

Teorizando sobre o contrabando em Pernambuco no século XVIII

Theorizing about smuggling in Pernambuco in the 18th century

Luciana Lima de Andrade Barbosa

Doutoranda em História

Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE)

lucianalima1878@gmail.com

Recebido: 23/09/2025

Aprovado: 21/12/2025

Resumo: O contrabando colonial é, ainda hoje, um tema pouco abordado pela historiografia brasileira. A historiografia sobre a América Espanhola vem, desde o início do século XX, desenvolvendo sucessivos e completos trabalhos de investigação sobre o comércio ilegal em território espanhol. Enquanto isso, apenas no final do século os historiadores brasileiros começaram a prestar atenção ao tema. Apesar disso, da década de noventa até os dias atuais, as pesquisas sobre o tema ainda compõem um campo muito restrito, que pouco dialoga com os demais campos da história. O contrabando colonial consistia em uma parte daquela sociedade, tal qual o comércio legal. Influenciava seu funcionamento sob os aspectos econômico, social, político e administrativo. Como uma prática presente no seio da sociedade, estudá-lo é também estudar aquela sociedade pelo que era e o que a fazia ser. Este artigo pretende analisar o aspecto social do contrabando no Pernambuco colonial a partir da aplicação de conceitos teóricos da historiografia.

Palavras-chave: Contrabando; Pernambuco; Colonial.

Abstract: Colonial smuggling remains a topic rarely addressed in Brazilian historiography. Since the beginning of the 20th century, historiography on Spanish America has been developing successive and comprehensive research on illegal trade in Spanish territory. Meanwhile, it was only at the end of the century that Brazilian historians began to pay attention to the subject in Brazil. Even so, from the 1990s to the present day, research on the subject remains a very limited field, with little dialogue with other fields of history. Colonial contraband was a part of that society, just like legal trade. It influenced its functioning economically, socially, politically, and administratively. As a practice present within society, studying it also means studying that society for what it was and what shaped it. This article aims to analyze the social aspect of contraband in colonial Pernambuco by applying theoretical concepts from historiography.

Keywords: Smuggling; Pernambuco; Colonial.

Introdução

O termo contrabando, no Brasil do século XVIII, era usado para se referir a todo comércio praticado contra as leis do rei, que causava danos à Fazenda Real. Na definição do padre Raphael Bluteau, consistia no “que se vende contra a ordem do Príncipe” (BLUTEAU, 1712, p. 504). No contexto da exploração colonial, sabemos que o comércio desempenhava talvez o papel mais importante daquela sociedade. A América Portuguesa vivia uma economia monopolista, em que a Coroa detinha todos os direitos de sua exploração e do lucro proveniente do comércio. A exploração, o fornecimento de produtos e a arrecadação de impostos eram todos serviços arrendados, nos quais sociedades privadas ou mercadores particulares compravam da Coroa Portuguesa o direito de, por um período estipulado, explorar determinado bem, comercializar determinado produto ou arrecadar determinado imposto, como muito bem explicou a historiadora Myriam Ellis (1982).

Isso funcionava porque Portugal não possuía os meios para executar todas essas atividades no âmbito estatal. Os contratos de arrendamento delimitavam não só o valor que a empresa deveria pagar à Coroa e o tempo de vigência do contrato, como definiam também limites para esses contratos: um mínimo e um máximo de pau-brasil a ser extraído em um ano, por exemplo; ou uma quantidade mínima de tecido a ser exportado de Lisboa para o Brasil. O que nos remete a outro aspecto dessa economia.

Seguindo o padrão monopolista, tem-se que todo comércio direto com o Brasil era proibido por lei. O comércio a ser feito com a colônia portuguesa deveria, obrigatoriamente, passar por Lisboa. Ou seja, as mercadorias produzidas no Brasil, para serem distribuídas para a Europa ou África, deveriam primeiro ser levadas para Portugal e, de lá, exportadas para outras nações ou domínios portugueses. Já as manufaturas europeias, que encontravam no Brasil um mercado vasto, deveriam ser introduzidas única e exclusivamente pelos navios portugueses, seja por meio das frotas ou das companhias de comércio.

A exceção para esse sistema era o comércio de escravizados. Considerando a carga humana e a penúria da viagem dos navios negreiros — que, nas mais diversas vezes, resultava na morte de muitos africanos ainda no traslado, quando não se considerava o fator humano do problema, mas sim o econômico —, faz sentido que o tráfico fosse realizado diretamente entre Brasil e África. Mas, em todos os outros sentidos, o comércio direto com a América Portuguesa era proibido.

O governo português tinha, então, inúmeras leis que regulavam o comércio, a exploração, a exportação e a importação de e para a sua colônia, no interesse de proteger seus lucros. Mas as leis criadas em Portugal, por vezes, encontravam barreiras em sua aplicação do outro lado do Atlântico. A realidade da colônia oferecia dificuldades para a execução de leis criadas em outro continente, que desconsideravam totalmente as particularidades da sociedade colonial. Não só isso, mas, dentro da própria América Portuguesa, existia uma multiplicidade de costumes e realidades, características próprias de cada região. Por isso, cabia aos administradores coloniais — os governadores de capitanias e juízes — promover adaptações e mudanças, de forma a executar a lei do rei em suas jurisdições, respeitando as particularidades e necessidades de cada uma.

Os costumes são um aspecto importante a se observar no estudo de todas as sociedades, pois têm relação direta com a consciência coletiva dos grupos sociais. Eles, mais do que as leis, determinavam o que era certo e o que era errado, e todos os Estados modernos, sem exceção, tiveram que lidar com eles de alguma forma. A força dos costumes pode ser percebida a partir do conceito de direito consuetudinário. O direito costumeiro estava presente em todas as sociedades do período, e existia porque o costume, muitas vezes, era tão forte na consciência coletiva que adquiria força de lei. Isso se traduz no fato de que, em algumas situações, o costume de um local, de um grupo social, acabava por se sobrepor à legislação de um reino. No Brasil colonial, não era diferente, e vemos isso a todo momento ao estudar o contrabando.

O contrabando

Considerando-se que o contrabando pode ser definido como comércio ilegal, e entendendo um pouco do cenário econômico do Brasil no século XVIII, podemos então dizer que o contrabando consistia no comércio ilegal de produtos, para dentro ou para fora da colônia. Ele acontecia em todas as partes, do litoral ao sertão. Era praticado dentro da própria colônia, entre as capitanias — principalmente no período de exercício das Companhias Gerais de Comércio, que monopolizaram o comércio de Pernambuco, Paraíba, Grão-Pará e Maranhão. Era praticado com a América Espanhola, com a África, com a Europa e, às vezes, até com a Ásia. Ou seja, havia tanto o contrabando praticado com nações estrangeiras quanto entre os próprios coloniais.

Eram contrabandeados para dentro do Brasil tecidos, armamentos, prata, escravizados, produtos alimentares etc.; para fora, eram levados os produtos da terra, ouro, açúcar, tabaco, madeiras,

entre outros. O contrabando com a América Espanhola, por exemplo, era baseado em conseguir uma parte da tão cobiçada prata espanhola, em troca dos escravizados africanos de que tanto a América Hispânica precisava. Já com a África, contrabandeava-se ouro e tabaco para a compra de escravizados.

Quanto a quem praticava o contrabando — quem eram os contrabandistas —, a historiografia tem mostrado, ao longo dos anos, uma grande variedade de indivíduos. Envolvidos no contrabando podiam ser encontrados grandes mercadores, pequenos comerciantes, capitães de navios, oficiais da Coroa, governadores, ouvidores, provedores, juizes, senhores de engenho etc. Paulo Cavalcante (2006), ao analisar o contrabando de ouro nas minas, mostrou diversos casos, alguns envolvendo clérigos, alguns envolvendo escravizados ou trabalhadores livres, que iam às minas desencaminhar ouro a mando de seus senhores.

Victor Hugo Abril (2018) mostrou a participação de governadores no Rio de Janeiro envolvidos em atividades de comércio ilegal. Assim como Adriana Romeiro (2017), que, ao discutir a corrupção no Brasil colonial, demonstrou diversos casos de funcionários régios — não só no Brasil, como nos domínios portugueses na Ásia — que se utilizavam de sua posição e cargo para enriquecer por meio do comércio ilegal. Em trabalho nosso de 2024, temos mostrado pequenos comerciantes e donos de navios envolvidos no contrabando de pau-brasil. A verdade é que, como disse Wim Klooster (2009), não há um perfil de contrabandista; qualquer indivíduo, ou grupo de indivíduos, poderia, dada a vontade, a oportunidade e os meios, acabar envolvido em atividades de comércio ilegal.

A Coroa Portuguesa não era passiva frente a essas ilicitudes, mas demonstrava posicionamentos diferentes dependendo do interesse que tivesse sobre cada caso. Ernst Pijning (2001), ao falar sobre o Rio de Janeiro, nos mostrou que o contrabando tinha um viés mais qualitativo do que quantitativo. Isso quer dizer que, para o governo português, era mais importante quem praticava o crime — os indivíduos envolvidos — do que quanto era contrabandeado.

Em nossos estudos, temos dividido a atuação da Coroa Portuguesa em três níveis: “1) O governo português tinha conhecimento sobre os crimes e os aceitava e/ou incentivava”. Isso acontecia principalmente quando o contrabando era economicamente vantajoso para Portugal, como era o caso do contrabando com o Rio da Prata, que introduziu prata em território português. “2) O governo português tinha conhecimento, mas não podia combatê-los”. Nesses casos, estavam envolvidos no contrabando indivíduos fora da jurisdição da Coroa, como membros do clero; estrangeiros de nações amigas e de frágil relação econômica, como a Inglaterra; ou ainda indivíduos de relevância e influência

tanto econômica quanto social, que, se perseguidos, poderiam causar a desestabilização da administração colonial. “3) O governo português tinha conhecimento e tentava combater os crimes”. Nesse cenário, o comércio ilegal trazia prejuízo à Fazenda Real, e os envolvidos não eram pessoas relevantes naquela sociedade. O que acabava levando-os a serem punidos até mesmo para servirem de exemplo para os demais (BARBOSA, 2024, p. 40).

É claro que cada caso era único, e os produtos contrabandeados também influenciavam nas decisões. Com quem e com que objetivo o comércio era realizado também era importante. O regime dos monopólios, por sua vez, tinha muita influência sobre isso. Um bom exemplo é o caso do contrabando de tabaco entre o Brasil e a África. O tabaco de primeira qualidade era monopólio da Coroa Portuguesa e deveria ser remetido exclusivamente para Lisboa. Já o tabaco de terceira qualidade, que não era monopolizado, era aquele que poderia ser levado para as regiões africanas fornecedoras de escravizados.

No entanto, é sabido que muito tabaco de primeira qualidade era contrabandeado, escondido nas embarcações, e levado para troca por negros africanos. Não só isso, mas muito do ouro das minas era encontrado sendo ilegalmente utilizado nesse comércio. Nesse tipo de situação, a Coroa buscava ativamente reprimir e punir os crimes, pois feriam diretamente a economia do reino. E, ainda assim, a saída ilegal de tabaco de primeira qualidade e de ouro para a África continuava.

De acordo com Pijning, o discurso oficial não caracterizava o contrabando como imoral. A própria “ideia de que o comércio ilegal era imoral e errado era vista com perplexidade” (PIJNING, 2001, p. 407), já que, por vezes, era incentivado pelo governo português. As atitudes deste em relação às várias situações de contrabando poderão ser mais facilmente compreendidas quando discutirmos os conceitos teóricos de Michel Foucault (1978) e de Georges Balandier (1982), mais adiante neste artigo.

Em um estudo sobre Buenos Aires no século XVII, Macarena Perusset Veras (2007) classifica o contrabando como “el ejercicio de un comercio prohibido o la introducción de mercancías sin pagar los derechos de aduana correspondientes” (PERUSSET VERAS, 2007, p. 160). No domínio espanhol, a prática foi institucionalizada, com organização e normas próprias, que mostram como o contrabando era parte inseparável daquela sociedade. Lá estavam envolvidas as principais famílias da colônia, os vice-reis, funcionários locais e membros da Igreja, à semelhança da América Portuguesa.

Para a dita historiadora, o comércio ilegal servia, em Buenos Aires, como o principal meio de acesso à riqueza e conservação do poder político. Érika Dias (2014) mostrou isso para Pernambuco

no período da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, quando “o contrabando passou [...] a ser uma das formas encontradas pelas elites para resistir aos preços fixados pela Companhia e para aumentar sua margem de lucros” (DIAS, 2014, p. 211).

Também discutindo sobre a Buenos Aires seiscentista, Zacarias Moutoukias (1988) afirmou que “el contrabando era un fenómeno general en el interior del sistema comercial español legalmente organizado” (MOUTOUKIAS, 1988, p. 92). Onde a Coroa espanhola, assim como a portuguesa no caso do Brasil, tinha conhecimento do que acontecia. Sabia que as embarcações carregavam muito mais produtos do que suas licenças permitiam. Mas, ao contrário de Portugal, a Espanha estabeleceu um sistema para contornar isso com os indultos: uma espécie de compra da absolvição pelo excesso praticado.

As arribadas

Entendendo um pouco do que era o contrabando colonial, passaremos a explicar uma prática que servia também como uma forma de realizar contrabando, para dentro ou fora do domínio português. Dentro de nosso recorte espacial e temporal, o termo arribada era usado para se referir à entrada forçada de uma embarcação no litoral da colônia. Forçada, pois se tratava da chegada de uma embarcação cujo destino não era o Brasil e que não tinha autorização para parar no território. Cesar Ramos define a prática como “o ato da chegada de uma embarcação num porto fora da rota pretendida” (RAMOS, 2018, p. 109). As embarcações arribavam no litoral do Brasil por diversos motivos:

[...] além das consequências das tempestades, os navios também arribavam em virtude de problemas de abastecimento de água e víveres, muitas vezes insuficientes para a subsistência da tripulação e dos passageiros durante as travessias, tanto por erro de cálculo na estimativa de consumo, não levando em conta a distância a ser percorrida, como por perdas e deterioração durante o percurso. A eclosão de surtos epidêmicos a bordo consistia num forte argumento para as arribadas. Ameaças de corsários e piratas também eram razões para a ocorrência de arribadas, ocasião na qual as embarcações buscavam refúgio em angras ou baías mais resguardadas (RAMOS, 2018, p. 110).

Às vezes, esses motivos eram verdadeiros; às vezes, eram forjados, simulados para justificar suas entradas. Em teoria, tratava-se de algo não planejado, fora da rota, e que atrapalhava o curso da viagem. As embarcações, ao se aproximarem do litoral, deveriam seguir um procedimento: disparar um número de salvas de canhão ao forte mais próximo, solicitar ao governador da capitania para

arribar, aportar a uma determinada distância do forte, etc. A atividade era regida no século XVIII pelo Alvará de 5 de outubro de 1715, que determinava as normas a serem seguidas nos casos de arribadas, de modo a impedir a realização de atividades comerciais ilícitas.

Essa lei determinava também a obrigatoriedade da realização de visitas a essas embarcações. Essas visitas deveriam ser realizadas pelo ouvidor-geral de cada capitania, juntamente com um carpinteiro, um cirurgião e alguns oficiais. O objetivo era determinar se os motivos para a arribada eram verdadeiros, se de fato a embarcação apresentava danos que tornassem necessária a parada, se realmente a tripulação se encontrava doente ou em falta de água ou alimentos. Os oficiais e a tripulação eram interrogados separadamente, e existia todo um ritual em que, primeiro, os oficiais deveriam sair da embarcação para a inquirição da tripulação.

Constatada como verdadeira a arribada, a embarcação era autorizada a permanecer por um tempo determinado no porto e a comprar os suprimentos necessários. No entanto, o governo da capitania deveria tomar medidas para impedir o contato das pessoas do navio com os moradores da região. Essa determinação era necessária para impedir as trocas comerciais e até mesmo a criação de redes a serem utilizadas no futuro para a facilitação do comércio ilegal.

Mas havia também os casos das arribadas falsas, onde os motivos utilizados para justificar a parada eram falsos ou mesmo fabricados — danos poderiam ser causados intencionalmente ao navio para justificar uma parada em algum lugar. Nesses casos, o objetivo real da parada era o contrabando. A historiografia tem mostrado que as possibilidades eram duas: os oficiais e passageiros poderiam se utilizar da arribada para realizar comércio direto, vendendo produtos europeus ou indianos e comprando os da colônia; ou iam ao Brasil com a intenção de estabelecer contatos com as autoridades, ou com os comerciantes locais, ganhando seu favor.

Esses contatos serviriam para facilitar o caminho em incursões futuras. Quando os oficiais da embarcação já tinham redes de relações na colônia portuguesa, era muito mais fácil introduzirem seus produtos em terra despercebidos, ou mesmo comprar os produtos produzidos localmente. Essas trocas comerciais geralmente aconteciam na cobertura da noite, dentro do próprio navio, praticamente sob a vista dos guardas que deveriam vigiar a embarcação.

Mesmo quando as arribadas eram consideradas verdadeiras pelas autoridades, o comércio praticado por elas ainda constituía uma forma de descumprimento da lei do rei, ainda que não fosse tratado como tal. Quando uma embarcação parava precisando se refazer de água e alimentos, por

exemplo, mas não trazia dinheiro de seus oficiais para comprá-los, solicitava de pronto autorização ao governador para vender parte de sua carga, para, com o produto da venda, comprar aquilo de que necessitava.

Na maioria das vezes, a venda era autorizada, mas na maioria dos casos a que tivemos acesso, os direitos reais geralmente não eram pagos sobre essa venda. Isso aconteceu no caso da embarcação francesa chamada Leusembek, que arribou no litoral de Alagoas em 1746, supostamente fugindo de uma embarcação inglesa. Por não conhecerem o litoral, acabaram parando em cima de arrecifes, o que levou a embarcação a ficar tão danificada que foi avaliada pelas autoridades locais como não tendo mais uso. Com isso, os oficiais da Leusembek solicitaram que pudessem queimar a embarcação para aproveitar a ferragem. Com a queima autorizada pelo governador de Pernambuco, logo eles solicitaram licença para vender os fragmentos que haviam sobrado da embarcação, para, com o dinheiro da venda, poderem arcar com os custos de sua permanência no Recife até que pudessem ser embarcados em navio português para a Europa.

A venda foi autorizada e concluída pelo valor de duzentos e oitenta mil réis. Mas, de acordo com a documentação, nenhum tributo foi incidido sobre esse comércio. O que seria isso senão contrabando, ou melhor, o descaminho dos reais direitos? O comércio direto com a colônia era proibido, todo produto que entrasse nos portos deveria pagar tributos de alfândega, e, ao menos nesse caso, nenhum tributo foi cobrado. É claro que, no caso da Leusembek, a venda foi sobre os restos da embarcação, mas não sabemos o que exatamente foi vendido. O fato é que os franceses venderam pelo menos elementos de ferro, e nada foi pago para a Fazenda Real. Além disso, o governador D. Marcos José de Noronha e Brito mandou recolher na alfândega do Recife todos os pertences dos franceses. Também não sabemos em que consistiam, mas nenhum registro temos de que tenham pago qualquer quantia pelo que lá se recolheu.

As autoridades locais tinham duas atitudes principais quanto ao contrabando realizado pelas embarcações arribadas: ou tentavam evitar que acontecesse, ou permitiam-no, desde que dele conseguissem tirar lucro para si. Quando a arribada era constatada como falsa, o procedimento ditava que a embarcação deveria ser apreendida e sua carga remetida a Lisboa, exceto quando se tratasse de escravizados. Nesses casos, os negros deveriam ser vendidos na praça da capitania e o produto da venda remetido a Portugal.

A situação mudava de face quando as próprias autoridades que deveriam impedir o contrabando nas arribadas serviam como intermediárias da prática. Ernst Pijning (1997), em um estudo sobre o Rio de Janeiro, mostrou como os governadores da capitania lidavam com o comércio ilegal dessas embarcações. Atuando como intermediários na troca, os governadores permitiam que as embarcações arribadas, sob verdadeiros ou falsos pretextos, introduzissem ou comprassem mercadorias com os comerciantes locais, desde que os governadores recebessem uma parte do produto desse comércio.

O historiador inclusive relaciona o número de apreensões de embarcações ao longo do século com a participação e o controle que os governadores tinham sobre esse comércio. Isso quer dizer que, enquanto estivessem atuando como participantes passivos — ou mesmo ativos — do comércio ilegal, lucrando com ele, eles tinham controle sobre a atividade. Por isso, as apreensões eram poucas e distantes entre si. Nesse sentido, o número de apreensões de embarcações arribadas aumentava consideravelmente quando os governadores perdiam seu papel como intermediários no comércio ilegal.

As arribadas na América espanhola também eram uma prática comum, e, assim como no Brasil, estavam quase sempre associadas ao contrabando. Fernando Ribeiro (2018) apresenta o termo *maliciosas*, usado em Buenos Aires no século XVII para se referir a esses casos. Através delas, escravizados africanos eram introduzidos pelo porto de Buenos Aires — em grande parte por embarcações portuguesas — em troca da prata do Potosí. E todos os estratos da administração local acabam envolvidos nessas atividades.

Em 1747, uma embarcação francesa vinda da Martinica arribou em Pernambuco, pelo que foi concluído que tinha a intenção de fazer comércio ilegal. A conclusão deu-se pelo fato de que o dano que a embarcação apresentava não era justificativa suficiente para terem arribado, além de ter-se descoberto que a capitania era o verdadeiro destino da viagem, e não uma parada não programada. A embarcação pertencia a negociantes particulares, que a enviaram com o objetivo de fazer contrabando com o Brasil. Apesar de impedir o seu propósito, o governador da capitania, aos olhos do Conselho Ultramarino, falhou em cumprir o determinado no alvará de 1715, e não apreendeu a embarcação como deveria.

Não só isso, D. Marcos de Noronha teria permitido a venda de parte da carga que transportavam os franceses para pagar as despesas com o conserto. Fato repreendido pelo Conselho,

que julgou desnecessário que isso tivesse sido autorizado. Apesar de não gerar consequências para o governador, o caso foi fortemente repreendido pelo Conselho, que alegou que ele teria agido com frouxidão, além de ter considerado estranha a inobservância das leis para esse caso.

Nesse caso, foi uma clara arribada sob falsos pretextos, onde a intenção de contrabandear foi desde o início percebida. Entretanto, mesmo com a ciência de todos esses fatos, pelo que indica a documentação, nada fez o governo de Pernambuco para puni-los. A embarcação não foi apreendida e os franceses não foram presos. Não só isso, como o governador ainda permitiu a descarga da embarcação na alfândega do Recife e a venda de parte da carga por meios legais. Nesse caso, algum dos direitos reais chegou a ser pago, apenas não conseguimos identificar se referente à armazenagem da carga ou à venda dos produtos.

É possível entender, a partir de tudo isso, que as arribadas funcionavam como uma estratégia para a prática de comércio ilegal no Brasil do século XVIII. Em Pernambuco, elas ocorreram ao longo de todo o período, ainda que a maior parte dos registros se concentre na segunda metade do século. Isso não significa que, na primeira metade, não houve arribadas na capitania, apenas que as autoridades que deveriam registrá-las não o fizeram tanto quanto deveriam. A seguir, entenderemos como os conceitos teóricos, quando aplicados ao contexto apresentado, nos ajudam a construir esse perfil social do contrabando em Pernambuco no século XVIII.

Os vieses teóricos

O tema é muito amplo, e os casos de contrabando, inúmeros, mas estudos teóricos nos auxiliam na compreensão desse universo. A aplicação da teoria à realidade do Brasil colonial torna possível mostrar que a prática do contrabando era, de fato, uma parte da sociedade colonial, importante para o seu funcionamento. Em suas aulas de 18 e 25 de janeiro de 1978, Michel Foucault usa os exemplos da escassez alimentar e da epidemia para falar sobre poder, controle e dominação na França moderna. A teoria apresentada pelo filósofo nos ajuda a construir a relação entre o contrabando e a construção da sociedade em Pernambuco no século XVIII.

A escassez alimentar era um problema para as sociedades europeias, problema que, se não controlado, poderia gerar revoltas entre o núcleo mais pobre da população. Assim, os Estados modernos tinham como função impedir a escassez, pois revoltas eram extremamente prejudiciais para

o Estado. Para tanto, por muito tempo se buscou desenvolver medidas de forma a impedir que ela acontecesse.

As ideias fisiocratas do século XVIII apresentaram uma nova possibilidade, com o uso dos dispositivos de segurança utilizados pelo Estado como um mecanismo de controle. Foucault apresenta como esses dispositivos funcionavam de forma a anular os efeitos da escassez alimentar, e não a impedir que ela acontecesse, pois ela passou a ser entendida como um fenômeno natural e, como tal, precisava acontecer.

Esse novo modelo de pensamento, a partir do século XVIII, compreende que se faz necessário que uma escassez em menor nível aconteça em alguns lugares, para que o mecanismo de segurança funcione. Isso quer dizer que a escassez geral deve ser evitada — e será — ao se permitir que ela, como evento natural, aconteça de forma mais controlada e localizada. No contexto do contrabando, isso pode ser traduzido em deixar o crime acontecer, para que se possa impor a autoridade do Estado.

De forma geral, os dispositivos de segurança permitiam que certos eventos acontecessem, para que outros de maior impacto não o fizessem. Pensando sobre o contrabando na América Portuguesa, isso pode ser demonstrado da seguinte forma: um governador, ao permitir que a elite local praticasse contrabando, estava agindo para que esse grupo social não atuasse de forma contrária ao seu governo. Para o Pernambuco setecentista, podemos aplicar essa teoria especialmente durante o período de monopolização do comércio pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759–1780). A Companhia detinha a exclusividade da importação para as áreas monopolizadas e da compra dos gêneros produzidos pelos colonos. Isso significa que ela estabelecia a base dos preços de venda dos produtos europeus na colônia e o valor de compra das produções locais.

Com essa exclusividade e tamanho privilégio, o cenário era um de “pouca variedade e altos preços dos gêneros comercializados na capitania” (DIAS, 2014, p. 224) de Pernambuco pela companhia monopolista. Não só havia pouca variedade de produtos introduzidos na capitania, mas uma verdadeira carência de certos gêneros. Estudos como os de Dias e de Poliana Silva (2014) têm mostrado que a Companhia Geral falhava em abastecer Pernambuco com gêneros básicos, além de estabelecer preços muito altos para o que importava e de impor preços muito baixos para comprar os gêneros dos produtores locais.

Em uma situação em que o meio oficial (a Companhia) falhava em suprir a capitania de gêneros básicos (escassez), o contrabando surgia como uma forma de contornar essa situação. O comércio

ilegal foi, desde o início, um concorrente para a monopolista, ofertando produtos a menores preços e pagando aos produtores locais em dinheiro — o que a Companhia não fazia. E era também o contrabando que mitigava os efeitos da escassez gerada pela falta de oferta. O comércio ilegal, principalmente com a Bahia e também com as embarcações arribadas, alimentava a capitania de Pernambuco com quase todo tipo de produto, principalmente aqueles não ofertados pelos meios legais.

Por mais que as autoridades coloniais tenham tentado combater esse contrabando, juntamente com a administração local e metropolitana da Companhia, até o fim de suas atividades, a prática foi extremamente forte. Pensemos, então, na teoria de Foucault: a escassez de produtos ofertados pelos meios legais era um problema que poderia gerar graves consequências com o descontentamento da população. A empresa que deveria saná-la não estava cumprindo seu dever, e, sem gêneros básicos para o povo, havia a possibilidade de revolta. O contrabando surgiu como uma solução para a situação, introduzindo de forma ilegal os produtos de que os colonos precisavam ou queriam. Dessa forma, a atividade ilícita servia a um propósito social, controlando uma situação que a Coroa portuguesa não conseguia, evitando que o problema da escassez tomasse maiores proporções.

No contexto apresentado, a população aparece como o objetivo maior do governo, não o indivíduo ou grupo de indivíduos; esses não tinham importância: “o objetivo final vai ser a população” (FOUCAULT, 1978, p. 56). Nesse sentido, o mecanismo de segurança só funcionaria se a população agisse de acordo com o padrão estabelecido nesse novo modelo fisiocrata; caso contrário, haveria revolta. E aqueles que não seguiam o padrão não seriam, de acordo com esse modelo, considerados parte da população. Esta aparece, então, como objeto para o qual são dirigidos os mecanismos de segurança, mas também como sujeito que deve se comportar de determinada forma. Isso tudo significa que ela é aquela que aceita e valida o contrato social. Violar as leis e descumprir esse contrato é não cumprir seu papel como parte da população, e, a quem o violasse, caberiam as penas legais.

Pensar na relação da população colonial com o contrabando é pensar, na verdade, em uma multiplicidade de relações. O fato é que diferentes grupos sociais tinham relações diferentes — e objetivos diferentes — com o comércio ilegal. Em Pernambuco, no século XVIII, elas mudavam também de acordo com a conjuntura econômica do local. O interesse que os senhores de engenho tinham na prática era totalmente diferente do que os pequenos comerciantes tinham, isso porque se esperava conseguir coisas diferentes com ela.

As leis de repressão ao contrabando eram feitas para a população, aplicadas sobre ela, com o objetivo de impedir que praticasse o comércio ilegal, sob a justificativa de que ferir a Fazenda Real era ferir o bem comum. O que se esperava era que a população respeitasse as leis, preservasse o bem comum e, com isso, o contrato social pré-estabelecido e aceito por ela. Quem fizesse o contrário seria transgressor da lei. É claro que nem sempre quebrar o contrato social resultava, de fato, em punição, já que a Coroa portuguesa tinha formas diferentes de lidar com o descumprimento das leis de comércio.

Outro conceito apresentado por Foucault afirma que “os sistemas de legalidade [...] dividem todas as coisas de acordo com um código que é o do permitido e do proibido” (FOUCAULT, 1978, p. 60). Nesse sentido, a lei, ao determinar o que é proibido, deixaria em aberto tudo o que não é. Quer dizer, se a lei não proíbe, então é permitido. Isso abre uma margem enorme para a interpretação da legislação colonial. A partir disso, ele afirma que “é tomando o ponto de vista da desordem que se vai analisar cada vez mais acuradamente, que vai se estabelecer a ordem [...] A ordem é o que resta quando se houver impedido de fato tudo o que é proibido” (FOUCAULT, 1978, p. 60).

Georges Balandier, em 1982, teorizou mais profundamente sobre essa questão da ordem e da desordem. Ele mostrou ambos como características inerentes à sociedade, cuja existência é mútua, onde um não existe sem o outro. A desordem, como o inverso da ordem, serve para reforçá-la. Levando esse conceito para o contrabando colonial, Paulo Cavalcante (2006) nos mostra o caminho como a ordem, e o descaminho como seu inverso, a desordem. Logo, o descaminho, ou contrabando, teria sua existência indissociável do caminho: um não existiria sem o outro e, porque o caminho existe, o descaminho também o faz. Assim, o contrabando pode ser entendido como uma parte da sociedade colonial, uma parte inseparável e necessária como reforço do sistema existente. E, como tal, tinha um papel social dentro daquele contexto.

Ao pensar sobre as leis anticontrabando, por exemplo, podemos compreender a partir da seguinte lógica: se a lei funcionava como uma determinação do que era proibido, era preciso que, primeiro, o contrabando acontecesse, para que uma lei fosse criada estipulando sua proibição. Essa ordem, na verdade, é bastante lógica. Um grupo social vivendo longe de seu governante tem suas próprias práticas cotidianas, seus costumes. Desconhecendo o funcionamento da legislação, como a maior parte da população colonial, só saberia que alguma atividade daquelas que praticava diariamente constituía um ato criminoso se não só uma lei fosse criada proibindo aquilo, mas também se as autoridades responsáveis por implementá-la os tornassem cientes dela. Se não se sabe que é proibido,

continua-se praticando — por vezes, mesmo com esse conhecimento, o crime continuava a ser praticado.

Ao discutir sobre a normalização e a normatização dos séculos XVI e XVII — onde a normalização seria o tornar algo normal, e a normatização seria a criação das leis e regras —, Foucault nos oferece alguns caminhos de pensamento. Será que é preciso que a normalização exista, ou seja, que uma determinada prática seja normal para uma sociedade, para que a norma sobre essa prática seja criada? Pensamos que sim. Nesse sentido, o contrabando aparece como a normalização, ou seja, o comércio ilegal como prática normal à sociedade colonial, necessária para que a normatização aconteça com a criação de leis para combatê-lo.

Sendo assim, primeiro se tem o normal; a partir dele, se cria a norma e, com a criação desta, faz-se necessário o estabelecimento de um novo normal, que seria a aplicação da norma. Talvez pareça muito confuso, mas um caso de contrabando de pau-brasil ocorrido dentro da jurisdição do governo de Pernambuco em 1780 pode nos ajudar a compreender essa lógica. O protagonista desse caso foi Antônio Vicente, um comerciante português que vivia na região da Baía da Traição (capitania da Paraíba) e negociava produtos têxteis. No ano de 1780, ele teria se dirigido à Baía Formosa, capitania do Rio Grande (do Norte), e contratado alguns moradores locais para cortar pau-brasil e carregá-lo ao porto da Baía Formosa, para pô-lo em uma embarcação cujo destino seria o Recife, onde a madeira seria vendida.

A exploração do pau-brasil era estanco da Coroa portuguesa, sendo o corte e o comércio da madeira regulados por contratos arrematados por particulares, de forma que o corte na colônia e o comércio na Europa só poderiam ser realizados a mando dos contratadores — e Antônio Vicente não era um deles. Mas o fato que, para nós, é relevante para explicar a questão da normalização e da normatização não diz respeito ao protagonista dessa história.

Como mencionamos, Antônio Vicente contratou homens na região para cortar pau-brasil para ele. Alguns desses homens prestaram depoimentos para o auto da devassa do crime e revelaram uma informação muito importante. Segundo eles, na região era comum cortar pau-brasil para qualquer um que lhes pagasse, e embarcá-lo para o Recife, onde seria vendido ao contratador. Muitos viviam disso e alegaram que não sabiam que era proibido cortar pau-brasil sem licença — a proibição existia desde 1605, quando o Regimento do Pau-Brasil estipulou a pena de morte para quem cortasse a madeira sem licença. Ou seja, a população daquela região não tinha conhecimento da lei e tinha o costume de cortar

a madeira para particulares como forma de sustento. E apenas a partir daquele momento teriam tomado conhecimento da proibição, de acordo com a lei.

Temos então, primeiro, a existência de uma prática normal; em seguida, a imposição da normatização através da lei. Agora que a lei foi estabelecida, faz-se necessário, para o seu devido cumprimento, que se normalize entre aquela população o não corte de pau-brasil sem licença. Ou seja, é preciso modificar a consciência daquela comunidade, de forma a deixar de ser normal cortar pau-brasil para quem pagasse e passar a ser normal o não corte, como determinava a lei.

Deixemos de lado, por enquanto, toda a questão da legislação como definidora do proibido e pensemos sobre a modificação da consciência e a normalização de uma nova prática. Ao se criar um novo normal de acordo com a norma, é preciso popularizá-lo entre as massas. E como era feita essa popularização? Quem tinha o poder para executá-la? Podemos afirmar seguramente que os grupos dirigentes de uma sociedade tinham o poder de difundir a normalização de uma prática, segurando em suas mãos a balança do que é normal e do que é anormal. Se seguirmos por este caminho, em muitos sentidos, os grupos dirigentes — e, em se tratando do Brasil do século XVIII, as elites locais — teriam em seu poder a capacidade de normalizar práticas de comércio ilegal, ou apoiar o governo português ao promover a normalização do cumprimento das leis.

Esse seria o cenário perfeito. Mas, a partir de nossos estudos sobre o contrabando, temos visto que o estabelecimento do novo normal não existe. Se a ordem das coisas é: o normal (crime) leva à criação da norma (lei), que gera o surgimento de um novo normal (fim do crime e cumprimento da lei), as fontes mostram que isso não funciona. As leis não eram — e isso não só no Brasil colonial, mas em todo lugar, em qualquer período — sempre cumpridas, todas, o tempo todo. Pensar que sim seria criar uma utopia impossível de se atingir. Isso faz com que o ciclo continue se repetindo infinitamente, onde, após o surgimento de um novo normal, que não é de fato normalizado, continua-se a praticar o que sempre se praticou, ou seja, o antigo normal.

Para compreendermos como todos esses aspectos se relacionam, vamos elencar os principais pontos de contribuição de Foucault apresentados até o momento: 1) dispositivo de segurança que permite que um problema aconteça em menor escala, para impedir que se dissemine de forma generalizada; 2) a lei como o estabelecimento do que é proibido; 3) a normalização das práticas e a normatização efetuada sobre elas.

Compreendemos o contrabando, como já foi dito, como uma parte indissociável da sociedade no Brasil colonial. A Coroa portuguesa, na maioria das vezes, tinha conhecimento do contrabando que acontecia na colônia. Mas, partindo do princípio de que era necessário que o crime acontecesse em menor nível para impedir que se tornasse um problema generalizado, por vezes o governo português permitia que o contrabando continuasse, como no exemplo do que ocorreu no período de exercício da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que explicamos anteriormente.

Partindo para o ponto dois, temos outro aspecto interessante de análise, pois muito do contrabando era justificado, ou defendido, com o uso das brechas que a legislação oferecia. Ao definir apenas o que é proibido e o que é obrigatório para um povo, a lei deixa para a interpretação todo o resto. Isto é, se a lei não diz diretamente que não pode, é porque pode. O campo do permitido se torna, assim, extremamente vasto. Moutoukias nos mostra como a legislação vigente em cada período tornava possível uma espécie de transgressão legal das leis, através das brechas. E a legislação portuguesa era cheia dessas.

Os moradores da colônia sabiam muito bem se valer disso para estabelecer costumes, ou melhor, para normalizar muitas atividades ilícitas. O caso de Antônio Vicente é um exemplo disso, pois alguns dos depoimentos alegaram que não sabiam que era proibido cortar pau-brasil; o que sabiam ser proibido era a extração. Apenas uma troca de palavras, mas que permitiu que aqueles que cortaram não fossem punidos, pois, de fato, a lei apenas citava a extração, e não o corte.

O que nos leva ao terceiro e último ponto. Os moradores da colônia, longe da administração metropolitana, viviam uma realidade muito diferente, onde os costumes tinham força tamanha que muitas vezes se sobrepunham às próprias leis do reino. Esses costumes eram normalizados dentro daquela sociedade, inclusive no que diz respeito às suas atividades comerciais. Quando essas atividades começavam a representar um problema para a Coroa portuguesa — geralmente quando traziam prejuízo para a Fazenda Real —, esta buscava impor suas leis dentro da colônia.

Porém, quebrar os costumes locais não era tarefa fácil, já havia uma normalização deles. O governo português, ao normatizar as práticas coloniais, tinha como objetivo mudar os costumes, de forma a estabelecer um novo normal onde a lei era cumprida. Essa realidade raramente era alcançada; costumes eram difíceis de quebrar, a lei era difícil de se impor, e a normatização geralmente resultava em falha.

Considerações finais

Falar de sociedade colonial é falar sobre essa multiplicidade de fatores. O social da América Portuguesa não era homogêneo; cada capitania, por exemplo, apesar de existir sob um mesmo regime, funcionava socialmente de forma diferente. Não só isso: as populações que ocupavam as regiões litorâneas não viviam sob as mesmas condições sociais dos sertões do território. Os grupos sociais eram distintos — havia as elites, os proprietários de terra, os grandes comerciantes, os pequenos, os escravizados, os indígenas, os trabalhadores livres, os religiosos, os militares, os políticos... poderíamos enumerá-los quase infinitamente. E todos esses grupos, apesar de terem suas semelhanças, não eram os mesmos nas diferentes regiões da colônia.

O contrabando funcionava de forma diferente em cada região do território e, consequentemente, a relação que a população de cada local tinha com a prática também era diferente. Sabemos que o comércio ilegal existia em toda a América Portuguesa, os produtos contrabandeados eram variados, e os indivíduos envolvidos, também. Na capitania de Pernambuco, não era diferente.

As arribadas eram uma estratégia de navios estrangeiros para realizar o proibido comércio direto com o Brasil. Eles paravam nos portos utilizando subterfúgios como doenças e falta de mantimentos, solicitavam autorização para permanecer e para vender parte de sua carga. A boa hospitalidade do governo português fazia com que fossem bem tratados e tivessem suas necessidades supridas, dentro do possível para o governo local. Parados no porto para reparos, tratamentos etc., colocavam clandestinamente produtos europeus no mercado da capitania, enquanto compravam produtos como açúcar, couro e tabaco também de forma ilegal.

Essas atividades ilícitas eram realizadas com a ajuda dos moradores locais. Estes compravam as manufaturas por meio do contrabando, a preços mais baixos que os ofertados pelo comércio legal, ao passo que vendiam o que produziam, ou mercadorias do comércio interno da colônia, a melhores preços que os estabelecidos pelas instituições de controle, ou em troca do pagamento em dinheiro.

O contrabando era, assim, uma parte daquela sociedade. Ele atendia a várias demandas sociais, não só relacionadas aos preços dos produtos, mas também ao fornecimento de gêneros que o comércio legal pecava em oferecer. As arribadas contribuíam para esse abastecimento. A Coroa Portuguesa tinha conhecimento de que essa atividade prosperava na colônia, mas, assim como a escassez apresentada por Foucault, era preciso deixar que continuasse em algum nível.

Permitir que o contrabando continuasse atendia a demandas sociais, mas também a demandas econômicas, políticas e administrativas. Ao deixar que uma certa quantidade de contrabando fosse praticada em certo ponto, a Coroa poderia: estabelecer seu poder com a posterior imposição da normatização, por meio das leis de combate ao contrabando; ter o comércio ilegal abastecendo uma região com produtos que o comércio legal carecia em oferecer; e evitar, assim, a insatisfação da população pela falta de produtos para sua subsistência.

Dessa forma, podemos compreender o papel que a prática desempenhava não só em Pernambuco no século XVIII, mas em toda a América Portuguesa. O contrabando não só existia como parte inseparável daquela sociedade, como era necessário para o seu bom funcionamento e estabilização, servindo a diferentes propósitos, tanto para os moradores da colônia como para a administração metropolitana.

Fontes

Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. XXVIII. Rio de Janeiro: Oficinas de Artes Gráficas da Biblioteca Nacional, 1908. Ver Alvará de 5 de outubro de 1715, pp. 228-230.

BLUTEAU, Rafael. Vocabulario Portuguez e Latino (Letras B-C). Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de JESU, 1712.

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

DESPACHO do [Conselho Ultramarino] sobre informação do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, relativa ao navio francês que vindo da Martinica, arribou em Fernando de Noronha, com fazenda proibida, com o pretexto de desembarcar o alferes Plácido da Rocha Preto. Lisboa, 26 de setembro de 1747. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5614.

OFÍCIO (2ª via) do ouvidor da capitania de Pernambuco, Antônio Xavier Moraes de Teixeira Homem, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Martinho de Melo e Castro, remetendo o resultado da devassa, dos descaminhos do pau-brasil entre a capitania de Pernambuco e a do Rio Grande do Norte, e a relação dos presos na cadeia de Recife pelo contrabando do mesmo. Sirinhaém, 20 de janeiro de 1787. AHU_ACL_CU_015, Cx. 158, D. 11412.

REGIMENTO DO PAU-BRASIL. In: PAPAVERO, Nelson. Menções ao “Pau-Brasil” do Velho e do Novo Mundo em Fontes Portuguesas dos Séculos XV, XVI e XVII [livro eletrônico]. São Paulo: NEHiLP/FFLCH/USP, 2016. Disponível em: <http://www.usp.br/nehilp/arquivosdonehilp/NEHiLP_12.pdf> Acesso em: 25 abr. 2025.

Referências bibliográficas

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

- BALANDIER, Georges. **O Poder em Cena**. Tradução de Luiz Tupy Caldas de Moura. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.
- BARBOSA, Luciana Lima de Andrade. **As trilhas vermelhas do descaminho: o contrabando de pau-brasil em Pernambuco c.1780 - c.1795**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2024.
- CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de Trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Hucitec, FAPESP, 2006.
- DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. **"As pessoas mais distintas em qualidade e negócio": elites, relações políticas e a Companhia de Comércio em Pernambuco na segunda metade de Setecentos**. Tese (Doutorado em História - Especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa). Lisboa: FSCH-UNL, 2014.
- ELLIS, Myriam. Comerciantes e contratadores do passado colonial: Uma hipótese de Trabalho. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 24, ano 1982, pp. 97-122.
- FOUCAULT, Michel. **Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978)**. Edição estabelecida por Michel Senellart, sob a direção de François Ewald e Alessandro Fontana; tradução Eduardo Brandão; revisão da tradução Claudia Berliner. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- KLOOSTER, Wim. **Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600-1800**. In: BAILYN, Bernard. DENAUT, Patricia L. *Soundings in Atlantic History: Latent Structures and Intellectual Currents, 1500-1830*. Harvard University Press. Cambridge, Massachusetts. London, England, 2009, pp. 141-180.
- MOUTOUKIAS, Zacarias. **Contrabando y control colonial en el siglo XVII**. Buenos Aires, el atlantico y el espacio peruano. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.
- PERUSSET VERAS, Macarena. Comportamientos al margen de la ley: contrabando y sociedad en Buenos Aires en el siglo XVII. **História Crítica**. Bogotá, n. 33, 2007, pp. 158-185.
- PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 21, n. 42, 2001, pp. 397-414.
- PIJNING, Ernst. **Controlling Contraband: Mentality, Economy and Society in Eighteenth-Century Rio de Janeiro**. Baltimore: John Hopkins University Press, 1997.
- RAMOS, Cesar Augusto Ornellas. **Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, 2019.
- RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. "Arribadas maliciosas": redes comerciais de contrabando no porto de Buenos Aires, inícios do séc. XVII. **Antítese**, v. 1, n. 22, p. 749-772, jul./dez. 2018.
- ROMEIRO, Adriana. **Corrupção e poder no Brasil: uma história, séculos XVI a XVIII**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.
- SILVA, Poliana Priscila da. **Homens de negócio e monopólio: interesses e estratégias da elite mercantil recifense na Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1757-1780)**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-Graduação em História, 2014.