, que é um medo que não existia antes por não existir determinada situação. Apropriando-nos do termo Medo, por entender que, no mesmo espaço construído (fisicamente e psicologicamente), diversas instituições interagem, diversos grupos sociais, e aquilo que é medo para um determinado grupo, não o é para outros. De uma maneira mais ampla, as autoridades metropolitanas defendiam a todo custo a manutenção da Coroa e de seus privilégios, mas que não eram os mesmos para todos os grupos.

Maria Fernanda Bicalho²⁴⁵ aborda o medo em sua obra *A Cidade e o Império – o Rio de Janeiro no século XVIII* apontando para um contexto diverso e extremamente dinâmico sobre o desenvolvimento do Rio de Janeiro, sobretudo, na segunda metade do século XVIII. Aborda o medo no seu caráter mais enigmático, pois o pressupõe enquanto um sentimento, que na vivência cotidiana da cidade, promove o temor, a angústia, a suspeita. A cidade, por sua vez, é considerada um espaço de poder, ordenação social e política, sempre atrelada à metrópole. Enquanto espaço, o Rio de Janeiro é um território urbano, repleto de códigos e simbolismos, fontes em potencial para sua análise.

É importante esclarecer que o medo sobre o qual nos debruçamos tem uma dimensão, no mínimo, ampla. Isso porque, ao tratarmos os elementos da Revolução Francesa em Pernambuco, deparamo-nos não com um medo, mas com vários medos. Não obstante, vale

²⁴² DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa.

²⁴³ Idem.

²⁴⁴ BLUTEAU, D. Raphael. Vocabulário Portuguez & Latino, áulico, anatômico, architectonico e etc. P. 395.

²⁴⁵ BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro – Civilização Brasileira, 2003.

ressaltar que o medo que abordamos engloba não somente um, mas vários segmentos sociais distintos entre si, cujos interesses também divergiam. A explicação decorre do fato de que a dinâmica portuária tende a sofrer modificações quando do período revolucionário. O setor mais propriamente afetado é o do comércio, amplamente diversificado, mas totalmente centralizado no porto. Temos um exemplo na saída de embarcações em comboio, que é uma prática comum, existindo inclusive, uma taxa para esse fim. Mas, diante da ameaça de ataques franceses, vários navios são impedidos de saírem do porto, ou só saírem quando em comboio, o que às vezes demorava, acarretando prejuízo nos casos de cargas perecíveis.

Devemos ter em mente que saída de embarcações em comboio sempre foi uma opção para aumentar as chances de defesa da carga. A prática do comboio exigia uma taxa paga pelos comandantes ou proprietários para que, geralmente uma fragata, fizesse a escolta dos navios. Com o aumento dos ataques, durante o conflito com a França, a saída das embarcações portuguesas só era permitida se em comboio. Em janeiro de 1798, em Ofício²⁴⁶ do Governador de Pernambuco, Dom Tomás José de Melo, dava conta ao Ministro da Marinha Dom Rodrigo de Souza Coutinho das medidas tomadas quanto a saída do comboio, relativas a recomendações recebidas em abril e julho do ano anterior de *“que não deixe sair algum navio sem comboio, exceto se forem três, ou mais juntos, bem armados de artilharia e tropa, de modo que se possam defender dos Corsários, que nos tem feito considerável prejuízo”*²⁴⁷. Aqui, o que ocorreu é que o Estado forneceria embarcações da Esquadra para comboiar nos portos do Brasil de três em três meses, mas o Vice Almirante Antonio Januário do Valle – encarregado de fornecer as embarcações – relatou a dificuldade em atender tal efeito, o que resultou na medida adotada de que *“os navios deste Porto se fossem incorporar na Bahia com o Comboio”*²⁴⁸. Os navios tinham que estar na Bahia no tempo certo de acompanharem o Comboio para Lisboa. Para atender a estas recomendações, todos os comerciantes e carregadores foram informados. A esse respeito temos também a descrição do Porto do Recife feita pelo Corsário/Pirata Bartholomew Roberts quando de sua passagem pela costa brasileira em 1724, que se refere à área do porto *“O caminho para o exterior é usado pelos portugueses quando se encontram prestes a zarpar para a Europa, e aguardam sua escolta, ou se dirigem à Bahia para juntar-se a ela.”*²⁴⁹

Por vezes, a espera por um navio artilhado era tanta que, dependendo do produto, a carga perecia. E isso não acontecia apenas com os alimentos. A necessidade de escoltar os

²⁴⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13683.

²⁴⁷ Idem.

²⁴⁸ Idem.

²⁴⁹ DEFOE, Daniel. Uma História dos Piratas. P. 128.

navios que transportavam escravos da África era grande, pois, quando demoravam, podiam contribuir para a mortandade das peças; é necessário que nos portos da África se possa fazer algo para resolver o problema da carga e da necessidade rápida de partida dos navios que transportam os escravos, pois “*para evitar a sua mortandade, tem feito a prática inalterável de não principiar a carregar um, sem partir o outro [...] ficando [...] muito prejudicial a espera [...] e sendo excessiva a despesa da Fragata, que fosse dar tal comboio.*”²⁵⁰

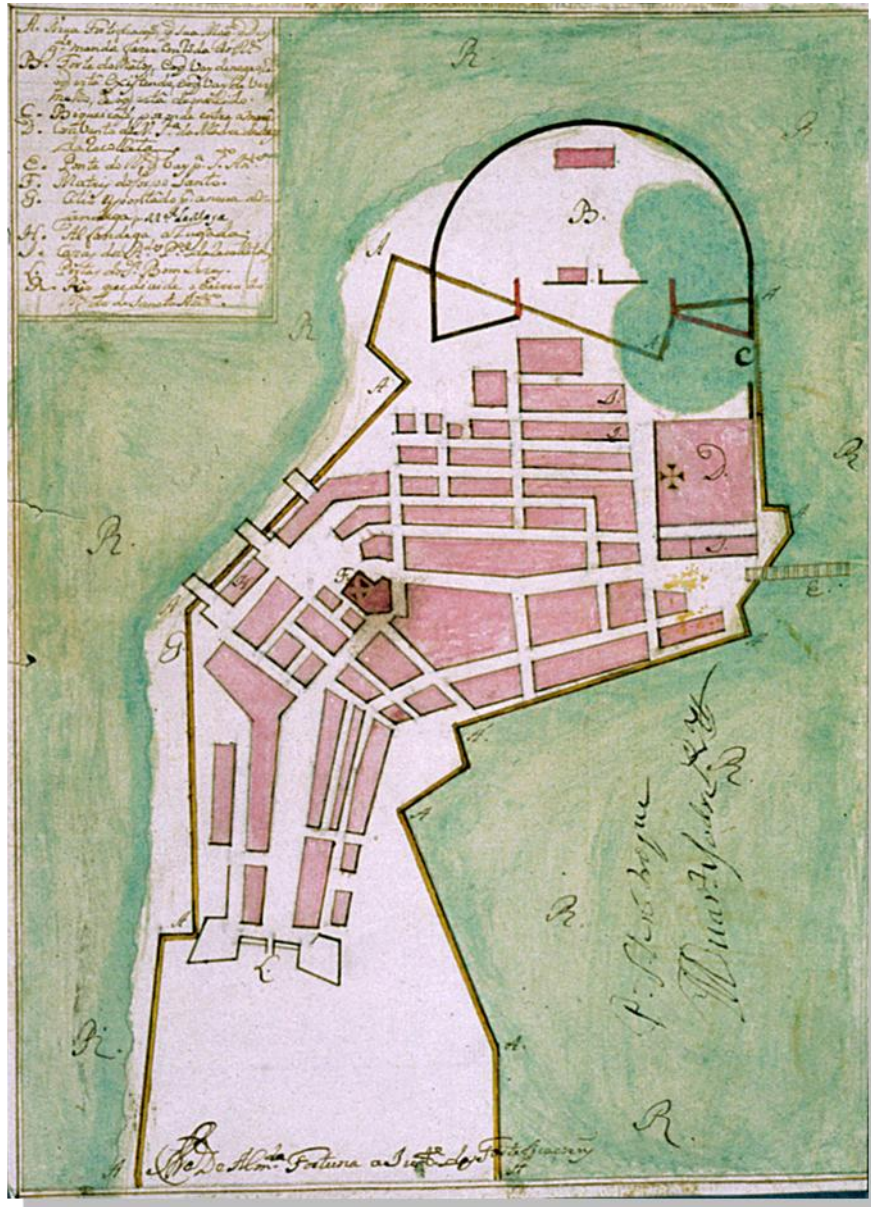


Figura 15²⁵¹ – Desenho de trecho do istmo no começo do Século XVIII. Observamos uma construção sólida ao redor. A planta contém a assinatura de Almeida Fortuna.

²⁵⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 219, D. 14853. Ofício da Junta Governativa de Pernambuco ao Secretário de Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, em 27 de setembro de 1800.

²⁵¹ REIS, Nestor Goulart. **Imagens do Brasil Colonial**. CD-ROM.

3.5 A materialização do medo

Ao nos apropriarmos do espaço do porto do Recife, com seus trabalhadores, mercadores, escravos, militares etc, temos um local dinâmico com diversas atividades sendo desenvolvidas ao mesmo tempo. Ainda que delimitado geograficamente, urbanisticamente e distante fisicamente da metrópole, o porto não pode ser concebido isoladamente; ao contrário; tem uma participação estratégica na economia e manutenção dos poderes vigentes, e exercer um controle sobre o mesmo é imprescindível. Assim como é de extrema importância identificar os atores desse processo, quer sejam as autoridades da metrópole e seus representantes no local, quer sejam os comerciantes locais com seus interesses nem sempre comuns à Coroa, ou ainda outras categorias que tiveram que adotar uma posição diante dos diferentes interesses.

O porto do Recife era defendido por algumas fortificações. Na extremidade dos arrecifes, o Forte do Picão, sempre castigado pelo mar, necessitava de reparos constantes. No istmo à entrada do porto, ficava o Forte do Brum. Adentrando um pouco mais, temos o Forte do Bom Jesus, que ficava na extremidade da Vila, na direção de Olinda. Em algumas iconografias, é possível observar o cercamento do porto, no que fica conhecido como *entrepontas*. Na extremidade sul do istmo, a porta de Santo Antonio, que fechava o local, tendo a frente a ponte Maurício de Nassau. Na outra, a Porta do Bom Jesus que, como já dito, fechava o caminho no sentido de Olinda. Outras aberturas permitiam o embarque/desembarque de pessoas e mercadorias através dos trapiches.

O cercamento da vila do Recife era inicialmente de madeira, uma paliçada, como pode ser visto na iconografia intitulada T'Recif. Posteriormente, tal defesa passa a ser de alvenaria de pedras e/ou tijolos. Seria a muralha. Não se sabe se a muralha foi completamente construída, mas a parte das discussões ainda existentes entre Historiadores, Arqueólogos e curiosos, sobre ter sido ou não executada uma muralha ao redor da vila e, se era ou não do período holandês, temos algumas evidências arqueológicas que coincidem com as iconografias da construção do dito muro, além de alguns testemunhos escritos. Durante a escavação arqueológica ocorrida entre os anos de 1999 e 2000, no local evidenciado como a Sinagoga Kahal Zur Israel no bairro do Recife Antigo, trechos de um muro foram encontrados pelos arqueólogos,

“[...] permitiu a identificação de uma antiga muralha, em pedra, do Recife seiscentista, iniciada quando da presença holandesa e deixada não concluída,

sobre a qual repousaram as paredes fundeiras daquela sinagoga e de outros prédios construídos então na Rua dos Judeus [...]”²⁵².

Outro elemento a ser trabalhado, vem do relato do corsário Bartholomew Roberts, mencionado anteriormente. Sobre um muro ao redor da vila do Recife, ele declara que “*Para se protegerem, começaram a erguer um muro e foram se retirando de Olinda para mais atrás, rio acima. O muro deveria cercar e proteger a cidade, mas sua construção é tão lenta que talvez nunca o venham a terminar*”²⁵³. A manutenção das fortificações era uma prática permanente, mas talvez pelo fato de ser feita por particulares, nem sempre eram regulares. Resumindo: tal material aponta para a existência de uma construção sólida ao redor da vila. Agora, se foi ou não do período holandês ou se começou nesse momento e foi terminada depois, é outra questão.

Os ataques ao porto e principalmente aos navios eram comuns, relatos de ataques ou da necessidade de se protegerem contra os corsários são constantes na documentação. Em outro Ofício²⁵⁴, de janeiro de 1798, de Dom Tomás José de Melo a Dom Rodrigo de Souza Coutinho, o primeiro informava que o Sargento-Mor da tropa da Paraíba, João Ribeiro Pessoa de Lacerda, alertou sobre a presença de navios estrangeiros correndo pela costa. A notícia é repassada para o Governador e Capitão General da Bahia, Dom Fernando José de Portugal, bem como ao General de Esquadra, e logo,

sem perda de tempo fui expedir as ordens necessárias a todos os capitães-mores e comandantes dos distritos de beira-mar para que estejam de acordo; e no caso de descobrirem navios de suspeita, fizerem os competentes Sinais na forma do Regimento, que [lhes] tenho dado para [...] comunicação destes avisos pela costa²⁵⁵. (Grifo Nosso)

Estes *Sinais na forma do Regimento*, mencionados acima, representam um outro elemento que também demonstra a materialização do medo no porto e costa: O Mapa de Regimento dos Sinais de Pernambuco²⁵⁶. Bandeiras com desenhos retangulares e triangulares nas cores verde, vermelho e branco que eram usados individualmente e/ou com combinações

²⁵² MENEZES, José Luiz Mota. **O Urbanismo Holandês no Recife - Permanências no Urbanismo Brasileiro**. Comunicação apresentada no Colóquio "A Construção do Brasil Urbano", Convento da Arrábida - Lisboa 2000. Disponível em: < <http://urban.iscte.pt/revista/numero4/artigos.htm> > Acesso em: março de 2003.

²⁵³ JOHNSON, Charles. Piratas. Uma História Geral dos Roubos e Crimes de Piratas Famosos. Edição e tradução de Eduardo San Martin. 2ª ed. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2004. Pp. 221-222.

²⁵⁴ AHU_ACL_Cu_015, Cx. 199, D. 13666.

²⁵⁵ Idem.

²⁵⁶ DOCUMENTO Avulso – Coleção Correspondência da Corte. Vol. 9. APEJE.

com duas bandeiras. Cada uma ou cada combinação significava uma mensagem que era visível das fortificações, em todo o porto e ao longo dos distritos a beira-mar. Embora não tenhamos obtido informações a respeito das dimensões das bandeiras, acreditamos que – pela necessidade direta de visibilidade – eram de grandes dimensões para que pudessem ser vistas a distância.



Figura 16 – Mapa de regimento dos Sinais de Pernambuco
Arte feita a partir do original.

Os sinais hasteados eram em número de doze. Os vigias deveriam fazer a “leitura” rápida da situação para alarmar e avisar os defensores. Além dos significados, o mapa apresenta algumas observações e recomendações como a obrigatoriedade, por exemplo, de ter madeira seca e palha para construir uma fogueira, avisando os defensores em casos de ataques mais rápidos. Vejamos a seguir o significado de cada uma.

Quadro 1 - Significado²⁵⁷ das Bandeiras e suas combinações

Bandeira 1	<i>Avistam-se pequeno número de navios.</i>
Bandeira 2	<i>Avistam-se grande número de navios.</i>
Bandeira 3	<i>Os navios se alongam a costa.</i>
Bandeira 4	<i>Os navios se aproximam da costa.</i>
Bandeira 5	<i>Os navios são de guerra e mostram bandeira estrangeira.</i>
Bandeira 6	<i>Os navios são mercantes e mostram bandeira portuguesa.</i>
Bandeira 7	<i>Os navios buscam o porto.</i>
Bandeira 8	<i>O inimigo sonda a costa.</i>
Bandeira 9	<i>O inimigo se encaminha a terra em lanchas e escaleres.</i>
Bandeira 10	<i>O inimigo salta em terra.</i>
Bandeira 11	<i>O inimigo marcha pela praia para o Recife.</i>
Bandeira 12	<i>O inimigo busca as entradas do continente.</i>

3.6 Crises Cotidianas

Embora a nossa abordagem esteja centrada no combate as idéias revolucionárias de uma França explosiva, não podemos deixar de verificar, ou pelo menos observar, outros elementos, pois, como alertávamos antes, não é possível olhar um elemento isolando-o dos demais. Nesse período de sombreamento, todos estão diretamente relacionados e se o eixo da preocupação das autoridades estava direcionada a combater as formas como as idéias entravam na colônia bem como reverter o quadro do contrabando, outras preocupações também ocorriam. Vejamos algumas delas.

²⁵⁷ Idem.

Em Ofício²⁵⁸ datado de 23 de março de 1799, Pernambuco sob a direção da Junta Governativa, D. José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho informa a D. Rodrigo de Souza Coutinho, secretário de estado da Marinha e Ultramar, sobre uma série de problemas enfrentados na Capitania, entre eles:

a falta de azeite de baleia na cidade e os altos preços taxados pelo contratador; os problemas de abastecimento do peixe salgado e as insubordinações do responsável pelo dito abastecimento; as medidas tomadas contra o roubo de cavalos; os problemas tidos com os diretores dos índios e a indicação de párocos para servir o cargo; a visita feita a fortalezas mais próximas daquela vila; o estado em que se encontra a casa da pólvora; as amostras de salitres enviadas pelo governo da capitania do Ceará; e os problemas resultantes do monopólio das carnes e da farinha de mandioca.²⁵⁹

O Ofício detalha os problemas encontrados e as medidas adotadas. Logo na abertura do documento, o bispo D. José traça um quadro da sociedade no mínimo desolador:

A desordem nesta terra está já tão arraigada que até parece ser necessário deixá-la continuar no mesmo estado, assim como a um enfermo já muito arruinado, quanto mais remédios se lhe aplicam tanto maior perigo corre a sua vida ou se lhe aproxima a sua morte. Eu e os meus colegas temos trabalhado com todas as nossas forças para extinguir o mal que todos os dias aparece, porém os enfermeiros, e aqueles que devem aplicar o remédio, ou os não aplicam, ou os envenenam aumentando o mal por toda a parte. (Grifo Nosso)²⁶⁰

Aqui apontamos para o fato de que, em vários segmentos, elementos que ocupam o cargo para dar continuidade e exercer o cumprimento das Leis, em vários momentos, beneficiam-se diretamente da condição que ocupam; essa característica é recorrente no documento trabalhado. Ao fazer a diligência sobre o fornecimento do azeite de óleo de baleia, D. José critica os altos preços cobrados e relata que “*esta negociação se fazia debaixo do pretexto de que não havendo azeite na casa do administrador desta praça era lícito a qualquer mandá-lo vir de fora*”²⁶¹. Em seguida, temos uma referência ao contrato de compra obrigatório a determinadas fábricas, pois “*como neste continente não há nem pode haver azeite que não seja vindo das fábricas do mesmo contrato*”, então, o azeite era vendido “*não pelo preço da taxa a que se obrigou; mas sim por altíssimo, por via dos negociantes que o*

²⁵⁸ AHU_ACL_CU_15, Cx 209, D. 14108.

²⁵⁹ Idem.

²⁶⁰ Idem.

²⁶¹ Idem.

iam comprar as caixas das mesmas fábricas, e revendê-lo a este miserável povo [...] que se via na mesma necessidade [...] de o comprar por todo o preço”²⁶².

Em seguida, o administrador do contrato é obrigado a comprar vinte pipas de azeite de peixe que chega em uma Sumaca vinda do Rio de Janeiro, e que vendesse ao povo pelo preço das taxas, logo “*a esta nova ordem se opôs o dito administrador dizendo que não tinha ordem dos seus constituintes para comprar o azeite mais caro aos negociantes para o vender mais barato ao povo*”²⁶³ e se justificou dizendo que não podia ser responsabilizado “*por não haver abundância de pesca de baleia, e serem bem notórias a prevalência dos franceses*”²⁶⁴. Aqui, vemos a referência à superioridade dos franceses sendo apontada como motivo para a falta do produto, ou o seu elevado preço. O Bispo rebate dizendo que nem isso nem as *piratarías dos inimigos* deveriam o impedir de cumprir suas obrigações. Em todos os momentos, o administrador buscou recursos, subterfúgios para evitar o cumprimento do estabelecido, mas, por fim, “*o dito administrador conhecendo que a nossa resolução estava tomada, e que ele ia ser efetivamente preso no caso da sua repulsa;*”²⁶⁵ passa a colaborar. Esse é um dos casos no qual se vê “*quanto são remissos estes administradores em satisfazer as condições do contrato quando elas são em favor do povo*”²⁶⁶.

Além da questão do Azeite, as dificuldades enfrentadas no abastecimento eram muitas. Enfrentavam dificuldades com a pólvora, e “*a este respeito fizemos um ofício as Câmaras desta Vila do Recife e de Olinda para que dessem as providências necessárias para que a pólvora se vendesse fora da vila, e cidade onde não houvesse prejuízo dos habitantes*”, mas a queixa no atendimento continuava, relata o Bispo em relação as Câmaras, que estas *vigião pouco* as ordens dadas. Outros elementos de um cotidiano tenso, de enfrentamentos, de disputa, aparecem no documento, como as discordâncias do preço a ser vendido do peixe salgado. Em um episódio – apontando para um comércio intenso, falta de gêneros, preços elevados etc. – uma Sumaca vinda de fora veio vender peixe salgado no porto do Recife, discordando do preço com o qual o Almotacé taxou o dito peixe, o dono deste disse “*que não o podia vender pelo preço muito baixo pelo qual fora almotaçado, e que por isso ou o iria vender a outro porto onde melhor lhe pagassem ou não tornaria mais a trazer semelhante gênero a este porto.*”²⁶⁷

²⁶² Idem.

²⁶³ Idem.

²⁶⁴ Idem.

²⁶⁵ Idem.

²⁶⁶ Idem.

²⁶⁷ Idem.

Problemas com os diretores dos índios nos dão um pouco mais da composição da sociedade naquela capitania. Diante da queixa recebida contra alguns diretores, a Junta determinou que “*os respectivos párocos fiquem inteiramente servindo de diretores até que ou se descubram sujeitos que possam bem dirigir os ditos índios, ou que S. M. determine o contrário*”²⁶⁸. Relata o estado em que se encontram os índios, informando da dificuldade de mandar alguém capaz e para o Sertão conviver com *gente tão bruta* em troca de um ordenado vindo de uma parte do que os índios produziam, uma vez que eram “*muito pobres pela sua muita preguiça, e aversão que tem ao trabalho*”²⁶⁹. Para o dirigir os Índios, em uma prática que aponta como comum na Capitania, relata que:

daqui nasceu o costume de se mandar para diretor dos índios não aquele que é mais capaz, mas sim aquele que mais pede e é intriga para ir servir o dito posto; que pela maior parte é um homem não só incapaz, mas até indigno, sem costumes, sem moral e que só se vai servir dos braços daqueles miseráveis castigando-os rigorosamente para fazer a sua maior conveniência: enfim os diretores eram quase todos tirados da classe daqueles soldados perversos que nem para o serviço prestavam, e até mesmo da classe dos lacaios e dos tirados de galés.²⁷⁰

Como solução, mesmo diante de outras obrigações, a figura do pároco é apontada como solução para a direção dos Índios:

Eu não digo que um Pároco só porque é Pároco, seja um ótimo diretor, digo sim que no presente estado das coisas é o menor mal possível; porque o pároco sempre tem a presunção a seu favor de que é um homem que sabe abrir um livro, que teve educação, que tem moral, costumes e religião, e um soldado perverso, um lacaios, é um tirado de galés sempre tem e terá contra si a presunção de um homem indigno, sem educação, sem costumes sem religião, e por consequência, sem as qualidades necessárias para ser ao menos um mediano diretor.²⁷¹

O documento trás ainda informações sobre as péssimas condições da artilharia das fortificações. A esse respeito comentou:

Fui pessoalmente examinar duas das principais fortalezas mais próximas desta cidade as quais ainda que pareçam ter a artilharia suficiente, contudo as peças de ferro estão em muita parte carcomidas da ferrugem e por isso perigosas em qualquer ataque e as de bronze das quais a maior parte foi

²⁶⁸ Idem.

²⁶⁹ Idem.

²⁷⁰ Idem.

²⁷¹ Idem.

tomada aos holandeses quando daqui foram expulsos são de uma construção antiga que não aproveitam da pólvora toda sua maior força possível.²⁷²

Além disso, dá conta da situação da pólvora que, por descaso dos responsáveis, perde qualidade, uma vez que um de seus componentes, o salitre, é mais denso que os demais, o carvão e o enxofre, e, de tempos em tempos, o barril precisa ser virado, caso contrário, a mistura se desfaz restando apenas os componentes separados, que não tem serventia.

Entre os problemas apresentados, D. José aponta as questões da carne de açougue e da farinha, todas relativas a problemas com o custo em disponibilizar esse gênero ou os custos que envolvem o abastecimento, apontando para aproveitadores e sempre fazendo críticas à Câmara da Vila, que dá apoio a certas negociações em que os atravessadores se aproveitam para aumentar lucros, diz o Bispo que *“esta negociação é aprovada pela Câmara, com o pretexto de socorrer a pobreza e por mais que se tem expedido ofícios contra este absurdo a câmara sempre acha subterfúgios”*²⁷³. Outro problema estava na crescente prática do furto de cavalos que atrapalhava o transporte dos gêneros de primeira necessidade, pois *“fazendo-se a condução de quase todos os gêneros [...] em cavalos, os condutores dos ditos gêneros que pela maior parte é gente muito pobre por isso que lhes furtaram os seus cavalos se viam mesmo na necessidade de furtar outros”*²⁷⁴.

Geralmente, os roubos de cavalos aconteciam pela necessidade de voltarem para as suas casas nos sertões. Sertões já bem povoados e de difícil vigilância. Em Ofício²⁷⁵ datado de 8 de fevereiro de 1770, o então governador da capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha e Meneses, relata a Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras, Secretário do Reino e Mercês, as dificuldades em se evitar o contrabando que existe na capitania. Entre os motivos aponta:

[...] não poderá haver meio para que estes contrabandos se possam evitar, segundo a situação e grande dilatação que tem o continente da jurisdição deste Governo; [...] os empates que experimenta [...] na saída das fazendas, de todo é origem a grande multiplicidade de que estão cheios delas os sertões introduzidas pelo Rio de São Francisco, o qual tem nas suas margens muitas povoações de uma e outra parte e ainda, mesmo no seu centro, tem várias ilhas povoadas [...]²⁷⁶

²⁷² Idem.

²⁷³ Idem.

²⁷⁴ Idem.

²⁷⁵ AHU_ACL_CU_15, Cx 108, D. 8371.

²⁷⁶ Idem.

O Rio São Francisco que “*divide esta capitania da da Bahia até confinar com o Piauí e Maranhão*”²⁷⁷, ainda oferecia outro elemento que, para o combate às atividades ilícitas, era extremamente prejudicial: “[...] *é muito vadeável de embarcações ligeiras, aonde transporta toda a casta de fazenda de que estão tão abundantes estes sertões, e neles as introduzem os moradores de uma e outra parte.*”²⁷⁸

Como é possível seguir em um cotidiano em que o perigo é diário e a qualquer momento uma ameaça poderá surgir do mar ou da terra? Como conviver com esse perigo tão real? Aqui, a presença de um muro, seja o muro que circundou o bairro do Recife ou outro, dá-nos uma possibilidade de entender a convivência com o medo. Podemos ver isso a partir do que Jean Delumeau, guardando as devidas proporções, descreve a respeito de como a cidade de Augsburgo no século XVI convivia com esse medo, pois ao adotar determinadas medidas para a sua proteção, como a construção de um muro de defesa, minimizou o fator medo. Assim, é preciso que uma cidade cobijada busque medidas para sua defesa, como a construção de muros que a circundem, pois “*graças a isso (...) consegue, se não afastar completamente o medo para fora de seus muros, ao menos enfraquecê-lo o suficiente para que possa viver com ele*”²⁷⁹.

Ao abordarmos o porto com sua dinâmica e parte do cotidiano da capitania de Pernambuco, chamamos a atenção para o fato de que é nesse *palco* que as ideias seriam divulgadas, um local extremamente dinâmico e no qual qualquer controle é de uma extrema dificuldade de ser conseguido. Para entender melhor a dinâmica do porto, citamos Foucault:

Um porto [...] é, com circuitos de mercadorias, de homens alistados por bem ou á força, de marinheiros embarcando e desembarcando, de doenças e de epidemias, um lugar de deserção, de contrabando, de contágio: encruzilhada de misturas perigosas, cruzamento de circulações proibidas.²⁸⁰

O controle desse espaço é fundamental; a Lei será aplicada ou não. Nesse cotidiano de diferentes interesses e apropriações em busca da sobrevivência, as ideias que surgem das LUZES estimulam determinadas práticas ou as justificam enquanto meio. É preciso identificar os atores dessa rede, pois a formação desse cenário é bem mais complexa e não se explica apenas por esse momento. Em um quadro em que as atividades não estão, de fato, sob o controle do Estado, é preciso tomar todo o cuidado para que ideias opostas a este Estado não

²⁷⁷ Idem.

²⁷⁸ Idem.

²⁷⁹ DELUMEAU, Jean. História do Medo no Ocidente: 1300 – 1800, uma cidade sitiada. P. 12.

²⁸⁰ FOUCAULT, Michel. Vigiar e Punir. P. 89

contaminem a sociedade, não se pode permitir ideias contrárias, uma vez que, mesmo sem estas idéias para incitarem, as práticas dessa sociedade já não seguem a prática entendida como a correta; em várias instâncias, a desobediência é visível. Em um cenário assim, as ideias propagadas pelos Clubes de França encontrariam um terreno fértil, não necessariamente por pretensos ideais contidos em sua mensagem, mas talvez por representar uma possibilidade de ir contra o “poder” vigente. Para Michel de Certeau, se por toda a parte se estende a rede de “vigilância”, é preciso entender que

Procedimentos populares (também ‘minúsculos’ e cotidianos) jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los; enfim. Que ‘maneiras de fazer’ formam a contrapartida, do lado dos consumidores (ou ‘dominados’?), dos processos mudos que organizam a ordenação sócio-política.²⁸¹

A malha dessa sociedade é de um entrelaçamento tão forte que, observar, e principalmente identificar o papel que cada um assume, é uma tarefa árdua, entendê-las e descrevê-las, então, é de um esforço Hercúleo. Acreditamos que, ao verificar o processo de captura e naufrágio do *Le Diligent*, além de todas as medidas que foram adotadas durante a detenção e transporte de sua tripulação, relacionando com as práticas e *movimentação* da sociedade, sobretudo aos envolvidos no comércio, e observando quem eram essas pessoas, estamos contribuindo para a compreensão desse estranho século XVIII na capitania de Pernambuco. A missão do *Le Diligent* em difundir os princípios da revolução francesa, não se concretizou por questões diversas, mas o medo das ideias não foi extinto com o naufrágio dessa embarcação e a prisão de sua tripulação; ao contrário, independente de como se deu sua prisão, o fato é que a recomendação em evitar contato com tripulantes daquela nação mostrou ser necessária.

²⁸¹ CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano: 1. Artes do fazer*. Pp 41-42.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No ano de 1800, um Ofício²⁸² da Junta Governativa da capitania de Pernambuco para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, informou sobre uma garrafa encontrada na costa, ao sul do Cabo de Santo Agostinho, contendo uma carta escrita em francês. O pescador a entregou ao seu vigário que, posteriormente, entregou-a a Junta Governativa. O conteúdo da carta não era preocupante, uma vez que não havia nada de sedicioso na escrita. Na carta, estavam as seguintes coordenadas: 11°5'58" de Latitude Meridional e 29°10'30" de Longitude Ocidental²⁸³. Essas coordenadas assinalavam a localização da Corveta Francesa L'Aurore de onde, na data de 6 do mês Frutidor²⁸⁴ do ano de 1800, a garrafa fora jogada.

Pedia-se que quem a encontrasse, enviasse a informação de onde a recolheu, e em que data, ao Ministério do Interior da República Francesa. A carta informa o nome de Bernardino de St Pierre, membro do L'Institut National du Louvre. O motivo para a garrafa ter sido arremessada ao mar: o progresso da Ciência! Que é como está justificado na mesma carta. Acreditamos que a intenção era um estudo sobre as correntes marítimas. Do ponto informado onde estava o L'Aurore até a costa do Cabo de Santo Agostinho, na área de Suape, marcamos uma distância²⁸⁵ de aproximadamente 700 Km (Vide Anexo 2). Considerando a data assinalada até a data de envio do ofício, 6 frutidor – ou seu equivalente 24 de agosto – até 5 de novembro, e descontando uns dez dias que seria aproximadamente o tempo para a informação ter chegado ao vigário e este ter informado a Junta Governativa, a garrafa teria percorrido a distância mencionada em aproximadamente dois meses.

Embora a carta nada contivesse de preocupante, o comentário de D. Azeredo Coutinho alertava para *“a facilidade com que os franceses podem comunicar as suas perniciosas máximas por todas estas costas”*²⁸⁶.

²⁸² AHU_ACL_CU_015, Cx. 221, D. 14942.

²⁸³ Onze graus, cinco minutos e cinquenta e oito segundos de Latitude Sul (abaixo da linha do Equador) e vinte e nove graus, dez minutos e trinta segundos de Longitude a Oeste do Meridiano de Greenwich.

²⁸⁴ Duodécimo e último mês do calendário republicano francês, correspondente ao período compreendido entre os dias 18 ou 19 de agosto e 17 ou 18 de setembro. DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

²⁸⁵ Consideramos apenas a distância de um ponto a outro, não levando em conta nada mais.

²⁸⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 221, D. 14942.

As missões científicas eram comuns já no século XVIII. Eram impulsionadas pela filosofia das Luzes e financiadas pelos interesses estatais, uma vez que eram estreitas “*as relações entre império e conhecimento, pois a ciência se fazia em nome do fortalecimento econômico e político das metrópoles*”²⁸⁷.

De 1785 a 1788, a expedição de Jean François de Galaup, Conde de La Pérouse, percorreu o Pacífico. Sua missão era “*conferir [...] se era verdade que Cook não deixara nada passar despercebido*”²⁸⁸. A missão de La Pérouse no Pacífico não foi tão bem sucedida quanto a de James Cook. A missão acabou em 1788; La Pérouse desapareceu com toda a tripulação dos navios Bússola e Astrolábio. Na tentativa de ter notícias de La Pérouse e dos dois navios, a Sociedade de História Natural da França envia o Comandante Louis Antoine Bruni D’Entrecasteaux, também com dois barcos, o Recherche e o Esperance. O comandante Bruni não conseguiu completar a sua missão; morreu na Ilha de Java em 1793, como muitos de sua tripulação, acometido de Escorbuto e desintéria²⁸⁹, um mal que, durante muito tempo, acompanhou os que se aventuravam no mar.

O britânico James Cook escreveu em seu Diário a bordo do Endeavour que “*Não fosse o prazer que advém, naturalmente, de ser o primeiro a descobrir [...] esse trabalho seria insuportável*”²⁹⁰. Outro prazer proporcionado por essas viagens, além de ser o primeiro a descobrir, poderia ser a inclusão de seu nome na História. Mas para além de ter seu nome na História, da aventura, do prazer, os homens buscam recompensas, e isso não é diferente com a ciência, e aqui falamos de uma recompensa material. Havia um interesse do lado do cientista, da descoberta, mas também de enriquecimento e, por outro lado, quem financiava também tinha o interesse de enriquecimento e de poder “*o cientista, portanto, não exercia funções à parte dos interesses políticos e estratégicos das metrópoles européias. Para alcançar mercês, ele deveria obedecer uma etiqueta e se comportar segundo os interesses dos grupos que detinham o controle sobre os recursos materiais*”²⁹¹.

A busca por La Pérouse, também intentada pelo Comandante Aristide Aubert du Petit-Thouars, pode ser inserida nesse contexto. O custo de uma viagem como essa é enorme, não apenas com a saída do navio, mas também toda a sua viagem, despesas, reparos etc.; nem sempre o financiamento sai de um mesmo local, podendo haver mais de um financiador e,

²⁸⁷ RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas** – Monarcas, vassalos e governo à distância. São Paulo: Alameda, 2008. p. 135.

²⁸⁸ FERNANDEZ-ARMESTO, Felipe. **Os Desbravadores** – Uma história mundial da exploração da Terra. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 376.

²⁸⁹ Idem. p. 377.

²⁹⁰ Citação de James Cook In: FERNANDEZ-ARMESTO, Felipe. **Os Desbravadores** – Uma história mundial da exploração da Terra. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 357.

²⁹¹ RAMINELLI, Ronald. Op. Cit. P. 135. (Grifo Nosso)

assim, pode existir uma missão principal e outras mais específicas. Esse é o caso do Le Diligent, da forma como entendemos.

A missão do Le Diligent também era a de encontrar notícias de La Pérouse, mas como passariam pelo extremo sul das Américas navegando na corrente de Benguela “[...] *uma verdadeira “hidrovia”, que levava as embarcações de propulsão à vela uma bifurcação que desemboca entre 5° 30’ e 10°30’, denominando-se a corrente ascendente como a da Guiana e a descendente a do Brasil [...]*”²⁹², logo a passagem pela costa brasileira era uma realidade (Vide Anexo 3). Assim, sua “outra missão” seria a de difundir os princípios da república francesa através da distribuição da nova Constituição daquele Estado nas colônias portuguesas e espanholas já traduzidas para essas línguas. Essa era a missão indicada pelo Clube chamado Cércele Social, filiado aos jacobinos. A busca por La Pérouse foi solicitada pela Sociedade de História Natural com o apoio da Assembléia Constituinte, mas o financiamento foi do Cércele Social. Além da busca pelo explorador desaparecido, um dos objetivos era “*tentar varias especulações de commercio no mar do sul*”²⁹³.

Acreditamos que, mesmo existindo distinção nas Sociedades, nos Clubes e nas diferentes estâncias do governo, vários dos naturalistas ou demais envolvidos pertenceriam a mais de um destes; assim, o mesmo elemento poderia ser Oficial da Armada francesa, e congregar em um Clube, por exemplo, ou ter conhecimento entre eles e ser beneficiado com uma indicação, um cargo. Entre esses grupos, o elemento em comum era o comércio. Controlar o comércio era o grande objetivo, justificando ou financiando as expedições científicas e todo o desenvolvimento tecnológico.

O Cércele Social era formado por:

Indivíduos de todas as nações que ali se iam iniciar nas novas doutrinas políticas, para que depois de instruídos n’ellas, as fossem igualmente propagar na sua mesma pátria. Dos próprios francezes muitos indivíduos ou emissários se mandaram para os outros paizes da Europa e para a America, com exemplares impressos da nova *constituição franceza*, e mais particularmente da declaração dos *direitos do homem*, traduzidas ambas estas cousas nas respectivas línguas, sendo comentadas e anotadas em conformidade com os princípios revolucionários que se professavam em França, advogando-se a legitimidade do direito de insurreição, que se olhava como o

²⁹² SOUZA, Carlos Celestino Rios e. **Identificação arqueológica de um naufrágio na área do lamarão externo do Porto do Recife - PE. , Brasil.** Dissertação Pós-Graduação em Arqueologia, UFPE, 2007. p 12.

²⁹³ SORIANO, Simão José da Luz. **História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal.** Compreendendo a história diplomática, militar e política d’este reino desde 1777 a 1834. Primeira Epocha. Tomo I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866. p 392.

primeiro e mais sagrado de todos os direitos do homem que deseja ser livre²⁹⁴.

Em locais onde se encontraram mentes predispostas a esses ideais ou interesses que estariam justificados por tal doutrina, era possível estabelecer esses Clubs ou “sociedades secretas” e ampliar o alcance da Revolução. Mas chamamos a atenção aqui, para o fato de que se mencionou a prática desse envio das constituições francesas de forma bem ampla e para vários países. Assim, entendemos que para o Brasil, possivelmente, o Le Diligent seria o primeiro a trazer essas constituições traduzidas. E, aqui, o material seria distribuído para algum contato, algum membro desse Clube.

Chamamos a atenção para outro *ajuntamento reservado*, outra associação, outro Clube: A Maçonaria. Embora em nenhum dos documentos trabalhados ela seja mencionada, parece oportuno fazer essa referência. A maçonaria, reputada como uma Sociedade Secreta, é uma sociedade privada que, em vários momentos da história, momentos conturbados e de perseguições, teve que se manter no anonimato. Durante o período da revolução francesa, ela será perseguida pela Polícia em Portugal e seus domínios. As associações maçônicas foram combatidas, uma vez que eram vistas como “*focos de immoralidade e corrupção, mas igualmente propagandistas das idéias revolucionárias da França*”²⁹⁵. A preocupação com a maçonaria se dá também na sua forma de: a partir de uma Loja, dirigir indivíduos para outros locais e estabelecerem novas Lojas, novos locais de prática. Uma das localidades onde se montou uma sede da Maçonaria foi a Ilha da Madeira. Um francês chamado João José d’Origny fez conhecida, na Ilha da Madeira, “*a seita dos pedreiros livres, munido, como se apresentou, como uma carta patente de grão-comendador, assinada pelo duque de Orleans, grão-mestre que então era da grande loja de Paris*”²⁹⁶. Informa o autor que ainda outros revolucionários assinaram a carta patente. Protegeu naquela Ilha, a introdução da Maçonaria.

Ao recompor a rota do Le Diligent, temos a primeira parada na Ilha da Madeira, depois Ilha do Sal, em seguida São Nicolau e, logo após, detiveram-se um pouco na Ilha de São Tiago. Diante de algumas possibilidades, especulamos que sua passagem pela Ilha da Madeira possa ter alguma relação com o fato de que a Maçonaria estaria ali representada, talvez fornecendo para eles material *sedicioso*, ou recebendo destes alguma coisa. Talvez o Passaporte recebido na ilha da Madeira tenha sido facilitado por alguma conexão²⁹⁷. Trabalhar

²⁹⁴ Idem. p 391.

²⁹⁵ Idem. pp 394 a 395.

²⁹⁶ Idem. p 396.

²⁹⁷ Conforme relatamos no Capítulo 2.

o tema Maçonaria²⁹⁸ é complexo, uma vez que avaliar sua participação efetiva nos acontecimentos é dificultado pela carência de documentos oficiais ou com acesso permitido pela própria Maçonaria. Existe um material especulativo muito grande e outro oriundo de membros da própria organização que, como aponta Marco Morel, estão “*muitas vezes mais preocupados em construir e preservar uma memória identitária institucional: como supostos detentores de acervos que não podem ser revelados, em alguns casos fazem afirmações sem comprová-las*”²⁹⁹.

Independentemente das origens, é fato o envolvimento da Maçonaria em atividades ditas sediciosas durante o período da Revolução Francesa. Assim como havia uma luta entre alguns Clubes pelo controle e direcionamento da Revolução, não é de se estranhar que isso ocorra com a própria Maçonaria; contudo, também não é de se estranhar que as relações entre os diferentes Clubes possam ocorrer. Em busca de um objetivo maior, ou semelhante, a união ou a cooperação foi de fato uma possibilidade. No final do século XVIII, “*As expressões de andarem em clubs pela praça do Commercio, cafés, boticas, etc., tornaram-se muito celebres entre os liberaes, que ao encontrarem-se em número superior a dois, costumavam perguntar-se se andavam fazendo clubs*”³⁰⁰. Lembramos, aqui, como abordamos anteriormente, que uma pessoa pode ter participado de mais de um club e estabelecido as relações necessárias para a consecução de seus objetivos. Além disso, entendemos que a participação de comerciantes nesses Clubes era fundamental, de um lado suprindo as questões financeiras decorrentes de todo o processo de divulgação dos ideais; por outro, como aliados, poderiam efetivamente defender seus interesses.

Quando falamos em comércio, incluímos também o contrabando, o comércio ilegal. Para Ernst Pijning³⁰¹, no próprio contrabando havia a legalidade e a ilegalidade. Para Pijning:

[...] é necessário distinguir entre dois tipos de contrabando: o que era tolerado pelas autoridades e o que estava sujeito a uma condenação universal. O comércio ilegal tolerado era um comércio controlado, permitido pelas mesmas pessoas cujas funções oficiais pressupunham

²⁹⁸ Citamos aqui os trabalhos de Marco Morel: MOREL, Marco. **As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na cidade imperial (1820 - 1840)**. São Paulo: Editora HUCITEC, 2005. E de: BARATA, Alexandre Mansur. **Maçonaria, sociabilidade ilustrada & Independência do Brasil – (1790-1822)**. São Paulo: Annablume/Editora Universidade Federal de Juiz de Fora-MG/Fundação de Amparo à Pesquisa no Estado de São Paulo (Fapesp), 2006.

²⁹⁹ MOREL, Marco. Op. Cit. p 241.

³⁰⁰ SORIANO, Simão José da Luz. **História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal**. Compreendendo a história diplomática, militar e política d’este reino desde 1777 a 1834. Primeira Epoca. Tomo I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866. p 414.

³⁰¹ PIJNING, Ernst. **Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII**. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, nº42, p. 397-414. 2001.

exatamente combatê-lo. Em outras palavras: era mais importante quem praticava o comércio ilegal e não quanto ele era praticado, ou seja, a qualidade vinha antes que a quantidade³⁰².

As malhas do contrabando são decerto intrincadas; as redes montadas envolviam elementos em todos os segmentos da sociedade. Em um caminho já existente e que efetivamente conseguia burlar a própria estrutura de vigilância montada pelo Governo, usar esse caminho nos parece lógico, como parece lógico a participação de vários elementos que oficialmente estariam atuando para o governo. Um Ofício da Junta Governativa da capitania de Pernambuco de outubro de 1800, para D. Rodrigo de Souza Coutinho, informava que estava ciente e executava a ordem de fiscalizar com rigor os embrulhos e pequenos pacotes que desembarcassem no Porto, no Real Aviso de número 51 se pedia para que,

“[...] haja o maior empenho em deixar desembarcar de bordo dos navios que demandarem este Porto despachos dessa Corte, toda a qualidade de embrulho, ou pequenos pacotes; pois consta que em tal forma se tem deixado sair do porto Franco muita fazenda que não tem despacho nas Alfândegas, e que vai assim entrar em contrabando nos Portos do Brasil [...]”³⁰³.

Em conversas informais, ocorridas em encontros acadêmicos, a respeito do assunto, tivemos uma informação que não pôde ser confirmada. Foi dito que vários panfletos subversivos com ideias francesas eram usados para embrulhar peixes e outros produtos vendidos no porto do Recife. Seria importante esclarecer essa informação, e, se verdadeira, saber se o uso dos panfletos como embrulhos era uma forma de divulgar as informações ou se eram usados como embrulhos mesmo por não se saber ler ou não se saber de que tratavam.

Acreditamos que relacionar o contrabando com a difusão dos ideais revolucionários permite uma melhor compreensão, não apenas dos mecanismos usados para burlar a vigilância, mas também dos interesses dos envolvidos, talvez até mesmo saber até que ponto o ideal era a *sagrada liberdade* ou algum outro mais *econômico*. O *Le Diligent* nos dá um pequeno vislumbre dessas questões. O que fez com que Aristide Aubert du Petit-Thouars investisse parte de seus bens em busca de La Perouse, era por amizade ou La Perouse era *amigo* no significado atribuído a Maçonaria? A expressão “amigo”, na opinião do intendente Pina Manique, “*significava pedreiros livres, por ser Ella a que entre si usavam [...]*”³⁰⁴.

³⁰² Idem. p 399.

³⁰³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 220, D. 14895.

³⁰⁴ SORIANO, Simão José da Luz. **História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal**. Compreendendo a história diplomática, militar e política d’este reino desde 1777 a 1834. Primeira Epocha. Tomo I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866. p 399.

Como Cavaleiro professo da Ordem de São Luis, Petit-Thouars teria alguma obrigação com os demais? Se um navio tinha a missão de buscar informações sobre uma missão científica, inclusive com naturalistas a bordo, qual então seria o motivo de ter um arpão em sua proa e duas dezenas de canhões, *próprio de quem anda em Corso?* Todos esses elementos, típicos do período, sugerem-nos que o Comandante, além da busca por François Galaup, pudesse se beneficiar com algo mais. Acreditamos na possibilidade de eventualmente praticar o Corso. Não será nenhuma surpresa se em algum momento for encontrada uma Carta de Marca em seu nome. Além disso, o ferro que traziam a bordo *para negociarem* nos sugere também a prática, ainda que em pequena escala, de contrabando.

No documento 12684, Anexo 3, O comandante da Ilha de Fernando de Noronha alerta sobre “o Bergantim francês denominado *Le Diligent* [...] e como sobre o mesmo bergantim há especial menção na Ordem Régia de Sua Magestade”³⁰⁵. A Ordem Régia de 21 de fevereiro de 1792, com seus anexos, já informava sobre o cuidado que deveria ser dispensado ao navio *Le Diligent*; já se sabia de sua intenção de difundir os princípios abomináveis dos Clubes de França; já existia uma orientação para tratarem esta embarcação com bastante atenção, com bastante cuidado. As manobras para fundear o navio em Fernando de Noronha e o comportamento em terra deram a justificativa necessária para a detenção da tripulação e posterior transferência para o forte das Cinco Pontas no Recife; até que de lá, foram enviados para Lisboa no ano seguinte.

O Destino físico do *Le Diligent* não ficou, até o momento, totalmente esclarecido. Acreditamos que seus restos encalhados nos arrecifes da costa do Sagi, ou o que restou dele, uma vez que desaparelharam o que foi possível, tombou e que repousam no fundo do mar³⁰⁶. No documento do AHU de número 12684, o governador D. Thomaz ressalta o “*desengano que tive de não poder salvar o Bergantim*”³⁰⁷. Informou, ainda, que tanto os franceses que vieram do naufrágio como os que vieram da Ilha de Fernando de Noronha, além da carga que se salvou, foram divididos e encaminhados “*pelos navios que forem saindo deste Porto*”.³⁰⁸

Depois de ficar detida na prisão das Cinco Pontas, a equipagem do Bergantim francês foi enviada em diferentes navios para Lisboa. O envio se deu da seguinte forma:

Em 23 de fevereiro de 1793, na Galera Nossa Senhora, Resolução, do Capitão Antonio Ribeiro Pontes, vão embarcados com destino a Lisboa e aos cuidados da Secretaria de Estado

³⁰⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12684.

³⁰⁶ No Laboratório de Arqueologia da UFRPE, temos um Projeto para tentar localizar os restos do *Le Diligent*. Para o grupo de arqueólogos subaquáticos que estão trabalhando na pesquisa, falta apenas verificar alguns elementos documentais para iniciarem a Etapa de Prospecção.

³⁰⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12684.

³⁰⁸ Idem.

da Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos, o Tenente do 31º regimento de Infantaria francesa de nome Le Glise e mais cinco marinheiros de nomes Lourenço, Henrique, Pedro, Pipi e João Bigoté³⁰⁹. Em 26 de fevereiro de 1793, no navio Santo Antonio, Polifemo, comandado pelo Segundo Tenente do Mar José Antonio da Silva, são embarcados mais dez franceses do Le Diligent. Nele, vai o comandante Du Petit-Thoars, João Batiste, o 1º Capitão e 2º Piloto, Thetu, Bovanchnt, Legendre, Montoct, João Mari, Lecont, Monte e Duque³¹⁰. Em 2 de março na corveta de invocação Nossa Senhora da Piedade e Boa Hora, do Capitão Francisco da Silva, mais cinco tripulantes são enviados ao mesmo destino, no documento não conta seus nomes³¹¹. Em 6 de Abril, temos uma referência³¹² que o navio Santo Antonio Netuno, do qual é Capitão o 2º Tenente Manoel Pinto Franco, levaria mais marinheiros do Le Diligent; contudo, nos documentos não encontramos nenhuma referência aos marinheiros. Não localizamos em que navio foram embarcados os tripulantes que passaram pelo Auto de Vistoria em Fernando de Noronha, Auguste Gouzane, Pier Corneg, Bigon, Pierre Baumau e Luis Maria Vittorio Cernay de Trecesson. No documento 12728³¹³, o mesmo navio estaria levando o que foi resgatado do naufrágio. Entre outros elementos que constam no balanço, peças de ferro, instrumentos de carpintaria, mapas geográficos etc. (Vide Anexos 5 a 10).

O que aconteceu com a tripulação a partir de Lisboa, não sabemos. Quanto a Petit-Thouars, encontramos algumas referências sobre seu destino. Uma iconografia, um selo comemorativo (Vide Anexo 4) dos 200 anos da Batalha de Trafalgar (1805) fazia menção à batalha de Aboukir em 1798. O Selo³¹⁴ homenageou Aristide du Petit-Thouars, o legendário herói de Aboukir. Após retomar suas atividades na Marinha, o comandante Petit-Thouars recebeu o comando do navio de guerra Le Tonnant de 80 canhões, em 1798, em combate naval entre Inglaterra e França, em Aboukir, na batalha do Nilo, o comandante perdeu a vida de maneira trágica, aos 38 anos de idade, quando seu navio foi alvejado por uma carga de artilharia inimiga, o Comandante perdeu as pernas e um braço³¹⁵.

³⁰⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12692.

³¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12700.

³¹¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12703.

³¹² AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12726.

³¹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12728.

³¹⁴ Disponível em: <<http://www.rootsweb.ancestry.com/~pasulliv/resources/Aristede.jpg>> Acesso em 03 de junho de 2009.

³¹⁵ É dito que o seu navio, o Tonnant, um navio de linha com 80 canhões, teria capturado um navio britânico e afundado outro; mas, posteriormente, foi derrotado, e, mesmo ferido mortalmente, não se rendeu; pediu para ser jogado ao mar para que seu corpo não fosse identificado. Não localizamos nenhum trabalho consistente que referendasse tais informações; contudo, acreditamos serem verídicas, pois várias informações contidas no texto estão de acordo com os documentos trabalhados. As informações estão disponíveis em: <<http://www.rootsweb.ancestry.com/~pasulliv/resources/Aristede.jpg>> Acesso em 03 de junho de 2009.

A acusação de que o Le Diligent traria em sua carga cópias das constituições francesas, em português e espanhol, nunca foi confirmada; não encontramos nenhuma comprovação a esse respeito.

Durante o século XVIII, mais especificamente no seu final, várias rebeliões, vários conflitos se deram entre colônias e metrópoles, vários conflitos acusavam uma insatisfação de parte dos súditos. Durante o período, a filosofia dos Iluministas legou, se é que era preciso, justificativa às ações *rebeldes*. Não entraremos aqui na discussão dos muitos *Iluminismos*, embora a noção de que tivemos diferentes interpretações dos Iluminismos nos agrade, e, como sugere Robert Darnton, “*O Iluminismo está começando a ser tudo e, portanto, a não ser nada*”³¹⁶. Mas, se em cada canto, uma forma de iluminismo pode ser identificada, o que não podemos perder de vista é uma perspectiva mais ampla, para além do Iluminismo, que surge naquele momento, mas vai encontrar uma situação decorrente de uma série de situações anteriores. Como escreve Luciano Figueredo,

*A mudança do paradigma nas relações políticas determinada pelo Iluminismo iria abrir espaço para o potencial revolucionário da insatisfação colonial, a despeito da manifesta dificuldade de se operar uma transformação social, perceptível mesmo na Bahia de 1798 e em Pernambuco de 1817*³¹⁷.

Entre as tantas rebeliões e revoltas do período, destacamos, claro, a Revolução Americana, a de São Domingos e a Revolução Francesa, mas aqui no Brasil, vários movimentos também ocorreram como a Inconfidência Mineira, a Baiana e em Pernambuco, a conhecida, ou quase, Conspiração dos Suassuna. Relacionar esses acontecimentos com a prática do comércio ilícito e a divulgação das ideias de França, completaria, ou melhor, complementaria a visão desse período, sobretudo em Pernambuco. Esse foi um tempo conturbado, em que se convivia com o medo e a insatisfação. Foi nesse contexto que se deu a saga do Le Diligent, um pequeno momento desse admirável e desconhecido Século XVIII. As “correntes planetárias” – material e mentalmente – uniram os dois “mundos”.

O que percebemos, aqui, dentro do contexto apontado, é que de uma maneira geral – resgatando o pensamento de Cesare Beccaria – em uma reunião de poucos, que são responsáveis por muitos, as atitudes defendidas em “nome” dos demais, e respectivas ações,

³¹⁶ DARNTON, Robert. **Os dentes falsos de George Washington**. Um guia não convencional para o século XVIII. São Paulo: Companhia da Letras, 2005. p 18.

³¹⁷ FIGUEREDO, Luciano. **Rebeliões no Brasil Colônia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005. p 75.

nada mais são que a justificativa para defender os interesses próprios desses poucos. É a sobrevivência e interesse de poucos em detrimento dos interesses dos muitos.

Talvez nunca seja possível falar de um todo, nem ter acesso a esse todo, mas é importante falar de partes. Sobre *partes* e *todo*, lembramos de um trecho de “As Cidades Invisíveis”, quando Calvino descreve um diálogo entre Kublai Khan e Marco Polo:

Marco Polo descreve uma ponte, pedra por pedra.
 – *Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? – Pergunta Kublai Khan.*
 – *A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra – responde Marco –, mas pela curva do arco que estas formam.*
Kublai Khan permanece em silêncio, refletindo. Depois acrescenta:
 – *Por que falar das pedras? Só o arco me interessa.*
Polo responde:
 – *Sem pedras o arco não existe*³¹⁸.

Aqui, tomamos a liberdade de dizer que **o Le Diligent foi uma dessas pedras.**

³¹⁸ CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 1ª Ed. p.79.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes Manuscritas

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano – APEJE

Mapa do Regimento de Sinais de Pernambuco - DOCUMENTO Avulso – Coleção Correspondência da Corte. Vol. 9. APEJE.

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) – Projeto Resgate Barão do Rio Branco

AHU_ACL_CU_15, Cx 108, D. 8371.

AHU_ACL_CU-015, Cx. 110, D. 8493.

AHU_ACL_CU-015, Cx. 110, D. 8636.

AHU_ACL_CU-015, Cx. 121, D. 9233.

AHU_ACL_CU-015, Cx. 129, D. 9771.

AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12666.

AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12684. (45 anexos)

AHU. ACL_CU_015, Cx 182, D. 12685.

AHU_ACL_CU_015, Cx 203, D. 13857.

AHU_ACL_CU_015, Cx 211, D. 14335.

AHU_ACL_CU_015, Cx 212, D. 14400.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 213, D. 14489.

AHU_ACL_CU_015, Cx 182, D. 12708.

AHU_ACL_CU_015, Cx 201, D. 13768.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13683.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 219, D. 14853.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13666.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 209, D. 14108.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 221, D. 14942.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 220, D. 14895.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12692.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12700.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12703.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12726.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 182, D. 12728.

Fontes Impressas

BARLAEUS, Gaspar. **História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria de Educação e Cultura/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1980.

BECCARIA, Cesare. **Dos Delitos e das Penas**. 3ª Edição revista da tradução de J. Cretella Jr e Agnes Cretella. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006.

BURKE, Edmund. **Reflexões sobre a Revolução em França**. Brasília: Editoria UNB, 1997.

PAINÉ, Thomas. **O Senso Comum e a Crise**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

SORIANO, Simão José da Luz. **História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal**. Compreendendo a história diplomática, militar e política d'este reino desde 1777 a 1834. Primeira Epocha. Tomo I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866.

Dicionários

BLUTEAU, D. Raphael. **Vocabulário Portuguez & Latino, áulico, anatômico, architectonico e etc**. Coimbra, 1712. Meio Digital.

DICIONÁRIO Eletrônico Houaiss de Língua Portuguesa. Versão 2.0.2, Outubro de 2007. Meio Digital.

MARION, Marcel. **Dictionnaire des institutions de la France aux XVIIe et XVIIIe siècles**. Disponível em: www.books.google.com.br

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WAMSLEY, Doris. **Fortes de Pernambuco** – Imagens do passado e do presente. Recife: Grafortre, 1999.

ANDRADE, Manuel Correia de. FERNANDES, Eliane Moury. (org) **O nordeste brasileiro e a Revolução Francesa**. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1992.

ARAÚJO, José Góes de. **Naufrações e Afundamentos - Costa do Brasil - 1503 a 1995**. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2000.

BARATA, Alexandre Mansur. **Maçonaria, sociabilidade ilustrada & Independência do Brasil – (1790-1822)**. São Paulo: Annablume/Editora Universidade Federal de Juiz de Fora-MG/Fundação de Amparo à Pesquisa no Estado de São Paulo (Fapesp), 2006.

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro – Civilização Brasileira, 2003.

BLOCH, Marc. **Apologia da História, ou o Ofício do Historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BONANATE, Luigi. **A Guerra**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV-XVIII**. Vol. I – As estruturas do cotidiano: O Possível e o Impossível. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

_____. **Escritos Sobre a História**. São Paulo: Perspectivas, 2005.

CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 1ª Ed. p.23.

CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (Org) **Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

CAVALCANTE, Paulo. **Negócio de trapaça**. São Paulo: Editora Hucitec, 2007.

CAVALCANTE DA SILVA, Lenivaldo. **A ferro e fogo – Pólvora, armas e munições em Pernambuco (1534-1630)**. Recife: UFPE, 2003. Monografia.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

_____. **A Escrita da História**. Forense Universitária, 2008.

CHASTEEN, John Charles. **América Latina: uma História de sangue e fogo**. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

DARNTON, Robert. **Os dentes falsos de George Washington**. Um guia não convencional para o século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

DEFOE, Daniel. **Uma História dos Piratas**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 2008.

DELUMEAU, Jean. **História do Medo no Ocidente: 1300 – 1800**, uma cidade sitiada. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

DIAS, Maria Odília Leite da Silva. **A Interiorização da Metrópole e Outros Estudos**. São Paulo: Alameda, 2005.

DRUMMOND, José Augusto. **A primazia dos cientistas naturais na construção da agenda ambiental contemporânea**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol. 21, nº 62, São Paulo outubro de 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69092006000300001&script=sci_arttext&tlng=pt>

FERNANDEZ-ARMESTO, Felipe. **Os Desbravadores** – Uma história mundial da exploração da Terra. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

FIGUEREIDO, Luciano. **Rebeliões no Brasil Colônia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 1987.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. Patrimônio Histórico e Cultural. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

FURTADO, Júnia Ferreira. (org) **Diálogos Oceânicos** – Minas Gerais e as novas abordagens para uma História do Império Ultramarino português. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001.

GALVÃO, Sebastião Vasconcellos. **Dicionário corográfico, histórico e estatístico de Pernambuco**. Vol.III. 2ª. Ed. Recife: Companhia Editora de Pernambuco –CEPE, 2006.

GODECHOT, Jacques. **A Revolução Francesa** – Cronologia Comentada 1787-1799. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1989.

GUEDES, João Alfredo Libânio. **História administrativa do Brasil**: administração portuguesa no Brasil, da Restauração a D. João V. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1984. V.4

HENRY, Chris. **Napoleonic Naval Armaments, 1792 -1815**. New Vanguard 90. Osprey Publishing, 2004.

HUNT, Lynn. **A Invenção dos Direitos Humanos** – Uma História. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

JACKSON, Robert. **Transatlânticos, barcos mercantes y petroleros** – 300 de los buques más importantes Del mundo. Editora Libsa.

JOHNSON, Charles. **Piratas**. Uma História Geral dos Roubos e Crimes de Piratas Famosos. Edição e tradução de Eduardo San Martin. 2ª ed. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2004.

KEEGAN, John. **Uma História da Guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

KONSTAN, Angus. **Pirates 1660-1730**. Elite 67. Osprey Publishing, 1998.

LINEBAUGH, Peter. RIDEKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças** – Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. **A Utopia do poderoso império** – Portugal e Brasil: bastidores da política (1798-1822). Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

MACHADO, Marco Antônio Gonsalves (org). **Guia de Fontes para a História franco-brasileira**: Brasil Colônia, Vice-rei e Reino Unido. Recife e Esplanada dos Ministérios – Brasília, 2002.

MARIZ, Vasco (org). **Brasil-França, Relações históricas no Período Colonial**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2006.

MATHIAS, José Joaquim D'Ándré, BARROS, Saulo C. Rego. **Manual básico de armas de defesa**. São Paulo: Editora Magnum, 1997.

MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal** – Paradoxo do Iluminismo. 2ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996

MENEZES, José Luiz Mota. **O Urbanismo Holandês no Recife** - Permanências no Urbanismo Brasileiro. Comunicação apresentada no Colóquio "A Construção do Brasil Urbano", Convento da Arrábida - Lisboa 2000. Disponível em:<<http://urban.iscte.pt/revista/numero4/artigos.htm>> Acesso em: março de 2003.

_____. **Atlas Histórico Cartográfico do Recife**. Recife: URB, FUNDAJ, Editora Massangana, 1988.

MOREL, Marco. **As transformações dos espaços públicos**: imprensa, atores políticos e sociabilidades na cidade imperial (1820 - 1840). São Paulo: Editora HUCITEC, 2005.

MORI, Victor Hugo; LEMOS, Carlos A. Cerqueira; CASTRO, Adler Homero F. de. **Arquitetura Militar** – Um panorama Histórico a partir do porto de Santos. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2003.

OLIVEIRA, José Manoel Cardoso de. **Actos Diplomáticos do Brasil**. Tomo I. Edição Fac-similar: Brasília: Editora Senado Federal, 1997.

PIJNING, Ernst. **Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII**. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, nº42, p. 397-414. 2001.

RAMBELLI, Gilson. **Arqueologia até debaixo d'água**. São Paulo: Editora Maranta, 2002.

RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas** – Monarcas, vassalos e governo à distância. São Paulo: Alameda, 2008.

RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares nunca dantes navegados** – A aventura dos descobrimentos. São Paulo: Contexto, 2008

REIS, Arthur Cezar Ferreira. A Inconfidência Baiana. In HOLANDA, Sérgio Buarque de. História da Civilização Brasileira. **A época Colonial**. Tomo I, Vol. 2. Administração, economia, sociedade.. Editora Bertrand Brasil Ltda. Rio de Janeiro. RJ. 2003.

SILVA, Maria Beatriz Nizza. O Império Luso-Brasileiro (1750-1822). Col. Nova História da Expansão Portuguesa. Vol. III, Direção: SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira. Lisboa: Editorial Estampa, 1992.

_____. (org.) **De Cabral a Pedro I**: Aspectos da colonização portuguesa no Brasil. Humbertipo: Ed. Porto, 2001. PP. 309-328.

SOUZA, Carlos Celestino Rios e. **Identificação arqueológica de um naufrágio na área do lamarão externo do Porto do Recife - PE. , Brasil**. Dissertação Pós-Graduação em Arqueologia, UFPE, 2007.

VERRI, Gilda Maria Whitaker. **Tinta sobre Papel**: livros e leituras em Pernambuco no século XVIII – 1759-1809. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2006. Vol. I.

WEHLING, Arno. História **Administrativa do Brasil**: administração portuguesa no Brasil, de Pombal a D. João. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1986. V.6

ANEXOS

ANEXO 1 - Transcrição do Mapa da Figura 9

Topo:

Mapa da Ilha de Fernando de Noronha situada em 3 graus 5 minutos de latitude do sul e 351 de longitude ocidental, demonstrada com todos os portos de sua circunferência e depois com a sua perspectiva.

1º Quadro:

*A – O desembarque na pedra em Santo Antônio;
 B – Pedra que o mar cobre e descobre com a maré;
 C – Praia em que pode aportar embarcação;
 D – O monte da Burra Leiteira;
 E – Lugar de areia em que se pode dar fundo de 17 braças;
 F – Lugar de areia em que se pode dar fundo de 12 braças;
 G – O morro da Fortaleza dos Remédios;
 J – Porto da povoação;
 KK – Lugar por onde corre água quando chove;
 H – A fonte que corre da povoação;
 Y – Porto do sueste que dá bom desembarque.*

2º Quadro:

Perspectiva vista da parte do sudoeste nas distâncias de: 1 léguas — 2 léguas; 4 ou 5 léguas — 8 ou 10 léguas.— 6 léguas

*A – Ilha dos Ratos;
 B – Ilha dos Pássaros;
 C – Cella Gineta;
 D – Plataforma;
 E – Pedra Redonda;
 F – Ilha dos Ovos;
 G – Pedra Furada;
 H – Desembarque de Santo Antônio;
 J – Praias;
 K – Terra firme;
 L – Praia de areia fina;
 M – Monte da Burra Leiteira;
 N – Monte dos Remédios;
 O – A fonte da vila;
 P – A praia da vila;
 Q – Os morros da Conceição;
 R – O armazém;
 S – A praia do Pico;
 T – O Pico;
 U – Ilha dos Gatos;
 X – O beldro;
 Z – O portão. O mais se vê das suas explicações e distâncias de léguas anotadas.*

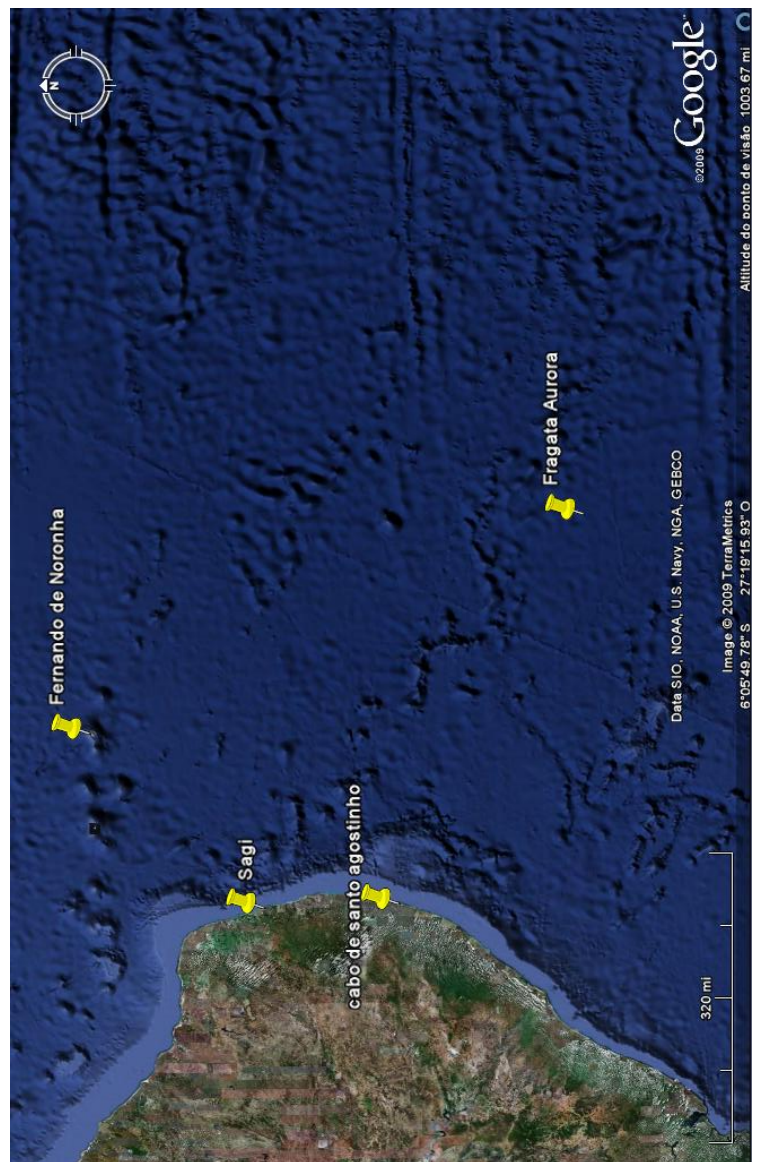
3º Quadro:

*L – Paul da cacimba da gameleira;
 M – Fortaleza da Conceição;
 N – Praia do Pico de onde dá desembarque;
 O – O Pico;
 P – Praia do Beldro que dá desembarque;
 Q – Fonte do Beldro;
 R – Praia da Sambaquissaba que dá desembarque;
 S – Os Dois Irmãos;
 T – O morro da Fortaleza dos Dois Irmãos;
 U – Praia onde saem tartarugas e dá desembarque;
 X – Porto do Leão fundo de 5 braças;
 Z – Ponta do Sueste.*

Dentro do mapa:

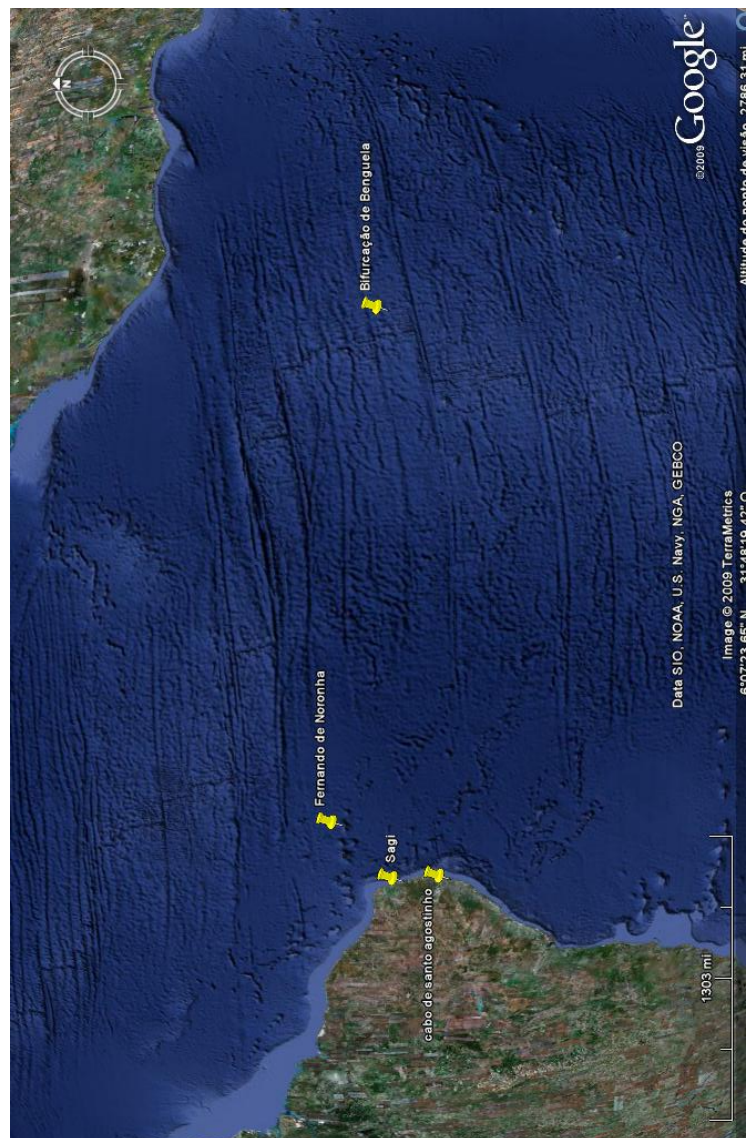
Daqui para diante o morro das Cajazeiras e outros impraticáveis cuja circunferência não permite desembarque.

ANEXO 2 – Localização da Fragata Aurora (local do arremesso da garrafa)



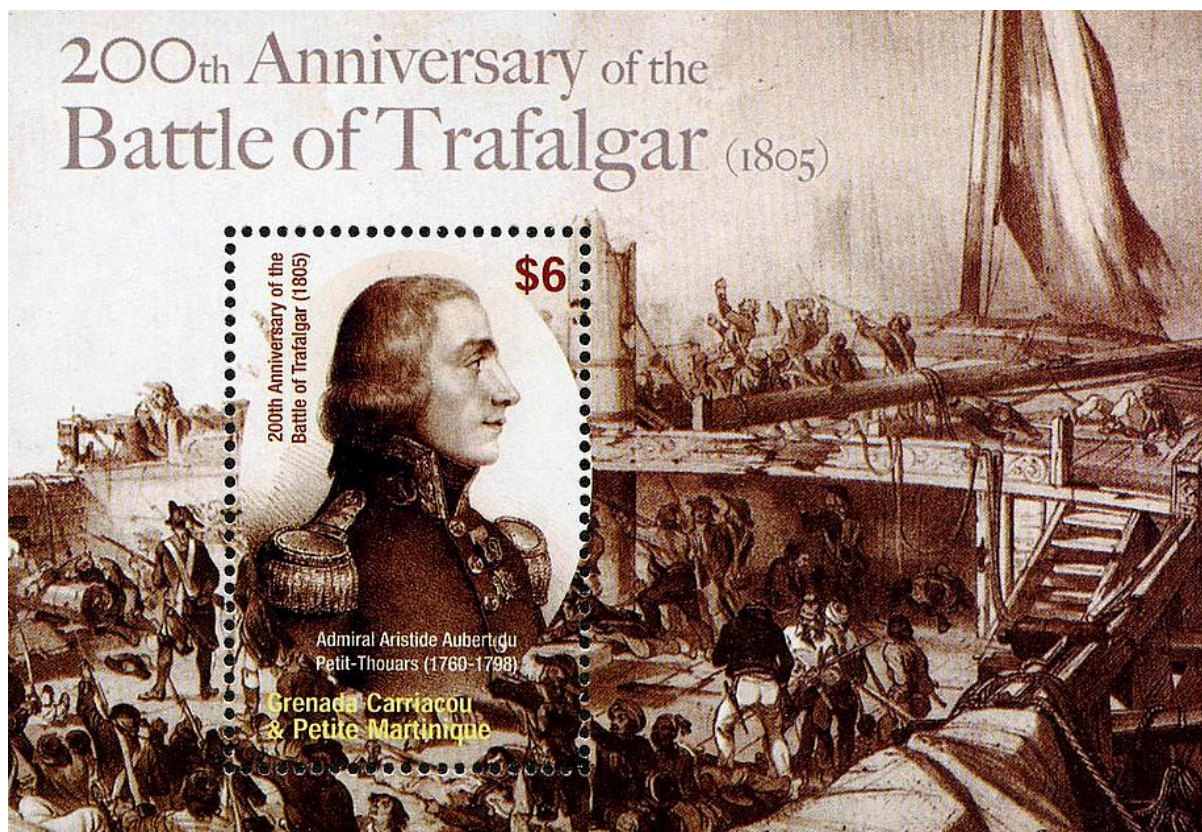
Fonte da imagem: Programa Google Earth.

ANEXO 3 – Localização do ponto de Bifurcação da Corrente de Benguela



Fonte da imagem: Programa Google Earth.

ANEXO 4 – Selo Comemorativo aos 200 anos da Batalha de Trafalgar (1805), com imagem de Aristide Aubert du Petit-Thoars:



Fonte da imagem: <http://www.rootsweb.ancestry.com/~pasulliv/resources/Aristede.jpg>

ANEXOS 5 a 10 – Inventário do que se recolheu do Le Diligente e foi enviado a Lisboa

Relacao dos Etilos do Bergam
um Franco Le Diligente Nãu foga de mã
praja de Sagij que por Ordem do Ill. m. Sr. D.º
Nho.º General embarcados em o Navio de S.ª
Mã.ª Denominado Santo Antonio Nipitã

Humo Bahu de f.º 1.º
Humo Bahu f.º 2.º
Humo Bahu f.º 3.º
Humo Caixa f.º 4.º
Humo Bahu f.º 5.º
Humo Caixa f.º 6.º
Humo Caixa f.º 7.º
Humo Bahu f.º 8.º
Humo Caixa f.º 9.º
Humo Caixa f.º 1.º
Humo Caixa f.º 2.º
Humo Caixa f.º 3.º
Humo Caixa f.º 4.º
Humo Caixa f.º 5.º

Sincomta humas pessoas de ferro entre pannellas e
fogaeiros
Doz puros de lobos de Navios qualidencles
Nove Abachates
Dois Tractos
Doz Camuotos de Vetro
Humo ferro de Sumario
Humo Chayra de ferro
Humo Escopo
Humo ferro de ferro
Humo de lã de arcos de ferro
Doz acle Pias abalotas
Humo Galha de ferro

Continua

Quatro barras —
 Doze Baquetas —
 Setenta e Oito Canivetes curvos de pau
 Humma Chayra de ferro —
 Humma Cantical de ferro —
 Humma Caicoma de ferro —
 Humma Arpana de ferro —
 Humma ferro de forquilha —
 Humma Polha de pedras humme
 Humma ferro de Engommar —
 Humma Machuro —
 Oitenta e Oito Tracados —
 Nove folhas de filamentos deigo de flores
 Sete folhas de ferro —
 Humma Saco pequeno com pedras de Espungarda
 Humma com Abunicao
 Humma Parica com Pau
 Humma com Nostrandia
 Humma Caixa de folha contendo —
 seis Capacetes de latam abulcos eq. Sem Servir.

Manoel P. Franco
 2.º Ten. do Mar Comand.

27.91
6.04.773

Relatorio das Efectas do Ber. N.º 1º

*gandum. Francuz. Lo. Diligente Nauçra
gado na Praya do Sagy, q' por ordem do Illmo
3.º Sr. General, entregamos ao Sr.
Dommingos Lopes dos Santos de Navio Nep-
tuno de St. Moço de Fid. ma*

*Baixa 1.ª Coma magnum de ferro
Coma aquilla de marroca
Varios ingredientes de botica
Vinte e duas Livras
Com yndico*



*Baixa 2.ª Varios pluretas de Albas e Cortas e cartas
Nauçra de Diligente e geograficas
Varios cadernos manuscritos
Dois instrumentos de tomar e bot
Sevenda e de Livras
Varios de varias curras*



*Baixa 3.ª Conto concerto e hum Livro e caderno in-
nessy manuscritos e varios de livros e que-
tuora*

*Baixa 4.ª Quatro Livros de quinquas hum ombraço
Dois cadernos
E de Comina optica
Com instrumento comprado de varias pessas
q' para eu e para guarda de vento
Dois capinhos de Seta e madeira, varias*

*Baixa 5.ª Doze folios de metal
Dois validos
Dois sob e caracaes
Coma verde e hum Coloco*

*Baixa 6.ª Dizeito Livros grandes e quinquas, e outras
de alguns cadernos*

Continua

ANEXO 11 – Provável percurso do Le Diligent (De Rouen até seu naufrágio em Sagi)



Fonte da imagem: Programa Google Earth.
