



Navigator

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

V.8 - N.16 - dezembro de 2012





SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.

As opiniões emitidas em matérias assinadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores.

COMANDO DA MARINHA

Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Eduardo Monteiro Lopes

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (Ref^a-EN) Armando de Senna Bittencourt

Departamento de História

Capitão de Corveta (T) Carlos André Lopes da Silva

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Fragata (T) Fábio Bittencourt Quirino

REVISTA NAVIGATOR

www.revistanavigator.com.br

Editora Serviço de Documentação da Marinha

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/n^o – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492

Tiragem: 1.500 exemplares

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.16 V.8	p. 158	2012
------------------	-----------------------	-----------------	---------------	-------------

CONSELHO EDITORIAL

VA (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt

CC (T) Carlos André Lopes da Silva

CT (T) Ricardo dos Santos Guimarães

CT (IM) Marcello José Gomes Loureiro

1T (T) Daniel Martins Gusmão

1T (RM2-T) Renato Jorge Paranhos Restier Junior

1T (RM2-T) Fabíola Maria da Silva Chagas

CONSELHO CONSULTIVO

VA (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)

Prof. Dr. Arno Wehling (IHGB/UGF)

Prof. Dr. Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)

CMG (RM1-T) Edina Laura C. Nogueira da Gama (IGHMB)

Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRJ)

CMG (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida (IGHMB)

Prof. Dr. Gilson Rambelli (UFS)

Prof. Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)

VA (Ref^o) Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)

Gen. (Ref^o) Jonas de M. Correia Neto (IHGB/IGHMB)

Prof. Dr. José Miguel Arias Neto (UEL)

Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)

Prof.^a Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)

Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (UNIRIO/UGF)

Cel. (Cav-R) Paulo Dartanham M. de Amorim (IGHMB)

Dr. Petrônio Raimundo G. Muniz (FUNCEB)

CA (RM1) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (EGN)

Prof. Dr. Ronaldo Rogério de Freitas Mourão (IHGB)

INDEXADA POR / INDEXED BY

Sumários de Revistas Brasileiras

www.sumarios.org

EQUIPE EDITORIAL

Diretor

CMG (Ref^o) Milton Sergio Silva Corrêa

Editor

1T (RM2-T) Renato Jorge Paranhos Restier Junior

Organização do dossiê

Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves

Identidade Visual

Edna Costa

Editoração Eletrônica

Felipe dos Santos Motta

Capa

Felipe dos Santos Motta

Revisão

Manuel Carlos Corgo Ferreira

Revisão em inglês

Capitão-Tenente (T) Adriana de Matos Peixoto Rogerio

Web Designer

Célia Gutierrez

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1(jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.16 (dez. 2012)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2011-v.7: il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação da Marinha em 20 v.

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

Sumário

- 5 **APRESENTAÇÃO**
- DOSSIÊ O ATLÂNTICO, O COMÉRCIO, AS GUERRAS E AS INSTITUIÇÕES MILITARES NA FORMAÇÃO DO ESTADO DO IMPÉRIO DO BRASIL**
- 9 **Apresentação do Dossiê**
Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves
- 11 **Lorde Cochrane, o turbulento Marquês do Maranhão**
Vasco Mariz
- 21 **Uma perspectiva atlântica: a circulação de mercadorias no Rio de Janeiro após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil (1808-1821)**
Camila Borges da Silva
- 35 **Um mar de heranças: a importância do Atlântico na configuração do Império do Brasil**
Luana de Amorim Donin
- 48 **A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico**
Marcelo Rodrigues de Oliveira
- 61 **Os rumos do ensino profissional para o oficialato da Marinha na Regência e os limites da teoria da “política de erradicação” das Forças Armadas**
Carlos André Lopes da Silva
- ARTIGOS**
- 77 **Um mestre de campo general mandado ao governo do Estado do Brasil: a administração de Roque da Costa Barreto**
Wilmar Vianna
- 94 **Royal Navy: evolução e superioridade do poder naval britânico na era dos navios a vela**
Rodney Alfredo Pinto Lisboa
- 107 **Combates ao sul: as escunas e canhoneiras construídas no Arsenal de Marinha de Santos atuando na Guerra da Cisplatina**
Ney Paes Loureiro Malvasio

- 122 **Projeto Resgate Barra Sul: pesquisa arqueológica subaquática no sul de Florianópolis – SC**
Deisi Scunderlick Eloy de Farias
Flávio Corrêa
Alexandro Demathé
Geovan Martins Guimarães
Bruno Henrique Germmer
Gabriel Correa

COMUNICAÇÃO

- 139 **Implantação do Estado Novo e Revolta Integralista**
Helio Leoncio Martins

RESENHA

- 151 **A cartografia impressa do Brasil: 1506-1922; os 100 mapas mais influentes**
Paulo Knauss
Resenha de GUEDES, Max Justo. A cartografia impressa do Brasil: 1506-1922; os 100 mapas mais influentes; prefácio: Pedro Corrêa do Lago. Rio de Janeiro: Capivara, 2012

DOCUMENTO

- 155 **Registro de Serviço Diário da Real Companhia dos Guardas-Marinha, 1790 e Registro Diário Relativo ao Serviço Disciplina e Instrução da Companhia de Guardas da Marinha na Sua Academia Real Principiado em o 1o d'Janeiro d'1791**
Luana Góes Rodrigues



Capa – Chegada da Família Real de Portugal ao Rio de Janeiro

O quadro intitulado *Chegada da Família Real de Portugal ao Rio de Janeiro*, pintado em 1999, por Geoffrey Hunt, em óleo sobre tela,

mostra a Nau *Príncipe Real*, com a frota que a acompanhou, na qual chegou em 7 de março de 1808, no Rio de Janeiro, o Príncipe Regente Dom João.

Apresentação

A formação do Estado do Brasil oitocentista é um tema que sempre suscitou inúmeros debates e uma pluralidade de interpretações produzidas por historiadores de diferentes gerações. Com o título "O Atlântico, o comércio, as guerras e as instituições militares na formação do Estado do Império do Brasil", o dossiê dessa edição foi organizado por Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves, inaugurando uma parceria entre a revista e renomados pesquisadores de diferentes núcleos de estudos e pesquisas, visando a alargar o espaço dialógico e ampliar seu papel na produção do conhecimento histórico. Foram reunidos cinco artigos que tratam não somente das guerras e das instituições militares na primeira metade do oitocentos, mas também do comércio e, principalmente, da importância do Atlântico, "herdado" de Portugal e (re)significado no decorrer do século XIX.

Na seção *Artigos*, o leitor se deparará com uma multiplicidade de objetos de estudos. Esse conjunto formado por quatro artigos se inicia com a análise desenvolvida por Wilmar Vianna sobre a administração da América Portuguesa no contexto do Pós-Restauração, centrando sua atenção na figura do Mestre de Campo General Roque da Costa Barreto e nas questões de defesa e controle territorial, permitindo-nos melhor compreensão sobre as singularidades da gestão do Império Ultramarino Português. Em seguida, Rodney Lisboa descreve a relação histórica da Inglaterra (mais tarde, Grã-Bretanha) com o mar e o processo de desenvolvimento de seu Poder Naval desde o final do século XV até as Guerras Napoleônicas, contexto que culminará na "Pax Britannica" alicerçada num poderoso aparato militar naval. Perpassando a administração do Marquês de Pombal até o Primeiro Reinado, Ney Paes Loureiro Malvásio analisa o estabelecimento do Arsenal de Marinha de Santos, seu revigoramento durante as lutas de independência do Brasil e sua importância na construção de navios durante a Guerra da Cisplatina (1825-1828), a primeira das guerras do Brasil independente na região do Prata. Encerra a seção, um artigo escrito coletivamente, sob a orientação de Deisi Scunderlick Eloyde Farias, descrevendo pesquisas arqueológicas desenvolvidas numa área que engloba a Praia de Naufragados, Ponta do Papagaio e Praia do Sonho, no litoral de Florianópolis, região de muitos registros de naufrágios que datam desde o século XVI.


Publica-se na seção *Comunicação* a palestra proferida pelo historiador naval Helio Leoncio Martins no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil sobre as Revoluções de 1930. São relatos de um contemporâneo sobre acontecimentos ocorridos durante o processo de instalação do Estado Novo de Getúlio Vargas.

Debruçando-se sobre a cartografia brasileira, Paulo Knauss resenha o livro *A cartografia impressa do Brasil: 1506-1922*, em que evidencia os aspectos mais relevantes e originais dessa obra produzida por uma das maiores referências no campo da história da cartografia, o historiador naval Max Justo Guedes.

Encerrando essa edição, em consonância com a temática do dossiê, publica-se um documento produzido pela Companhia de Guardas-Marinha no final do século XVIII. Sua análise feita por Luana Góes elucida a importância desse tipo de fonte para a compreensão do cotidiano de uma das instituições que acompanharam a Corte portuguesa para o Brasil em princípios do século XIX.

A Revista *Navigator* tem procurado oferecer ao público trabalhos originais e edições multifacetadas, publicando pesquisas inéditas sobre história marítima e de profícuo diálogo entre pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento histórico. Essa edição é o resultado positivo desse amálgama. Boa leitura!

CONSELHO EDITORIAL



Dossiê O Atlântico, o comércio,
as guerras e as instituições
militares na formação do
Estado do Império do Brasil

Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves (Organizadora)

Vasco Mariz

Camila Borges da Silva

Luana de Amorim Donin

Marcelo Rodrigues de Oliveira

Carlos André Lopes da Silva

Apresentação do Dossiê

Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves

Concluiu o doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo e realizou o estágio de pós-doutorado na UFRJ. É professora titular de História Moderna da UERJ. Cientista do Nosso Estado/Faperj. Coordenadora do Pronex Dimensões e Fronteiras do Estado no Brasil do século XIX.

Desde a partida da corte portuguesa de Lisboa para o Brasil, em 1807, até a proclamação da República em 1889, múltiplos acontecimentos sucederam-se numa trama que fez do Brasil nação independente e um Império consolidado no interior da Iberoamérica. Apesar disto, o século XIX, no Brasil, representou um longo período de tensões e acomodações no interior das elites, que garantiu a consolidação de uma estrutura interna e a projeção externa do país, sob a forma de um projeto, que buscava na civilização européia o caminho para constituir a nova nação nos trópicos. Nação, porém, que fazia conviver, paradoxalmente, a escravidão e a exclusão social com o pensamento político liberal, filho da tradição ilustrada; a mentalidade herdada do período colonial, com a inserção no mundo capitalista do progresso. Tais contradições constituem um caminho para se abordar a constituição do Estado no Império no Brasil. Um Estado que deve ser pensado de modo a abranger distintas esferas não apenas políticas, burocráticas e econômicas, mas também sociais, culturais e institucionais que possibilitam compor um conjunto de relações dinâmicas que demonstram o constante processo de sua construção no Império do Brasil.

Em torno de tais objetivos, alguns trabalhos foram reunidos na edição de número 16 da *Navigador* para formar o dossiê "O Atlântico, o comércio, as guerras e as instituições militares na formação do Estado do Império do Brasil". Caminhando entre a história econômica, militar, política e institucional, tais artigos procuram demonstrar uma faceta da construção desse Estado, tendo o Atlântico como eixo de ligação. O dossiê é aberto com o artigo do Embaixador Vasco Mariz a respeito de uma figura instigante e "turbulenta" – Lord Cochrane, o Marquês do Maranhão. Buscando analisar a trajetória dessa personagem não só nos mares do Brasil, mas também da América hispânica e da Europa, o autor oferece ao leitor o papel que Cochrane desempenhou para a consolidação do processo de independência do Brasil, organizando a marinha de guerra brasileira. Do indivíduo passa-se ao processo. Assim, Camila Borges da Silva descreve e examina o processo de intensificação de mercadorias

estrangeiras, em especial, as inglesas, no porto do Rio de Janeiro, após a chegada da Corte no Brasil e a abertura dos portos às nações amigas, em 1808. Procura ainda analisar o fluxo de mercadorias que se estabeleceu entre a nova capital do Império Português e as demais partes integrantes desse conjunto, estruturando uma rede internacional de comércio que tinha no Atlântico seu ponto vital de ligação, e que se manteve ao longo do oitocentos. Ainda ressaltando a importância do Atlântico na constituição do Império do Brasil, Luana de Amorim Donin retoma a relação entre a construção do Império Português e os caminhos do mar, ao indicar os desafios para a manutenção de um monopólio marítimo português nos tempos modernos e ao buscar compreender como a herança dessa tradição portuguesa foi legada ao Império do Brasil. Nesse caso, analisa a forma como o governo imperial procurou inserir o país independente nas novas dinâmicas marítimas do século XIX.

Os dois últimos números do dossiê voltam-se para a guerra e as instituições militares. Marcelo Rodrigues de Oliveira analisa uma nova faceta da Guerra da Cisplatina entre 1825-1828 – o curso como uma arma de guerra contra o Império do Brasil. As Províncias Unidas do Rio do Prata cruzaram o Atlântico a fim de apresar navios negreiros destinados ao Brasil. A guerra se estendia aos mares e a mais lucrativa atividade econômica do Império – o comércio de escravos. Era preciso uma nova postura do governo imperial em relação à defesa, além da participação de suas forças militares na questão da Cisplatina. Por fim, Carlos André Lopes da Silva volta-se para a formação dos oficiais das forças armadas no Império do Brasil, situando um caso específico – o da reunião em uma mesma instituição de ensino dos aspirantes ao Exército e à Marinha, em 1832, época do período regencial. Analisando com originalidade aquele momento histórico, o autor demonstra que tal decreto dos “liberais” da Regência, mais do que uma tentativa de diminuição do papel das forças armadas, representou uma experiência mal sucedida no aprimoramento das instituições militares do Império do Brasil.

Por conseguinte, o dossiê “O Atlântico, o comércio, as guerras e as instituições militares na formação do Estado do Império do Brasil” oferece à historiografia e ao leitor em geral contribuições instigantes que permitem uma melhor compreensão das múltiplas esferas do Estado no Brasil do oitocentos.

Lorde Cochrane, o turbulento Marquês do Maranhão

Vasco Mariz

Embaixador, Sócio Emérito do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro; Sócio Correspondente da Real Academia de la Historia, da Espanha; da Academia de História da Argentina; e da Academia Portuguesa de História. É autor de diversos trabalhos, entre eles: Villegagnon e a França Antártica (com Lucien Provençal, 2000; edição francesa de 2002); La Ravardière e a França Equinocial (2007); A música no Rio de Janeiro no tempo de D. João VI (2008); Temas da política internacional (2008).

RESUMO

Lorde Cochrane foi um almirante escocês que se distinguiu nas lutas navais das guerras napoleônicas. Foi contratado pelos patriotas chilenos e peruanos para combater a Espanha nas guerras da independência. D. Pedro I contratou-o para organizar a marinha de guerra brasileira e submeter as rebeliões nas províncias de Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará. Cochrane não se julgou bem pago e saqueou o tesouro do Maranhão. D. Pedro I antes o havia feito marquês do Maranhão, título que figura com destaque no seu túmulo na abadia de Westminster, em Londres.

PALAVRAS-CHAVE: História do Brasil; Pedro I; Marinha de Guerra do Brasil

ABSTRACT

Lord Cochrane was a Scottish admiral who became famous for his actions during the napoleonic wars. He was later contracted by Chilean and Peruvian patriots to help fight Spain in their independence wars. D. Pedro I hired his services to organize the Brazilian War Navy, and he was very effective in fighting the rebellions in Bahia, Maranhão and Pará. Cochrane later stole all Maranhão's treasury, considering himself to well paid for his services. Cochrane was made Marquis of Maranhão, a title highlighted in his tomb at Westminster Abbey in London.

KEYWORDS: History of Brazil; Pedro I; Brazilian war navy

Recentemente, conversando com nossa colega Mary del Priore, ela instou-me a investigar melhor a passagem de Lorde Cochrane pelo Brasil, e a minha primeira providência foi perguntar a quatro ilustres almirantes brasileiros se eles realmente consideram Cochrane como o fundador da marinha de guerra brasileira. Os Almirantes Max Justo Guedes, Senna Bittencourt e Helio Leoncio Martins não concordaram com essa afirmação, mas Henrique Aché Pilar aceitou aquele rótulo. A verdade é apenas que ele foi o "primeiro" almirante de nossa esquadra e teve papel importante na pacificação das províncias de Norte e Nordeste, sobretudo na Bahia, que teimavam em manter laços diretos com Portugal depois da Independência.

Sem exagero, Thomas Cochrane foi um personagem realmente extraordinário. Marinheiro competente e impetuoso, realizou feitos incríveis na mocidade que eletrizaram a opinião pública britânica, mas que, ao mesmo tempo, desagradaram ao alto comando naval, irritado com sua rebeldia e ânsia de publicidade. O período mais interessante e mais agitado de sua vida foi durante a era napoleônica, durante a qual, no comando de pequenos navios, realizou

proezas notáveis e causou danos enormes às marinhas da França e da Espanha.

O espaço limitado deste trabalho não me dá tempo para entrar em pormenores sobre esta fase inicial de sua vida, tão rica e tão variada, nem sobre suas proezas nas guerras de independência do Peru e do Chile, onde fora contratado especialmente para combater os espanhóis. O que mais nos importa agora é a sua permanência no Brasil a serviço de D. Pedro I para assegurar o reconhecimento do Império. Por isso, meu seguinte passo foi procurar ler em boas fontes o que realmente aconteceu na Bahia, em Pernambuco e no Maranhão, por ocasião da presença de Cochrane como primeiro almirante da marinha imperial, que lá foi impor com a força dos canhões o reconhecimento do Império. Na Bahia, ele deixou boa recordação, tanto que até hoje em Salvador lá existem uma Praça Cochrane e uma Rua Thomas Cochrane. Em Pernambuco não deixou saudades porque acabou com o sonho da famosa revolução pernambucana de 1824, a Confederação do Equador, que buscava a independência total da região. Mas tampouco é detestado, disse-me Evaldo Cabral de Mello. Já o Maranhão foi um caso especial, pois essa província e também a do Grão-Pará nunca haviam feito parte do Brasil colonial e sempre estiveram diretamente subordinadas ao governo português em Lisboa. A resistência demorou e somente a partir do dia 28 de junho de 1823, portanto nove meses depois da nossa Independência, é que o Maranhão passou a integrar o Império do Brasil, graças à presença convincente dos canhões da esquadra chefiada pelo Almirante Cochrane,

O brasileiro que visitar a abadia de Westminster, em Londres, ficará surpreso ao ver o vistoso túmulo de Lorde Cochrane, onde se lê com destaque que ele foi *Marquis of Maranham*, título que efetivamente recebeu de D. Pedro I a 25 de novembro de 1823, em recompensa pelos bons serviços prestados na Bahia e no Maranhão. Entretanto, na parte final de sua estada no Brasil, seu comportamento foi condenável e teve depois longa disputa jurídica com o governo brasileiro, que se arrastou até quase o fim do século XIX. Os herdeiros de Cochrane só

conseguiram ser pagos integralmente pelo governo brasileiro por seus serviços cerca de 60 anos depois, em 1887, e com auxílio de Rui Barbosa. Os autos do processo se extraviaram nada menos de três vezes, mas, como Cochrane guardara cópia autenticada pelas autoridades brasileiras de seu contrato, isso acabou assegurando a vitória a seu filho, que afinal recebeu vultoso pagamento. Por tudo isso, acredito que sua vida tão aventureira e, em especial, sua permanência no Brasil, de 1823 a 1825, merecem ser recordadas.

Thomas Alexander Cochrane, 10^o Conde de Dundonald e marquês do Maranhão, nasceu em Annsfield, perto da cidade de Hamilton, na Escócia, a 14 de dezembro de 1775. Portanto, ele tinha 48 anos quando veio trabalhar para o governo brasileiro por dois anos, entre 1823 e 1825. Até hoje, ele é considerado o maior herói naval da Escócia. Era um homem alto, de cerca de 1,82 m, sem ser bonito tinha uma bela estampa, falava pouco e sua presença impunha respeito e autoridade. Passou a juventude em Cullross na Abbey House e aos 17 anos se engajou na marinha real como guardamarinha. Sua bibliografia é numerosa e há na Inglaterra ainda hoje diversos livros publicados sobre a sua vida e também uma interessante autobiografia.

Durante as guerras de Napoleão contra a Inglaterra, ele demonstrou tanta ousadia em operações navais que os franceses o apelidaram de *loup de mer* (lobo do mar). Com a sua escuna *Speedy*, ele chegou a capturar uma grande fragata espanhola três vezes maior. Mais tarde, no comando da Fragata *Pallas*, capturou navios espanhóis carregados de ouro e prata, o que lhe valeu uma comissão de 75.000 libras. No entanto, suas espetaculares atividades navais não agradavam nada ao almirantado britânico por sua frequente desobediência, e sua excessiva popularidade nacional despertava ciúmes e criava inimigos.

Nesse íterim, famoso em seu país, Thomas se candidatou ao parlamento e da segunda vez foi eleito. Teve a ousadia de bater-se contra a corrupção na administração naval, e essa atitude intransigente lhe criou muitos inimigos influentes,

que acabaram acusando-o de atividades fraudulentas e especulação na bolsa. Foi condenado em 1814 e esteve preso dois anos. Retiraram-lhe o título nobiliárquico e foi desligado da marinha real. Sua carreira que se anunciava brilhante parecia encerrada. Em 1817, casou-se com uma moça bem mais jovem, Catherine Barnes Cochrane e tiveram um filho.

Em 1818, Cochrane aceitou trabalhar para a marinha chilena nas guerras de independência desse país e do Peru e, em pouco tempo, conseguiu várias vitórias e afundou numerosos navios espanhóis. Suas operações navais asseguraram a independência do Chile e do Peru, onde até hoje é reverenciado. Os libertadores Bernardo O'Higgins, do Chile, e José de San Martín, da Argentina, o tinham em alta conta e Cochrane participou de várias operações conjuntas com eles que deram a liberdade àqueles dois países andinos.

Sabedor de sua atuação brilhante nos mares do Oceano Pacífico, o ministro das Relações Exteriores José Bonifácio de Andrada e Silva aconselhou o jovem imperador a contratá-lo e – por carta de 13 de novembro de 1822, isto é, logo após a nossa Independência – convidou Thomas Cochrane para entrar ao serviço do governo brasileiro. O convite foi aceito, partiu de Valparaíso a 17 de janeiro de 1823 a bordo do brigue inglês *Colonel Allen* e chegou ao Rio de Janeiro a 13 de março. O decreto imperial de 21 de março de 1823 formalizou o acordo, e ele assumiu o comando em chefe da esquadra brasileira com a pomposa patente de primeiro-almirante, caso único na história naval brasileira. No Chile, ele tivera apenas o título de vice-almirante.

Uma vez contratado, Cochrane preocupou-se em organizar a sua esquadra e o alistamento de tripulantes. Muitos portugueses se apresentaram, mas não confiava neles e com razão. Preferiu os britânicos com os quais se entendia bem e contratou nada menos de 550. Eles pretendiam ganhar como na Royal Navy, mas isso não foi possível. Também ele desejou ganhar quanto recebia no Chile, mas afinal chegaram a um acordo. A esquadra constava de uma nau, a *D. Pedro I*, a capitânia, 3 fragatas, 2 corvetas, 4

brigues e 3 escunas, nem todas em bom estado. A viagem à Bahia não foi fácil, pois as guarnições não tinham prática de navegar. Os oficiais ingleses procuraram adestrar a tripulação fazendo manobras de velas, artilharia e abordagem. Foi difícil manter coesa a frota, pois os navios tinham velocidades diferentes e se afastavam uns dos outros. A 28 de abril, estavam à vista de Salvador, e a esquadra preparou-se para o combate, quando surgiu um impasse: os marinheiros portugueses se revoltaram, trancaram os paíóis e se recusaram a combater seus patrícios. Foi necessária toda a energia do almirante e de seu imediato Grenfell para dominá-los e isolá-los.

O historiador Braz do Amaral em seu livro *Recordações Históricas* nos relata pormenores divertidos. Em carta ao ministro da Marinha, Cochrane descreve nos seguintes termos as condições operacionais de seu próprio navio, o *D. Pedro I*, e dessa verdadeira esquadra de Brancalione:

Os cartuchos que temos são incapazes de servir e correm os artilheiros o perigo de perderem os braços no trabalho de carregarem as peças. As velas estão todas podres e em nossa vinda para aqui, havendo ventos frouxos, esfrangalhou-se um jogo delas, e as outras rasgavam-se com a mais leve brisa de vento. As espoletas para as bombas são feitas de tão miserável composição que não pegam fogo.

Sobre a qualidade dos tripulantes de que dispunha, escreveu Cochrane ao ministro da Marinha:

Os soldados da marinha não sabem o exercício de peças, nem de armas curtas, nem de espada, e todavia têm de si tão alta opinião que nem ajudam a lavar o convés, de sorte que, sendo inúteis como soldados de marinha, são uma carga aos marinheiros.

Percebendo a superioridade inicial do inimigo, Cochrane retirou seus navios para perto da Ilha de Tinharé, fundeadouro bem

abrigado, e os portugueses surpreendentemente desistiram de persegui-los. De parte a parte, não havia muita disposição para combater. A situação piorou na cidade, pois Cochrane apresou todos os navios de abastecimento que se aproximavam da baía e chegaram notícias de que um exército imperial se aproximava por terra. O almirante foi ousado e atacou os navios portugueses em seu fundeadouro, causando confusão. Afinal, o General Madeira desistiu e embarcou suas forças nos navios portugueses, forçou o bloqueio e passaram. O almirante perseguiu-os sem entusiasmo, apresou uns poucos barcos e contentou-se com isso. Ninguém tinha mesmo muita vontade de lutar. Se o tivessem feito, a adesão da Bahia ao Império não teria sido realizada no dia 2 de julho de 1823.

Depois de sua missão pacificadora na Bahia, Thomas Cochrane iria encontrar sérios problemas no Maranhão. Os historiadores maranhenses são unânimes até hoje a comentar severamente suas ações, sobretudo em sua segunda visita a São Luís, quando se aproveitou da autoridade que D. Pedro I lhe outorgara para extorquir elevada quantia das modestas finanças maranhenses, a título de indenização por seus feitos militares e administrativos no país que o governo central não lhe havia pago.

Ao chegar pela primeira vez a São Luís, Lorde Cochrane bloqueou o porto, o rio, a ilha e as águas. E mais o que houvesse a bloquear, bloquearia também... Ele intimou a cidade, sob a mira de seus canhões, a proclamar solenemente a adesão da província do Maranhão ao Império do Brasil. Uma semana depois, em carta de 8 de agosto de 1823, o nobre escocês escreveu ao ministro da Marinha do Império:

...o medo que o governo inimigo teve das tropas imperiais da Bahia, que se persuadira que estavam a chegar à barra, e a súbita aparição de tão avultada embarcação, produziram o efeito que eu esperava e é com a maior satisfação

que agora participo a ocupação desta importante cidade e província, o que se conseguiu sem efusão de sangue e sem distúrbios de importância alguma¹

Por ocasião da proclamação da Independência, a situação interna no Maranhão era caótica, e a Junta Governativa do Maranhão foi a que mais se aferrou à fidelidade a Portugal e à Casa de Bragança. Lembro que o Maranhão estava subordinado diretamente a Lisboa e não ao Rio de Janeiro. Os membros da Junta chegaram a insistir com seus colegas do Piauí e do Ceará para que fizessem um pacto de manutenção da legalidade anterior à Independência. No entanto, as cidades do interior do Maranhão foram pouco a pouco aderindo ao Império e só a capital São Luís resistia. Só quase um ano depois do dia 7 de setembro é que a Junta Governativa do Maranhão, a 28 de junho de 1823, aceitou a incorporação ao Império, e isso só aconteceu porque teve de submeter-se à ameaça dos canhões da frota de Lorde Cochrane, que fora incumbido de levar a liberdade às províncias do Nordeste.

Relata Carlos de Lima que Cochrane, em sua primeira visita, cobrou como presa de guerra vários navios portugueses, propriedades particulares de portugueses, o balanço da dívida da Coroa de Portugal na Caixa Militar, Alfândega e outros fundos, todo o fornecimento do Arsenal de Marinha e todas as embarcações menores do governo português na província. Houve protestos e alguma resistência, dois oficiais ingleses foram atacados, o que levou Cochrane a fazer desembarcar seiscentos soldados.

Lord Cochrane levou desta cidade um cabedal inestimável e continuou nas mesmas extorsões, deixando neste porto a bem armada Escuna *Emília* para apresar os navios que viessem de Portugal. (...) nas lutas da Independência houve desmandos e atrocidades de parte a parte no Maranhão.²

¹ VIEIRA DA SILVA, Luis Antônio. *História da Independência da Província do Maranhão*, (1822-1828), Rio de Janeiro, editora Americana, 1972, p. 131.

² LIMA, Carlos de. *História do Maranhão*. São Luís: Instituto Geia, 2008, p. 78.

O nobre escocês ordenara o desarmamento da população local e prendeu os recalcitrantes na capital. Ele julgava que a

Junta era mal organizada, composta de pessoas ligadas entre si, não só por conexões de família como de amizade. A Junta preenchia as vagas dos funcionários portugueses com parentes, amigos e aderentes. Mandou retirar dos fortes toda a tropa portuguesa, cujo comandante depois seria morto em conflito pessoal.³

Ao declarar São Luís “cidade conquistada”, Cochrane fez boa presa não só das propriedades dos portugueses, como também da dívida pública, de três mil arrobas de pólvora da Fazenda nacional, de muitos escravos, e o seu representante, um certo Sr. Bean, pilhou a Alfândega sem a menor cerimônia.

Durante aquela primeira visita ao Maranhão, Cochrane enviou seu imediato John Grenfell a Belém do Pará, onde também havia resistência ao governo imperial. Lembro que a província do Grão-Pará também era administrada diretamente de Portugal e não rendia contas ao governo sediado no Rio de Janeiro. Grenfell utilizou a mesma tática do almirante ao chegar a São Luís, isto é, anunciando que uma grande esquadra estava chegando. O resultado foi rápido, e em breve uma Junta Governativa brasileira tomou posse e passou a governar a província. No entanto, os portugueses se reorganizaram, tentaram assassinar Grenfell, que teve de desembarcar tropas britânicas para manter a ordem. As presas em Belém foram consideráveis.

A 20 de setembro Cochrane deu por terminada a sua missão no Maranhão e a 9 de novembro já estava de volta ao Rio de Janeiro. Em seis meses de operações, ele havia expulsado a esquadra portuguesa da costa brasileira, e as províncias de Norte e Nordeste estavam integradas ao Império. Foram apresados 78 navios e mercadorias no valor de 250.000 libras esterlinas. Cochrane achava que tinha direito a todos

esses navios apreendidos em São Luís. A chegada ao Rio de Janeiro dessa imensa frota de navios apresados no Maranhão encheu de velas a Baía de Guanabara e causou sensação na capital.

No Rio de Janeiro, a 25 de novembro de 1823, o almirante foi recebido entusiasticamente pela Assembleia Constituinte e D. Pedro I, além de dar-lhe o título de Marquês do Maranhão, condecorou-o com a grã-cruz da Ordem do Cruzeiro do Sul. Esse grau nobiliárquico de Marquês de Maranhão o envideceu muito, tanto que determinou em seu testamento que lhe desse destaque especial no seu espetacular túmulo na Abadia de Westminster, em Londres.

Já a sua missão em Pernambuco foi mais séria e ocorreu no ano seguinte, em 1824, durante a chamada Confederação do Equador, que almejava a independência de todo o Nordeste. A dissolução da Assembleia Constituinte não fora bem recebida pelas províncias do norte e nordeste, e no Recife houve tumultos. Formou-se então a Confederação do Equador, de Alagoas ao Ceará, que tentaria obter a independência da região. Em vista da gravidade da ameaça, nova expedição foi formada e partiu do Rio de Janeiro a 13 de agosto de 1824. A esquadra, nesta altura já bastante melhorada em equipamentos e de homens mais bem treinados, bloqueou por algum tempo a cidade do Recife sem resultados. Cochrane decidiu então fazer um bombardeio simbólico da capital para forçar as autoridades rebeldes a negociar. Os poucos obuses que lá caíram foram suficientes para desanimar os revolucionários. Os confederados chegaram a enviar emissário para tentar subornar Lorde Cochrane, mas ele não aceitou.

O leve bombardeio feito por David Jewett foi suficiente para derrubar o governo confederado, e o chefe da rebelião Paes de Andrade asilou-se na fragata *Tweed*. Evaldo Cabral de Melo disse-me que Pernambuco não tem queixas especiais contra o Lorde Cochrane.

D. Pedro I felicitou o almirante e determinou que ele regressasse à capital, no que não foi atendido, pois Cochrane preferiu

³ GODÓIS, Barbosa. *História do Maranhão*, AML/UEMA, São Luís, 2008, p. 202.

dirigir-se ao Maranhão, onde reinava a anarquia. Infelizmente, os homens habituados a fazer uso das armas no Maranhão não haviam perdido o prazer de utilizá-las, e assim o jugo português acabou sendo substituído pelo jugo das tropas locais e de seus chefes militares. Barbosa de Góis resumiu:

O estado do Maranhão era verdadeiramente calamitoso. Nada havia de mais baixo e degradante que não se cometesse na província, com o desassombro de quem tem como certa a impunidade.⁴

Lorde Cochrane voltou portanto a São Luís, lá chegando em 9 de novembro de 1824, desejoso de restabelecer a tranquilidade e a segurança da população maranhense. Porém tinha ele outro plano de caráter pessoal. Curiosamente, logo ao chegar a São Luís, um grupo de 78 senhoras da sociedade local dirigiu ao almirante escocês um longo manifesto que pintava com cores dramáticas a situação de anarquia que prevalecia na província.

O almirante agiu com rapidez: assumiu o Governo das Armas e, com os poderes que trouxera da Corte, confiscou o armamento de todos os grupos que estavam em pé de guerra, e suspendeu os pagamentos até que se apurassem as responsabilidades. Lembro que São Luís nessa época tinha apenas 12.000 habitantes, a maioria negros escravos. Bruce, o presidente da província, continuava a fazer desmandos, e o nobre escocês foi forçado a suspendê-lo de suas funções e embarcou-o à força, com seus principais colaboradores, em um navio para o Rio de Janeiro.

Nessa altura o marujo escocês, que chegara descontente com a interpretação que o governo imperial dera ao seu contrato, mostrou o seu lado feio. Lembro que o citado contrato com o governo central era dúbio, pois as versões em língua inglesa e portuguesa não coincidiam. Tratava-se de especificar o recebimento das presas, isto é, sua percentagem das capturas navais durante as revoltas, no texto português, e

na versão inglesa mencionava-se a palavra *wars*, guerras, caso em que ele deveria receber fortes quantias e percentagens altas. Como na realidade não chegou a haver guerras em suas campanhas, e sim meras revoltas, Cochrane recebeu apenas modestas indenizações da parte do governo imperial. Por isso quando ele chegou a São Luís pela segunda vez, uma vez pacificado o Maranhão, Cochrane decidiu desforrar-se e exigiu do governo local $\frac{1}{4}$ do valor das presas efetuadas no ano anterior, em 1823, que montavam em total cerca de 425.000 libras esterlinas, e portanto a sua parte se elevava a 106.000 contos de réis, enorme quantia na época. Pedro Calmon comentou:

Cansado de exigir do governo o pagamento dos seus serviços, Lorde Cochrane não confiou e resolveu cobrar-se dos 106 mil contos de réis a título de compensação pelo que lhe deviam. (...) Arrecadou do tesouro público maranhense e partiu para a Inglaterra sem dizer que abandonava a marinha brasileira, volúvel, glorioso, indiferente às injúrias que não lhe faltavam⁵

O almirante estimava que o valor total de suas capturas era superior e chegasse a 552.000 libras esterlinas. De acordo com a chamada Lei de Presas, o quinhão dele e de seus marinheiros seria de 120.000 libras, quantia muito elevada. O Tribunal de Presas do Rio de Janeiro, com maioria de membros portugueses (9 em 13) tinha a tendência natural de restituir toda a quantia a seus donos. Só na Guanabara havia 24 navios portugueses com suas cargas. O Tribunal julgara que as presas foram tomadas de rebeldes e não de inimigos. Isso criou na esquadra um ambiente quase de hostilidade. Os pagamentos não foram feitos e os marinheiros ingleses se amotinaram ou desertaram, o que punha em perigo a existência da novel marinha brasileira, indispensável para manter a ordem, sobretudo nas províncias do Norte e do Nordeste.

⁴ Ibidem, p. 312.

⁵ CALMON, Pedro. *História do Brasil*, volume V. Rio de Janeiro: José Olympio Ed., 1971, p. 1575.

A 12 de fevereiro de 1825, o Conselho de Estado tomou uma decisão que atendia aos que desejavam uma reconciliação com Portugal. As propriedades portuguesas flutuantes seriam restituídas a seus donos e o tesouro nacional indenizaria os apresadores. O ministro da Marinha escreveu a Lorde Cochrane reafirmando que o acordo de fevereiro de 1823 seria honrado e que o governo pagaria o valor das presas aprovado pelo Tribunal de Presas, bem como o aumento do soldo das tripulações e a quantia de 40.000 contos pela captura da fragata portuguesa *Imperatriz*. No entanto, nem todas as promessas foram cumpridas e o descontentamento aumentou.

Como bem se expressou Luiz Fabiano Tavares em recente estudo sobre o assunto,

O que estava em jogo não era apenas o dinheiro, mas também a autoridade moral de Cochrane sobre seus homens, sua dignidade perante os subordinados. (...) Por isso, nos parece lícito concluir que, em boa parte, os dramáticos gestos do Primeiro Almirante fossem propositalmente teatrais, de modo a impressionar positivamente seus comandados.

Em junho de 1824, o almirante foi alertado por uma amiga francesa de que as autoridades haviam decidido vasculhar a Nau *D. Pedro I* de Cochrane procurando dinheiro das presas que julgavam não terem sido entregues para adjudicação. O primeiro almirante teve de deixar furtivamente o seu navio, cavalgar até o palácio do imperador e tirá-lo da cama, conseguindo afinal que a ordem fosse cancelada. No entanto era preciso considerar – como escreveu Helio Leoncio – que “o valor das presas devidas à esquadra correspondiam a todo o orçamento naval brasileiro de quase um ano”. No entanto, o momento era delicado e o Império precisava de Lorde Cochrane, já que havia rumores de que Portugal estaria se organizando para uma possível reconquista naval do Brasil.

O almirante já estava em São Luís quando lá chegou o novo presidente da província Costa Barros, mas Lorde Cochrane im-

pediu-o de tomar posse e obrigou-o a viajar para Belém, onde aguardaria convocação para assumir o seu cargo. Dias depois, o escocês expôs aos membros da Junta da Fazenda do Maranhão as suas exigências, fazendo-lhes pormenorizado relatório. Em fevereiro de 1825, os oficiais e tripulantes da esquadra nada tinham recebido nos últimos quatro meses, isto é, depois que partiram do Rio de Janeiro, e a maioria deles iria terminar os seus serviços para a marinha brasileira e partiriam para a Europa, o que significava que sairiam do Brasil sem ser recompensados pelo seu trabalho, o que era inegavelmente injusto. O pagamento parcelado prometido pelo Império não agradara a ninguém. Esse fato pareceria justificar sua enérgica atitude reivindicativa.

Constrangidos os integrantes da Junta, autorizaram o pagamento daquela considerável quantia da qual o almirante se dizia credor. Uma vez recebido o dinheiro, foi distribuído pelos oficiais e a tripulação. Quatro dias depois, Cochrane entregou o comando a David Jewett, embarcou na Fragata *Piranga* e partiu para a Europa, levando o seu botim maranhense, inclusive essa fragata. O comportamento de Lorde Cochrane parece fazer crer que ele voltara pela segunda vez ao Maranhão exclusivamente para se fazer indenizar do que o governo imperial não lhe havia pago no Rio de Janeiro.

Ao aportar em Portsmouth em 26 de junho de 1825 a Fragata *Piranga*, nos informa Helio Leoncio que era a primeira vez que a bandeira imperial brasileira era saudada em uma nação estrangeira. Lá foi recebido como herói e depois aclamado nos teatros londrinos. O almirante retirou-se para a Escócia, mas Portugal exigiu indenizações pelas presas feitas e Cochrane chegou a correr perigo de ser preso. O governo imperial só o demitiu formalmente da marinha brasileira a 10 de abril de 1827, isto é, quase dois anos depois.

Estes são os fatos que mancharam sua reputação até hoje e continuam a irritar os historiadores maranhenses, acontecimentos que teriam longa projeção jurídica na Inglaterra e no Brasil e só terminaram ao final do século XIX com prejuízo nosso.

De volta à Europa, Thomas aceitaria pouco depois mais uma missão de risco, ao in-

tervir na guerra da independência da Grécia, no período 1827-1828. Desta vez, Cochrane não teve sorte e acusou seus tripulantes e os precários navios que comandou pela falta de sucessos navais. Curiosamente, ele persuadiu o comando inglês a utilizar navios a vapor contra a frota otomana com bastante sucesso e teria inventado uma espécie de bomba de gás venenoso, que acabou sendo utilizada bem mais tarde, na Primeira Guerra Mundial.

Finalmente instalado na Inglaterra em 1830, Cochrane conseguiu a sua reabilitação, recuperou o título nobiliárquico de sua família com a morte do pai e assim pôde assumir o título de 10^o Conde de Dundonald. Conseguiu também reingressar na marinha real em 1832, já com o título de contra-almirante. Os jornais ingleses comentaram ironicamente que isso só aconteceu porque o alto comando naval inglês preferiu reincorporá-lo ao serviço ativo a deixá-lo do lado de fora atirando contra a administração naval. No entanto, seu temperamento impulsivo e arrebatado continuaria a causar desconfiança em seus superiores, que nunca lhe deram uma chefia realmente importante. Só em 1847, aos 72 anos de idade, recebeu o comando em chefe da região da América do Norte e Índias Ocidentais, que em verdade não era muito significativo.

Durante a Guerra da Criméia, aos 79 anos, Cochrane chegou a ser cogitado para o comando da frota do Báltico, mas os aliados russos, temerosos de seu temperamento intempestivo, teriam vetado o seu nome, sentindo-se talvez ameaçados indiretamente em São Petersburgo. Na verdade, o almirantado temia que seu *adventurous spirit* o pudesse levar a alguma iniciativa perigosa. Assim, o velho lobo do mar, considerado um dos dez maiores comandantes navais britânicos de todos os tempos, nunca chegou a receber um comando realmente digno de sua capacidade naval. Seja como for, ao morrer, ele foi louvado “pelo seu comportamento ilustre em todo o mundo, por sua coragem, patriotismo e espírito cavalheiresco”. Viveu ainda bastante tempo e só faleceu aos 85 anos de idade, a 31 de outubro de 1860, em Londres, durante uma operação de extração de cálculos renais. O almirante escreveu uma interessante autobiografia,

recentemente republicada pela editora Constable, em Londres, com introdução do historiador Tom Pocock.

Sua sepultura na Abadia de Westminster só é igualada em importância à do Soldado Desconhecido e à do Dr. Livingstone, mas devo sublinhar que o seu túmulo é o que mais de destaca, pois é o primeiro defronte ao altar principal, bem ao centro da nave. O epitáfio é de autoria de Sir Lyon Playfair e reza:

Aqui descansa no seu 85^o ano Thomas Cochrane, o décimo Conde de Dundonald de Paisley e de Ochiltree nos pares da Escócia e Marquês do Maranhão no império do Brasil. G.C.B. e almirante de esquadra que pela confiança que seu gênio, sua ciência e sua extraordinária ousadia inspiraram, por suas heroicas atividades pela causa da liberdade e seus esplêndidos serviços igualmente em seu país e na Grécia, Brasil, Chile e Peru obtiveram um nome ilustre através do mundo pela sua coragem, patriotismo e cavalheirismo

O Arquivo Cochrane se encontra hoje no Scottish Record Service, de Edimburgo, Escócia, e pode ser consultado sem dificuldade. Toda a documentação foi microfilmada e se encontra no Museu Naval, no Rio de Janeiro.

Curiosamente, há um ramo Cochrane no Brasil, pois seu primo-irmão Dr. Thomas Cochrane morou no Rio de Janeiro e foi proprietário da conhecida Chácara da Tijuca, adquirida em 1855 em nome de sua esposa. Ele teria sido um dos introdutores da homeopatia no Brasil e foi um dos fundadores de um hospital para escravos na região do Rio de Janeiro. O Dr. Cochrane propôs também a construção de uma estrada de ferro entre o Rio e São Paulo em 1856. Lembro ainda que no Rio de Janeiro, na Tijuca, existe uma Rua Almirante Cochrane, e na serra da Tijuca foi dado o nome dele a uma parte desse maciço. Recordo ainda que no começo da minha carreira diplomática tive oportunidade de conhecer pessoalmente um importante diplomata brasileiro, José Cochrane de Alencar, descendente do irmão do almirante

te, que chegou a ser embaixador do Brasil no Reino Unido.

Na realidade, a ida de Cochrane ao Maranhão e ao Pará foi decisiva para que essas províncias, então subordinadas diretamente a Lisboa, aceitassem reconhecer o Império. D. Pedro I não tinha como subme-

tê-las e, se continuassem como colônias de Portugal, acabariam caindo nas mãos inglesas, e o Brasil perderia o acesso à Amazônia e seria hoje um país bem menor. Assim sendo, o que Lorde Cochrane levou do Maranhão foi bem pouco e sua vinda ao Brasil foi oportuníssima.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Washington Perry – *Primeiro Almirante da Marinha do Brasil*, Anais do congresso de história da Independência, revista do IHGB, vol. VI, 1975.

AZEVEDO, Aroldo – *Os Cochranes do Brasil*. Editora Nacional, Brasileira nº 320, São Paulo, 1965.

BOITEUX, Lucas – *A Armada imperial contraposta à Confederação do Equador*, in Subsídios para a história Marítima do Brasil, vol. XIII, SDM, 1955

_____ – *A Marinha de Guerra do Brasil nos reinados de D. João VI e D. Pedro I*, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1912.

CALMON, Pedro. *História do Brasil*, volume V. Rio de Janeiro: José Olympio Ed., 1971.

COCHRANE, Alexander Thomas – *Biography of a Seaman*, Longman & Green, Londres, 1947.

FERREIRA REIS, Artur César – Grenfell e a independência do Pará, revista *Navegador*, nº 4, dezembro de 1971.

FORTESCUE, J.W. – *Dundonald*, editora MacMillan, Londres, 1929.

GODÓIS, Barbosa – *História do Maranhão*, AML/UEMA, São Luís, 2008.

GRAHAM, Maria – *Diário de uma viagem ao Brasil*, editora Itatiaia/USP, Belo Horizonte, 1990.

GUEDES, Max Justo – *A Marinha e a libertação da Bahia*, revista *Navegador*, nº 4, dezembro de 1971.

LEONCIO MARTINS, Helio – *Almirante Lorde Cochrane: uma figura polêmica*, edição do Clube Naval, Rio de Janeiro, 1997, 134 páginas. Excelente biografia ainda disponível.

LIMA, Carlos de – *História do Maranhão*, Instituto Geia, São Luís, 2008.

LLOYD, Christopher – *Lord Cochrane, Seaman* – Longman Green, Londres, 1947.

MARQUES, César Augusto – *História do Maranhão*, São Luís, 1960.



MEIRELES, Mario – *História da Independência do Maranhão*, Arte Nova, Rio de Janeiro, 1972.

MONTELO, Josué – *Cochrane e o Maranhão*, revista *Navigator*, nº 4, dezembro de 1971, SDM

SILVA, Antonio Vieira da – *História da Independência da Província do Maranhão* – editora Americana, Rio de Janeiro, 1972.

TAUNAY, Afonso de – *Grandes vultos da Independência Brasileira*, São Paulo, 1922.

TUTE, Warren – *Life of Admiral and Earl of Dondonald*, Cassel Co., Londres, 1965.

VALE, Brian – *O Almirante Cochrane e a questão das presas*, revista *Navigator*, nº 8, dezembro de 1973.

VALENZUELA, Ricardo – *Cochrane: Marino y Libertador*, Imprenta de la Armada chilena, Valparaiso.

VIEIRA DA SILVA, Luis Antônio. *História da Independência da Província do Maranhão*, (1822-1828), Rio de Janeiro: Editora Americana, 1972.

Uma perspectiva atlântica: a circulação de mercadorias no Rio de Janeiro após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil (1808-1821)

Camila Borges da Silva

Graduada em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, mestre em História Política pela mesma instituição e doutoranda em História Social da Cultura pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, onde é bolsista Faperj Nota 10.

RESUMO

Após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil em 1808, ocorreu um processo de intensificação da presença de mercadorias de outras regiões do mundo, sobretudo inglesas, devido à abertura dos portos. O aumento do fluxo de navios que aportavam no porto do Rio de Janeiro vindos de diferentes continentes e que partiam diariamente desta cidade demonstra que ela tornou-se um grande polo de comércio que fazia a ligação da então colônia com territórios antes proibidos. O objetivo do trabalho é analisar a presença deste fluxo comercial na cidade do Rio de Janeiro nos anos de permanência da Corte portuguesa no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: D.João VI, Corte portuguesa, abertura dos portos

ABSTRACT

After the transfer of the Portuguese court to Brazil (in 1808) there was an intensifying process of the presence of foreign goods (specially from England). This was due to the opening of the Brazilian ports. The increasing flow of ships from different continents to Rio de Janeiro's port proved that it became a major commercial center connected to other previously banned territories. This paper aims to analyze the presence of trading in the city of Rio de Janeiro during the years the Portuguese court stayed in Brazil.

KEYWORDS: John VI, Portuguese Court, opening of the ports

A invasão de Portugal pelas tropas napoleônicas acarretou a transferência da família real portuguesa, bem como de um extenso séquito da nobreza lusitana, para a então colônia da América. Embora a vinda da família real não tenha sido uma ideia nova, como salienta a historiografia¹, refutando as hipóteses mais antigas de uma fuga atabalhoada, a decisão

¹ A ideia foi primeiramente sugerida ao pretendente ao trono português, em 1580, quando a Espanha tomou Portugal; levantada novamente pelo Padre Antônio Vieira, durante a Guerra da Restauração, entre 1640 e 1668; no reinado de D.João V (1707-1750) pelo Ministro D. Luís da Cunha, que constatou a debilidade do Reino e a dependência perante a sua colônia; e mais uma vez evocada por D. Rodrigo de Souza Coutinho, em 1803, com o mesmo ►

da partida foi adiada até o último momento. A indecisão do príncipe regente D. João, entre optar pelo exílio no Brasil ou manter a política de neutralidade no continente europeu com as potências inglesa e francesa², em guerra, fez com que o embarque acabasse por acontecer às pressas, proporcionando a falsa impressão de uma fuga não planejada.³ Em virtude dos acontecimentos, que giraram em torno da figura de D. João e que deslancharam a sorte de Portugal e Brasil, no início do século XIX, a imagem do monarca, construída pela historiografia, foi marcada pela contradição, variando de acordo com as interpretações históricas dadas para aquele momento. Assim, “visto por uns como supersticioso, indeciso e fantoche nas mãos dos ingleses; por outros é percebido como homem bondoso e hábil estadista que soube preservar a integridade da Casa de Bragança”.⁴ A decisão da partida foi aventada como a última alternativa da Coroa e somente em caso de concretização da invasão das tropas francesas. O embarque foi ainda retardado em razão do mau tempo, ocorrendo apenas um dia antes da entrada em solo português das tropas de Junot.⁵

A vinda para o Brasil significava um claro alinhamento à Inglaterra. O ministro inglês, William Pitt, chegou a afirmar que, com o trono português no Brasil, a Grã-Bretanha aumentaria também o seu império.⁶ Optar pelo alinhamento à França, além da incerteza acarretada pelas ações de Napoleão, poderia significar a perda da colônia americana para a Inglaterra, pois, já em 1806,

quando as ameaças francesas tornaram-se evidentes, a Grã-Bretanha enviou um representante a Portugal – Lord Rosslyn – oferecendo auxílio militar e econômico e sugerindo também a mudança para o Brasil. A recusa portuguesa levaria a Inglaterra a agir pela força, entendendo Portugal como inimigo.⁷ De fato, pelo tratado secreto de Fontainebleau, de 1807, assinado entre França e Espanha, já estava decidido que se dividiria Portugal em três partes e que se repartiriam as colônias portuguesas entre a França e a Espanha, assumindo o rei da Espanha o título de imperador das duas Américas.⁸ Rosslyn, contudo, não obteve êxito, mesmo tentando convencer Portugal de que uma invasão francesa já havia sido anunciada em Paris. A postura portuguesa era de cautela, optando pela neutralidade.⁹

D. Rodrigo de Souza Coutinho, membro do partido inglês, tinha consciência da vulnerabilidade de Portugal no contexto europeu. Além disso, conhecia também a dependência econômica portuguesa da produção colonial¹⁰, que poderia perder, caso não se colocasse contra a França, pois a Inglaterra, senhora dos mares desde a batalha de Trafalgar, em 1805 – quando a esquadra comandada pelo Almirante Nelson impôs uma grande derrota aos franceses no mar –, tinha condições e planos¹¹ de se apossar da colônia portuguesa na América. Por isso, sabia ele da necessidade de partir, numa tentativa de preservar as colônias, para, de longe, tentar salvar o reino.¹² Na realidade, esta era

► argumento. LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil (1808-1821)*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996, p.43; 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. 107, 108, 109 e 110 e NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Napoleão Bonaparte*. Imaginário e política em Portugal. c.1808 – 1810. São Paulo: Alameda, 2008, p. 86.

² NEVES, op. cit., p.74.

³ Sobre a confusão no momento do embarque ver LIGHT, Kenneth. *A viagem marítima da família real*. A transferência da Corte portuguesa para o Brasil. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2008, p. 58.

⁴ Para os perfis de D. João construídos pela historiografia brasileira e portuguesa, ver GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. A historiografia e a transferência da Corte portuguesa para o Brasil. *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, no.436, pp.15-28, 2007, p.16.

⁵ NEVES, op. cit., p. 85 e 89.

⁶ LYRA, op. cit., p. 113.

⁷ LIMA, op. cit., p. 46.

⁸ NEVES, op. cit., p. 87.

⁹ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português. Porto: Afrontamento, 1993, p. 143.

¹⁰ LYRA, op. cit., p. 111.

¹¹ Para os planos secretos elaborados pela Inglaterra ver ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros. 1800-1808*. São Paulo: EDUSC, 2008, p. 33.

¹² LYRA, op. cit., p. 110.

a concretização de sua tese, elaborada em 1803, sobre a criação de um grande império no Brasil.

Portugal, contudo, optou pela neutralidade durante um bom tempo, enquanto os partidos inglês e francês discutiam o alinhamento a uma ou a outra potência. A decisão de se manter ao lado da Inglaterra ou de se aliar à França foi analisada em inúmeros momentos, mas a desconfiança que esta última suscitava, a concretização do avanço dos exércitos franceses e o medo de que a tomada de Portugal pela França ocasionasse, além da perda das colônias para a Inglaterra, a deposição da família real, como havia ocorrido na Espanha, na Prússia e em alguns reinos da península itálica, levaram a balança portuguesa a pender para a aliança inglesa.¹³

A transferência da Corte se deu mediante escolta inglesa, que não só acompanhou os navios portugueses, como a transportou em alguns de seus navios. Lord Strangford acompanhou a frota até a altura entre Madeira e Açores, voltando para a Inglaterra. Com o alinhamento à Inglaterra, os partidários ingleses ganharam prestígio, prova disso foi o cargo de ministro da Guerra e dos Negócios Estrangeiros dado a D. Rodrigo de Souza Coutinho, ainda em 1808, bem como a titulação de conde de Linhares, recebida pelo mesmo. Este passou a ser figura de destaque na política luso-brasileira até a sua morte, em 1812.

O crescente acirramento dos conflitos entre Inglaterra e França no período napoleônico foi creditado ao embate econômico entre as duas potências. As esferas de influência política serviriam, nesse sentido, como mercados ampliados para os produtos de ambas. De fato, o bloqueio continental decretado por Napoleão, em 1806, contra os produtos ingleses visava a assegurar o predomínio comercial francês na Europa continental e a enfraquecer o poderio inglês pela via econômica¹⁴. Essas disputas de

cunho econômico entre os dois países não se iniciaram, contudo, no governo de Napoleão. Elas podem ser remontadas ao início do século XVIII, e, até mesmo, ao século XVII, com a disputa pelo predomínio militar que servia de base para a disputa pelas rotas comerciais da Índia. De qualquer modo, o ápice desse processo foi o advento da industrialização inglesa, dando destaque vantajoso à Inglaterra na produção de tecidos e outras manufaturas. A supremacia naval inglesa a alçaria à primeira posição comercial em termos de produção e distribuição de manufaturas para a Europa e, quiçá, para o mundo.¹⁵ Esse foi o contexto econômico mais amplo no qual surgiu o bloqueio continental. Por seu intermédio, a Inglaterra, asfixiada pela guerra no continente, via nas colônias portuguesas o alívio para suas contas¹⁶, já que Portugal se constituía em um grande parceiro comercial desde pelo menos o Tratado de Methuen, de 1703. Além de vislumbrar no mundo colonial um grande mercado consumidor – casas de comércio inglesas desejavam penetrar no Brasil¹⁷ –, a Inglaterra também cobiçava o algodão produzido no Maranhão e em Pernambuco, uma valiosa matéria-prima que servia de alimento para sua indústria têxtil¹⁸. Tudo isso fez com que as pressões inglesas sobre Portugal se intensificassem no início do século XIX. A possível aliança de Portugal com a França seria economicamente catastrófica para a Inglaterra.

A dinâmica da guerra na Europa, bem como as políticas de aproximação e distanciamento entre Portugal, Inglaterra e França estavam intimamente associadas à circulação comercial e ao mercado estabelecido no Rio de Janeiro. O cerceamento do comércio com a França, entre 1808 e 1814, e a abertura dos portos às nações amigas, em 1808 – que, na prática, eram representadas pela Inglaterra –, com a posterior assinatura dos tratados de 1810 entre as coroas portuguesa e britânica, ditaram o ritmo do comércio

¹³ LIMA, op. cit., p. 49.

¹⁴ MENEZES, Lená Medeiros de. Relações Internacionais: mudanças dos dois lados do Atlântico (1801-1821). *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, nº 436, p.109-126, 2007, p.110 e 111.

¹⁵ *Ibidem*, p. 114 e 115.

¹⁶ ARRUDA, op. cit., p. 48.

¹⁷ MENEZES, op. cit., p. 121.

¹⁸ ARRUDA, op. cit., p. 53.

lusobrasileiro; bem como o fim da guerra no continente europeu e a Restauração dos Bourbons na França proporcionaram um revigoramento da presença de produtos e comerciantes franceses no Rio de Janeiro.

A decisão de abertura dos portos coloniais foi tomada ainda em solo português, pois a Inglaterra, por meio de seu enviado, somente consentiria o embarque se o príncipe regente promettesse que o faria. E o fez assim que chegou à Bahia, antes mesmo de completar todo o percurso, mediante uma carta régia datada de 28 de janeiro de 1808. Antes disso, os gêneros importados eram extremamente dispendiosos. Alguns autores, contudo, sustentam que a abertura dos portos não se deu somente em razão de uma imposição inglesa, e sim por uma necessidade da coroa que, sediada em terras coloniais, e com a então sede do reino em guerra, tornava-se indispensável a abertura de novos entrepostos de comércio para circulação tanto dos gêneros coloniais, quanto das mercadorias estrangeiras. Sem isso, estaria condenada a uma paralisia comercial, que, por si só, asfixiaria a economia.¹⁹

Apesar de a abertura dos portos em 1808 ser vista como o fim do pacto colonial, a historiografia, de um modo geral, enfatizou as imensas vantagens concedidas à Inglaterra com a abertura e os tratados de 1810, vistos como sinônimo da capitulação portuguesa diante desse país e como uma herança maléfica do Brasil, já que a validade dos tratados estendeu-se para o período pós-independência.²⁰ Ao princípio da inevitabilidade dessa capitulação, Rubens Ricupero e Valentim Alexandre afirmam que, dentro dos espaços de negociação, a Inglaterra acabou por levar mais do que imaginava ser possível. Desde a abertura até a cristalização da

chamada “preeminência inglesa” com os tratados de 1810 existiram margens de negociação dentro das diretrizes fornecidas pelo Foreign Office²¹ aos seus negociadores. As expectativas dos ingleses foram, contudo, mais do que atendidas, ultrapassadas, nos dois casos, conseguindo muito mais do que se almejava.

A abertura dos portos deu-se em contexto nebuloso. Não há muitos documentos que permitam uma interpretação aprofundada do que ocorreu e suas circunstâncias. Uma das polêmicas sobre o assunto é o papel de José da Silva Lisboa²² na decisão da abertura. Como um defensor dos princípios de Adam Smith, Silva Lisboa é apontado como um dos mentores da abertura – visto a ausência dos principais conselheiros de D. João no momento da assinatura da carta régia de 28 de janeiro de 1808, ocorrida na Bahia –, Antônio Araújo de Azevedo estava no Recife e D. Rodrigo de Sousa Coutinho no Rio de Janeiro. A deliberação inglesa na convenção de 22 de outubro de 1807 previa apenas a liberação do porto de Santa Catarina para as mercadorias então exportadas para Portugal. O que se sucedeu, contudo, foi a abertura dos principais portos coloniais e a permissão para a exportação de quaisquer manufaturas mediante o pagamento da tarifa de 24%, se transportadas em navios britânicos, e de 16%, em navios lusobrasileiros. Rubens Ricupero afirma que se trata de um “anacronismo histórico atribuir à Inglaterra, protecionista e exclusivista de 1807-1808, a posição de advogada do irrestrito livre comércio internacional, que se tornaria quase meio século depois”²³, defendendo o papel de destaque exercido por Silva Lisboa no processo de elaboração da carta de abertura dos portos.

¹⁹ LIMA, op. cit., p.136 e 137.

²⁰ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973 (1ª edição: 1933); RICUPERO, Rubens. O problema da abertura dos portos. In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007, p. 16-59; ALEXANDRE, Valentim. A carta régia de 1808 e os tratados de 1810 In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *Op. cit.*, p. 100-121 e ARRUDA, José Jobson de Andrade, op. cit., p. 100.

²¹ Órgão que cuidava da política externa inglesa.

²² Silva Lisboa era, desde 1797, deputado e secretário da Mesa de Inspeção da Agricultura e Comércio na Bahia. Publicou, entre 1808 e 1809, *Observações sobre o comércio franco do Brasil* – um dos primeiros livros saídos da Imprensa Régia, recém-instaurada na colônia. Além disso, publicou, também pela Imprensa Régia, traduções de Adam Smith, anunciadas na *Gazeta do Rio de Janeiro*.

²³ RICUPERO, op. cit., p. 32.

Se, naquele momento específico, a expressão “nações amigas” significava, sobretudo, a Inglaterra, com o fim das guerras no continente europeu, esta seria ameaçada pelos demais países, que voltariam a exportar. A expressão teria sido uma maneira encontrada pela coroa portuguesa de contornar a visível preponderância inglesa na elaboração da carta de 1808, e apontada por alguns autores²⁴ como exemplo do predomínio de um pensamento de cunho econômico liberal, expresso na figura de Silva Lisboa. Outro problema para os ingleses era o fato de a abertura ter sido deliberada por carta régia e unilateralmente, e, portanto, facilmente revogável. Por isso, era de vital importância para a coroa britânica assegurar vantagens preferenciais de maneira mais concreta e bilateral. Advém, daí, a pressão pelos tratados de aliança e comércio, previstos desde a convenção de 1807.

Com base nos tratados de 1810, as taxas alfandegárias para produtos importados foram mantidas em 24% para as demais nações e em 16% para os navios luso-brasileiros, enquanto a Inglaterra passaria a pagar apenas 15%, o que produzia uma larga vantagem para os produtos ingleses, ao se somar às tarifas mais baixas o próprio processo de produção inglês, mais adiantado qualitativa e quantitativamente, se comparado a qualquer outro. Com essa medida, a alfândega sofreu um aumento de circulação, pois foi facilitada a presença de mercadorias, sobretudo inglesas, por conta dos benefícios tributários oferecidos. De fato, o Tratado de Comércio e Navegação, ratificado por D. João, em fevereiro de 1810, impunha o fim da “liberdade” de comércio instaurada em 1808, na medida em que estabelecia o privilégio à Inglaterra de pagar uma tarifa menor nos portos coloniais – 15%. Pela carta de 1808, todas as nações pagariam a mesma tarifa – de 24% –, com exceção dos navios luso-brasileiros, podendo, teoricamente, concorrer igualmente no mercado. Estipulava também uma assimetria, pois Portugal

permanecia pagando a taxa de 16% da carta régia de 1808, erro que somente foi corrigido alguns meses mais tarde, com o decreto de 18 de outubro de 1809, por meio do qual a coroa equiparava as taxas pagas por portugueses e ingleses. A instrução para o ministro inglês Strangford era de negociar um tratado provisório, mas, ao contrário, conseguiu um tratado ilimitado que poderia ser revisto apenas em quinze anos, ficando explícito que nem mesmo o retorno da corte para Portugal alteraria sua vigência. A existência desse tratado justificou a larga vantagem obtida pela Inglaterra em termos comerciais, vantagem que apenas recebeu uma concorrência mais ampla após 1815, quando os produtos franceses também passaram a entrar nos portos da América portuguesa com mais intensidade.

Assim, no Rio de Janeiro, após a abertura dos portos, a quantidade e a rapidez com que novos produtos chegavam não podem ser comparadas a séculos anteriores. Os grandes polos dos quais o Rio de Janeiro recebia mercadorias eram Inglaterra, Ásia e África. Do Oriente, sobretudo Índia e China, chegavam as famosas especiarias, mas também inúmeros tecidos – tais como musselinas, sedas, cassas, chitas, zuartes, gangas, barrazes e linho. Alguns desses tecidos, sobretudo os indianos, também eram utilizados em trocas comerciais com a África, de onde chegavam escravos. O comércio com a África era de extrema importância e de grande vulto, pois o Rio de Janeiro estava na posição de “grande centro redistribuidor de mão de obra”²⁵ e daí advinha também a riqueza dos chamados negociantes de grosso trato. Da Inglaterra, necessitada em desentulhar seus portos, depois das dificuldades comerciais impostas pelo bloqueio continental, além de todo tipo de peças prontas – tais como xales de Manchester, chapéus, botas, sapatos, meias, luvas etc.²⁶ –, chegavam também inúmeras fazendas, tais como fitas de seda e veludo, gangas de algodão e seda, lenços,

²⁴ Ibidem.

²⁵ FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia. Rio de Janeiro, c.1790 – c.1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 57.

²⁶ Gilberto Freyre. *Ingleses no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

musselinas, tecidos de algodão cru, cetim, linho e rendas. Os produtos vinham em tão grande número que era mesmo impossível que o mercado consumisse tudo.

Segundo Gilberto Freyre, em 1812, a colônia consumia 25% mais de artigos ingleses do que toda a Ásia.²⁷ Entre 1808 e 1814, a Inglaterra exercia praticamente um monopólio em termos de comércio com a América portuguesa, se comparada aos outros países europeus, pois era a única nação em condições de manter uma potente marinha mercante. Além disso, enquanto muitas das casas reinantes europeias lutavam contra os exércitos franceses, outras se encontravam sob seu jugo, quer como protegidas, quer como aliadas, e não tinham condições de competir com a Inglaterra, até mesmo pelo estado de suas indústrias, mais atrasadas do que as inglesas. Apesar de praticamente insignificantes, é necessário constar que também se importavam tecidos de outras regiões da Europa, como, por exemplo, fazendas de linho, seda e veludos do norte da península itálica e do sul da atual Alemanha. Nesse período, contudo, a *Gazeta do Rio de Janeiro* noticiava apenas leilões de fazendas, que, a partir de 1812, foram eles próprios escasseando até desaparecerem completamente. Pelos anúncios desse jornal, poder-se-ia, erroneamente, concluir que o comércio restringia-se, antes de 1815, a esses leilões de mercadorias. Foi, sobretudo, com a confrontação entre as entradas de navios e a seção de anúncios que se pôde verificar a falsidade de tal afirmação. A *Gazeta* reservava uma seção, denominada “Leilão”, para esse tipo de anúncios, nos anos iniciais de sua existência, mas eles não existiam em grande quantidade. Além disso, alguns leilões davam-se com mercadorias avariadas, o que, uma vez mais, permite que se conclua, erroneamente, que a maior parte chegava em mau estado.²⁸ Estes começaram a diminuir quando a própria coroa de-

cidu fiscalizar, em 1809, o tipo de avarias que existiam nos produtos postos à venda.

O Rio de Janeiro tornou-se um grande entreposto comercial, ou pelo menos um grande entreposto comercial oficial, pois anteriormente ele se destacava também pelo contrabando. De seus portos partiam mercadorias para inúmeras outras praças comerciais. Para se ter uma ideia da movimentação no porto do Rio de Janeiro em 1805, sob o regime do monopólio comercial português, 810 navios portugueses entraram no porto. Em 1808, momento de transição, 765 portugueses e 90 de outras nacionalidades. Em 1809, 822 portugueses e 83 de fora do Reino. Em 1810, tem-se 1.214 navios portugueses adentrando o porto da capital e mais 422 de outras nacionalidades.²⁹

Alguns autores³⁰, entretanto, apontam também certa pujança na economia do Rio de Janeiro no século XVIII, cujas receitas alfandegárias foram superando os dois outros portos fundamentais da colônia: Salvador e Recife, até atingir o *status* de maior centro comercial da América portuguesa, no fim do século XVIII. Isso significa dizer que o porto do Rio de Janeiro já era um grande receptor de produtos de várias partes do ultramar, já reexportava em grande número produtos estrangeiros – europeus, africanos e asiáticos –, sendo um grande polo redistribuidor para as demais regiões coloniais, além de exportar produtos coloniais para regiões do império português e para a Europa. Para Fragoso e Florentino, portanto, “o século XVIII assistiu à consolidação da economia e da sociedade fluminense nos marcos do mercado atlântico”³¹, no qual havia uma grande participação do tráfico de escravos. Tal fato explica por que, no momento da chegada da Corte, era a elite mercantil a mais poderosa em termos econômicos.

Luiz Gonçalves dos Santos fornece a dimensão desse comércio ao mencionar as obras feitas nos armazéns da alfândega para abrigar todos os produtos vindos de fora:

²⁷ *Ibidem*, p. 180.

²⁸ Cf. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 15 de outubro de 1808, nº 10 e 26 de outubro de 1808, nº 13.

²⁹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 25 de fevereiro de 1811, nº 3.

³⁰ FRAGOSO; FLORENTINO, op. cit.

³¹ *Ibidem*, p. 78.

A Alfândega desta Corte presentemente já não tem que invejar a nenhuma outra, tanto em acomodação, e bom resguardo das fazendas, que nelas se recolhem, como na expedição do despacho; o que muito concorre para a maior extensão, e facilidade do giro do comércio, tanto nacional como o estrangeiro (...) e continuando despacho por diferentes meses, está sempre cheia [a alfândega], e atulhada de fazendas, não havendo quase dia algum, em que não entrem pela barra navios nacionais e estrangeiros (...).³²

Uma tabela registrando as entradas marítimas no porto do Rio de Janeiro, no período analisado, permite verificar a chegada de mercadorias na Corte. É necessário alertar, contudo, que o mapa foi elaborado a partir dos registros da *Gazeta do Rio de Janeiro* e

que somente foram computados os navios que transportavam algum tipo de fazenda. No *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, de Antônio de Moraes e Silva, publicado em 1813, o termo fazenda aparece descrito como “bens que andam em comércio; v.g. loja de fazenda, fazendas da Índia, de roupas ordinariamente, e drogarias”, tendo sido, por isso, escolhido como objeto preferencial na análise dos navios que chegaram ao Rio de Janeiro.³³ Outros navios apareciam registrados como contendo gêneros, mas, pela análise do significado do termo, estes foram descartados, pois concluiu-se que se tratava de matérias-primas.³⁴

Pela análise da tabela abaixo, verifica-se que, em termos quantitativos, a Inglaterra foi de fato a grande beneficiada comercialmente com o processo de transferência da Corte portuguesa e de abertura dos portos. Somando as entradas de navios com fazen-

ENTRADAS MARÍTIMAS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (NAVIOS COM FAZENDAS)

Origem	1811 ⁽¹⁾	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821 ⁽²⁾	Total
Liverpool	4	7	8	11	15	14	8	27	18	20	5	137
Londres	5	3	10	13	14	12	6	26	18	18	4	129
Bahia	5	6	6	8	8	10	20	8	11	9	2	93
Porto	2	5	3	7	13	17	8	11	8	10	2	86
Lisboa	5	7	2	6	6	18	8	4	12	12	2	82
Pernambuco	1	7	7	5	5	3	4	5	1	1	1	40
Havre	–	–	–	–	2	7	4	10	6	6	4	39
Hull	2	1	2	1	5	2	5	1	3	2	2	26
Bengala	–	3	7	1	2	–	3	2	2	2	2	24
Macau	1	-	1	1	3	1	4	3	3	-	2	19
Goa	1	2	1	-	1	3	3	3	4	-	-	18
Bordeaux	-	-	-	-	1	5	3	-	1	2	1	13
Porsmouth	-	1	2	-	2	-	-	1	-	-	-	6
Total	26	42	49	53	77	92	76	101	87	82	27	712

FONTE: *Gazeta do Rio de Janeiro*. 1808 – 1821. Biblioteca Nacional.

⁽¹⁾ A seção *Entradas Marítimas* é iniciada em 3 de julho de 1811 na *Gazeta* nº 53. Parte-se dessa data para o dito ano.
⁽²⁾ Este ano só foi considerado até a data de 28 de abril (*Gazeta* nº 34), pois foi tomado como data limite o retorno de D. João VI para Portugal.

³² SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*. 2v. São Paulo: Itatiaia, 1981, p. 333 e 334.

³³ MORAES E SILVA, Antônio. *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*. Lisboa: Tipografia Lacerdina, 2v, 1813, v.1, p. 16.

³⁴ Cf. *Ibidem*, p. 84.

das no Rio de Janeiro, entre 1811 e abril de 1821, advindas de seus principais portos – Liverpool, Londres, Hull e Portsmouth –, tem-se um total de 298 embarcações. Desse modo, ela superava com folga o número de entrada de embarcações de qualquer outra nação, inclusive de Portugal. Evidentemente, a entrada de navios de nações como Portugal e França eram inexpressivos antes de 1814, em virtude do contexto das guerras napoleônicas. Ambas aumentaram seu volume de negócios após 1814: Portugal, com alguma dificuldade por conta da situação delicada de sua indústria após a guerra; e a França, que praticamente iniciou seu comércio com o Brasil em 1814.³⁵ Observa-se que esta última não teve nenhuma entrada registrada pela *Gazeta do Rio de Janeiro* antes dessa data. Contudo, mesmo tomando-se a Inglaterra, suas entradas foram mais intensas depois de 1814, o que demonstra que as guerras também afetaram seu comércio, a despeito do fato de a América portuguesa ter se tornado o principal mercado consumidor de seus produtos em tempos de crise. Somada às entradas diretas de portos ingleses, obtém-se também as entradas indiretas, uma vez que o Brasil não produzia manufaturas, ou produzia em número bastante reduzido, pode-se afirmar que as entradas vindas da Bahia e de Pernambuco continham fazendas estrangeiras que eram, naquele primeiro momento, em sua maioria, inglesas. Dessa maneira, as entradas advindas desses portos acabaram por aumentar o número de embarcações com fazendas estrangeiras, mesmo que indiretamente.

A presença comercial inglesa também foi relatada por Luiz Gonçalves dos Santos, que observou o estabelecimento de inúmeras casas de negociantes, especialmente ingleses, no Rio de Janeiro, após a chegada da família real.³⁶ O almanaque de 1811 registrava um total de 65 comerciantes, mas, considerando que nem todos necessariamente foram localizados, este número pode ser tomado como o mínimo dos mesmos. Cruzando-se as informações do almanaque com as entradas de embarcações no porto do Rio

de Janeiro, pode-se chegar a uma listagem dos principais negociantes ingleses que recebiam fazendas vindas da Inglaterra e das ruas onde estavam situados seus estabelecimentos comerciais. Eram eles: Alexander M. Grouther – Rua do Ouvidor; Alexander Manson – Rua da Alfândega; Brown Watson – Rua das Violas; Dyson e R. Finnie – Rua da Quitanda; Freeze Blankenhagen – Rua da Alfândega; James Gill, Diogo Gill e John Fielding – Rua Direita; Henrique Miller – Rua dos Pescadores; D. Heyworth – Rua das Violas; James Thompson – Rua Direita; Joseph Green – Rua dos Pescadores; G. March – Rua dos Pescadores; May e Lukin – Rua do Ouvidor; Nathaniel Lucas – Rua do Sabão; Robert Ruxton – Rua do Ouvidor; Seaton Plowes – Rua Direita; Turner Naylor – Rua dos Pescadores; e William Harrison – Rua da Quitanda. Após 1815, esse quadro foi completado pela presença de estabelecimentos comerciais de franceses que recebiam produtos da França, entre os quais podemos citar: Charles Durand – primeiro, na Rua do Ouvidor, e, depois, na Rua Direita; Jean Auguste Bellard – Rua do Ouvidor; Nicolai Dufrayer – Rua da Quitanda; Louis Jallasson – Rua Direita; Cateleineau (cabeleireiro) – primeiro, na Rua do Rosário, e, depois, na Rua do Ouvidor; Pilet (sapateiro) – Rua do Ouvidor; Madame Chabry (modista) – Rua da Barreira do Santo Antônio; e Madame Josefina Murnier (modista) – Rua do Ouvidor, entre outros.

Gilberto Freyre³⁷ trabalhou na perspectiva de que a colônia, antes da chegada da Corte, conheceria fortes influências orientais, que foram, por sua vez, dando lugar a uma europeização dos costumes. Essa europeização teria sido causada pela abertura dos portos e pela avalanche de produtos ingleses que adentraram no Rio de Janeiro, bem como pela presença dos ingleses, propriamente dita. Como destacado anteriormente, a entrada de navios provenientes de portos europeus – sobretudo ingleses – superou em muito os vindos da Ásia, representados pelos portos de Goa e Bengala, na Índia, e Macau, na China. Estes levavam ainda muito tempo para atingir o porto do Rio de

³⁵ Refere-se aqui ao comércio oficial, sem levar em consideração a questão do contrabando.

³⁶ SANTOS, op. cit., p. 199.

³⁷ FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1981.

Janeiro, de maneira que seus produtos não chegavam com a mesma intensidade que os europeus. As viagens eram empreendidas, sobretudo, por navios luso-brasileiros, e muitos desses produtos eram redirecionados aos portos africanos para troca por escravos. Em média, navios que saíam de Goa e Bengala demoravam entre 85 e 100 dias para chegar ao Rio de Janeiro. De Macau, levava-se um tempo um pouco maior, entre 90 e 130 dias, mas há casos em que a viagem durava quase 160 dias. Desse modo, a intensidade de navios europeus era maior, considerando que uma viagem de Londres, Liverpool, Lisboa ou Havre durava entre 40 e 60 dias.

Antes de 1815, esses produtos ainda encontravam espaço na seção de anúncios da *Gazeta*, praticamente desaparecendo depois disso, embora houvesse ainda resquícios dessa presença após essa data. O último aviso, datado de 1819, chamava a atenção para a imitação dos produtos franceses, que custavam mais caro, o que demonstrava um predomínio da ocidentalização como paradigma da elegância e do belo.

Sexta feira, 22 do corrente, pelas 10 horas da manhã se hão de vender em Leilão público várias fazendas da Índia e China nas casas da residência dos Sobrecargas do Navio Ulysses na Rua da Candelária, nº 6.³⁸

[...]

Caetano Pirro, Negociante, morador da Rua de S. Pedro nº 39 tem para vender por preços cômodos uma porção de camisas brancas, calças riscadas e meias de algodão fabricadas à agulha, tudo na Índia, de onde ultimamente lhe chegaram.³⁹

[...]

Na Rua da Alfândega nº 5, se acham à venda por atacado e miúdo todos os gêneros e fazendas da China, como sejam Canela e chás

Chulan, Aljôfar, Pérola, Hisson, Uxim, Congó, Sequim, Tonkay e Suchon, toda a qualidade de gangas, charões, sedas, e touquins, tanto em peças como em xales, mantas &c. (...).⁴⁰

[...]

Na Rua de S. Pedro nº 25, há para vender camisas de riscado da Índia por preço cômodo.⁴¹

[...]

Joaquim José Pereira de Faro, Rua dos Pescadores nº 1, tem para vender quantidade de fazendas da China, de França, e de outras partes, tudo a preços cômodos, (...) uma porção de gangas azuis, sedas da China à imitação das Francesas, e outras aveludadas, touquinhas &c. (...).⁴²

Conforme a tabela a seguir, em que se indicam as saídas de navios com fazendas do porto do Rio de Janeiro, percebe-se que os principais portos para onde se direcionavam fazendas eram os portos internos, africanos e dois portos latino-americanos – Buenos Aires e Montevideú. Muitos navios que navegam para estes dois últimos portos eram ingleses. A Inglaterra já havia tentado, sem sucesso, ocupar Buenos Aires e Montevideú em 1806-1807, aproveitando-se da difícil situação da Espanha, sob domínio francês, e da ausência de um controle mais efetivo, nesse período, sobre suas colônias. A transladação da corte portuguesa foi a oportunidade encontrada pela coroa britânica para entrar com seus produtos nessas regiões.⁴³ Para isso, navegava para o Rio de Janeiro e daqui reexportava para Buenos Aires e Montevideú. Algumas casas de comércio inglesas estabelecidas no Rio de Janeiro tinham, inclusive, filiais nestas cidades. Não eram apenas os navios ingleses, contudo, que adentravam nesses portos. Muitos luso-brasileiros tinham contatos com estas regiões e faziam também seus negócios. No

³⁸ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 20 de junho de 1810, nº 49.

³⁹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 13 de junho de 1812, nº 48.

⁴⁰ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 19 de abril de 1817, nº 32.

⁴¹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 18 de junho de 1817, nº 49.

⁴² *Gazeta do Rio de Janeiro*, 6 de fevereiro de 1819, nº 11.

⁴³ RICUPERO, op. cit., p. 41.

caso dos portos africanos e dos portos internos, a maior parte das viagens era feita por portugueses e brasileiros, cuja fonte de renda advinha desse comércio.

A intensidade do envio de fazendas para os portos africanos é também perceptível, pois estas eram trocadas por escravos. Se somados os três portos africanos – Cabinda, Benguela e Moçambique –, eles atingem o total de 289 viagens no período compreendido entre 1811 e 1821. Já Buenos Aires e Montevidéu totalizam, juntos, 227, e, portanto, uma quantidade menor se comparada às viagens em direção à África. Com relação aos portos internos, compreendendo Rio Grande, com 478 viagens, Santos, com 192, Campos, com 149, Santa Catarina, com 77, Bahia, com 74, e Pernagoá, com 29, respondiam pelo total de 999 viagens, entre 1811 e 1821. Destaque-se que foram levadas em conta apenas as embarcações que carregavam fazendas.

Desse modo, verifica-se a importância do Rio de Janeiro como centro redistribuidor de mercadorias para os portos do Brasil,

pois nem tudo que adentrava em seus portos permanecia na cidade. Por conseguinte, é necessário examinar tais dados com cautela, sabendo-se que não se pode analisar apenas as entradas de navios no porto, desconsiderando a saída dos mesmos. A centralidade do Rio de Janeiro como centro de entrada e saída de mercadorias, entretanto, demonstrou igualmente que a cidade estava em contato simultaneamente com vários continentes – Ásia, África e Europa –, além daquele onde se situava e que esta, com a transferência da corte, afirmava-se não apenas como centro político, mas também como núcleo cosmopolita em contato com as novidades do mundo.

Não foi apenas a Inglaterra, todavia, que se beneficiou de uma legislação protecionista. A coroa portuguesa, buscando amparar o interesse de seus vassallos, publicou decreto em 13 de maio de 1810, no qual isentava os negociantes portugueses envolvidos no comércio com a China das taxas de importação. O decreto foi anunciado para venda na *Gazeta do Rio de Janeiro*:

SAÍDAS MARÍTIMAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO (NAVIOS COM FAZENDAS)

Destino	1811 ⁽¹⁾	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821 ⁽²⁾	Total
Rio Grande	16	36	51	50	60	47	47	60	48	47	16	478
Cabinda	14	16	14	13	12	29	32	35	19	10	3	197
Santos	6	18	20	20	17	14	13	26	29	19	10	192
Campos	-	14	6	19	11	23	6	21	26	18	5	149
Buenos Aires	3	11	26	25	22	12	4	7	7	6	3	126
Angola	9	8	11	13	11	10	10	6	12	17	4	111
Montevidéu	2	15	9	1	8	8	14	19	9	12	4	101
Santa Catarina	4	6	7	5	6	5	7	10	11	14	2	77
Bahia	3	6	7	2	8	12	12	8	8	5	3	74
Benguela	2	7	6	7	9	7	6	8	11	7	1	71
Rio da Prata	1	2	1	1	3	9	9	2	2	2	1	33
Pernagoá	1	5	5	5	4	7	1	1	-	-	-	29
Moçambique	-	1	-	2	2	3	2	3	5	2	1	21
Total	61	145	163	163	173	186	163	206	187	159	53	1.659

FONTE: *Gazeta do Rio de Janeiro*. 1808 – 1821. Biblioteca Nacional.

⁽¹⁾ A seção *Entradas Marítimas* é iniciada em 3 de julho de 1811 na *Gazeta* nº 53. Parte-se dessa data para o dito ano.

⁽²⁾ Este ano só foi considerado até a data de 28 de abril (*Gazeta* nº 34), pois foi tomado como data limite o retorno de D. João VI para Portugal.

Saíram à luz: Decreto de 13 de maio de 1810: Isentando dos Direitos de Entrada nas Alfândegas do Brasil as Mercadorias da China exportadas em direitura aos Portos deste Estado, e pertencentes a Vassallos Portugueses, ou por sua conta carregadas em Navios Nacionais; com independência da Navegação para Goa, etc. (...) ⁴⁴

Por conta da chegada maciça de produtos de várias partes do mundo, estabeleceu-se um intenso comércio no Rio de Janeiro. Uma característica deste mercado, naquele primeiro momento, foi a clara demarcação da venda dos produtos: os comerciantes portugueses vendiam fazendas oriundas de Portugal e dos portos da Ásia, enquanto os produtos ingleses eram vendidos, em grande maioria, pelos seus nacionais. Percebe-se isso analisando a *Gazeta do Rio de Janeiro*, tanto na seção relativa aos anúncios, quanto na de entradas marítimas. Nesta última, os navios encontravam-se identificados pelo local de origem ou destino, nação da qual provinham o mestre responsável, o tipo de carregamento e a quem ele se destinava. Algumas vezes, o carregamento era dirigido ao próprio mestre ou comandante do navio, mas, quando isso não ocorria, o negociante que havia encomendado a carga era identificado, sendo possível assim saber a quem a mesma era destinada.

A entrada de franceses no Rio de Janeiro, entre 1808 e 1814, em função das guerras napoleônicas, era rigidamente vigiada pela Intendência de Polícia que efetuava o registro de todos os estrangeiros chegados à Corte. Severas inspeções eram executadas nas embarcações que vinham da Europa com o pretexto de resguardar a saúde pública, mas que, no fundo, visavam também a impedir clandestinos vindos da França. O medo era de que, sob a aparência de

amizade, se introduzissem os “abomináveis” princípios revolucionários.⁴⁵ Franceses estabelecidos em outras províncias podiam também ser transportados para o Rio de Janeiro e serem presos, para que depois se verificasse sua inocência ou não. Qualquer incidente era motivo de prisão e até deportação.⁴⁶ Isso afetava a própria circulação de objetos, já que o medo da perseguição por parte desses profissionais não permitia que eles anunciassem seus produtos ou alcançassem destaque na praça do Rio de Janeiro. O quadro, contudo, modificou-se totalmente a partir de 1815. A política da coroa portuguesa alterou-se em razão da derrota dos exércitos napoleônicos e da restauração dos Bourbons na França, possibilitando a retomada de prestígio do partido francês, representado pela figura de Antônio Araújo de Azevedo, o conde da Barca, elevado a ministro da Marinha e Domínios Ultramarinos.⁴⁷

Por conta da Restauração, as relações diplomáticas e comerciais entre os Reinos foram retomadas e, enquanto as respectivas tarifas de entrada nos portos não fossem estabelecidas, foi acordado, em Paris, entre o conde de Palmela, representante português, e o secretário de Estado francês, príncipe Talleyrand, o princípio da reciprocidade. Dessa maneira, o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves pagaria de tarifa nos portos franceses o mesmo que os navios deste país pagariam em seus portos.⁴⁸ Juntamente com a retomada das relações diplomáticas, os cidadãos franceses deixaram de ser perseguidos de maneira intensiva e arbitrária. Muitos chegaram ao Rio de Janeiro após esse período. Uma tabela elaborada pela Intendência de Polícia permite que se tenha a dimensão da entrada de estrangeiros no Rio de Janeiro, constatando-se que se tratava, majoritariamente, de ingleses e franceses.

⁴⁴ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 30 de maio de 1810, nº 43.

⁴⁵ Ver NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das e FERREIRA, Tânia Maria Bessone da Cruz. O medo dos “abomináveis princípios franceses”: a censura dos livros nos inícios do século XIX no Brasil. *Acervo*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, p. 113-119, 1989.

⁴⁶ NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. O privado e o público nas relações culturais do Brasil com Portugal e França (1808-1822). *Ler História*. Lisboa, nº 37, p. 95-111, 1999, p.97.

⁴⁷ NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. Da repulsa ao triunfo. Ideias francesas no Império Luso-Brasileiro, 1808-1815. *Anais do Museu Histórico Nacional*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, v.31, p. 35-54, 1999, p. 46.

⁴⁸ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 17 de janeiro de 1816, nº 5.

ENTRADA DE ESTRANGEIROS

Nacionalidade	Total
Inglêses	497
Franceses	412
Espanhóis	319
Italianos	83
Alemães	49
Suíços	26
Holandeses	21
Suecos	15
Americanos	15
Prussianos	9

FONTE: Mapa dos Estrangeiros cujos nomes se acham descritos nos Livros da Matrícula feita pela Intendência Geral da Polícia da Corte e Reino do Brasil. Biblioteca Nacional, 1819.

Pelo cruzamento dos anúncios da *Gazeta do Rio de Janeiro*, a partir de 1815, e da tabela das entradas marítimas no porto do Rio de Janeiro da mesma *Gazeta*, vislumbra-se o aumento da presença dos franceses no Rio de Janeiro. Pela tabela, verifica-se que os navios chegados dos dois principais portos franceses – Havre de Grace e Bordeaux – somente constam a partir de 1815. Os livros de registro de estrangeiros da Intendência de Polícia confirmam, igualmente, que a maioria das entradas de comerciantes franceses ocorreu a partir de 1816. Esse era o caso dos negociantes Charles Durand, Jean Auguste Bellard, César Bouliech, Nicolai Dufrayer, Louis Tallasson, do cabeleireiro Catelineau, do sapateiro Pilet, do professor de francês Jean Victor Chabry e de sua esposa, modista.⁴⁹ Como tanto a *Gazeta* quanto os livros da Intendência de Polícia são fontes oficiais, não se pode concluir que estes franceses não aportavam no Rio de Janeiro antes de 1815, mas indicam que, quando isto ocorria, era necessariamente por uma via clandestina, por não poderem registrar oficialmente sua presença.

A existência de uma vívida troca comercial entre portos americanos, europeus, asiáticos e africanos pode ser percebida pela frequência com que os comerciantes estabelecidos no Rio de Janeiro apontavam em seus anúncios a chegada recente de seus produtos.⁵⁰ O sentido de novidade dos produtos oferecidos se exprimia em palavras de caráter dúbio como “proximamente” e “ultimamente” que se referiam, sobretudo, ao navio ou à pessoa que acabara de chegar, mas, por meio dessa informação, demonstrava, implicitamente, o caráter “novo” dos produtos. Os sentidos atribuídos a “proximamente” e “ultimamente” nos dicionários de Moraes e Silva e Bluteau confirmam o sentido de “recentemente” desses termos. Para Bluteau, proximamente é “muito perto” e “imediatamente”⁵¹ e para Moraes e Silva é “muito perto, imediato. Há pouco tempo, de próximo”.⁵² Já “ultimamente” significa para Moraes e Silva “em último lugar”, “pela última vez” e “nos tempos últimos passados”⁵³ e para Bluteau “pela última vez”, “em último lugar” e “estes dias atrás”.⁵⁴ Ao mesmo tempo que estes anúncios tinham a intenção de mostrar a “novidade” de seus produtos para atrair os compradores, informavam também que estes produtos haviam chegado recentemente nos portos do Rio de Janeiro. Da mesma maneira, quando se informava que uma pessoa havia chegado “proximamente” ou “ultimamente” da Europa, isto mostrava a intensidade da circulação de pessoas e mercadorias entre diferentes portos continentais.

Desse modo, percebe-se que nos anos posteriores à chegada da família real portuguesa ao Brasil e devido ao estabelecimento da mesma no Rio de Janeiro, o porto desta cidade transformou-se em um entreposto comercial que ligava diferentes partes do território colonial através de produtos recebidos de diferentes continentes, abastecendo, com isso, uma intensa rede internacional. Se

⁴⁹ Arquivo Nacional. Diversos Códices. Registro de Estrangeiros 1808 – 1821.

⁵⁰ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 22 de outubro de 1817, nº 85; 23 de outubro de 1817, nº 86; 31 de outubro de 1818, nº 87.

⁵¹ BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra: Collégio das Artes da Companhia de Jesus, 5v., 1712., v.3, p. 809.

⁵² MORAES E SILVA, op. cit., v.2, p. 523.

⁵³ *Ibidem*, p. 820.

⁵⁴ BLUTEAU, op. cit., v.4, p. 542.

parte desse processo pode ser reconhecido no século XVIII, o que se inaugurou com a abertura dos portos e com a estadia da corte portuguesa era algo inteiramente novo tanto pelo caráter oficial quanto pela intensidade com que as trocas comerciais aconteciam.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEXANDRE, Valentim. A carta régia de 1808 e os tratados de 1810 In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007, p. 100-121.

ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português. Porto: Afrontamento, 1993.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros. 1800-1808*. São Paulo: EDUSC, 2008.

FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo Florentino. *O arcaísmo como projeto*. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia. Rio de Janeiro, c.1790 - c.1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1981.

GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. A historiografia e a transferência da Corte portuguesa para o Brasil. *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, nº 436, p.15-28, 2007.

LIGHT, Kenneth. *A viagem marítima da família real*. A transferência da corte portuguesa para o Brasil. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2008.

LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil (1808-1821)*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso Império*. Portugal e Brasil: bastidores da política 1798-1822. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MENEZES, Lená Medeiros de. Relações Internacionais: mudanças dos dois lados do Atlântico (1801-1821). *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, no. 436, pp.109-126, 2007.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das e FERREIRA, Tânia Maria Bessone da Cruz. O medo dos "abomináveis princípios franceses": a censura dos livros nos inícios do século XIX no Brasil. *Acervo*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, pp. 113-119, 1989.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Napoleão Bonaparte*. Imaginário e política em Portugal. c.1808-1810. São Paulo: Alameda, 2008.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. Da repulsa ao triunfo. Idéias francesas no Império Luso-Brasileiro, 1808-1815. *Anais do Museu Histórico Nacional*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, v.31, pp. 35-54, 1999.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. O privado e o público nas relações culturais do Brasil com Portugal e França (1808-1822). *Ler História*. Lisboa, nº 37, pp. 95-111, 1999.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Editora Hucitec, 2001.

RICUPERO, Rubens. O problema da abertura dos portos. In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007, pp. 16-59.

SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*. 2v. São Paulo: Itatiaia, 1981.

Um mar de heranças: a importância do Atlântico na configuração do Império do Brasil¹

Luana de Amorim Donin

Historiadora e Mestranda do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (PPGH-UFF). Bolsista da Capes.

RESUMO

Este artigo busca entender a relação de construção do Império português e os caminhos do mar, apontando as vantagens e os desafios de manutenção de um monopólio marítimo. Almeja-se, ademais, compreender de que forma as heranças dessa tradição portuguesa foram legadas ao Império do Brasil e como essa região se colocou nas novas dinâmicas marítimas apresentadas no século XIX.

PALAVRAS-CHAVE: Oceano, Império português, Império do Brasil

ABSTRACT

This paper aims to understand the relationship between the Portuguese empire and the pathways of the sea, pointing out the advantages and challenges of the management of a maritime monopoly. We seek to understand how the legacies of this Portuguese tradition were bequeathed to the Brazilian Empire and how this region dealt with the new 19th century maritime dynamics.

KEYWORDS: Ocean, the Portuguese Empire, the Empire of Brazil

No alvorecer da época dos descobrimentos, entre os muitos fatores que contribuíram para a união de continentes e povos de todo o mundo, um elemento se destaca como ator principal: o mar. Compreender essa vasta imensidão de água não apenas como ponto geográfico a ser vencido, mas também como parte integrante do processo histórico de formação econômica, social e política de toda a humanidade, abre caminho para um melhor entendimento da direção tomada pelos agentes históricos na construção do Ocidente moderno.

O Oceano Atlântico desponta como personagem central desde o período dos descobrimentos até os mais complexos sistemas capitalistas como espaço integrador de inúmeras regiões territoriais. O Atlântico como região histórica estável criou uma divisão de trabalho material e espacial que determinou padrões de povoamento, atividade econômica e circulação de mercadorias e migrações.² Nessa perspectiva, Portugal e a construção de seu Império marítimo estavam intimamente imbricados ao espaço atlântico, tendo sido de fundamental relevância a manutenção dos caminhos marítimos que definiram a própria conformação do Império português. A centralidade do mar foi também legado deixado aos seus

¹ Este artigo foi resultado do trabalho final apresentado a uma disciplina do PPGH-UFF, ministrado pelo prof. Dr. Rodrigo Bentes Monteiro. Agradeço pelos comentários feitos pelo professor.

² TOMICH, Dale. "O Atlântico como Espaço Histórico". *História Atlântica: Special issue of Estudos AfroAsiáticos*, Vol. 26, nº 2, 2004.

domínios marítimos, especialmente o Império do Brasil, principal herdeiro do complexo marítimo português.

Este trabalho busca entender a relação de construção do Império português e os caminhos do mar, apontando as vantagens e os desafios de manutenção de um monopólio marítimo. Almeja-se, ademais, compreender de que forma as heranças dessa tradição portuguesa foram legadas ao Império do Brasil e como essa região se colocou nas novas dinâmicas marítimas apresentadas no século XIX.

O IMPÉRIO PORTUGUÊS: A CENTRALIDADE DO MAR

A construção de um império português perpassa várias motivações religiosas, políticas, estratégicas e econômicas. Impulsionados pela necessidade de expansão, os portugueses se lançaram ao descobrimento objetivando a conquista e a riqueza para o reino. Entretanto, para realização de tal façanha, foi necessário vencer a barreira imposta pelo mar. A realização de tal feito transformou a história do Ocidente e levou Portugal à formação de um imenso território, em que o personagem principal de ligação seria o mar. A proteção desse meio natural de comunicação e locomoção, portanto, foi um importante ponto de estratégia para manutenção do poder imperial luso ao longo da Época Moderna.

Mesmo não utilizando o título de imperador, ou o termo império, como forma de representação real ou para denominação dos domínios portugueses ao redor do mundo, a monarquia portuguesa, ao iniciar seu período de predomínio marítimo e comercial, como aponta Cardim, valeu-se de um ideário imperial com o intuito de evocar uma representação, do ponto de vista político, do mundo lusitano e sua dimensão ultramarina.³ Essa noção representativa do poder português estava associada à articulação de uma vocação universal, complementan-

do, assim, o discurso de exclusividade das rotas marítimas e das áreas conquistadas no processo dos descobrimentos. Tais prerrogativas de monopólio foram invocadas pelas monarquias ibéricas como meta para assegurar os privilégios e os interesses que se configuravam a partir da introdução de novos elementos concorrenciais no comércio transoceânico e da colonização. Tanto em Portugal como na Espanha recorreu-se a um discurso jurídico legitimador, no afã de refutar qualquer contestação da exclusividade das navegações e das conquistas.⁴

O discurso jurídico colocado em questão perpassava dois pontos centrais: a justificação da guerra justa e questões conexas, como a escravidão, e a questão do fechamento dos mares por privilégios e concessões. O primeiro ponto teve como respaldo as noções de liberdade de defesa, garantia da liberdade do Evangelho, entre outros itens que garantiram às monarquias ibéricas um espaço de ação para a conquista de territórios e povos. O segundo ponto, central para o entendimento do presente trabalho, refere-se à necessidade de assegurar as rotas marítimas com o fechamento dos mares para outros países concorrenciais ao empreendimento ibérico. Como apontam Hespanha e Santos, nos séculos XVI e XVII as ideias jurídicas sobre o mar eram regidas pelo princípio do Direito Natural, segundo o qual o ar, as correntes de água e o mar eram elementos comuns a todos, e por isso inapropriados e inapropriáveis.⁵ Ou seja, o mar, como elemento natural, não poderia ser objeto de apropriação em monopólio. Argumentos baseados nessa lei foram muito utilizados por filósofos e juristas contestadores do predomínio ibérico. Entretanto, Portugal e Espanha arrogavam para si a posse exclusiva da navegação oceânica, alegando que as prerrogativas do Direito Natural não poderiam ser aplicadas aos príncipes, além de se entenderem possuidores da prioridade das navegações, por terem sido os primeiros descobridores – podendo, por isso, fazer uso ex-

³ CARDIM, Pedro. La aspiración imperial de La monarquía portuguesa (siglos XVI y XVII). In: SABATINI, Gaetano (org.). *Comprendere Le monarchie iberiche: risorse e rappresentazioni del potere*. Roma: Viella, 2010.

⁴ HESPANHA, Antonio Manoel & SANTOS, Maria Catarina. Os poderes num Império Oceânico. In: HESPANHA, António Manuel (Coord.). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editora Estampa, 1998.

⁵ Ibidem, p. 352.

clusivo da navegação e da conquista. Outro argumento também arrolado era a doação pontifícia dada às monarquias, que tinham como interesse a expansão do catolicismo.

O fechamento dos mares foi de grande importância para o poder régio português, pois – diferentemente do Império espanhol – o Império luso não se baseou na tradição imperial europeia voltada para grandes domínios de extensão de terra. Como afirmam Hespanha e Santos, o Império português “antes de mais, trata-se, não de um império terrestre, mas de um império oceânico, ou seja, de um império em que o mar já não era um limite, mas, antes, o nexa essencial de união dos pontos de apoio na terra firme, o próprio corpo de império.”⁶ Apreendendo o significado dessa particularidade portuguesa, o fenômeno imperial e a forma de organização política ganham novo sentido, pois a noção de representação de poder e a própria prática governamental estavam mais conectadas às questões marítimas e a sua conservação do que à preocupação estrita com o domínio terrestre.

A DEFESA MILITAR COMO MANUTENÇÃO DO PREDOMÍNIO MARÍTIMO

Além do discurso jurídico legitimador apontado acima, outro ponto da política decorreu da importância do mar na configuração imperial portuguesa e da necessidade de manutenção desse poder marítimo: o caráter do aparato militar e de defesa naval.⁷ A questão multifacetada da expansão imperial lusa também pode ser associada a um ponto de vista militar; fator importante para a consolidação de feitorias e entrepostos ao longo das trajetórias navais de expansão.⁸ O domínio efetivo do mar e de seus caminhos para con-

solidação da presença portuguesa como monopolizadora das principais rotas comerciais oceânicas esteve sempre ligado à organização político-administrativa estabelecida pela Coroa para seus domínios ultramarinos. Apenas um modelo clássico de subordinação dos territórios através da presença de funcionários – ou do aparato militar – não garantiria a conquista do privilégio de monopolização.

Nesse sentido, a monarquia portuguesa buscou inaugurar um sistema governativo que abarcasse a complexidade e a diversidade dos territórios e dos povos conquistados. Como relatam Hespanha e Santos, “a máxima da administração ultramarina portuguesa traduz-se numa capacidade infinita de adaptação de instituições”.⁹ Essa atividade administrativa pluralista permitiu a utilização de estratégias formais e informais que estabeleceram a direção dos interesses portugueses, que passavam do cunho comercial para o cunho mais territorial com o passar do período dos descobrimentos. Uma parcela da estratégia de dominação passou pela montagem (ou pelo esboço) de um conjunto militar que possibilitasse a defesa do império marítimo que se estabelecia; a predominância do oceânico como ponto nervoso do sistema de poder expressava a relevância da reflexão dessa força militar, principalmente naval, como uma das facetas de soberania portuguesa na Época Moderna.

O historiador Charles R. Boxer, em seu livro *O Império marítimo português*,¹⁰ revela inúmeros fatores militares que contribuíram para a construção do poder da monarquia portuguesa. Com o objetivo de explicitar as vicissitudes e as características que formaram o Império português na época moderna, o autor inaugura, ao falar dos impulsos e avanços da expansão marítima,¹¹ a pers-

⁶ Ibidem, p. 351.

⁷ HESPANHA & SANTOS, op.cit.

⁸ SILVA, Luiz Geraldo. Cooperar e Dividir: mobilização de forças militares no Império português (Séculos XVI e XVII). In: DORÉ, Andréa; LIMA, Luís Filipe Silvério & SILVA, Luiz Geraldo (orgs.). *Facetas do Império na História: Conceitos e Métodos*. São Paulo: Ed, HUCITEC, 2008, p. 257.

⁹ Ibidem, p. 354.

¹⁰ BOXER, Charles R. *O Império marítimo português*. Tradução: Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

¹¹ Para Boxer o impulso para Era dos Descobrimientos surgiu de uma mistura de fatores religiosos, econômicos, políticos e estratégicos. Nesse sentido, quatro motivos se destacariam como principais: a cruzada contra os mulçumanos, o desejo de ouro da Guiné, a procura do reino místico católico de Preste João e a busca pelo monopólio das especiarias orientais. Tais fatores, unidos à precedência de união do Reino e a outros diversos aspectos, possibilitaram a expansão marítima. Cf: BOXER, op. cit.

pectiva que apresenta o mar como espaço de poder português – o que acabou por transformar o país em um importante entreposto comercial e monetário da Europa. Tendo como característica principal o fator de dispersão territorial, pode-se entender tal império como baseado na manutenção das rotas marítimas e de poucos domínios territoriais extensos. No Oriente, a presença portuguesa era representada por uma cadeia de fortes e feitorias; na África, além desses estabelecimentos, também havia assentamentos militares; no Brasil, no início da expansão houve apenas interesse comercial com feitorias e vigilância militar, o interesse territorial e colonizador se estabeleceu aos poucos, tornando-se mais permanente e crucial à medida em que a monarquia lusa começou a perder seus privilégios e comércio monopolizados em outras regiões.¹²

Nessa perspectiva, maiores fatores e estratégias militares surgiram em diversos momentos e de formas diferenciadas. No geral, a ideia de militar na Época Moderna estava ligada aos primórdios desse governo, na Idade Média, quando o ser militar fazia parte do âmbito privado, como uma forma de serviço a ser prestado pelo súdito à Coroa. As ordens militares eram vistas, assim, como recursos a serem alcançados para um melhoramento do *status* social, dentro da noção de sociedade corporativa e hierárquica da monarquia portuguesa de Antigo Regime.¹³ Tal visão se perpetuou, fazendo com que os empreendimentos militares de expansão e conquista fossem realizados pelos próprios súditos portugueses em troca de mercês e privilégios. Essa conjuntura impediu, em Portugal e em seus domínios ultramarinos, a formação de um aparelho de Exército e Marinha regulares como corpos profissionais; a pouca organização existente decorria do empreendimento particular dos comandantes.¹⁴

Como demonstra Luiz Geraldo Silva, o sucesso europeu na dominação dos diversos

povos da América, da África e da Ásia pode ser atribuído a dois fatores: a exploração dos conflitos internos nas sociedades nativas e a ajuda dos novos povos em termos militares.¹⁵ Portugal não seria diferente e por muitas vezes utilizou esses fatores para garantir o monopólio e a conquista, tanto na terra e quanto no mar. O emprego das forças militares seguiu a lógica pluralista de ação governativa lusa nos diversos espaços do império. O caráter militar foi mais sentido na parte Oriental do Império português, onde um sistema que dividia portugueses entre soldados e casados assegurou a soberania portuguesa nas relações comerciais e a proteção contra muçumanos e árabes. Na África e na América, o governo luso seguiu um sistema de dominação mais voltado para os pactos e as alianças com a população nativa. Houve, entretanto, a criação de tropas de 2ª linha, que tinham como objetivo defender os territórios e os interesses.¹⁶ O esboço das diversas estratégias militares reforça o entendimento da utilização das forças militares, especificamente da frota naval, como ponto de apoio importante para proteção das diversas rotas marítimas para navegação portuguesa.

Entretanto, era crônica a falta de pessoal para ocupar postos de soldados e marinheiro e de material para composição da frota naval portuguesa e ocupação dos postos militares em terra, pois o serviço militar era muito impopular no Império português, devido às péssimas condições de trabalho e de remuneração.¹⁷ Os notáveis avanços tecnológicos da frota portuguesa, ao iniciar a expansão marítima, não conseguiram se desenvolver plenamente, principalmente em concorrência com a frota holandesa e com os avanços ingleses no Oriente. Apesar de a carreira militar nos altos postos de comando ainda estar ligada ao *status* e privilégios da aristocracia, a carreira militar não trazia muito benefício para a camada mais baixa da população.

¹² BOXER, op.cit., p. 66.

¹³ OLIVAL, Fernanda. *As Ordens Militares e o Estado Moderno: Honra, Mercê e Venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa: Estar, 2001.

¹⁴ BOXER, op.cit.

¹⁵ SILVA, op.cit., p. 264.

¹⁶ *Ibidem*, p. 258.

¹⁷ *Ibidem*.

Como já dito, a proteção dos caminhos marítimos era fundamental para manutenção desse vasto império, mas, com tantas dificuldades no quesito de defesa e estratégia militar, pode-se entender que a falência e a falta de estrutura militar mais densa foram fatores consideráveis na perda do predomínio português nos oceanos. Como aponta Boxer, em fins dos séculos XVII e XVIII, encontrava-se uma “pequena, subtripulada e mal treinada Marinha portuguesa” que se mostrava incapaz de assegurar as rotas transatlânticas do comércio com o Brasil e as rotas marítimas orientais.¹⁸

Nesse sentido, pode-se apreender que, nas vastas causas da expansão e consolidação do Império português, o predomínio do monopólio das rotas marítimas despontava como fator relevante. Os diversos projetos governamentais lusos procuraram manter o exclusivismo comercial e transoceânico para Portugal. Entre essas ações, podem-se notar aspectos militares que não só garantiram o combate aos inimigos, como também celebraram pactos com populações nativas. A introdução das noções de mercês e privilégios para o serviço militar garantiu a participação da aristocracia portuguesa nos cargos de comando e a entrada de muitos súditos ultramarinos. Contudo, a falta de maior desenvolvimento tecnológico militar e material, além da falta de treinamento e pessoal qualificado na profissão militar, levou, juntamente com outros fatores, à perda do monopólio luso nos oceanos – e, com o tempo, do poder do Império português.

Uma organização com aspecto realmente militar (e mais profissional) começou a ser pensada apenas em fins do século XVIII, dentro da lógica das mudanças administrativas postas em prática pelo Marquês de Pombal visando à conformação do aparato absolutista português.¹⁹ Nesse contexto, a figura do Conde Lippe aparece como reestruturadora do sistema militar português, dando às forças militares uma direção mais moderna e profissional. Na prática, tais re-

formas contribuíram para a melhoria das fortificações, o levantamento tático dos terrenos e novas regras de recrutamento, fardamento e disciplina.²⁰ Também foi nesse último quarto de século, já no reinado de D. Maria I, que surgiram as escolas militares de saber técnico especializado, que visavam a dotar de maior cientificidade os estudos dos oficiais do Exército e da Marinha. Entretanto, apesar de se esboçar o início do processo de maior profissionalização dos quadros militares, isso só se consolidaria em meados do século XIX.

IMPÉRIO DO BRASIL: NOVAS DINÂMICAS NO MAR

A importância marítima para consolidação do Império português, como discutido acima, foi levada a todas as regiões ultramarinas. Cada parte da vasta região lusa era desdobramento da expansão marítima e comercial, a partir do qual tomaram lugar no complexo de monopólios comerciais e de rotas. O Brasil, inserido nessa rede imperial ligada ao mar, mostrou, ao longo da Época moderna, ser uma das principais fontes de monopólios e de colonização portuguesa. Eram cada vez maiores o desprestígio e a perda dos caminhos que chegavam à Ásia. Tal realidade, ademais dos descobrimentos de minas de ouro e expansão da agricultura mercantil escravista nas terras da América, tornou o Brasil a mais fértil região do Império português.

A CONSTRUÇÃO DO HERDEIRO

A colonização do Brasil, primeiramente ligada apenas ao interesse comercial, passou a ter como norte a intervenção de produção da grande lavoura. Esse interesse colonizador português consolidou uma relação de atividades comerciais baseadas no monopólio, principal política da ordem mercantilista à época. Nesse sentido, um complexo jogo de relações entre a face me-

¹⁸ *Ibidem*, p. 231.

¹⁹ WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José. “Exército, milícia e ordenanças na Corte Joanina: permanências e modificações”. In: *Revista Da Cultura*. Ano III, n 14. http://www.funceb.org.br/images/revista/5_2q0t.pdf, p.27.

²⁰ GÓUVEIA, António Camões; MONTEIRO, Nuno G. A Milícia. In: HESPANHA, António Manuel (Coord.). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editora Estampa, 1998.

tropolitana e a face colonial passou a existir configurando uma dinâmica pactícia. Para Mattos, esse pacto que se estabeleceu entre Portugal e a América portuguesa era assimétrico em termos de ganhos e vantagens, mas produziu uma série de privilégios e monopólios para a sociedade colonial, influenciando, assim, a constituição da futura sociedade brasileira no pós-Independência.²¹

A dinâmica estabelecida na colonização do Brasil permitiu a formação de três grupos: colonizadores, colonos e colonizados. A relação entre eles permitiu a construção de um espaço regional organizado pelas relações sociais regidas pela noção de sociedade corporativa e pelos modos de produção, que estavam voltados para o mercado externo e para a subsistência. O papel do colonizador, representado pelos administradores fiscais e reais, pelos eclesiásticos e pelos comerciantes de grosso trato, era assegurar a transferência da renda para Portugal. Nesse sentido, eles monopolizavam setores como financiamento, crédito e circulação de mercadorias nas rotas terrestres e marítimas, garantindo a subordinação dos súditos colonos enraizados. Essa forma de ação e direção, entretanto, acabava por gerar um monopólio para os colonos, que, no fundo, eram os primeiros produtos coloniais – pois eram colonizadores convertidos em colonos.

O processo de enraizamento do elemento português foi se estabelecendo ao longo de todo o período colonial. Como aponta Fragoso,²² o grupo que ocupou as regiões coloniais brasileiras do Império português tinha em sua formação todo um aparato de regras que apresentava a lógica de um regime centrada nas bases do jusnaturalismo, do privilégio e das mercês. Tal noção foi transferida e adaptada ao contexto colonial,

que possuía novos elementos sociais, como índios e escravos. Mesmo ao longo dos anos, com as mudanças ocorridas com a entrada de outros elementos sociais, como os negociantes, e a perda de prestígio dos conquistadores, no caso específico do Rio de Janeiro, a lógica de Antigo Regime se manteve e se expandiu para todas as esferas sociais da Colônia. Entende-se, assim, que o *ethos* construído nos estágios iniciais da colonização, que enfatizava a hierarquia, a posição e reconhecimento social, além do poder simbólico, espalhou-se e foi introduzido nos indivíduos que nasceram naquela terra ou que se enraizaram posteriormente.

Os colonos eram os proprietários de terras, de mão de obra e de meios de trabalhos que produziam os produtos geradores de poder e riqueza para o Império português. Percebe-se que a relação entre colonos e colonizadores, apesar de marcada por conflitos, produziu uma sociedade colonial que introduzia os valores de privilégios e interesses da região metropolitana, mas também de seus interesses.²³

A gestão desse pacto entre o Reino e a América portuguesa, envolto em vários monopólios, privilégios e hierarquizações, estava muito ligada à noção da sociedade corporativa, que então era pensada como um corpo, em que a disposição dos órgãos e as suas funções estavam definidas pela natureza.²⁴ A imagem *da res publica* como corpo social tinha o rei como cabeça do reino, dos outros membros desse corpo emanariam outras fontes de poder, cada qual ocupando um lugar específico e hierárquico nessa sociedade corporativa. A soberania seria estabelecida por meio de um pacto natural, que fundaria toda uma gama de direitos e deveres a serem respeitados por todos os componentes desse corpo²⁵ – inclusive pelo

²¹ MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1987.

²² FRAGOSO, João. "O capitão João Pereira de Lemos e a Parda Maria Sampaio: notas sobre hierarquias rurais costumeiras no Rio de Janeiro do século XVIII". In: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de & ALMEIDA, Carla Maria Carvalho (orgs). *Exercícios de micro-história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

²³ MATTOS, op.cit.

²⁴ HESPANHA, A. M. "As estruturas políticas em Portugal na época moderna". In: MATOSSO, José, TENGARRINHA, José (Orgs.). *História de Portugal*. Lisboa: Instituto Camões, 2000, p.118.

²⁵ GUERRA, François-Xavier. De la Política Antigua a la Política Moderna. La Revolución de la Soberanía. In: GUERRA, François-Xavier; LEMPERIERE, Annick (org.) *Los espacios públicos en Iberoamérica: Ambigüedades y problemas. Siglos XVIII–XIX*. México: Fondo de Cultura Económica/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1998. p.111.

monarca, responsável pela manutenção dos equilíbrios entre os diversos membros.²⁶ Como aponta Guerra, “a relação bilateral e recíproca entre rei e reino é reforçada pelo tipo de obrigação política, a de vassalos ante a seu senhor. O vassalo [...] expressa uma relação pactuada, formada por deveres e direitos recíprocos, muito distante do discurso absolutista”.²⁷ Essa visão compartilhada entre os diferentes grupos que compunham a sociedade do Império português possibilitou a configuração acima referida, em que cada elemento – colono, colonizador e colonizado – ocupava uma posição na escala hierárquica, produzindo direitos e deveres partilhados e incorporados na dinâmica social.

As modificações nesse modelo começaram a ser gestadas ainda no século XVIII, quando inovações teórico-políticas acerca da nação e do estado modernos foram amplificadas pela Revolução Francesa.²⁸ Os preceitos defendidos pelo iluminismo, que se pautavam no ideário liberal, espalharam-se pelas monarquias europeias, induzindo uma discussão a respeito da concepção do pacto de soberania e da imagem da sociedade.²⁹ Foi nesse período que tomou mais fôlego, de acordo com a conjuntura de cada território, uma nova interpretação das monarquias, com sentido mais absolutista; mais centralizado.³⁰

Entretanto, apesar das inovações impostas pela nova ordem liberal, em inúmeros países – principalmente nas Américas –, havia resistências e permanências do imaginário do Antigo Regime nas práticas sociais.³¹ Essa configuração de coexistên-

cia entre o ideário liberal e o jusnaturalista criou espaço para inúmeros conflitos nas sociedades modernas, principalmente nos pontos que se centravam em relação à escolha de quais interpretações e práticas conceituais seriam utilizados pelos Estados modernos em formação.

O Brasil estava inserido nesse contexto de inovações e regressões e teve sua história intimamente ligada à dinâmica de transformação e permanência das velhas tradições e da nova ordem liberal. Como destacou Maria Fernanda Martins,³² a elite colonial brasileira inseriu-se nos debates apresentados nos círculos intelectuais portugueses, em que havia um conflito entre a noção jusnaturalista e o liberalismo. Os debates dos ideários de Antigo Regime e da modernidade chegaram ao Brasil a partir de intelectuais relacionados às elites políticas e econômicas coloniais, e que se formaram na Universidade de Coimbra, o centro irradiador dos debates acerca das doutrinas políticas que foram incorporadas pelas reformas pombalinas.³³ Tais teorias espalhavam-se pela Colônia através das redes de solidariedades existentes entre os grupos de elite.³⁴ Como defende a autora, houve no Brasil – e perpetuou-se no período imperial –, uma sociedade composta por indivíduos diferenciados que protegiam seus interesses a partir da criação de redes de sociabilidade e parentesco, que perpassam toda a hierarquia social. Ou seja, a união de indivíduos de origens diferentes, mas que possuíam o mesmo pensamento conservador relativo ao poder, à família e à fortuna.³⁵

²⁶ HESPANHA, op.cit., p. 118-119.

²⁷ GUERRA, François- Xavier. A nação moderna: nova legitimidade e velhas identidades. In: JANCÓSÓ, István (Org). *Brasil: Formação do Estado e da Nação*. São Paulo: HUCITEC, 2003. p.40

²⁸ GUERRA, op.cit., p. 34

²⁹ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre política e elites a partir do Conselho de Estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007. p. 57.

³⁰ GUERRA, op.cit., p. 42.

³¹ MAYER, Arno J. *A Força da Tradição: a persistência do Antigo Regime (1848-1914)*. Tradução de: Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Cia das Letras, 1990.

³² MARTINS, op.cit., Importante ressaltar que Sérgio Buarque de Holanda enfatizou nas permanências culturais e políticas na sociedade imperial brasileira após a independência. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. *A Herança Colonial – Sua Desagregação*. In: *História Geral da Civilização Brasileira*, org. por Sérgio Buarque de Holanda, 6ª ed. São Paulo: Difel, 1985, t. II, v.1, p. 9 a 39.

³³ Cf. MAXWELL, Kenneth. A geração de 1790 e a ideia do Império Luso-Brasileiro. In: Idem. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. Tradução de Irene Hirsch, Lólio Lourenço de Oliveira (et. al.) Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999. p. 157-208

³⁴ MARTINS, op.cit., p.25

³⁵ Ibidem, p. 44.

Essa configuração social, também apontada por José Murilo de Carvalho,³⁶ permitiu a idealização de um Estado moderno gestado por um longo processo de constituição e o desenvolvimento de uma elite específica, que se associou não só pelo treinamento burocrático da administração portuguesa e pela educação em Coimbra, mas também pela manutenção de privilégios obtidos ao longo do período colonial.³⁷ Essa particularidade na configuração do Império luso-brasileiro autorizou uma formação específica do Estado Imperial e de sua elite política, que se iniciou no processo de Independência em 1822 e perdurou até meados do século XIX.³⁸

Maria Odila³⁹ e Ilmar de Mattos⁴⁰ destacam que o processo que levou à Independência do Brasil teve como baliza a chegada da Corte em 1808.⁴¹ Essa particularidade – a transferência do rei para o Rio de Janeiro – desenhava novos rumos na história brasileira. Afinal, ao contrário do que aconteceu com as colônias espanholas, com a Corte portuguesa no Brasil e o estabelecimento do aparato político-cultural, administrativo, econômico no Brasil, ou seja, de uma sociedade de corte nos trópicos,⁴² possibilitou-se não só a manutenção territorial como também a formação de grupos de elites beneficiados com tal projeto.

Ao estabelecer o Rio de Janeiro como centro do Império português, o governo atraiu para a região colonial uma gama de interesses de indivíduos que eram colonizadores, ou seja, que estavam ligados apenas às atividades monopolistas e comerciais que garantiriam o deslocamento da renda para a metrópole portuguesa. A cada momento de transformação na nova sede da Corte, com a abertura de portos e de chances para au-

mento do prestígio, *status* e poder, maior se tornou o processo de enraizamento dos interesses metropolitanos na Colônia. Pode-se dizer que a Corte no Brasil possibilitou uma chance de união de dois grupos antes distintos, união de interesses e busca pela manutenção de poder que alcançaram no primeiro quartel do século XIX.⁴³

Essa particularidade na trajetória do Império luso-brasileiro trouxe uma direção especial para o período de independência e, posteriormente, à própria construção do Estado Imperial brasileiro e de sua classe senhorial. O Brasil se separou de Portugal no contexto da Revolução de 1820, quando as diversas exigências da restauração constitucional portuguesa exigiram a perda dos avanços e de privilégios alcançados por esse grupo de elite que havia se unido e reforçado mais identidade ao longo da estadia joanina nos trópicos. Ou seja, a ruptura entre “portugueses” e “brasileiros”, seguida da construção do Império do Brasil, foi realizada a partir de uma elite senhorial formada ainda no período colonial, que ganhou mais destaque ao se aproximar da Coroa na sede do Rio de Janeiro e se julgava herdeira das conquistas e domínios portugueses no cenário atlântico; e também construtora de um novo corpo político – Estado brasileiro – destinado a defender as tradicionais estruturas sociais, políticas e econômicas consolidadas na época colonial. A busca de grupos de elites reunidos no interesse de assegurar o monopólio da propriedade, da escravidão e dos meios de trabalho.⁴⁴

Até aqui, percebe-se a existência de uma aproximação relativa entre a configuração do Império luso-brasileiro no período da colonização e a configuração do Império do Brasil. Este último representa a consolidação de

³⁶ CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial*. 2ª Ed – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

³⁷ MARTINS, op.cit., p. 44.

³⁸ Ibidem, p. 59.

³⁹ DIAS, Maria Odila da Silva. “A interiorização da Metrópole, 1808-1822”. In: MOTA, Carlos Guilherme (org). *1822: Dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

⁴⁰ MATTOS, op.cit.

⁴¹ De certa forma ressaltam a leitura de Caio Prado Jr e de Fernando Novais.

⁴² Cf: SCHULTZ Kirsten. *Versalhes Tropical: Império, Monarquia e a Corte Real Portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.; MALERBA, Jurandir. *A Corte no exílio: Civilização e Poder no Brasil às vésperas da Independência (1808 a 1821)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

⁴³ MATTOS, op.cit.

⁴⁴ Idem, “Construtores e Herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política”. *Almack Brasilienze*, nº 1, Maio de 2005. http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_serial&pid=1808-139&lng=pt&nrm=iso

um processo de formação de elites na sociedade luso-brasileira desde os primórdios da era dos descobrimentos, a união dos diversos grupos pela manutenção da Ordem e do conservadorismo na esfera estatal do governo imperial possibilita enxergar heranças advindas da complexa sociedade corporativa lusa, mas também inovações que apontavam para soluções de enquadramento do Brasil no novo cenário mundial de emergência de um capitalismo concorrencial.

A partir dessa conjuntura, Ilmar de Mattos aponta uma restauração da configuração colonial, tendo a Coroa como a face regional e as nações civilizadas como a nova face metropolitana.⁴⁵ Apesar de integrar lógicas e práticas sociais portuguesas, o elemento português era malvisto na nova sociedade que se erguia. Perseguidos e associados, no imaginário brasileiro, à representação do atraso e impedimento do avanço glorioso do novo país, os portugueses que aqui ficaram sofreram com inúmeras perseguições e conflitos.⁴⁶ Apesar de ainda manter certo predomínio na área comercial junto com outros estrangeiros, o Estado que se configurava buscou afastar qualquer representação portuguesa da sua história, além de qualquer ligação perigosa que representasse perigo à liberdade conquistada. O lugar exercido por Portugal, tanto na parte de inspiração cultural como nos negócios dominados pelos colonizadores monopolistas, como crédito, comércio e rotas terrestres e marítimas, passou a ser ocupado pelas nações civilizadas europeias – principalmente a Inglaterra.⁴⁷

AS DINÂMICAS DO ESPAÇO MARÍTIMO NO IMPÉRIO DO BRASIL

Apresentada a nova dinâmica do Império do Brasil, onde houve uma substituição da face metropolitana pelas nações civilizadas

e o aprofundamento do Brasil como região de produção agricultora mercantil e escravista, pode-se analisar como a perspectiva atlântica e o mar, centrais na configuração de poder portuguesa, passaram a ser encarados pelos herdeiros brasileiros.

O mar já foi apresentado como ponto importante na constituição do Império português, o sucesso da expansão marítima e das conquistas também dependeu da manutenção do monopólio das rotas marítimas e sua defesa militar. Mesmo com o passar dos séculos e a perda significativa de alguns caminhos marítimos, os portugueses continuaram no comando da maioria dos transportes dos principais monopólios da modernidade: ouro, açúcar e escravos. Como já apontado, na dinâmica colonial constituída entre as regiões do Brasil e de Portugal, a parte referente às rotas e ao comércio tinha predomínio dos agentes metropolitanos, ainda não enraizados na sociedade colonial. Com o processo de chegada da Corte, enraizamento e união dos agentes metropolitanos aos colonos ligados à terra, abertura dos portos e introdução de uma nova lógica capitalista, o mar se abriu aos “brasileiros” como possibilidade de dominação do complexo imperial atlântico sul que perpassa a escravidão.⁴⁸

O Brasil imperial veio a ser a afirmação do Brasil português, e o mar se constituiria como principal meio de ligação para o mercado de subsistência entre as diferentes partes do Império e principal porta de entrada dos produtos manufaturados ingleses e de mão de obra escrava, pilar da produção econômica.⁴⁹ Também se utilizaria, em algumas ocasiões, da frota naval da Marinha Imperial erguida nas guerras de Independência, com o intuito de assegurar interesses nos possíveis conflitos com países vizinhos – uma forma de política externa.⁵⁰

⁴⁵ Ver capítulo I de MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1987.

⁴⁶ Cf: RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: FAPERJ/ Relume Dumará, 2002.

⁴⁷ MATTOS, loc. cit.

⁴⁸ ARIAS NETO, José Miguel & GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A projeção atlântico-africana do Império do Brasil: um desafio à hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850*. Texto publicado nos Anais VII Seminário de pesquisa em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Londrina, 2008.

⁴⁹ MATTOS, loc. cit.

⁵⁰ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra brasileira como braço da política externa imperial*. Texto publicado nos Anais do XXIV Simpósio Nacional de História, Anpuh, 2007.

Apesar do discurso do Império do Brasil de destinar o controle marítimo e das rotas atlânticas à elite imperial e fazer disso parte de um discurso representativo da imagem de nação que se construía como centro do mundo devido a grande costa litorânea, a maior parte das frotas que suspendiam e atracavam em solo brasileiro não possuía a bandeira nacional, principalmente os navios transportadores de café e açúcar. Entretanto, outros setores do comércio marítimo foram herdados pelos brasileiros e portugueses do período colonial, principalmente o setor de cabotagem e o do tráfico negro.

O olhar da elite brasileira para o oceano atlântico tinha como objetivo a conquista da costa africana, vista como ponto de sustentação para a dinâmica econômica e social que se restaurava, porque era o centro produtor da mão de obra escrava. Desde a época colonial, a relação entre Brasil e África era intensa e, no meio dessas rotas, o “comércio das almas” se estabeleceu como fonte de principal interesse para ambos os lados.⁵¹ A presença dos brasileiros na Costa africana ganhou mais impulso com a Corte portuguesa no Rio de Janeiro, aumentando a possibilidade de maior engajamento de grupos de comerciantes que enraizaram seus interesses na Colônia. Contraditoriamente, também foi nesse período que se iniciou a expulsão dos elementos brasileiros no comércio entre África e Brasil, devido aos tratados assinados por D. João e D. Pedro I, que objetivavam uma abertura maior aos navios ingleses e a supressão do tráfico de escravos – que serviu de camuflagem para política inglesa de controle dos mares e das rotas para África e Ásia.⁵²

O século XIX foi o tempo em que o Reino Unido buscou o domínio dos caminhos marítimos para tentar fazer do Atlântico um “mar inglês” e assegurar a circulação de suas manufaturas, lucros e créditos. Nesse contexto, o conhecido comércio triangular entre África, Europa e América foi se desfazendo, sendo suplantado pelo poderio inglês. Os diversos acordos realizados para extinção do

comércio marítimo escravo minou a presença do Brasil na Costa Africana. Para Costa e Silva, a data de 1851, bloqueio naval britânico a Lagos, porto de comércio escravo, assinala o início do fim de ligação profunda comercial do Brasil com os países africanos.

Mesmo com a consolidação do Estado Imperial como espaço reprodutor dos interesses de um grupo social que baseava seu poder na perpetuação da propriedade de terras e de escravos, a questão referente ao comércio e às rotas marítimas era um ponto muito discutido pela política do Estado, sendo considerado um setor industrial e que estava em mãos de muitos comerciantes brasileiros, que acabavam por formar alianças com os grandes setores de agricultura escravista do país. Ou seja, comerciantes incorporavam a lógica da sociedade imperial baseada na propriedade e na escravidão.⁵³ O Estado imperial, mesmo tentando empregar ações referentes ao fim do tráfico de escravos, muitas vezes foi tolhido pela importância dos grupos sociais dos comerciantes.

Contudo, o Império do Brasil não conseguiu frear o expansionismo inglês nas áreas marítimas e de interesses dos brasileiros nas rotas atlânticas. Primeiramente pela dependência do comércio que estabeleceu com a Inglaterra, mas também por não conseguir fazer frente ao poderio naval britânico. A organização de um aparato militar naval no período imperial foi, de certa forma, lenta.

Como visto, a defesa militar naval era um requisito importante na defesa da monarquia portuguesa e de seus domínios marítimos, e a fragilidade do sistema português, ao longo da Época Moderna, foi um dos fatores que levaram à perda dos domínios de vários caminhos e navegação devido à entrada de outros países concorrentes. O Império do Brasil foi herdeiro das estruturas militares portuguesas, mas buscou ao longo da primeira metade do século XIX a construção de um aparato militar naval influenciado pelas nações civilizadas – França e Inglaterra.

A gestação das forças militares como instituições estruturadas pela hierarquia e

⁵¹ Cf: SILVA, Aberto da Costa e. *Um rio chamado atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003.

⁵² Idem, O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX. In: *Estudos avançados*. Vol.8, nº 21, 1994.

⁵³ MATTOS, loc. cit.

pela disciplina, ligada ao conceito de defesa do Estado-Nação, ocorreu ao longo dos Oitocentos. A Prússia, a Inglaterra e a França apontavam para a conformação de um sistema militar moderno em defesa dos interesses das nações que se construía. A nova estruturação militar naval possibilitou o afastamento da noção militar mercenária e aristocrática, inserindo as origens de um profissionalismo militar envolto no aspecto político de segurança nacional.⁵⁴ Essas discussões também chegavam ao cenário político imperial brasileiro, sendo parte de um movimento maior da própria centralização burocrática de formação estatal.⁵⁵

Todavia, o processo de constituição de um aparelho militar e, conseqüentemente, das estruturas materiais e de espaços militares foi mais irregular no Império do Brasil. Tal conjuntura influenciou a falta de perspectiva em dominar por completo as rotas comerciais e marítimas herdadas do Império português. Entretanto, existia desde o período pós-Independência uma frota naval de Marinha de Guerra responsável pelo fim das guerras de independência e da vigilância do litoral brasileiro contra o tráfico negreiro.⁵⁶ O que faltava era uma harmonização maior de todo aparato militar naval, no sentido de garantir uma política única e objetiva, que assegurasse o domínio completo da soberania e interesses desse Império do Brasil e de sua elite frente aos interesses ingleses e de outros países concorrenciais.

CONCLUSÃO

Diante do exposto pode-se afirmar que, de fato, o Império do Brasil foi a confirmação das estruturas políticas, econômicas e sociais gestadas no Império português. A partir da formação de uma elite dirigente do Estado Imperial, consolidou-se o projeto de conservação da ordem e do *status* de hierarquia advindo do período colonial, em que a propriedade de terras e a escravidão deram o tom para configuração dos diferentes instrumen-

tos de poder no espaço imperial. Esse novo grupo social de elite era formado pelos grandes senhores de terra e pelos comerciantes de grosso trato, enraizados ao longo da Colônia, mas principalmente depois da instalação da Corte na América portuguesa. A busca da manutenção de uma ordem de regras permite avaliar que a nova sociedade brasileira imperial foi herdeira de um complexo jogo de relações hierárquicas do regime português, mesmo que no discurso de representação da nova nação o elemento português seja excluído e associado a certo impedimento do desenvolvimento do Império do Brasil.

Nesse sentido, a perspectiva atlântica, fortemente ligada à construção da monarquia lusa e seus domínios ultramarinos, foi um legado para a sociedade imperial brasileira do século XIX. O comércio marítimo, tanto de cabotagem quanto de escravos, foi, durante grande parte do período, ocupado por brasileiros e portugueses, sendo considerado uma indústria importante na configuração econômica imperial. Os indivíduos ligados aos caminhos marítimos ocupavam lugar de destaque na sociedade imperial e estavam associados aos indivíduos ligados à terra e à escravidão.

Entretanto, o Império do Brasil não conseguiria impedir o expansionismo inglês no Oceano Atlântico. A Inglaterra, como principal representante do avanço de um capitalismo monopolista, escolheu lançar sua forte frota naval como parte de um projeto maior de dominação e poder das rotas marítimas e dos mercados internacionais; a supressão do tráfico negreiro foi uma questão central para o sucesso do domínio que se buscava. O Império do Brasil já havia perdido parte de sua praça de comércio aos ingleses, neste momento ocupando o lugar dos antigos colonizadores portugueses, e também perdeu, por meio dos acordos (na busca de uma aproximação com as nações civilizadas), a luta pela manutenção do comércio com a Costa africana – setor comercial associado aos brasileiros. Outro fator de

⁵⁴ HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: Teoria e Política das relações entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996.

⁵⁵ SOUZA, Adriana B. *O Exército na consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política conservadora*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

⁵⁶ SOUSA, Gustavo Pinto. Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira. In: *Revista Navegador*. Vol. 6, nº 12, 2010.

destaque para a não manutenção de todos os caminhos marítimos no comércio atlântico foi a lenta organização dos complexos navais militares, que impediriam uma expressão de força militar frente aos outros países concorrenciais.

O Império do Brasil era constituído por um mar de heranças portuguesas e, apesar de tentar afastar o sombrio período colonial na história do Brasil a ser construída, na prática os brasileiros ainda tinham muito do jeito português de ser, fazer e ver o mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARIAS NETO, José Miguel; GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A projeção atlântico-africana do Império do Brasil: um desafio à hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850*. Texto publicado nos Anais VII Seminário de pesquisa em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Londrina, 2008.

BOXER, Charles R. *O Império marítimo português*. Tradução: Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CARDIM, Pedro. La aspiración imperial de La monarquía portuguesa (siglos XVI y XVII). In: SABATINI, Gaetano (org.). *Comprendere Le monarchie iberiche: risorse e rappresentazioni del potere*. Roma: Viella, 2010.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial*. 2ª Ed – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

CASTRO, Celso; IZECKSON, Vitor; KRAV, Hendrik. *Nova História Militar Brasileira*. Rio de Janeiro: Bom Texto Editora, 2004.

DIAS, Maria Odila da Silva. "A interiorização da Metrópole, 1808 – 1822". In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *1822: Dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

FRAGOSO, João. "O capitão João Pereira de Lemos e a Parda Maria Sampaio: notas sobre hierarquias rurais costumeiras no Rio de Janeiro do século XVIII". In: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho (orgs.). *Exercícios de micro-história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

GUERRA, François-Xavier. A nação moderna: nova legitimidade e velhas identidades. In: JANCSÓ, István (Org). *Brasil: Formação do Estado e da Nação*. São Paulo: HUCITEC, 2003.

_____. De la Política Antigua a la Política Moderna. La Revolución de la Soberanía. In: GUERRA, François-Xavier; LEMPERIERE, Annick (org.) *Los espacios públicos en Iberoamérica: Ambigüedades y problemas. Siglos XVIII–XIX*. México: Fondo de Cultura Económica/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1998.

HESPANHA, A. M. "As estruturas políticas em Portugal na época moderna". In: MATOSSO, José; TENGARRINHA, José (Orgs.). *História de Portugal*. Lisboa: Instituto Camões, 2000.

HESPANHA, Antonio Manoel; SANTOS, Maria Catarina. Os poderes num Império Oceânico. In: HESPANHA, António Manuel (Coord.). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editora Estampa, 1998.

HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: Teoria e Política das relações entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996.

MALERBA, Jurandir. *A Corte no exílio: Civilização e Poder no Brasil às vésperas da Independência (1808 a 1821)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra brasileira como braço da política externa imperial*. Texto publicado nos Anais do XXIV Simpósio Nacional de História, Anpuh, 2007.

MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre política e elites a partir do Conselho de Estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1987.

_____. "Construtores e Herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política". *Almack Brasilienze*, nº 1, Maio de 2005. http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_serial&pid=1808-139&lng=pt&nrm=iso.

MAYER, Arno J. *A Força da Tradição: a persistência do Antigo Regime (1848-1914)*. Tradução de: Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Cia das Letras, 1990.

OLIVAL, Fernanda. *As ordens Militares e o Estado Moderno: Honra, Mercê e Venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa: Estar, 2001.

RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: FAPERJ/ Relume Dumará, 2002.

SCHULTZ Kirsten. *Versalhes Tropical: Império, Monarquia e a Corte Real Portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2008.

SILVA, Aberto da Costa e. *Um rio chamado atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003.

_____. O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX. In: *Estudos avançados*. Vol.8, nº 21, 1994.

SILVA, Luiz Geraldo. Cooperar e Dividir: mobilização de forças militares no Império Português (Séculos XVI e XVII). In: DORÉ, Andréa; LIMA, Luís Filipe Silvério; SILVA, Luiz Geraldo (orgs.). *Facetas do Império na História: Conceitos e Métodos*. São Paulo: Ed, HUCITEC, 2008.

SOUSA, Gustavo Pinto. Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira. In: *Revista Navigator*. Vol. 6, nº 12, 2010.

SOUZA, Adriana B. *O Exército na consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política conservadora*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

TOMICH, Dale. "O Atlântico como Espaço Histórico," in *História Atlântica. Special issue of Estudos AfroAsiáticos*, Vol. 26, nº 2, 2004.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José. "Exército, milícia e ordenanças na Corte Joana: permanências e modificações". In: *Revista Da Cultura*. Ano III, nº 14. http://www.funceb.org.br/images/revista/5_2q0t.pdf.

A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico

Marcelo Rodrigues de Oliveira

Primeiro-Tenente do Quadro Técnico Temporário da Marinha, graduado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). É pós-graduado em história das relações internacionais pela mesma universidade e também possui o curso de pós-graduação em história militar brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNI-RIO) e Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). Atualmente exerce a função de pesquisador no Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

RESUMO

Neste artigo buscaremos comprovar que a Guerra Cisplatina (1825-1828) gerou necessidades de proteção do comércio transatlântico de escravos africanos para o Brasil, pois corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata cruzaram o Atlântico, visando apresar navios negreiros destinados ao Brasil. Em 1827, no ápice da guerra de corso, o governo imperial determinou o estabelecimento de uma força naval no litoral de Angola, com o propósito de garantir a segurança dos navios empregados no “comércio de almas”.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio transatlântico de escravos, Armada Imperial, Guerra de Corso

ABSTRACT

In this article we will try to prove that the Cisplatin war (1825-1828) originated needs of protection in the Transatlantic Trade of african slaves to Brazil, because privateers of the united provinces of the River Plate crossed the Atlantic aiming to capture the slave ships destined to Brazil. In 1827, in the climax of the Corso War, the Imperial government ordered the establishment of a naval force in the Angola coast with the purpose to warrant the safeguard of ships engaged in “The Souls Trade”.

KEYWORDS: Transatlantic slave trade, Imperial Armada, War Corso

[...] se foi preciso **conservar** por seis mezes, **depois da publicação da paz**, uma **divisão naval** no Rio da Prata, se ainda é preciso sustentar outra **nos mares da África, para defender o nosso expirante commercio naquella costa das continuas aggressões dos piratas que a infestam**, se a viagem da senhora Rainha de Portugal, D. Maria II á Europa exige a presença de duas fragatas de 1ª ordem naquelle hemispherio, como se poderia esperar redução de despeza com a marinha? (Grifo nosso)

Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha,
Miguel de Souza Mello e Alvim, 1829. p. 3.

O CORSO COMO OPÇÃO DE GUERRA DAS PROVÍNCIAS UNIDAS DO RIO DA PRATA

A Armada Imperial brasileira na Guerra da Cisplatina (1825-1828)¹ além de combater a força naval regular das Províncias Unidas do Rio da Prata, atuou também contra corsários

¹ Conflito bélico entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata (futura Argentina), que disputavam a Província Cisplatina (futuro Uruguai), então parte do território brasileiro. Sua origem foi uma rebelião, nesta província, liderada pelo exército de Juan Antonio Lavalleja em 1825, apoiada pelas Províncias Unidas do Rio da Prata, que pretendiam anexá-la ao seu território.

com Patentes de Corso fornecidas pelo governo de Buenos Aires e pelo próprio exército de Lavalleja. Diversos ataques a navios mercantes ao longo do litoral brasileiro e também na costa africana caracterizaram a guerra irregular promovida por corsários de múltiplas nacionalidades, ávidos pela oportunidade de lucros fáceis e imediatos.

A guerra de corso empreendida contra o comércio marítimo brasileiro representou de certa maneira a estratégia de ação naval mais eficaz das Províncias Unidas do Rio da Prata contra a estratégia naval brasileira, que consistiu fundamentalmente em promover o bloqueio do estuário do Rio da Prata, visando impedir o comércio marítimo e a ação dos navios de guerra inimigos.

A esquadra das Províncias Unidas, inferior em número de navios, era perfeitamente adequada a navegação no estuário platino, repleto de bancos de areia, canais estreitos e pouco profundos. Através da tática de “guerrilha naval” os platinos procuraram furar o bloqueio promovido pela esquadra brasileira, que era constituída, na sua maioria, por navios de grande calado, inadequados para navegar no estuário do Prata.²

No início da Guerra Cisplatina estabeleceu-se um impasse, pois as duas esquadras permaneciam praticamente imobilizadas no estuário. O governo das Províncias Unidas adotou então uma medida de grande alcance estratégico-político: a guerra de corso ir-restrita contra o comércio marítimo brasileiro, oficializada pelo decreto de 2 de janeiro de 1826.³

A operação ofensiva que a Marinha Imperial realizou com o bloqueio naval do Prata coexistiu com a ação defensiva na vigilância das extensas águas territoriais brasileiras, defendendo o comércio marítimo brasileiro contra a ação corsária.

O relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa em 3 de maio de 1828 pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Diogo Jorge de Brito, refe-

rente ao ano de 1827, assevera que o número de navios da Armada Imperial em ação na Campanha da Cisplatina, embora parecesse avultado, era de necessidade absoluta, pois era imprescindível:

(...) não diminuir a esquadra no Rio da Prata, **conservar uma divisão naval na costa da África, e rendendo-se de seis em seis mezes**, o que importa quasi o emprego de duas divisões; **manter outra divisão naval na Bahia, não só para guarda-costa, mas até por ser um lugar acessível a qualquer empreza do inimigo**; destacar algumas embarcações para socorro das Províncias de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Pará, **proseguir nos regulares comboys para Campos e portos do Sul**; e finalmente **sustentar effectivos cruzeiros sobre os principais pontos**, demandados pelos navegantes, para verificação de suas derrotas (...)⁴

O sistema de comboios passou a ser empregado a partir de 1827 com o objetivo de combater os corsários platinos, protegendo as rotas comerciais, em especial as do tráfico transatlântico de escravos. A manutenção de uma divisão naval destacada na costa da África, precisamente em Angola, e as operações guarda-costas no litoral da Bahia e do Rio de Janeiro, pontos focais da ação corsária, sugerem claramente a intenção de emprego da Armada Imperial para promover a proteção dos portos principais de saída e de chegada dos navios negreiros.

Ao ser declarada a guerra entre as Províncias Unidas do Rio da Prata e o governo Imperial do Brasil, a 10 de dezembro de 1825, com a Província Cisplatina rebelada, um corsário já atuava no litoral brasileiro, chamava-se *Guillermo*, que conseguira Patente de Corso da Banda Oriental (futuro Uruguai). A Patente Oriental não tinha mui-

² Cf. MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. (Tentativa de Reconstituição Histórica). 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra, 1975. P. 91

³ Cf. ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional 1867-1910*. Tese de Doutorado. Departamento de História da Universidade de São Paulo, 2001. p. 29.

⁴ MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1827, apresentado à Assembleia Legislativa pelo Exmo. Sr. Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, em 3 de maio de 1828. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 3. (Grifo nosso)

to valor, o que podia transformá-lo em pirata.⁵ Nesta condição este navio a 16 de dezembro de 1825 atacou a 18 léguas de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, o navio negreiro *São José*, que viera do porto angolano de Cabinda com 382 escravos, tendo toda a escravaria roubada.⁶

Depois da autorização oficial para a guerra de corso, pelas Províncias Unidas do Rio da Prata, diversos navios corsários, após receberem as Patentes de Corso, começaram a se organizar, para iniciar uma pilhagem sem precedentes aos navios de comércio brasileiros. A partir de então a situação do *Guillermo* regularizou-se, sendo rebatizado com o nome de *General Lavalleja* após receber a Patente argentina em março de 1826. Depois de ter realizado dezenas de presas este corsário acabou naufragando em julho de 1826 em viagem de retorno à base corsária de Carmen de Patagones.⁷

A reação da Marinha Imperial brasileira aos corsários em águas territoriais inimigas não se deu apenas no estuário do Rio da Prata. Em 1827, ocorreram as investidas da Armada Imperial ao extremo sul do território das Províncias Unidas do Rio da Prata para destruir os “ninhos” dos corsários e recuperar alguns navios mercantes que haviam sido apresados.

Com efeito, organizaram-se duas expedições destinadas às bases corsárias de Carmen de Patagones e San Blas, ambas localizadas em uma região inóspita e desconhecida pelos brasileiros: a Patagônia. Estas bases eram as portas de entrada de presas com as quais se garantia o abastecimento de Buenos Aires e de certa maneira anulavam, em parte, os efeitos do bloqueio naval empreendido pela Armada Imperial no Rio da Prata.⁸

As condições climáticas da região da Patagônia e a falta de informações sobre o sistema defensivo dos corsários contribuíram para o fracasso das duas expedições. Porém, o combate aos corsários obteve suces-

so através do bloqueio naval de outra base corsária, localizada no Rio Salado. Além disso, vários navios corsários foram vencidos no mar pela Armada Imperial brasileira.

É provável que o aumento da vigilância da Armada Imperial ao longo de pontos focais do litoral brasileiro (Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco) e o desenvolvimento do sistema de comboios tenham contribuído para que alguns corsários aumentassem seus raios de ação até o litoral africano, visando apresar navios negreiros destinados ao Brasil e assim embaraçar o intenso comércio transatlântico de escravos.

Para combater o corso e também a pirataria que se proliferaram na costa africana no contexto da Guerra Cisplatina, foi necessário o governo Imperial brasileiro adotar uma atitude singular – deslocar navios de guerra para o litoral da África.

O ápice da atividade corsária ocorreu a partir de 1827, ano em que a Esquadra das Províncias Unidas recebeu um golpe final da Armada Imperial brasileira no combate naval de Monte Santiago, ocorrido entre 7 e 8 de abril. As grandes perdas argentinas nesta batalha levaram o governo de Buenos Aires a optar definitivamente pela guerra de corso.

A guerra de corso sob os auspícios portenhos constituiu-se na ação naval de maiores e piores consequências para o esforço de guerra do Império do Brasil, pois sua economia agrário-exportadora e dependente da mão de obra escrava africana foi seriamente afetada pela ação dos corsários.

A atividade corsária no litoral brasileiro e na costa africana atingiu a economia brasileira de maneira direta, diminuindo o abastecimento, “não só com a destruição dos navios carregados de gêneros essenciais, como devido à lentidão imposta pela adoção do sistema de comboios”.⁹

Em outubro de 1827 o *Jornal do Comércio* noticiava o aumento do seguro marítimo em 30%, o franqueamento da navegação

⁵ Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, p. 354.

⁶ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p.143.

⁷ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 355; 359.

⁸ Cf. MARTINS, Helio Leoncio. O corso nas costas do Brasil (1826-1828). In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 120, nº 1/3, p. 53-77, janeiro/março, 2000. p. 69.

⁹ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 361.

costeira para bandeiras estrangeiras, bem como que cuidados especiais haviam sido tomados para evitar a fome em algumas comunidades do nordeste.¹⁰

CORSÁRIOS A SERVIÇO DO GOVERNO DE BUENOS AIRES: UMA AVENTURA INTERNACIONAL EM BUSCA DE BUTINS

Alguns corsários foram armados no porto de Buenos Aires e conseguiram romper o bloqueio naval brasileiro; outros partiam das bases de corsários de San Blas e Carmen de Patagones, localizadas na região da Patagônia, território das Províncias Unidas do Rio da Prata. Além destas procedências, havia corsários que, após receberem Patentes de corso, partiam de portos do exterior.

De acordo com o historiador naval Helio Leoncio Martins, a quase totalidade dos comandantes dos navios corsários era constituída por estrangeiros: norte-americanos, italianos, franceses, ingleses, holandeses, suecos.¹¹ Havia os comandantes corsários que, contratados pelo governo de Buenos Aires para atuarem na Marinha de Guerra, alternavam o corso com as operações militares, deixando nomes consagrados na armada Argentina.¹²

Os comandantes dos navios corsários eram em sua maioria mercenários de guerra de melhor procedência e configuraram uma verdadeira rede de aventura internacional em busca de butins. As tripulações eram formadas também de múltiplas nacionalidades, porém pertenciam a estratos sociais mais baixos e de origens extremamente heterogêneas: ex-presidiários, marinheiros mercantes, prisioneiros que aderiram aos seus captores. Indivíduos que buscavam dinheiro rápido, mesmo sendo submetidos a disciplina rigorosa e castigos brutais.

No ápice da Guerra Cisplatina, muitos homens da Armada das Províncias Unidas do Rio da Prata desertaram para se engajarem na guerra de corso, onde teriam me-

lhores possibilidades pecuniárias, embora duvidosas, o que despertava a indignação do chefe naval das Províncias Unidas, o Almirante irlandês William George Brown.¹³

Para a distribuição dos butins das atividades corsárias, existia um “Tribunal de Presas”, que as classificava como “boas” ou “más”, dependendo de terem sido feitas de acordo com os ditames da regulamentação existente ou não. No caso de serem consideradas “más”, as presas deveriam ser restituídas aos seus respectivos donos, e estes ressarcidos das perdas. Se as presas fossem julgadas “boas”, deveriam ser vendidas. Entretanto, os armamentos apresados dos inimigos não poderiam ser vendidos, pois de acordo com os regulamentos da atividade do corso, estes pertenciam obrigatoriamente ao Estado beligerante que distribuía as Patentes de Corso. Normalmente quem comprava as demais mercadorias apresadas era o próprio governo de Buenos Aires, sendo uma solução para o problema do abastecimento da cidade, que fora prejudicada pelo bloqueio naval brasileiro. Dos valores obtidos com a venda, 50% eram destinados ao armador do navio corsário e o restante obedecia uma distribuição variável, de acordo com a hierarquia de funções desempenhadas a bordo do corsário. As quantias recebidas pela tripulação dos corsários eram muito superiores às pagas às guarnições da Marinha de Guerra.¹⁴

A REGULAMENTAÇÃO DO CORSO REFERENTE ÀS PRESAS VIVAS: ESCRAVOS AFRICANOS

As determinações regulamentares da guerra de corso promovida contra o comércio brasileiro transatlântico de escravos foram reguladas através de três decretos do governo das Províncias Unidas do Rio da Prata. O primeiro deles, de 6 de março de 1826, prometia aos corsários o pagamento de 50 pesos por escravo aprisionado. No dia 28 do mesmo mês, novo decreto mantinha a

¹⁰ *Jornal do Commercio*, edição de 9 de outubro de 1827. Apud. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, p. 360.

¹¹ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 358.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*, p. 359.

indenização de 50 pesos, porém determinou que os escravos oriundos de navios apresados deveriam ser entregues ao Governo, o qual os recrutaria para o serviço militar ou os empregaria com particulares, devendo ser libertados dentro de seis anos, prazo que poderia ser ampliado caso o escravo fosse solteiro ou menor de 20 anos. Enquanto os cativos estivessem empregados por particulares, o Governo a estes pagaria um peso por mês, para que fosse entregue ao escravo no final do período.

Estas instruções sobre o destino a ser dado aos escravos apresados tinham claramente objetivos militares, pois é importante ressaltar que os navios mercantes brasileiros em geral eram guarnecidos por grande número de escravos, estes diante da possibilidade de obter liberdade tendiam a facilitar a captura.¹⁵

Por decreto expedido em 12 de setembro de 1827, o Governo de Buenos Aires concedia a liberdade imediata a todos os escravos desembarcados em portos das Províncias Unidas do Rio da Prata. Além disto, aumentou a indenização por escravo capturado para 200 pesos, pagos por serviços prestados pelos mesmos, embora já libertos, aos armadores dos corsários. O decreto estabelecia ainda que de cada cem escravos capturados dez homens seriam mantidos a serviço do Estado por não mais de oito anos e, finalmente, proibia o abandono dos escravos apresados em países estrangeiros, salvo por motivos de segurança.¹⁶

Se o controle sobre o corso por parte das autoridades platinas estava sendo bem-sucedido no que diz respeito aos gêneros alimentícios, promovendo inclusive o suprimento de Buenos Aires, o mesmo não pode ser dito em relação aos escravos.

Segundo Helio Leoncio Martins as regulamentações estabelecidas através desses decretos não foram cumpridas com rigor pelos armadores de corsários, tendo as autoridades platinas perdido o controle sobre alguns corsários que passaram a comercia-

lizar os escravos capturados em portos estrangeiros, preferindo lucros maiores.¹⁷

Com efeito, os armadores de corsários preferiam comercializar os escravos capturados nas Antilhas ou nos Estados Unidos.¹⁸ A ação dos navios corsários platinos sobre o comércio transatlântico de escravos parece ter causado grandes prejuízos aos traficantes de escravos brasileiros, como veremos mais adiante.

OS NÚMEROS DA GUERRA DE CORSO CONTRA O COMÉRCIO MARÍTIMO BRASILEIRO

Os dados sobre a guerra de corso empreendida pelas Províncias Unidas do Rio da Prata contra o comércio marítimo brasileiro parecem ser pouco confiáveis, porém utilizaremos como referência as estatísticas do historiador naval argentino Laurio Destefani, publicadas na *História Naval Argentina*.¹⁹

A leitura dos números fornecidos – que só podem ser vistos como indicativos – permite percebermos que teria ocorrido um gradativo aumento do número de corsários que atuaram durante o triênio 1826-1828, tendo estes apresado 403 embarcações mercantes, das quais 139 chegaram aos portos das Províncias Unidas do Rio da Prata, 133 foram destruídas, 24 reapresadas, 33 liberadas e 74 não se conhece o destino. Assim vejamos:

TABELA 1
Corsários com Patentes de Corso das Províncias Unidas do Rio da Prata

Ano	Número de corsários	Corsários capturados	Corsários destruídos
1826	17	5	3
1827	27*	9	4
1828	34**	13	7
Total	78	27	14

* 7 corsários eram remanescentes de 1826, 20 eram novos.

** 1 corsário era remanescente de 1826 e 13 de 1827, 20 eram novos.

¹⁵ Ibidem, p. 356.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ DESTEFANI, Laurio. *História Naval Argentina*, v. 6. Apud. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 361-362.

TABELA 2

Presas

Ano	Presas	Chegadas aos portos das Províncias Unidas	Destruídas	Reapresadas	Liberadas	Destino desconhecido
1826	51	21	5	7	4	14
1827	248	75	98	12	22	41
1828	104	43	30	5	7	19
Total	405	139	133	24	33	74

O ano de 1827 aparece como o mais promissor da guerra de corso contra o comércio marítimo brasileiro. No último ano da campanha da Cisplatina, observamos que o número de corsários capturados ou destruídos aumentou e o de presas apreendidas diminuiu consideravelmente, esta mudança de situação pode ser relacionada com as medidas anticorso desenvolvidas pela Armada Imperial brasileira.

Com efeito, os pontos focais da ação dos corsários passaram a ser vigiados por navios de guerra; o bloqueio naval do Rio da Prata e do Rio Salado se tornaram mais cerrados²⁰; além do desenvolvimento do sistema de comboios regulares, que consistia em saídas conjuntas dos portos brasileiros de navios de comércio que passaram a se armar, assim como em algumas ocasiões estes últimos eram escoltados por navios da Armada Imperial em viagens de cruzeiro ao longo da costa brasileira e até mesmo para cruzarem o Atlântico rumo à África. Estas medidas anticorsários surtiram um efeito considerável, haja vista que enquanto em 1827 se registraram 248 apresamentos de mercantes brasileiros, no ano seguinte este número caiu para 106.

O deslocamento de navios corsários para o litoral africano em busca de negreiros destinados ao Brasil ocorrera possivelmente em função desta mudança de conjuntura da guerra de corso em águas próximas ao litoral brasileiro. Assim, destacamos o caso do corsário *General Brown*, comandado por

Augusto Larsen, que largou de Buenos Aires em 19 de março de 1828 e rumou para a costa africana, tendo apresado os navios negreiros *Cotin*, *Imperador* e *Triunfo da Inveja*.²¹

OS EFEITOS DO CORSO E DA PIRATARIA SOBRE O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS

De acordo com o historiador Manolo Florentino²² dos ataques registrados na década de 1820 contra navios negreiros destinados ao Brasil ocorreram perdas que variaram entre a totalidade dos africanos (inclusive o navio), até percentuais variados de carga humana.

O corso a navios negreiros “era tanto mais frequente quanto maior fosse a demanda por africanos, como durante a década de 1820.”²³

A formação de sistemas de comboios parece ter sido a mais eficiente medida contra o corso e a pirataria, “fato insinuado pelas saídas conjuntas (dois ou mais navios) do porto do Rio de Janeiro rumo à África.”²⁴ Sobre esta estratégia de proteção do comércio transatlântico de escravos, reproduziremos dados estatísticos fornecidos por Manolo Florentino:

[...] Entre outubro de 1827 e janeiro de 1830, de 119 saídas registradas pelos periódicos, apenas 42 (35%) ocorreram com naus que partiram sozinhas, enquanto que sessenta (50%) congregaram duas e três naus, e dezessete (15%) ocorreram juntando oito ou nove barcos negreiros.²⁵

²⁰ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 361.

²¹ Ibidem. p. 394.

²² FLORENTINO, op. cit., p. 143.

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem, p. 142.

²⁵ Ibidem.

Citaremos a seguir estimativas da chegada de navios negreiros aos três portos brasileiros por onde mais entravam escravos africanos através do comércio transatlântico, ou seja, os portos de Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco:

[...] enquanto de 1822 a 1827 cerca de sessenta navios tinham desembarcado aproximadamente 25 mil escravos por ano na província do Rio de Janeiro, em 1828 mais de cento e dez navios desembarcaram, em média, 45 mil escravos, o mesmo que no ano seguinte e, nos primeiros seis meses de 1830, setenta e seis navios negreiros desembarcaram mais de 30 mil escravos. Na província da Bahia, onde nos anos anteriores cerca de quinze navios tinham desembarcado anualmente entre três e quatro mil escravos, em 1829 quarenta e três navios desembarcavam mais de 17 mil enquanto que, no mesmo ano, mais cinco mil eram desembarcados por vinte e dois navios em Pernambuco.²⁶ (Grifo nosso)

Para o caso específico do porto do Rio de Janeiro, citaremos a seguir a evolução das entradas de navios negreiros entre fins do século XVIII até 1830, a fim de percebermos como os últimos anos da década de 1820

TABELA 3

Evolução das entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro, 1796-1830

Período	Número de Entradas	Média Anual	Índice
1796-1808	278	21	100
1809-25	758	47	224
1826-30	470	94	448

Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 47.

foram marcados por um crescimento sem precedentes da demanda por escravos.

Esse influxo de africanos para o Brasil ocorrido no final da década de 1820 pode ser compreendido como uma consequência direta do prazo estabelecido para a abolição total do comércio transatlântico de escravos na convenção anglo-brasileira de 1826.²⁷ Ao que parece, a “comunidade de traficantes” e os compradores de escravos africanos em solo brasileiro de certa maneira temiam que ocorresse de fato o fim do comércio transatlântico de escravos, daí ter ocorrido um aumento considerável na demanda por africanos entre 1827 e 1830.

A seguir, citaremos uma relação de navios negreiros, provenientes de portos africanos com destino ao Brasil, atacados por corsários e piratas entre 1823 e 1830, elaborada a partir de consulta a periódicos que circulavam na Província do Rio de Janeiro na década de 1820.

Analisando esses dados podemos perceber claramente como ocorreu um aumento considerável de ataques a negreiros entre 1825 e 1828, ou seja, no contexto da Guerra Cisplatina e após o fim desta, enquanto a demanda por africanos no Brasil permaneceu elevada, em função da proximidade da data prevista para a supressão total do “comércio de almas”.

Além disso, ressalta-se também que a maior incidência de ataques ocorreu a navios negreiros procedentes do porto angolano de Cabinda, que na década de 1820 era um dos principais portos fornecedores de escravos para o Rio de Janeiro.

Os ataques aos negreiros ocorriam geralmente no litoral africano ou próximo à costa brasileira, ou seja, os pontos mais vulneráveis eram os locais de saída e de chegada dos navios negreiros.

Segundo Manolo Florentino, “durante a década de 1820 mais de 4 mil africanos passaram para as mãos dos piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos”.²⁸ E ainda estimando os prejuízos dos

²⁶ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976. p. 78-79.

²⁷ A data estabelecida para permanência do comércio lícito de escravos africanos ao sul do hemisfério do Equador era 13 de março de 1830, ou seja, três anos após a ratificação da convenção anglo-brasileira de 1826, ocorrida em 13 de março de 1827.

²⁸ Cf. FLORENTINO, op. cit., p. 144.

TABELA 4

Navios negreiros atacados por corsários e piratas entre 1823 - 1830

Navio	Ano	Procedência	Escravos Comprados	Escravos Roubados
<i>Grão Penedo</i>	1823	Cabinda	433	173
<i>Desunião</i>	1825	Cabinda	256	256
<i>Ulisses</i>	1825	Cabinda	700	–
<i>Amizade</i>	1825	Benguela	301	99
<i>São José</i>	1825	Cabinda	382	382
<i>Audax</i>	1827	Cabinda	498	–
<i>Estrela do Mar</i>	1827	Molembo	213	213
<i>Tejo</i>	1828	Cabinda	424	325
<i>Poliphemo</i>	1828	Cabinda	692	560
<i>Amizade Feliz</i>	1828	Rio Zaire	220	125
<i>Carolina</i>	1828	Ambriz	300	80
<i>Nova Santa Rosa</i>	1828	Cabinda	451	340
?	1828	Molembo	188	188
?	1829	Cabinda	498	355
?	1829	Cabinda	103	103
<i>Providência</i>	1830	Ambriz	191	74
<i>Ceres</i>	1830	Ambriz	418	61
<i>General Rego</i>	1830	Ambriz	345	132

FONTES: Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional, periódicos: *Gazeta do Rio de Janeiro*, *Diário do Rio de Janeiro*, *Jornal do Comércio*, *Diário Fluminense*.

traficantes de escravos da Província do Rio de Janeiro, concluiu que “na última década do tráfico legal a pirataria tenha causado aos traficantes cariocas um prejuízo entre oitocentos e novecentos contos de réis”.²⁹

De acordo com Mahadi Adamu, “os mercados de alma ainda sofriam frequentes roubos durante as longas jornadas entre o interior e os portos africanos”.³⁰

Nos barracões, onde os escravos ficavam concentrados à espera de embarque, situados próximos aos portos africanos, ou mesmo a bordo das embarcações negreiras ancoradas à espera de completar a lotação, havia a possibilidade da ocorrência de furtos ou roubos de cativos. Foi o que aconteceu em 1827 com o negreiro *Estrela do Mar*, consignado a Joaquim de Mattos Costa, que teve

213 escravos roubados dentro do porto de Molembo.³¹ O mesmo ocorreu “com traficantes como Felipe Ribeiro da Cunha, em Molembo (1828), e Joaquim Martins Mourão, em Cabinda (1829), roubados em 188 e 103 escravos, respectivamente, antes de zarpar”.³²

Uma vez no mar, o primeiro perigo era a subtração dos escravos por piratas ou corsários. As palavras de Manolo Florentino confirmam esta assertiva, senão vejamos:

Durante a etapa marítima, mais do que qualquer outra, aumentavam os riscos dos traficantes (...). A perda da mercadoria humana através da ação corsária ou mesmo do naufrágio era possibilidade sempre presente em qualquer tipo de operação mercantil

²⁹ Ibidem.

³⁰ ADAMU, Mahadi. The delivery of slaves from the Central Sudan to the bight of Benin in the eighteenth centuries, in: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S., editores. *The uncommon market* (Essays in the economic history of the atlantic slave trade). Nova York, Academic Press, pp. 163-80, 1979. Apud. FLORENTINO, Manolo. op. cit., p.141.

³¹ Diário Fluminense de fevereiro de 1827 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, op. cit., p. 141.

³² Diário Fluminense de agosto de 1828 e junho de 1829 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, op. cit., p. 141.

marítima, importando menos a natureza da mercadoria do que seu valor enquanto presa.³³

O negreiro *Desunião*, procedente do porto de Cabinda, aos 28 dias de viagem foi atacado por um corsário saído de Cuba, tendo seus 256 escravos roubados.³⁴ O negreiro *Ceres*, por sua vez, adentrou a Baía de Guanabara em março de 1830 com 341 cativos adquiridos em Ambriz. Dezesesseis haviam perecido durante a travessia do Atlântico e 61 foram roubados perto do litoral africano por pirata de bandeira norte-americana.³⁵

De acordo com Herbert Klein e Stanley Engerman³⁶, dos escravos que entraram no porto do Rio de Janeiro entre 1795 e 1830, a maior parte provinha dos portos angolanos de Cabinda e Ambriz, situados ao norte do Rio Zaire. Nestes portos os traficantes de escravos conseguiam burlar as medidas de controle da coroa portuguesa sobre as atividades mercantis, e portanto a margem de lucros era maior.

Segundo Jaime Rodrigues³⁷, no início do século XIX, Cabinda se converteu em uma “zona de livre comércio”, em função da prevalência dos interesses africanos em detrimento da pretensa soberania portuguesa, e funcionava como uma base de traficantes de escravos, envolvidos tanto com o mercado brasileiro como com o cubano, interessados em escapar às medidas de controle sobre as atividades comerciais em portos angolanos situados mais ao sul, como Benguela e Luanda.

De forma análoga Alberto da Costa e Silva afirma que ao norte do Rio Zaire prevalecia uma autonomia dos “Reinos Vilis”, na medida em que seus portos competiam com Luanda, onde prevalecia a soberania da Coroa de Portugal. Assim vejamos:

(...) Já os **reinos de Loango, Cacongo e Angoio**, ao norte da foz do Zaire, ainda que negociassem com Luanda, pertenciam a uma **outra zona comercial, controlada pelos vilis, que traziam do interior o marfim, os panos de rafia e os escravos que ofereciam em seus portos.**³⁸ (Grifo nosso)

Diante da necessidade de proteção do comércio transatlântico de escravos na costa africana, o governo imperial brasileiro fez uso de um instrumento de força. Em 1827, ocorreu a projeção do poder naval da Armada Imperial para o litoral de Angola, através do estabelecimento de uma Divisão Naval destacada exatamente no porto de Cabinda, local onde se registrou uma maior incidência de ataques a navios negreiros destinados ao Brasil na década de 1820.

O comércio transatlântico de escravos era o único meio de repor em larga escala a mão de obra necessária à grande agricultura de exportação de base escravista do Brasil, porém é mister salientar que a posição ímpar que os comerciantes de escravos desempenhavam na hierarquia socioeconômica brasileira e os prejuízos que estavam tendo em função do corso e da pirataria teriam contribuído decisivamente para que o governo imperial organiza-se uma força naval encarregada exclusivamente de proteger o comércio negreiro.

A guerra de corso foi gradativamente desaparecendo, porém persistiu até o fim da Guerra Cisplatina, e até após a assinatura do Tratado de Paz em 27 de agosto de 1828, pois foi necessário algum tempo para que os corsários que estavam no mar tomassem conhecimento.

³³ FLORENTINO, op. cit., p.141.

³⁴ Diário do Governo de novembro de 1825 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, Manoel, op. cit., p. 143.

³⁵ Diário Fluminense de março de 1830 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, Manoel, op. cit., p.144.

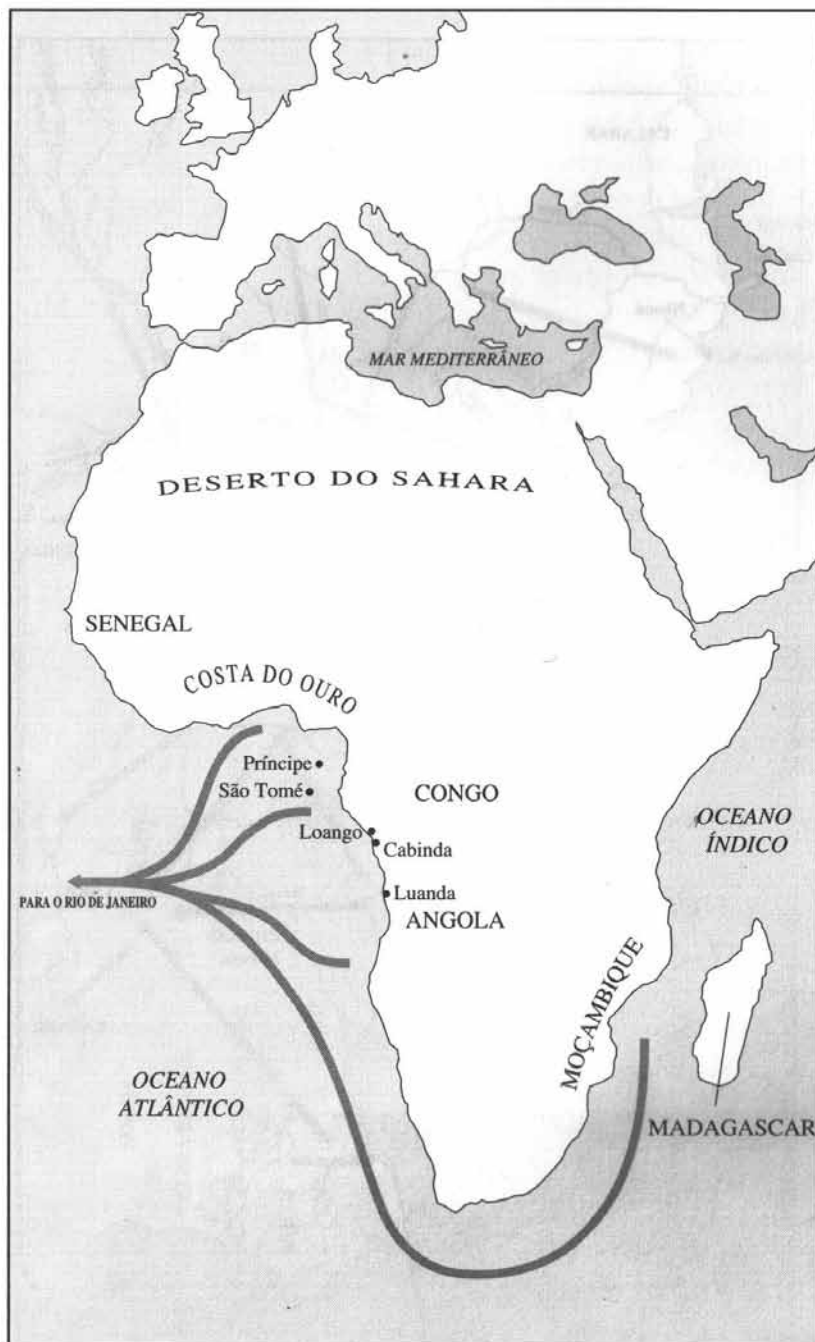
³⁶ KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 102.

³⁷ Rodrigues, Jaime. *De Costa a Costa – Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp.13-15-30.

³⁸ SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico*. A África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011, p. 87.

ANEXO 1:

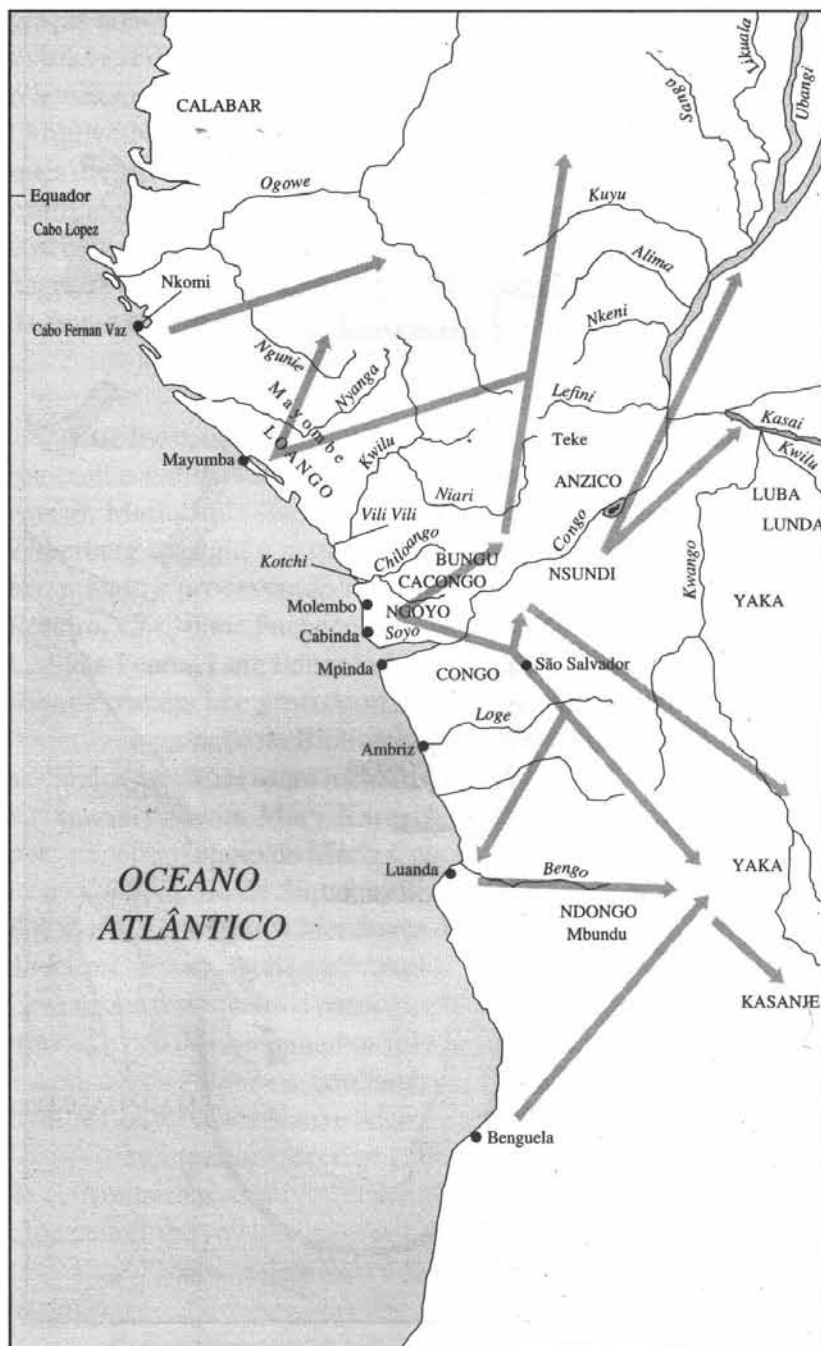
As principais rotas marítimas de abastecimento de africanos para o porto do Rio de Janeiro, c.1750 – c.1830



FONTE: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 17.

ANEXO 2:

As principais rotas terrestres de escravos na região da África Central Atlântica, c.1750-c.1830.



FONTE: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 18.

BIBLIOGRAFIA:

Fontes primárias:

Gazeta do Rio de Janeiro, Diário do Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, Diário Fluminense. Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional, periódicos.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios de Ministros da Marinha do Brasil de 1827 a 1831.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

Fontes secundárias:

ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional 1867-1910.* Tese de Doutorado. Departamento de História da Universidade de São Paulo, 2001.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869.* Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX).* São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica.* Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 99-113.

MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, p.163-429.

MARTINS, Helio Leoncio. O curso nas costas do Brasil (1826-1828). In: *Revista Marítima Brasileira.* Rio de Janeiro, v. 120, nº 1/3, p. 53-77, janeiro/março, 2000.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império.* (Tentativa de Reconstituição Histórica). 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.

Rodrigues, Jaime. *De Costa a Costa – Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860).* São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico.* A África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.



Os rumos do ensino profissional para o oficialato da Marinha na Regência e os limites da teoria da “política de erradicação” das Forças Armadas

Carlos André Lopes da Silva

Capitão de Corveta (T), mestre pelo Programa de Pós-Graduação de História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro e especialista em História Militar Brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, sócio efetivo do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e membro do Laboratório de Estudos dos Militares na Política. Atua como pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha há pouco mais de dez anos.

RESUMO

A formação profissional para os futuros oficiais das forças armadas em um mesmo estabelecimento de ensino já vem sendo discutida há algum tempo nos fóruns sobre políticas de defesa como meio de aumentar a interoperacionalidade das forças singulares e abrandar os custos crescentes da manutenção do aparato militar próximo ao estado da arte. Porém, a reunião de candidatos ao oficialato da Marinha e do Exército em uma mesma instituição de ensino já foi tentada logo no início do Período Regencial e mostrou resultados pouco satisfatórios, tanto para os representantes do Exército quanto para os da Marinha, que viram sua Academia já cinquentenária ser extinta por um breve período. Essa apressada “fusão” das academias militares, embora pareça se coadunar com uma compreensão geral da historiografia acerca da retração das forças armadas promovida pelos “liberais” da Regência, não levou a qualquer economia de recursos, mas aponta para um malsucedido experimento de aperfeiçoamento das instituições do Estado brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE: Ensino profissional militar, Academia dos Guardas-Marinha, Regência brasileira

ABSTRACT

Professional training in a same school for future officers of the Armed Forces has been discussed for some time in the forums about Defense Policies as means to enhance military interoperability and lower the rising costs of maintaining Armies and Navies next of the state of the art. The reunion of Navy and Army officers in the same educational institution has been tried at the beginning of the Brazilian Regency and has shown unsatisfactory results for both, especially for the Navy that saw the Naval Academy become extinct for a short time. This action seems to correspond with a general understanding of the Brazilian historiography about the retraction of the Armed Forces promoted by the Regency government. However, it has not led to any resource savings, but only indicates an unsuccessful attempt to improve the institutions of the Brazilian State.

KEYWORDS: Military professional education, Academia dos Guardas-Marinha, Brazilian government



Ainda no início de 1832, o decreto do Executivo datado de 9 de março outorgava o regulamento que substituiria completamente os estatutos primevos da Academia Militar, redigidos em 1810 sob a influência do Conde de Linhares, então ministro e secretário de Estado dos Negócios da Guerra e Estrangeiro. Porém, mais do que somente impactar a educação científica dos militares do Exército, muito questionada naquele conturbado período,¹ o ato legal retirava do controle do Ministério da Marinha a formação profissional do oficialato empregado nos navios de guerra. Prerrogativa que havia sido “conquistada” em um longo processo de reestruturação do aparato naval da Monarquia portuguesa, iniciado ainda na gestão pombalina e sedimentado com a definição de uma hierarquia de postos própria para a Marinha de guerra, pelo decreto de 16 de dezembro de 1789, e com a abertura de um estabelecimento militar direcionado para formação específica dos proto-oficiais daquela força, a Real Academia dos Guardas-Marinha, criada em 14 de dezembro de 1782.

Pretendendo “reunir em uma só as duas Academias Militar e dos Guardas Marinhas”, o decreto de 1832, assinado pelo então ministro da Guerra Manoel da Fonseca Lima e Silva, extinguiu a última e seu corpo de alunos militares, a Companhia dos Guardas-Marinha, transferindo seus lentes, funcionários e equipamentos para as dependências da Academia Militar e, por conseguinte, subordinando-os ao Ministério da Guerra.² Até então, essas duas instituições de ensino – as únicas escolas que ministravam, no Brasil, cursos de conteúdo científico direcionados a formação de militares ou candidatos àquela carreira – tiveram trajetórias similares, mas independentes. Ambas nasceram atendendo a políticas de incremento da capacidade militar do Estado português e foram duas das primeiras escolas de ensino superior a funcionar no Brasil. Também se incluíam em um

contexto cultural onde o conhecimento científico adentrava os mecanismos do Estado e da sociedade, numa aplicação prática da ciência das Luzes que, no âmbito português, não provocou um incremento da produção, mas se restringiu à formação de quadros especializados para o Estado.³

Contudo, nos 21 anos de convivência na cidade do Rio de Janeiro, as duas Academias funcionaram completamente separadas, a Militar contando com uma portentosa sede no Largo de São Francisco de Paula, e a dos Guardas-Marinha ocupando, desde 1808, uma das acanhadas alas do Mosteiro de São Bento, no alto da elevação que delimitava com o mar e a Rua Direita o sítio onde funcionava o Arsenal de Marinha da Corte. Mantinham seus próprios lentes e corpo de alunos com características distintas, pois, enquanto a Academia Militar não remunerava seus alunos nem os obrigava a frequentar o curso com algo próximo a um uniforme militar, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha dava aos candidatos ao oficialato da Marinha de guerra a possibilidade de estudar na sua Academia, já inseridos na hierarquia militar, fazendo jus a um soldo e envergando um uniforme. Em uma trajetória acadêmica regular para o final da década de 1820, o aluno aprovado no 1º ano da Academia dos Guardas-Marinha e que atendesse aos requisitos de acesso aos postos de aluno militar era nomeado ao primeiro desses postos, o de aspirante a guarda-marinha, e, ao longo do curso, conquistava a promoção a guarda-marinha. Após a aprovação nos exames finais e um período de “estágio” embarcado em navios de guerra, habilitava-se a receber o posto de segundo-tenente, iniciando sua trajetória como oficial combatente da Marinha.

Já segundo aquela nova organização, o candidato ao oficialato na Marinha teria que trilhar um novo caminho. Matriculava-se no chamado curso matemático da Academia

¹ MOTTA, Jehovah. *A Formação do oficial do Exército: currículos e regimes na Academia Militar, 1810-1944*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2001, p. 44-47; 57-58.

² BRASIL. Decreto de 9 de março de 1832. “Reforma a Academia Militar da Côrte incorporando nella a dos Guardas Marinhas; e dá-lhe novos estatutos.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=83073&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 12 fev. 2012.

³ OLIVEIRA, José Carlos. *Cultura Científica no Brasil durante o governo de D. João VI (1808-1821)*. 1997. 371 f. Tese (Doutorado em história) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 20-26.

Militar, um dos quatro⁴ que, a partir de então, seriam oferecidos aos alunos que frequentavam o prédio do Largo de São Francisco e, aprovado nos seus quatro anos letivos, passaria à prática no Observatório. Essa mesma trajetória acadêmica era exigida dos candidatos a engenheiro geógrafo. Entretanto, os pretendentes à carreira naval contariam com a “vantagem” de serem admitidos como guarda-marinha – tornado o primeiro posto na hierarquia da Marinha e o único de aluno militar, já que a legislação não fazia mais referência ao de aspirante a guarda-marinha – logo após a aprovação no 1º ano. Em contrapartida, teriam um ano inteiro de exercícios no Observatório ao invés dos oito meses que eram exigidos dos engenheiros geógrafos.

A extinção da Academia e da Companhia dos Guardas-Marinha⁵ suprimiu toda a legislação que até então regulava o acesso aos postos de aluno militar dentro da Marinha. Assim, segundo o novo regulamento da renomeada Academia Militar e de Marinha, bastava ao pretendente comprovar a idade mínima de 15 anos e habilitar-se pelos exames preliminares

– que mediam o conhecimento nas quatro operações da aritmética na gramática portuguesa e a capacidade para verter um texto do francês – para conquistar uma vaga no corpo de alunos. O acesso ao posto de guarda-marinha, e a consequente introdução ao oficialato da Marinha, passava a se dar pela simples aprovação no 1º ano, não trazendo nenhuma restrição que levava em conta a origem familiar e a posição social do candidato, como o fazia a legislação setecentista portuguesa que vigorou até a “fusão” das Academias militares.⁶ As nomeações a aspirante a guarda-marinha e a guarda-marinha, normalizadas por diversos atos entre 1782 e 1800,⁷ emulavam a sistemática para a titulação dos cadetes no Exército regular.⁸ Somente poderiam ser nomeados alunos militares da Academia dos Guardas-Marinha os candidatos que comprovassem a titulação de fidalgo da Casa Real por seus pais e que, mesmo nobilitados, vivessem notoriamente como nobres, não contando com mácula de sangue ou mecânica; ou os filhos de oficiais militares com posto igual ou superior a coronel ou capitão de mar e guerra.⁹ Já

⁴ Os outros três cursos eram: o curso militar, que formaria oficiais para as armas de cavalaria, infantaria, artilharia, engenheiros militares e oficiais de estado-maior; o de pontes e calçadas, que formaria engenheiros de pontes e calçadas; e o de construção naval, que formaria engenheiros construtores navais. Esses cursos distribuíam suas matérias por dois anos e funcionavam como “especializações”, obrigando a frequência do candidato a uma etapa básica que constituía determinados anos letivos do curso matemático. Como exemplo, oficiais de cavalaria e infantaria deveriam ter sido aprovados somente no 1º ano do curso matemático e no 1º do curso militar, enquanto engenheiros de pontes e calçadas, uma qualificação “paisana”, deveriam cursar os três primeiros anos “matemáticos” e os dois anos do curso de pontes e calçadas para completarem sua formação. Título IV, “Dos conhecimentos que deverão ter os Officiaes do Exercito, Marinha, e Engenharia” dos “Estatutos para a Academia Militar, e de Marinha da Côrte do Imperio do Brazil, na conformidade do decreto acima”, aprovado pelo decreto de 9 de março de 1832. Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=83073&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 4 out. 2012.

⁵ “Ficam extinctas a Academia dos Guardas Marinhas, creada por Carta de Lei do 1º de Abril de 1796 e Aviso de 3 de Maio de 1808; e a Academia Imperial Militar, creada por Carta de Lei de 4 de Dezembro de 1810.” (art. 105); “Fica igualmente extincta a Companhia dos Guardas-Marinhas, creada por Decreto de 2 de Julho de 1761, e 14 de Julho de 1788, e por Carta de Lei do 1º de Abril de 1796, e Aviso de 5 de Maio de 1808.” (art. 107). Título XV, “Da Extincção das Academias Militar e de Marinha e da Companhia dos Guardas-Marinhas”, dos “Estatutos para a Academia Militar, e de Marinha da Côrte do Imperio do Brazil, na conformidade do decreto acima”, em: BRASIL. Decreto de 9 de março de 1832. “Reforma a Academia Militar da Côrte incorporando nella a dos Guardas Marinhas; e dá-lhe novos estatutos.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=83073&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 12 fev. 2012.

⁶ Título V, “Dos requisitos que devem ter os alumnos para serem admittidos à matricula”, dos “Estatutos para a Academia Militar, e de Marinha da Côrte do Imperio do Brazil, na conformidade do decreto acima”, aprovado pelo decreto de 9 de março de 1832.

⁷ Decreto de 14 de dezembro de 1782, que cria a Real Companhia dos Guardas-Marinha; decreto de 14 de julho de 1788, que cria o posto de aspirante a guarda-marinha e divide a Companhia de Guardas-Marinha em três brigadas; carta régia de 1º de abril de 1796, que aprova os estatutos para a Academia dos Guardas-Marinha; e decreto de 13 de dezembro e resolução de 19 de dezembro de 1800, que regulam as nomeações a aspirante a guarda-marinha e guarda-marinha.

⁸ Alvará de 16 de março de 1757, que cria o título de cadete nos regimentos do Exército português e regula o acesso a essas vagas.

⁹ Decreto de 13 de novembro e resolução de 19 de dezembro de 1800, que determinam método fixo para se regular o acesso ao corpo de oficiais da Marinha portuguesa, transcrito em SOARES, Joaquim Pedro Celestino. *Quadros Navaes ou collecção dos folhetins marítimos do Patriota seguidos de huma Epopéia Naval Portugueza*. Parte II – Epopéia, Segunda impressão, t. III. Lisboa: Imprensa Nacional, 1863, p. 555-556.

o ingresso na Academia Militar não revelava com nenhuma restrição de ordem social, entretanto, nem a matrícula, ou mesmo a aprovação final no seu curso, obrigava, naquele período, a imediata nomeação do aluno para o oficialato do Exército. Frequentavam a Academia Militar tanto militares, oficiais e praças, egressos dos regimentos de 1ª linha em busca do conhecimento das ciências aplicadas à Arte Militar que poderia dar novo fôlego às suas carreiras, como os alunos “voluntários”, sem nenhuma ligação com o meio militar a não ser a matrícula naquela Academia e que, por isso, não recebiam qualquer remuneração por seus estudos.¹⁰

O próprio texto introdutório do decreto esclarecia o propósito da Regência – ou, pelo menos, a intenção que desejava-se tornar pública – com a “fusão” das suas duas únicas academias militares do Império:

A Regencia, em Nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, Desejando proporcionar aos Officiaes do Exercito, e Armada Nacional todos os meios com que possam alcançar o gráo de instrucção que os habilite para bem desempenhar as commissões, e operações Militares Terrestres, e Navaes de que forem encarregados, sem que lhes seja necessaria a frequencia de uma longa serie de annos lectivos para adquirir as theorias, hoje reconhecidas como indispensaveis aos que professam qualquer dos ramos da Sciencia Militar.¹¹

Por um lado, o Governo deixava claro que ansiava por simplificar a formação dos quadros militares, diminuindo a “longa serie de annos lectivos” demandados para transmitir o que se delimitava como uma Sciencia Militar ramificada. Entretanto, para a formação do oficialato da Marinha, tal simplificação, se ocorreu, não significou a diminuição do tempo

gasto com a instrução. Na verdade, essa reordenação levou a sua extensão por mais um ano. Na organização do ensino vigente até a extinção da Academia dos Guardas-Marinha os alunos cursavam três anos letivos e completavam sua habilitação com um período de “estágio” embarcados nos navios de guerra, denominado “ano de embarque” nos estatutos daquela instituição militar de ensino. Na “nova” Academia Militar e de Marinha o curso matemático seria ministrado a guardas-marinha e candidatos a engenheiros geógrafos em quatro anos, além da obrigatoria prática no Observatório.

Se houve alguma simplificação, esta ficava circunscrita à grade curricular, já que, na Academia dos Guardas-Marinha, os alunos frequentavam concomitantemente dois cursos distintos: o “curso matemático” e o “curso das artes”. O primeiro próximo da aplicação no ambiente militar das tais “teorias indispensáveis” exortadas pelo decreto de 9 de março, onde algumas das matérias “científicas” traziam algo de seu aproveitamento no ambiente naval, como o uso dos cálculos matemáticos na navegação e na balística. Já o curso das artes seguia parâmetros inteiramente distintos, pois suas disciplinas apresentavam aos alunos saberes adquiridos pela prática, pelo treinamento, e que, em sua maioria, prescindiam de qualquer base teórica. Matérias identificadas como “Lições de aparelho”, “Desenho de marinha” e “Construção metódica da embarcação” vinculavam-se a saberes transmitidos pela prática por marinheiros e mestres construtores, produzindo aulas pouco convencionais, cheias de exercícios, se utilizando de modelos em escala de navios, quando não o acompanhamento do processo de construção e reparação de navios reais nos estaleiros.

Na grade curricular adotada em 1832, não havia lugar para o curso das artes, mesmo que o regulamento obrigasse todos os

¹⁰ DUARTE, Elaine Cristina Ferreira. *Da Real Academia à Escola Militar: a Profissionalização das Armas e a Consolidação do Ensino Militar no Brasil, 1810-1855*. 2004. 186 f. Dissertação (Mestrado em história) - Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p. 30-31.

¹¹ BRASIL. Decreto de 9 de março de 1832. “Reforma a Academia Militar da Côte incorporando nella a dos Guardas Marinhas; e dá-lhe novos estatutos.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=83073&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 12 fev. 2012.

lentes a empregar em campo as teorias ensinadas nas salas de aula através de exercícios práticos.¹² O que restou de algum treinamento vinculado a ancestral atividade do homem do mar no currículo da Academia Militar e de Marinha foi concentrado na 2ª cadeira do 4º ano, que reunia a tática e a artilharia aplicadas à Marinha com a instrução em manobra naval, a aplicação da mecânica ao aparelho e arqueação e a organização de uma derrota (rota) através da navegação estimada, conteúdos que ocupavam apenas três dias de cada semana naquele ano letivo. Essa era uma cadeira, ou classe, de frequência obrigatória e exclusiva dos candidatos ao oficialato da Marinha, não sendo exigida aos engenheiros geógrafos. Mesclava aprendizados baseados no treinamento, como a “instrução em manobra naval”, com a ciência adequada à atividade marinheira, com “a aplicação da mecânica ao aparelho e arqueação”.¹³

Ao que parece, a exclusão do curso das artes deixou sequelas nos poucos oficiais de marinha formados através daquela nova organização curricular. Em 1840, um segundo-tenente promovido em 1834 não tinha ainda recebido a carta-patente daquele posto por lhe faltar, nos seus assentamentos de guarda-marinha, a aprovação no exame de aparelho.¹⁴ José Pereira Pinto, então comandante da Academia dos Guardas-Marinha – recriada, como veremos –, em 1833, explicava em ofício ao ministro da Marinha o que teria levado esse e outros jovens oficiais

a não contarem com o exame de aparelho: cursaram seu 1º ano de estudos justamente na Academia Militar e de Marinha, onde não havia aquela matéria, arrolada no curso das artes. Por isso, aquela autoridade defendia que as habilitações incompletas dos ex-alunos da Academia Militar e de Marinha não deveriam prejudicar suas carreiras, sugerindo que se abonasse “a formalidade do exame” em vista da “grande experiência” desses tenentes como oficiais embarcados.¹⁵

Além de apontar para a ineficácia da organização curricular adotada em 1832, pelo menos para a formação do oficialato empregado em uma marinha de guerra, a justificativa de Pereira Pinto reforçava a vinculação das matérias do curso das artes com as atividades que distinguiam os oficiais de marinha do resto do oficialato militar. Para Pereira Pinto, o que foi perdido no currículo da Academia Militar e de Marinha, com certeza, já teria sido assimilado nos intensos e continuados serviços de quarto¹⁶ aos quais aqueles tenentes eram submetidos nos navios da Marinha. A singular experiência da “vida no mar” já teria dado àqueles jovens melhor preparo do que o esperado de lentes, compêndios e exames em um modorrento ano escolar.

Esse conhecimento desatado de qualquer ciência pura foi tabulado durante séculos de continuada atividade humana no preparo e na condução dos navios em alto mar e refletia, naquele ambiente marinheiro, o domínio e a normalização das técnicas ar-

¹² Os exercícios práticos não eram uma novidade nos regimentos da Academia Militar; o primeiro regulamento, de 1810, já os requeria. (DUARTE, op. cit., 2004, p. 22). Contudo, havia alguma resistência dos lentes à adoção de uma rotina de exercícios práticos, similares, em sua finalidade, às muito mais frequentes viagens de instrução de aspirantes e guardas-marinha em navios de guerra que ocorriam antes do fechamento da Academia dos Guardas-Marinha. Segundo Motta, foi somente durante a curta gestão de Raimundo José da Cunha Matos, militar, político e um dos fundadores do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 1834, que ocorreu “um primeiro ensaio” dessa prática, com um aquartelamento dos alunos da Academia Militar na Praia Vermelha. MOTTA, op. cit., 2001, p. 34-35; 61-63.

¹³ Artigo 3 do título II, “Das doutrinas que se deverão ensinar na Academia Militar” dos “Estatutos para a Academia Militar, e de Marinha da Côte do Imperio do Brazil, na conformidade do decreto acima”, em: BRASIL. Decreto de 9 de março de 1832. “Reforma a Academia Militar da Côte incorporando nella a dos Guardas Marinhas; e dá-lhe novos estatutos.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=83073&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 22 fev. 2012.

¹⁴ Matéria do “curso das artes” em que os alunos aprendiam a movimentar uma embarcação através de suas velas, mastros e cabos, conjunto denominado “aparelho” do navio.

¹⁵ Ofício de José Pereira Pinto a Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti d’Albuquerque, 25 set. 1840 (sobre o requerimento de Alexandre José Fernandes). XM968 – “Documentos e Ofícios da Academia de Marinha (1840-1850)”, Seção Marinha – Arquivo Nacional.

¹⁶ “Intervalo de tempo em que uma mesma equipe fica encarregada dos serviços de condução, vigilância, etc., a bordo de um navio [geralmente o dia é dividido em cinco quartos de quatro horas e dois de duas horas].” QUARTO. In: CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. 2 ed. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996, p. 369.

tesãs alcançados pelas corporações de ofício. Embora as fronteiras entre ciência e arte fossem nebulosas nos registros de então, Nizza da Silva sublinha que os historiadores do campo cultural não deveriam alijar essa distinção de suas análises, até porque tal classificação é recorrente nos discursos do período. Enquanto as artes guardavam um “caráter concreto, técnico” e apoiavam-se em regras, as ciências baseavam-se em princípios.¹⁷ E, mais que isso, os que atuavam no campo das artes, principalmente quando se vinculavam às artes mecânicas (em oposição às belas artes), tendiam a ser negligenciados pelos homens de ciência, como denunciava o anônimo projeto para uma Academia Real de Ciências do Rio de Janeiro, provavelmente redigido pouco depois da instalação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro: “Nenhum homem, por graduado que seja, deve desdenhar o artífice, por seus talentos merecedor de entrar nesta classe [a projetada Academia de Ciências] e sentar-se a par dele: todos concorrem no que está na sua mão para o bem do público.”¹⁸

É certo que, mesmo antes do 7 de abril de 1831, a Academia dos Guardas-Marinha era objeto de críticas do próprio Executivo, fossem elas diretas ou implícitas. O Ministro da Marinha Melo e Alvim, embora não criticasse abertamente a Academia, sugeria que jovens oficiais da Marinha fossem licenciados para servirem como voluntários nas marinhas de guerra da França e da Inglaterra, as “duas principaes Marinhas do mundo [...], hoje em grande actividade, especialmente no Mediterraneo”, alegando que a pequena despesa advinda do pagamento desses pensionistas “viria a ser ampla e incalculavelmente compensada com a aquisição em poucos annos de uma porção de Officiaes abalisados, que

ao muito de volverem perfeitamente instruidos e habilitados com a pratica a servirem genuinamente a Nação”.¹⁹ Propunha isso no momento em que a Marinha “perdia” seu principal campo de aprendizado prático, com a desmobilização da força naval que combatia a Marinha das Províncias Unidas do Rio da Prata, na Guerra Cisplatina (1825-1828).

E, mesmo para aqueles que promoveram a “fusão” das academias militares, o primeiro gabinete de ministros da Regência Trina Permanente, a Academia Militar e de Marinha não mitigava a carência de uma “verdadeira escola de navegação”. No relatório ao Parlamento sobre as atividades do Ministério da Marinha no ano de 1831, apresentado em maio do ano seguinte, Joaquim José Rodrigues Torres – matemático formado por Coimbra e lente substituto da Academia Militar, onde atingiu o posto de capitão, em sua “estreia” na política imperial como ministro da Marinha²⁰ – lançava a ideia de se prover a instrução dos oficiais a bordo dos próprios navios de guerra, como então era feito nas marinhas dos Estados Unidos da América e da Inglaterra. Ainda que admitisse a falta de professores em número suficiente para efetivar tal “método”, e reconhecesse que a nova Academia Militar e de Marinha supria os futuros oficiais de marinha com a “instrucção scientifica, necessaria para o desempenho das funcções que têm de exercer”, ratificava a tese de que uma academia a bordo de cada navio de guerra era “o meio de formar perfeitos Officiaes de Marinha” e recomendava que “todos os annos fosse alguma embarcação de guerra fazer uma viagem á Europa, ou mesmo ao mar Pacifico, para habituar a essa navegação mais longa e penível aos nossos jovens Officiaes que já houvessem adquirido a pratica da navegação costeira.”²¹

¹⁷ SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Cultura e Sociedade no Rio de Janeiro: 1808-1821*. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1977, p. 114.

¹⁸ PUBLICAÇÕES do Arquivo Nacional, v. 48, p. 373-377, apud: *Ibid.*, p. 145.

¹⁹ BRASIL, Secretaria de Estados dos Negócios da Marinha. *Relatorio apresentado á Assembléa Geral*, pelo Exmo. Sr. Conselheiro Miguel de Souza Mello e Alvim, Ministro e Secretario de Estados dos Negócios da Marinha, em 30 de maio de 1829. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 5.

²⁰ CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, Brasília, D.F: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1986, p. 148; VISCONDE de Itaboraí. In: SISSON, S. A. (ed.) *Galeria dos Brasileiros Ilustres*. v. 1. Brasília: Senado Federal, 1999, p. 75-78.

²¹ BRASIL, Secretaria de Estados dos Negócios da Marinha. *Relatorio apresentado á Assembléa Geral*, pelo Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro e Secretario de Estados dos Negócios da Marinha, em 7 de maio de 1832. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 8.

Ainda que dois ministros da Marinha, em gestões afastadas pela queda de um imperador, expusessem ideias em que a instrução de oficiais em navios emergia como elemento comum, a fusão de março de 1832, a princípio, afastava a formação dos oficiais da própria Marinha e não havia sido previamente debatida com o Parlamento, nem, muito menos, aprovada por ele. A “fusão” sustentava-se numa permissão de reforma de ambas as academias militares exarada pela lei que fixava o orçamento para o ano financeiro de 1832 (de 1^a de julho de 1832 ao último dia de junho de 1833), aprovada em 15 de novembro de 1831 e, esta sim, debatida em seu conjunto pela 2^a Legislatura da Câmara dos Deputados.²² O artigo 7^o do título que tratava do orçamento do Ministério da Marinha (título IV) autorizava o Governo a realizar uma reforma na Academia dos Guardas-Marinha, despendendo até 34:000\$000 (trinta e quatro contos de réis) na reorganização e na manutenção daquele estabelecimento.²³

Embora os parlamentares não tenham sugerido qualquer direção para a reforma, tanto a Regência quanto o Parlamento mostravam-se dispostos a comprimir o orçamento destinado à Marinha. O mesmo artigo que determinava a reforma da Academia suprimia os vencimentos dos guardas-marinha de menor idade e o ordenado do lente substituto de desenho e, numa economia de muito maior monta, o artigo 5^o daquele título cancelava todos os vencimentos dos oficiais de marinha empregados em terra que fossem além do soldo e comedorias. No artigo 2^o do título V, o que tratava do orçamento do Ministério da Guerra, era dada ao Executivo

igual autorização para “fazer na Academia a reforma no systema dos estudos para as diferentes armas do Exército, de que dará conta á Assembléa Geral Legislativa”, despendendo a soma de 50:000\$000,²⁴ e se repetiam as alterações visando à diminuição dos gastos, como a supressão dos comandos das armas de dez províncias e autorizações para o Executivo reduzir o número de fortificações e baterias em todo o território (artigo 17), o encolhimento dos arsenais de guerra e fábricas do Exército (artigo 19) e, até, a venda da cavalaria estacionada no Rio Grande do Sul (artigo 20).²⁵

Fica patente, no texto da Lei Orçamentária de 15 de novembro de 1831, a tentativa de “se gastar menos” com as forças armadas através da retração de suas estruturas, mas a autorização para a reforma de ambas as academias militares não aparecia no texto legal como uma ação subscrita a essa premissa. E nada aludia à extinção da Academia dos Guardas-Marinha como o desenlace apropriado para se aperfeiçoar o ensino do oficialato empregado na Marinha ou como medida de significativa economia para o erário público.

Contudo, “a compressão das despesas sem atenção às necessidades das instituições” foi a motivação apresentada pelo historiador naval Levy Scavarda para a reforma empreendida em 1832,²⁶ o que se coaduna com a interpretação mais geral sobre a crise econômica herdada do Primeiro Reinado – a amortização do primeiro empréstimo externo, a balança comercial desfavorável provocada pela queda nos preços de algodão e açúcar e a baixa taxaço dos manufaturados ingleses, grande quantidade de moedas

²² Reitera-se que, embora a lei orçamentária de 15 de novembro de 1831, apresentada pelo Executivo, tivesse sido amplamente debatida pela 2^a Legislatura do Parlamento, as específicas e singulares autorizações para a reforma das duas academias militares, cada uma incluída na previsão orçamentária dos ministérios a que se subordinavam, não foram objeto de discussão pelos parlamentares.

²³ Na mesma rubrica estavam os gastos com a Auditoria Geral da Marinha, com os capelães militares empregados na Marinha e com os oficiais de saúde da Armada. Como comparação, o montante total alocado ao Ministério da Marinha foi de 1.500:000\$000, dos quais, somente para o expediente da secretaria de estado do ministro, eram previstos gastos da ordem de 18:000\$000, enquanto que para o funcionamento dos navios de guerra ativos, incluindo-se navios menores, como canhoneiras e transportes, o correio marítimo e os patrões-mores dos portos, eram destinados 500:000\$000.

²⁴ Na mesma rubrica estava a manutenção do Corpo de Engenheiros Militares.

²⁵ BRASIL. Lei de 15 de novembro de 1831. “Orça a receita e fixa a despeza para o anno financeiro de 1832-1833.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=85426&tipoDocumento=LEI&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 1^a mar. 2012.

²⁶ SCAVARDA, Levy. A Escola Naval através do tempo. *Subsídios para História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v. XIV, 1955, p. 69.

falsas no meio circulante e os recursos san-
grados pela guerra no Prata – que os regen-
tes e o Parlamento tiveram que lidar.²⁷

Embora reconheçamos que qualquer ato
regencial que toque na estrutura das forças
armadas seja apresentado por boa parte da
recente historiografia brasileira como parte
da “política de erradicação” delineada por
Edmundo Campos Coelho,²⁸ se a criação de
uma escola conjunta para oficiais das armas
do Exército e para a Marinha fosse parte de
um projeto maior para enfraquecer ambas
as instituições militares, ou um produto de
uma retração dos investimentos do Estado
causado pela crise econômica, seria difícil
explicar a completa reversão daquele cená-
rio pouco mais de um ano e meio depois.

O decreto de 22 de outubro de 1833 mo-
dificava por completo a situação vigente.
Além de dar à Academia Militar novo regu-
lamento, bem diverso do instituído em 1832,
retirava os candidatos a oficial de marinha
do quadro de alunos daquela escola, reins-
tituindo a Academia dos Guardas-Marinha.
Segundo o texto do decreto, a Academia
Militar e de Marinha não teria correspondido
“aos fins a que o Governo se propôz, de
poderem os Officiaes do Exercito e Armada
Nacional conseguir aquelle gráo de instruc-
ção, que os habilite ao desempenho das
commissões, e operações militares terres-
tres e navaes, que lhes forem incumbidas”.²⁹
O Governo tornava sem efeito o ato que ha-
via criado a Academia Militar e de Marinha,
o decreto de 9 de março de 1832, e reconhe-

cia não somente a ineficácia daquele novo
método de formação do oficialato militar,
mas, também, que aquela reforma nunca
fora devidamente aprovada pelo Parlamen-
to. Para os guardas-marinhas era o regresso
à situação de fevereiro de 1832, já que todos
retornaram às salas na antiga sede daquela
Academia, no Mosteiro de São Bento, com
os mesmos lentes e sob os mesmos esta-
tutos e regulamentos, conforme foi ratifica-
do por outro decreto, de 19 de dezembro do
mesmo ano.³⁰

Enquanto a instabilidade do gabinete
liderado por Feijó sobressaía nos debates
parlamentares, somente o Deputado Ga-
briel Getúlio Monteiro Mendonça, eleito pela
Paraíba, questionava, quando da discussão
do orçamento da Marinha para o próximo
ano fiscal, o Ministro Rodrigues Torres so-
bre a prerrogativa do Ministério da Guerra
na fusão das duas academias militares.³¹
Os únicos pronunciamentos acerca da for-
mação do pessoal empregado na Marinha
ocorridos no ano legislativo de 1832 rever-
beravam, mesmo que sem fervor, a ideia
do Ministro Rodrigues Torres de que os
navios eram os locais privilegiados para a
instrução na atividade marinha. Porém,
os deputados não atentavam para o ensino
ministrado aos futuros oficiais, embora re-
queressem o aumento do número de navios
e de comissões para o melhor adestramento
dos recrutados, que deveriam formar a re-
serva de praças para futuras convocações
em tempos de conflito.³²

²⁷ MOREL, Marcos. *O período das Regências*, (1831-1840). Rio de Janeiro: Zahar, 2003, p. 12-14; PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 41 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 138-141; BASILE, Marcello Otávio N. de C. *Revolta e cidadania na Corte regencial*. *Tempo*. Niterói, v. 11, n. 22, jan. 2007., p. 33.

²⁸ Campos Coelho demonstra que a redução dos efetivos do Exército e do orçamento do Ministério da Guerra nos primeiros anos da Regência seria, junto com a formação da Guarda Nacional, uma agudização de um comportamento comum à elite política brasileira durante todo o período monárquico, tendente a enfraquecer as forças armadas, percebidas, de um ponto de vista liberal, como uma ameaça potencial ao Estado. Cf. COELHO, Edmundo Campos. *Em busca de identidade: o Exército e a política na sociedade brasileira*. 2 ed. Rio de Janeiro: Record, 2000, p. 54-58.

²⁹ BRASIL. Decreto de 22 de outubro de 1833. “Separa a Academia de Marinha, e a companhia dos Guardas-Marinhas, da Academia Militar da Côrte, e dá a esta novos estatutos.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=86386&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 3 mar. 2012.

³⁰ BRASIL. Decreto de 19 de dezembro de 1833. “Manda restabelecer, no pé em que se achavam, a Academia e Companhia dos Guardas-Marinhas, antes da incorporação ordenada pelo Decreto de 9 de Março do anno passado.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=86464&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 3 mar. 2012.

³¹ *ANNAES do Parlamento Brasileiro*: Camara dos Srs. Deputados – Terceiro Anno da Segunda Legislatura, sessão de 1832, coligidos por Antônio Pereira Pinto em virtude de resolução da mesma Camara. t. 2. Rio de Janeiro: Typographia de H. J. Pinto, 1879a. p. 101-102 (sessão de 23 jul. 1832).

³² *ANNAES do Parlamento Brasileiro*: Camara dos Srs. Deputados – Terceiro Anno da Segunda Legislatura, sessão de 1832, coligidos por Antonio Pereira Pinto em virtude de resolução da mesma Camara. t. 1. Rio de Janeiro: Typographia de H. J. Pinto, 1879b. p. 52-60 (sessões de 29 e 30 mai. 1832).

Rodrigues Torres voltava a insistir na conjugação do ensino profissional e dos navios de guerra. No relatório apresentado ao Parlamento, em maio de 1833, tornava mais palatável a sua proposta de uma “Escola de Marinha” montada num único navio de guerra, para:

que sirva de ensaio para conhecermos com efeito convenenos a criação definitiva d’huma semelhante Escola; e abraço tanto de melhor vontade este arbítrio, porque parece que a reforma feita no anno passado na Academia dos Guardas-Marinhas, não surtirá o effeito, que se teve em vista.³³

No relatório do ano seguinte, o ministro reconhecia o fracasso da reunião das academias militares e afirmava que a Academia dos Guardas-Marinha foi a que mais inconvenientes encontrou na fusão.³⁴ Essa opinião foi parcialmente compartilhada pelo Ministro da Guerra Antero José Ferreira de Brito quando apresentou à Câmara dos Deputados, na sessão de 13 de maio de 1833, o projeto dos novos estatutos para a Academia Militar, apartando dela a Academia dos Guardas-Marinha. Ratificava a inadequação de uma instituição militar de ensino comum – inclusas as instalações, o corpo docente e a grade curricular – para a formação de futuros oficiais do Exército e da Marinha, e explanava, naquela fala, o que idealizava ser o melhor meio para introjeção da profissão militar naqueles candidatos:

Qualquer que seja a profissão, a que se destine a mocidade, convém logo depois da infancia dirigir-lhe a educação apropriada ao emprego a que se propõe. Este principio incontestavel e de geral applicação, se torna tanto mais necessario quanto mais o empre-

go que se tem em vista se afasta dos usos e habitos da vida social commum: assim a vida monastica, a militar, e particularmente a militar de marinha, aberrando mais do que qualquer outra do modo ordinario de viver, exigem uma educação apropriada aos habitos inseparáveis de taes profissões, que sendo por assim dizer exoticas na sociedade commum, so se podem adquirir emquanto a estrutura physica e moral do homem apresenta, com sufficiente robustez, toda a sua possível ductilidade, isto é, nos primeiros annos da juventude.³⁵

Mostrava Ferreira de Brito arguta compreensão da peculiaridade daquilo que, mais de um século depois, o cientista social estadunidense Samuel Huntington definiu como profissão militar³⁶ frente às demais atividades laborais então presentes na sociedade, pois o processo de socialização profissional ao qual os candidatos ao oficialato militar eram submetidos a partir do período de formação acabava por produzir a aceitação da hierarquia e regime disciplinar característicos do ambiente militar. Sublinhava, ainda, a especificidade da formação profissional imposta aos oficiais de marinha, que tornava aquela atividade “exótica” aos olhos paisanos, identificando a necessidade de se “agarrá-los jovens” – como vinha a ser a política do Almirantado britânico³⁷ – tendo em vista que, ao processo de aceitação da normalização característica do ambiente militar, somavam-se a adaptação à vida no mar e o aprendizado da atividade marinheira. É claro que tal afirmação remete para a formação do oficialato das marinhas de guerra ainda vigente na Inglaterra de então, com os imberbes candidatos a *midshipman* sendo selecionados pelos *captains* de cada

³³ BRASIL, Secretaria de Estados dos Negócios da Marinha. *Relatorio apresentado á Assembléa Geral*, pelo Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro e Secretario de Estados dos Negócios da Marinha, em 8 de maio de 1833. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. p. 9.

³⁴ BRASIL, Secretaria de Estados dos Negócios da Marinha. *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado á Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834*; pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Joaquim José Rodrigues Torres. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834. p. 14.

³⁵ ANNAES, 1879b, p. 52-60. (sessões de 29 e 30 mai. 1832).

³⁶ HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: teoria e política das relações entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1996, p. 25-36.

³⁷ *Ibidem*, p. 62.

navio do rei para um longo e heterogêneo período de treinamento no mar até serem considerados habilitados para concorrer às provas do Almirantado para o preenchimento dos postos de *lieutenant*.³⁸

Talvez, tal percepção da particularidade da profissão naval vinda de um militar do Exército – formado dentro da tradição militar portuguesa e provado em combate na intervenção joanina na Cisplatina – tenha decorrido da convivência mais íntima com os “homens do mar” no período que esteve embarcado na Nau *Pedro I*, a capitânia do Primeiro-Almirante Thomas Cochrane, comandante em chefe escocês da Esquadra brasileira enviada à Bahia na Guerra de Independência.³⁹ Então um coronel, Antero de Brito estava à frente do Corpo de Exploradores, vanguarda do Exército chefiado pelo General francês Pierre Labatut e uma das primeiras tropas a adentrar Salvador em 2 de julho de 1823. E, como passageiro da nau capitânia durante a travessia até o litoral baiano, compartilhou as refeições – o “rancho”, conforme o linguajar militar – com os oficiais brasileiros (nove oriundos da Marinha portuguesa e aderentes à Independência) e estrangeiros (cinco ingleses, dois franceses, um irlandês e um alemão) que compunham a oficialidade do navio. Deve ter partilhado com aqueles oficiais muitas narrativas dos combates vividos, inclusive com o já famoso Cochrane, que, além de frequentar a praça-d’armas dos oficiais, regularmente convidava-os para jantar na sua câmara para conhecê-los e, também, desfiar seus feitos no Mediterrâneo, no Atlântico e no Pacífico.⁴⁰

Mas se aquela, ou qualquer outra, experiência em guerra junto aos homens do

mar fez Antero de Brito perceber uma maior apartação do oficialato da Marinha dos quadros militares, e da sociedade como um todo, também o levou a crer na necessidade de uma maior ductilidade, uma melhor adaptação dos candidatos àquela carreira às cada vez mais rígidas demandas da vida militar e da vida no mar. Porém, não foi isso que viu nos guardas-marinha que estudaram no prédio do Largo de São Francisco durante a efêmera existência da Academia Militar e de Marinha. Antero rotulava os alunos da Marinha como verdadeiros anti-exemplos do comportamento adstrito aos militares e, sendo ele o ministro da Guerra (1832-1835) que primeiro promoveu a militarização da Academia Militar, era veemente acerca do retorno a uma instituição de ensino dedicada somente às armas do Exército e na defesa de uma sistemática de acesso à educação científica que, em vez de promover alunos militares, como os aspirantes e guardas-marinha, privilegiava “militares alunos”, dando a praças e oficiais que já servissem na tropa licenças para estudar na Academia Militar:

Os militares do exercito contraem nos corpos em que servem os habitos próprios da sua profissão: alli se acostumão a obedecer e mandar; familiarisão-se com as praticas minuciosas, mas indispensaveis para a boa disciplina e serviço, a que é sujeita a classe militar, recebem, finalmente, uma educação apropriada a seu emprego. Passando a estudar na academia militar, recebem os conheci-

³⁸ LAVERY, Brian. *Nelson's Navy: the ships, men and organization, 1793-1815*. Annapolis: Naval Institute Press, 2003, p. 88-93.

³⁹ As Juntas de Governo instituídas nas províncias de Bahia, Maranhão, Pará e Cisplatina não aderiram, de imediato, ao Estado brasileiro independente governado a partir do Rio de Janeiro, mantendo o vínculo com o Governo constitucionalista português. Um dos maiores palcos da luta entre partidários e contrários à emancipação liderada pelo Príncipe Regente D. Pedro de Alcântara foi a província da Bahia, que contava com um substancial contingente de tropas metropolitanas apoiadas por uma esquadra comandada por um oficial general da Marinha portuguesa. Na maior operação naval empreendida durante a Guerra de Independência (1822-1824), uma esquadra foi aparelhada no Rio de Janeiro para transportar as tropas que se juntariam aos efetivos pró-Independência reunidos no Recôncavo baiano e efetuar o bloqueio naval sobre a cidade de Salvador, combatendo os navios de guerra portugueses lá estacionados. Para o detalhamento das ações navais que contribuíram para a expulsão das tropas portuguesas que ocupavam Salvador, ver: VALE, Brian. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. In: BRASIL, Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. v. 3, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002; e, para a participação de oficiais de marinha e praças estrangeiros nas lutas pela Independência, ver: Idem, *Independence or Death: British sailors and Brazilian Independence, 1822-25*. Londres; Nova York: Tauris Academic Studies, 1996.

⁴⁰ DORES, Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. 2. ed. Brasília: Ministério da Educação e Cultura; Instituto Nacional do Livro, 1972, p. 58-60.

mentos theoreticos que lhes faltarão, e de que fazem com prazer e surpresa immediata applicação ás funcções da sua mesma profissão. Finalmente, se durante os estudos, os habitos e disciplina adquiridos nos corpos, não se têm enervado pelo desuso, é impossivel que os alumnos militares da academia não prezem a consciencia em que ficção do seu prestimo; reunindo a pratica a theoria que lhes faltava, e da qual reconhecem todo o valor. [...] Não acontece o mesmo acerca dos alumnos, que se destinão ao serviço da marinha militar; porque estes não tendo elemento algum da educação e disciplina analoga á vida que se propõem, só podem adquirir na academia conhecimentos theoreticos, que sem aquelle preliminar, bem longe de os habilitar para perfeitos officiaes de marinha, os indispõe para jamais se sujeitarem ás praticas minuciosas, exactidão, e pontualidade que constituem o carácter particular de um perfeito militar, e tendo deixado passar a idade propria para contrahir aqueles habitos, relutam contra as ordens que recebem, tudo pretendem analysar e achar vicioso, para que o habitos de discutir e argumentar nas aulas, os tem grandemente predisposto; [...] mascarando com sophismas a sua inaptidão e repugnancia á subordinação militar. Podem portanto ser mui fortes em theorias, mas nunca, geralmente fallando, semelhantes alumnos serão bons soldados, e ainda menos bons officiaes de marinha.⁴¹

Ao criticar a “repugnância á subordinação militar” dos alunos da Marinha, Antero de Brito celebrava a sistemática adotada até então pela Academia Militar de receber militares já engajados nas fileiras como alunos, portanto, imersos num processo de socialização iniciado em um momento bem anterior à matrícula, o que, segundo aque-

le ministro, dispensava que a instituição de ensino espelhasse na sua rotina a normalização típica do ambiente militar.

Contando com militares e paisanos no seu corpo de alunos, a Academia Militar era, como destacou Motta, uma escola completamente descolada da vivência dos quartéis e muito próxima de outras instituições de ensino explicitamente direcionadas ao mundo civil.⁴² Já a Academia dos Guardas-Marinha, em regra, recebia seus alunos daquele mesmo mundo civil – embora muitos dos que atendiam às regras de acesso aos postos de aluno militar trouxessem alguma experiência indireta da vida na caserna por serem filhos de oficiais do Exército ou da Marinha – e empenhava-se em fornecer-lhes uma educação científica, através do curso matemático e um treinamento nas práticas militares e na atividade marinheira, no curso das artes. Porém, depois que assentavam praça como aspirantes a guarda-marinha, os agora alunos militares eram introduzidos na normalização vigente na Marinha e moldados no comportamento esperado de oficiais de marinha no dia a dia daquela instituição.

Os candidatos ao oficialato da Marinha, vindos do mundo civil e sem a pregressa experiência na tropa ostentada pelos militares alunos do Exército, não recebiam na efêmera Academia Militar e de Marinha “elemento algum da educação e disciplina analoga á vida que se propõem”, pois essa instituição só estava preparada para fornecer-lhes os “conhecimentos theoreticos” que seriam aplicados às atividades militares. Assim, tornados guardas-marinha sem nenhuma estrutura militarizada que os distanciasse do mundo civil além da simples aquisição de um posto militar e do eventual uso de um uniforme, era esperado que relutassem “contra as ordens que recebem [...] mascarando com sophismas a sua inaptidão e repugnancia á subordinação militar.”

Contudo, se a aferição de Antero de Brito sobre os guardas-marinha esteve próxima à realidade, não se pode excluir que tal inadequação seja, também, produto da rejeição

⁴¹ ANNAES do Parlamento Brasileiro: Camara dos Srs. Deputados – Quarto Anno da Segunda Legislatura, sessão de 1833, colligidos por Jorge João Dodsworth. t. 1. Rio de Janeiro: Typographia de Viúva Pinto & Filho, 1887. p. 130-131 (sessão de 13 mai. 1833).

⁴² MOTTA, op. cit., p. 34-36.

dos mesmos pelos discípulos da Academia Militar. A disputa entre os alunos e a tentativa de prevalência dos discípulos veteranos sobre os recém-chegados não era estranha à Academia Militar. Exercícios diversos de sujeição dos novos alunos, que poderiam ser identificados como o característico “trote” – comum em diversas instituições de ensino superior e recebendo um peso particular na formação de quadros militares, como “um aprendizado prático do significado da hierarquia”⁴³ –, foram registrados pela direção da Academia. Desde uma prática próxima à extorsão, ocorrida em 1820, até o reconhecimento, em 1846, pelo então diretor interino Firmino Herculano de Moraes Âncora, do:

uso antigo nos estabelecimentos desta espécie [de] arrogarem-se os alunos provecos ou veteranos o direito de tratar de modo mais ou menos desabridos [sic] (conforme a educação) os novatos e frequentemente maltratá-los de palavras e não raras vezes por vias de fato.⁴⁴

Porém, qualquer que fosse a razão do desajustamento dos guardas-marinha na Academia Militar e de Marinha, o novo regulamento de 1833 – aquele que Antero de Brito apresentou aos parlamentares quando demonstrou a inadequação dos alunos da Marinha à celebrada “subordinação militar” – procurou “reunir nos alumnos militares a educação e disciplina próprias da sua profissão, e os conhecimentos theoreticos que lhes convem”, dando àquela Academia “uma forma militar, subordinando todo o pessoal da mesma ao commando de um official general, a exemplo de todas as academias militares das nações mais illustradas”. Terminava sua fala solicitando a rápida apreciação do projeto pelos deputados, alertando-os quan-

to ao perigo da manutenção de uma sistemática de ensino para militares que não levasse em conta o aspecto disciplinar:

apresento a esta augusta camara, que em sua sabedoria o julgará, conforme o merecimento que lhe achar, na certeza sempre de que disciplina e saber, constituem a base do perfeito merito militar; que a disciplina só póde fazer um bom soldado, mas que o saber só, sem disciplina, repugna com a profissão das armas; e que não há nada mais perigoso em uma sociedade civil de instituições liberaes, do que um militar instruido sem subordinação, e relaxado em disciplina.⁴⁵

Embora pudéssemos considerar que a Academia dos Guardas-Marinha já cumpria pelo menos um dos requisitos da militarização proposta por Antero de Brito para a Academia Militar, a subordinação de lentos, funcionários e alunos à chefia militar, a reinstituição daquela escola abriu caminho para que se repensasse a sua organização. Tanto que, ainda em 1833, foi instituída uma comissão, composta pelos lentos José de Souza Corrêa, Maximiano Antônio da Silva Leite e José Gonçalves Vitória, para apresentar ao Parlamento um proposta de reforma dos estatutos da Academia, que então contavam com quase quarenta anos.⁴⁶ Porém, nem a historiografia nem a documentação nos informam dos resultados da comissão, o que levou Scavarda a considerar que a organização do ensino e a grade curricular dispostas segundo os estatutos de 1796 “encontravam favorável acolhida nas esferas navais superiores.”⁴⁷

Entretanto, sugestões de reforma na formação profissional do oficialato continuavam a frutificar dentro da Marinha, e boa

⁴³ CASTRO, Celso. O trote no Colégio Naval: uma visão antropológica. *Antíteses*, Londrina, v. 2, n. 4, p. 569-595, jul.-dez. 2009, p. 571. Sobre a aplicação do trote em outro ambiente de formação militar ver: Id., 2004, p. 30-34.

⁴⁴ Ofício nº 3, de 25 de abril de 1846, apud: DUARTE, 2004, p. 108. Sobre as primeiras ocorrências documentadas de sujeição dos “novatos” ver: Ibid., p. 105-106; SOUZA, 2008, p. 120-122.

⁴⁵ ANNAES, 1887, p. 131 (sessão de 13 mai. 1833).

⁴⁶ BRASIL. Decreto de 19 de dezembro de 1833. “Crêa uma comissão encarregada da reforma da Academia da Marinha.” Portal de Legislação. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=86466&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em 17 mar. 2012.

⁴⁷ SCAVARDA, op. cit., p. 73.

parte das que chegaram a ser encampadas pelo Ministério da Marinha retomava a ideia, defendida por Rodrigues Torres, de incrementar o treinamento prático a bordo de navios, visando à compatibilização dos comandos com as atividades que exerceriam enquanto oficiais subalternos embarcados nos navios de guerra. Contudo, a reforma que levaria a Academia dos Guardas-Marinha para próximo do elemento basilar de uma marinha militar, o navio de guerra, te-

ria que esperar o final daquela década para emergir dos continuados debates parlamentares e projetos do Executivo. Somente em 1839, aquela Academia receberia um regulamento que substituiria, pelo menos em parte, os seus estatutos setecentistas, e provocaria sua transferência para um navio de guerra, a Nau *Pedro II*, um desafio para sua oficialidade, seus lentes e alunos militares e uma nova etapa na formação profissional do oficialato da Marinha brasileira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BASILE, Marcello Otávio N. de C. Revolta e cidadania na Corte regencial. *Tempo*. Niterói, v. 11, n. 22, p. 31-57, jan. 2007.

CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, Brasília, D.F: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1986 (História Administrativa do Brasil, 15).

_____. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. 2 ed. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

CASTRO, Celso. *O Espírito Militar: um antropólogo na caserna*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

_____. O trote no Colégio Naval: uma visão antropológica. *Antíteses*, Londrina, v. 2, n. 4, p. 569-595, jul.-dez. 2009. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses/article/view/4248/4024>>. Acesso em 28 dez. 2011.

COELHO, Edmundo Campos. *Em busca de identidade: o Exército e a política na sociedade brasileira*. 2 ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

DORES, Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. 2. ed. Brasília: Ministério da Educação e Cultura; Instituto Nacional do Livro, 1972 (Coleção Biblioteca do Sesquicentenário, 5).

DUARTE, Elaine Cristina Ferreira. *Da Real Academia à Escola Militar: a Profissionalização das Armas e a Consolidação do Ensino Militar no Brasil, 1810-1855*. 2004. 186 f. Dissertação (Mestrado em história) – Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

ELIAS, Norbert. *The Genesis of the Naval Profession*. Dublin: University College Dublin Press, 2007.

HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: teoria e política das relações entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1996.

LIVERY, Brian. *Nelson's Navy: the ships, men and organization, 1793-1815*. Annapolis: Naval Institute Press, 2003.

MOREL, Marcos. *O período das Regências (1831-1840)*. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

MOTTA, Jehovah. *A Formação do oficial do Exército: currículos e regimes na Academia Militar, 1810-1944*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2001.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 41 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

OLIVEIRA, José Carlos. *Cultura Científica no Brasil durante o governo de D. João VI (1808-1821)*. 1997. 371 f. Tese (Doutorado em história) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SCAVARDA, Levy. A Escola Naval através do tempo. *Subsídios para História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v. XIV, p. 9-294, 1955.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Cultura e Sociedade no Rio de Janeiro: 1808-1821*. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1977 (Brasiliana, 363).

SISSON, S. A. (ed.) *Galeria dos Brasileiros Ilustres*. v. 1. Brasília: Senado Federal, 1999 (Coleção Brasil 500 anos).

SOARES, Joaquim Pedro Celestino. *Quadros Navaes ou collecção dos folhetins marítimos do Patriota seguidos de huma Epopéia Naval Portugueza*. Parte II – Epopéia, Segunda impressão, t. III. Lisboa: Imprensa Nacional, 1863.

SOUZA, Adriana Barreto de. *Duque de Caxias: o homem por trás do monumento*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

VALE, Brian. *Independence or Death: British sailors and Brazilian Independence, 1822-25*. Londres; Nova York: Tauris Academic Studies, 1996.

_____. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. In: BRASIL, Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. v. 3, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.

Um mestre de campo general mandado ao governo do Estado do Brasil: a administração de Roque da Costa Barreto

Wilmar Vianna

Licenciado e bacharel em História pela Universidade Gama Filho, mestre e doutor em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Atualmente, é professor do curso de História da Universidade Gama Filho e coordenador de História do projeto Educopédia, da Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro.

RESUMO

Partindo da análise dos documentos entregues ao mestre de campo General Roque da Costa Barreto ao ser enviado para a América portuguesa, entre os quais se encontra o regimento do Governo-Geral, o presente artigo se concentra na análise de sua administração, entre os anos de 1678 e 1682, tendo como foco as questões relativas à defesa e à conservação do território americano, incluindo-se aí as obrigações a serem cumpridas pelos moradores da terra sobre essa matéria, como também aquelas referentes à exploração econômica da terra, que entendo como sendo áreas onde a atuação e o protagonismo dos governadores-gerais faziam-se mais visíveis.

PALAVRAS-CHAVE: Governo-Geral, defesa, exploração econômica

ABSTRACT

Based on the analysis of the documents delivered to the mestre de campo general Roque da Costa Barreto when he was sent to the Portuguese America. Among those documents is the regiment of the General Government. This article focuses on the analysis of his administration between the years of 1678 and 1682, specially regarding questions about the protection and conservation of the American territory. Including in this subject were the commitments of settlers regarding their benefit from the land, with I believe were areas concerning the effective management of the governadores-gerais.

KEYWORDS: General Government, defense, economic exploitation

A administração do mestre de campo General Roque da Costa Barreto permanece muito pouco estudada pela historiografia, apesar da importância que se atribui ao fato de que a ele foi entregue o último regimento passado aos governadores-gerais do Estado do Brasil, o que, segundo Graça Salgado, “significou um referencial importante no encaminhamento das ações dos governos que se sucederam até o início do século XIX”¹. O trabalho de Francisco Carlos Cosentino, que fez um bom apanhado sobre sua biografia,

¹ SALGADO, Graça (Coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985. p. 60.

dedicou, no entanto, pouquíssimas páginas ao exame de seu governo, limitando-se a enunciar considerações genéricas, sem realizar uma análise mais aprofundada das questões ocorridas no período. Segundo o referido autor, “o período de governo de Roque da Costa Barreto não foi diferente dos outros governadores [...], quanto ao dia a dia do processo de governação”².

Nesse sentido, partindo da análise dos documentos entregues ao mestre de campo general Roque da Costa Barreto ao ser enviado para a América portuguesa, entre os quais se encontra o regimento do Governo-Geral, o artigo se concentra na análise de sua administração, entre os anos de 1678 e 1682, tendo como foco as questões relativas à defesa e à conservação do território americano, incluindo-se aí as obrigações a serem cumpridas pelos moradores da terra sobre essa matéria, como também aquelas referentes à exploração econômica da terra, que entendo como sendo áreas onde a atuação e protagonismo dos governadores-gerais faziam-se mais visíveis.

O GOVERNO-GERAL: NOTA INTRODUTÓRIA

A criação, em meados do século XVI, do Governo-Geral marca o princípio de um processo, no qual a Coroa portuguesa buscava assumir, para si e para seus oficiais, um papel cada vez mais destacado e interveniente na condução dos negócios referentes ao território americano. É importante ressaltar, no entanto, que tal decisão não foi orientada somente com vistas a atender, por meio de um planejamento previamente traçado, os intuítos centralizadores do monarca português, o que acredito não ser possível pensar para um amplo leque de medidas adotadas pelas monarquias do antigo regime, particularmente a portuguesa.

A instalação do Governo-Geral, em meu entender, deve ser vista também como uma medida aplicada para atender as inúmeras queixas direcionadas, à época, a D. João III pelos donatários, principalmente por Duarte Coelho, donatário de Pernambuco, e por outros homens que se encontravam àquela altura na América. As questões que mais surgem nas cartas enviadas ao monarca estavam relacionadas com a conservação da terra, tanto do ponto de vista de sua dinâmica interna, para a qual se pedia uma ação da Coroa no sentido de estabelecer e manter um estado de ordem e disciplina em terras americanas, buscando pôr fim aos recorrentes distúrbios envolvendo portugueses e nativos, como também no sentido de combater as investidas de súditos de outras coroas europeias, marcadamente franceses. Dessa forma, os relatos eram contundentes em afirmar o clima de insegurança entre as populações aqui instaladas, como também revelavam a percepção dos contemporâneos de que a perda da posse da terra, por parte dos portugueses, era iminente³.

Nesse sentido, inicialmente a atuação do Governo-Geral orientou-se em dois eixos básicos: um deles voltado para o âmbito interno, no qual sua principal atribuição era a de buscar regular o cotidiano dos moradores da terra, para evitar a ocorrência de distúrbios, que causassem danos materiais e humanos aos portugueses; e o outro, preocupado em manter, em bases razoáveis, a defesa e o controle sobre o território americano, por meio do estabelecimento de povoações e fortalezas, condição imprescindível para consolidação da conquista portuguesa na América.

De acordo com Francisco Carlos Cosentino, o cargo de governador-geral era um ofício régio superior, com “funções delegadas de jurisdição inferior”⁴. O caráter superior do ofício devia-se ao fato de ele ser exerci-

² COSENTINO, Francisco Carlos. *Governadores-gerais do estado do Brasil (séculos XVI-XVII)*: ofício, regimentos, governação e trajetórias. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: Fapemig, 2009. p. 328.

³ Para um maior detalhamento acerca da situação da América portuguesa no período anterior à instalação do Governo-Geral, remeto à minha dissertação de mestrado, *A conservação da Conquista*, em especial ao segundo capítulo, “O Império, o Reino e América portuguesa em meados do século XVI” (Cf. VIANNA JÚNIOR, Wilmar da Silva. *A conservação da conquista: o governo-geral e a defesa do estado do Brasil (1548-1612)*. 2006. 244 f. Dissertação (Mestrado em História Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006, p. 71-103).

⁴ COSENTINO, op. cit., p. 78.

do por delegação régia, e exercido em nome do monarca, no entanto, sua qualidade era inferior, segundo o autor, pois a delegação era temporária e as suas decisões necessitavam de confirmação real.

Partindo de uma discussão amparada no exame do léxico da época, especialmente no trabalho do Padre Raphael Bluteau, e no exame das cartas patentes e regimentos entregues aos homens escolhidos para a governação da América portuguesa, Cosentino mostra que algumas das atribuições próprias do poder régio, as chamadas regalias⁵, eram transferidas aos governadores-gerais por aqueles documentos – por exemplo, a concessão de mercês⁶ –, como também a obrigação de assegurar “que cada parte do aparelho político-administrativo desempenhasse suas funções e preservasse sua autonomia funcional”⁷.

Uma questão tratada, geralmente, de forma marginal pela historiografia, mesmo pelos trabalhos mais recentes, merece, no entanto, um maior aprofundamento. Para o período que ora me ocupa, a titulação dada aos homens enviados à América era a de governador e capitão-general, ou de governador e capitão-general, como aparece grafado no regimento de 1677. Embora a produção historiográfica, em geral, enfatize que as principais atribuições daqueles que detinham esse título e cargo fossem de caráter militar, pouco, ou nada, se problematiza, acerca das funções e da importância que tinha dentro da hierarquia militar portuguesa o posto de capitão-general. Mesmo o trabalho de Francisco Carlos Cosentino, já citado anteriormente, que busca demonstrar a natureza

elevada do ofício de governador-general, não contempla tal discussão, o que, em minha opinião, faz com que a análise sobre a instituição fique incompleta, ao não considerar sua titulação completa, ainda mais dentro de um contexto em que o tópico da guerra, marcado pelas necessidades defensivas dos territórios, servia como elemento definidor para escolha de seus governantes⁸.

De acordo com o Padre Raphael Bluteau, capitão-general seria aquele “que manda um exército inteiro, ou uma armada grande”⁹, diferenciando-se, por exemplo, do posto de capitão-mor, que, segundo este mesmo autor, seria título conferido “a quem manda um corpo mais pequeno (sic)”¹⁰.

Para Nuno Gonçalo e Mafalda Soares, o uso habitual do título de governador e capitão-general, fenômeno ocorrido já no período dos Braganças, era indicativo de uma “clivagem mais diretamente associada ao mérito”¹¹. Os autores sustentam seu argumento, tomando por base uma consulta feita ao Conselho Ultramarino em 1671, na qual se afirma que o título de capitão-general “devia ser reservado apenas àqueles que tivessem ocupado o posto de mestre de campo ou equivalente, configurando a experiência militar e o mérito reconhecido como os critérios para sua atribuição”¹².

Portanto, com base nessas considerações, demonstra-se que, para além dos aspectos já assinalados por Cosentino, o cargo de governador e capitão-general possuía uma natureza elevada, não somente pelas regalias que lhe eram concedidas, enquanto representante do monarca em terras americanas, mas também por ser

⁵ As regalias, segundo Bluteau, eram “um sinal exterior, demonstrativo da autoridade e majestade real”, constituindo-se nos poderes próprios da função real, ou seja, “fazer leis, investir magistrados, eleger ministros dignos e beneméritos, bater moeda, por tributos, e a seus tempos publicar guerra e fazer pazes”. BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário português e latino*. Coimbra: [s.n.], 1712-1728. Disponível em: <<http://www.ieb.usp.br/online/>>. Acesso em: 20 de jan. 2011, p. 193.

⁶ De acordo com Rodrigo Ricupero, a possibilidade de poder recompensar os serviços feitos tornava o governador-general a “figura-chave na execução da política de troca de serviços por mercês”, o que, em consequência, conferia-lhe, no entendimento do autor, ainda mais poder. Cf. RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*: Brasil c.1530-c.1630. São Paulo: Alameda, 2009, p. 174.

⁷ COSENTINO, op. cit., p. 68.

⁸ CUNHA, Mafalda Soares da; MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. Governadores e capitães-mores do império atlântico português nos séculos XVII e XVIII. In: _____; _____; CARDIM, Pedro (Org.). *Ótima pars*: elites ibero-americanas do antigo regime. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005, p. 230.

⁹ BLUTEAU, op. cit., p. 126.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ CUNHA; MONTEIRO, op. cit., p. 204.

¹² Ibidem.

ele o detentor do principal posto militar na América portuguesa, que era, inclusive, equivalente às mais altas posições militares existente no reino.

Há aqui a necessidade de reconhecer que esse esforço de normatização administrativa, que era, aliás, desdobramento de um processo iniciado ainda no período filipino¹³, servia para diferenciar a importância de cada um dos territórios que compunham o império português, tendo em conta as necessidades militares, como também as possibilidades econômicas de cada região. Aliás, como apontam Guida Marques e Nuno Gonçalo e Mafada Soares, esses dois tópicos não podem ser dissociados ao se lançar os olhos para o ultramar e se constituíam nas “duas áreas de intervenção que a Coroa sempre privilegiou”¹⁴.

Isso é relevante de ser assinalado, na medida em que se constata que os primeiros governadores-gerais não possuíam o título de capitão-geral, mas tão somente o de capitão da Bahia¹⁵, o que parece indicar que se o posto possuía uma natureza elevada, desde sua criação, como quer Francisco Carlos Cosentino, sua posição dentro da hierarquia política do império, que se confundia com a do próprio território que governava, foi acrescentada em dignidade no século XVII¹⁶.

O acrescentamento na titulação dos homens que serviam à Coroa na América possui dois desdobramentos significativos. O primeiro, relacionado à necessidade de comprovado mérito militar que o candidato

ao posto devia possuir, conforme assinalado anteriormente. Outro aspecto relevante refere-se ao fato de que, com o título de capitão-geral, a monarquia portuguesa tencionava reforçar a autoridade régia, colocando seu representante na América, o governador-geral, num patamar superior frente aos outros capitães-donatários.

Esse processo que, segundo Guida Marques, remete ao período de criação da instituição, em 1549, e que se tornou mais enfático ainda no período da União Ibérica, demonstrava a busca da Coroa, devido, principalmente, às exigências militares, por implementar um maior “controle sobre a atuação dos donatários”¹⁷, reforçando “a jurisdição do governador-geral [...] [em detrimento] das tradicionais prerrogativas”¹⁸ donatarias.

ADMINISTRAÇÃO DE ROQUE DA COSTA BARRETO

O período da administração de Roque da Costa Barreto foi marcado, segundo Pedro Puntoni, por um aprofundamento das dificuldades da lavoura canavieira, cada vez mais ameaçada pela produção antilhana “e, a partir de 1680, [sofrendo também com a] consequente inflação dos preços dos escravos, dado o aumento de procura em África”¹⁹.

Nesse contexto, intensificava-se o processo de expansão territorial, fazendo com que “expedições ao interior, antes até desenco-

¹³ Acompanhando a formulação enunciada por Antônio Manuel Hespanha, para quem no período filipino assiste-se a um processo de modernização política em Portugal, Guida Marques afirma que a União Ibérica, no que se refere à América portuguesa, foi marcada pela tentativa de dotar a autoridade régia de uma posição mais interveniente na administração e controle do território, através do “adensar da rede de oficiais régios no Brasil, a reorganização das capitâneas, a criação de novas circunscrições administrativas, e, ainda, a fundação de um tribunal na cidade da Bahia, [...] [possuindo] uma incontornável dimensão política”. Além disso, ainda segundo a autora, fora sob o governo dos Habsburgos que o cargo de governador-geral adquiriu seu caráter militar reforçado. (Cf. MARQUES, Guida. O estado do Brasil na União Ibérica. Dinâmicas políticas no Brasil no tempo de Filipe II de Portugal. *Penélope*, n. 27, 2002, p. 7).

¹⁴ MARQUES, op. cit., p. 8.

¹⁵ Sobre esse aspecto as cartas de nomeação dos três primeiros governadores e o regimento passado a Tomé de Sousa não deixam dúvida. Os documentos referentes aos dois primeiros governadores podem ser encontrados no terceiro volume da *História Administrativa do Brasil*. Já a carta de nomeação de Mem de Sá encontra-se publicada no volume 35 dos *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional*.

¹⁶ Rodrigo Ricupero faz referência a essa questão, mostrando que o título de capitão-geral foi incorporado ao de governador-geral no mandato de Gaspar de Sousa. Mesmo ele, porém, dá pouca atenção ao assunto, comentando-o numa nota de rodapé. (Cf. RICUPERO, op. cit., p. 136).

¹⁷ MARQUES, op. cit., p. 19.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ PUNTONI, Pedro. *A guerra dos bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: Fapesp, 2002, p. 25.

rajadas, [passassem] [...] agora a receber o apoio e mesmo a ser agenciadas pelo Governo-Geral.”²⁰. Nesse sentido, Puntoni afirma que, desde o governo de “Afonso Furtado de Castro do Rio Mendonça (1671-1675), [o Governo-Geral] passou a incentivar e coordenar este movimento de ‘ocidentalização’ da colônia”²¹. Ainda de acordo com esse autor, o regimento passado a Roque da Costa Barreto, em 1677, também refletiria essa orientação ao buscar estimular a atividade mineradora²².

Ademais, como salientado por Maria de Fátima Gouvêa, os anos de 1670 foram marcados por “um reordenamento da forma de ser da administração da América portuguesa”²³, perceptível, por exemplo, na criação de novos bispados – Olinda, em 1675, e Rio de Janeiro, em 1676 –, na elevação da Bahia a arcebispado, como também na “instalação [...] do Tribunal da Relação Eclesiástica (1678), constituindo-se em tribunal de segunda instância para o julgamento de matérias desse foro específico”²⁴.

Para além das questões ligadas ao campo eclesiástico, nesse período ocorreu também a doação de “capitanias na parte sul do Brasil, chegando a realizar concessões que iam até mesmo à boca do estuário do Rio da Prata”²⁵, que culminou na “criação da capitania real da Nova Colônia do Santíssimo Sacramento, na margem esquerda do Rio da Prata, em frente à cidade de Buenos Aires, no ano de 1680”²⁶.

No que se refere propriamente a administração de Roque da Costa Barreto, o primeiro aspecto que se destaca na análise da documentação do período refere-se à titulação que ele recebeu ao ser enviado para a América. A historiografia, mesmo em trabalhos mais recentes, considera que Barreto fora nomeado como governador-geral. No entanto, o substituto dos governos interinos, que se sucederam no poder desde a morte do Governador D. Afonso Furtado de Mendonça, foi nomeado como mestre de campo general do Estado do Brasil²⁷.

É o que se pode depreender das cartas escritas por D. Pedro, em 10 de setembro de 1677, aos demais governadores do território americano, como também aos homens da Câmara de Salvador, informando de sua decisão de

fazer mercê do posto de mestre de campo geral desse estado [a Roque da Costa] e para governar, no entretanto que não mando governador, como vos constará da carta patente que dele lhe mandei passar, encomendo-vos que na forma costumada lhe deis a posse desse governo que estais exercitando, com as cerimônias que em semelhantes atos se costuma dar²⁸.

Em outra carta desse mesmo período, esta de 26 de novembro de 1677, D. Pedro

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem, p. 26.

²² Ibidem.

²³ GOUVÊA, Maria de Fátima. Conexões imperiais: oficiais régios no Brasil e Angola (c. 1680-1730). In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lúcia Amaral (Org.). *Modos de Governar: ideias e práticas políticas no império português (séculos XVI a XIX)*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 183.

²⁴ GOUVÊA, Maria de Fátima. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). In: _____; BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João (Org.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 300.

²⁵ GOUVÊA, Maria de Fátima. Conexões imperiais: oficiais régios no Brasil e Angola (c. 1680-1730). In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lúcia Amaral (Org.). *Modos de Governar: ideias e práticas políticas no império português (séculos XVI a XIX)*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 183.

²⁶ GOUVÊA, Maria de Fátima. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). In: _____; BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João (Org.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 301.

²⁷ Vale salientar que Sebastião da Rocha Pita (1730, p. 405), em sua *História da América portuguesa*, já assinalava tal questão, quando, na abertura do livro sétimo de sua obra, afirma que “vem Roque da Costa Barreto governar o Estado do Brasil com título de Mestre de Campo General”. No entanto, ao que parece, essa informação jaz esquecida nas páginas de Rocha Pita, posto que não é mencionada por outros historiadores que se dedicam à temática. Esse esquecimento talvez possa ser explicado pelas severas críticas feitas à sua obra, principalmente por parte de alguns historiadores brasileiros que, embebedos por um espírito nacionalista, questionavam o tom eminentemente favorável aos portugueses encontrado em suas páginas, conforme observa Francisco Iglésias, que, aliás, afirma que se a obra precisa ser estudada, por sua importância histórica, ela “não merece realce especial pela qualidade”. (Cf. IGLÉSIAS, Francisco. *Historiadores do Brasil: capítulos de historiografia brasileira*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Belo Horizonte: UFMG, 2000, p. 35)

²⁸ AHU, códice 245, fl. 34v.

buscava tranquilizar um certo Álvaro de Azevedo, que havia lhe escrito sobre os inconvenientes da terra estar há mais de dois anos sem governador, o que resultava em “grandes danos e pouca obediência nos desembargadores da Relação as ordens daquele governo [ocasionando] neste povo alguns tumultos”²⁹, dizendo da “chegada do mestre de campo General Roque da Costa Barreto a quem mando governar esse estado”³⁰ e de sua confiança de que “se porão as cousas desse governo na forma e quietação que convém”³¹.

No título de outro documento, escrito em 14 de março de 1678, no qual se discorria sobre a situação dos engenhos de Antonio de Couros Carneiro, pode-se observar uma correção na referência ao título de Roque da Costa Barreto, “para o governador, digo mestre de campo general do estado do Brasil”³².

Por fim, reforça essa percepção a carta patente de Manuel de Abreu Soares, que fora nomeado capitão-mor da capitania de Sergipe Del Rei, em 21 de abril de 1679. No documento se lê:

Em 21 dias do mês de abril deste presente ano de 1679, nesta cidade do Salvador Bahia de Todos os Santos e Paços de sua Alteza fez o Capitão-Mor Manuel de Abreu Soares Preto e homenagem nas mãos do senhor Roque da Costa Barreto mestre de Campo General, com jurisdição de governador e Capitão-Geral dele³³.

Não se apresenta na documentação por mim consultada nenhuma explicação ou justificativa para a decisão de não se enviar, na ocasião, governador para o Estado do Brasil, nem do motivo de Roque da Costa Barreto não receber o cargo de governador-geral, embora ele fosse mandado, enquanto mestre de campo, a governá-la. Apesar disso, não deixa de ser relevante assinalar que, por essa época, a administração do Estado do Brasil foi exercida não pelo governador-geral, mas por um graduado oficial do exér-

cito português, que estava incumbido de exercer a governação da terra.

Outro elemento a se destacar na análise do governo de Roque da Costa Barreto é que, além de ter recebido o regimento, confectionado em 1677, para o Governo-Geral, foi-lhe entregue também a “Instrução pela qual há de servir o mestre de Campo Governador e General do Estado do Brasil, Roque da Costa Barreto”³⁴, daqui para diante chamada apenas de Instrução.

O exame da Instrução permite-me inferir que seu objetivo era dar conhecimento a Barreto sobre quais eram suas obrigações mais imediatas no que se refere ao governo da terra. Desde logo, portanto, pode-se estabelecer uma diferença entre a Instrução e o regimento do Governo-Geral, qual seja, enquanto o último visava a definir o âmbito jurisdicional do cargo, bem como suas atribuições nas matérias de justiça, fazenda e guerra, a Instrução era produto do contexto, portanto, as disposições nela contidas dialogavam de maneira mais direta com questões que a Coroa portuguesa enfrentava para administrar a América no período.

Nesse documento, observa-se uma assinalada preocupação com os assuntos tocantes à Fazenda, demonstrando a intenção dos Braganças em ter melhores informações sobre os rendimentos e gastos efetuados na administração do Estado do Brasil. Dessa forma, por ser “de tanta importância e consideração ter entendido as rendas que possui e contribuições que pagam os povos dele”³⁵, e não terem os governadores anteriores conseguido dar “cabal cumprimento a ela, por que algumas relações que mandaram foram com tal confusão, que se não colhe delas o que era necessário”³⁶, devia Roque da Costa mandar

ao provedor-mor e provedores dos governos e capitanias de todo o Estado vos mandem relação de

²⁹ AHU, códice 245, fl. 36v.

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

³² AHU, códice 245, fl. 39v.

³³ DHBN, v. 27, p. 113.

³⁴ AHU, códice 245, fl. 36v.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem.

cada um e cada uma delas, em que entrem também as armas, munições, pólvora e artilharia que há em todo dito Estado, limitando-lhe o tempo que vos parecer em que vo-las possam mandar³⁷.

A mesma orientação servia também às folhas eclesiástica e secular, que deviam ser informadas com toda “a miudeza e distinção possível”³⁸, e os donativos e impostos cobrados pelas Câmaras e que se aplicavam à infantaria que assistia em cada praça.

Ademais, determinava-se a Barreto que, “porquanto no tempo presente se têm alterado as coisas de modo que para o bom governo do Brasil convém reformarem-se os regimentos velhos”³⁹, reunisse as pessoas que tivessem conhecimento da matéria, para sugerir mudanças nas normas regimentais da Fazenda, as quais, após essa consulta, deveriam ser remetidas para Lisboa, para “se poder reformar os ditos regimentos”⁴⁰.

Da mesma forma, Roque da Costa era instado a saber informações sobre o dinheiro utilizado em obras pias, como também das consignações aplicadas no custeio de armas, munições e até no reparo de fortalezas.

Nesse ponto, pode-se assinalar uma outra preocupação bastante presente na Instrução, qual seja, os assuntos relacionados com a defesa do território. Além do acima exposto, o documento continha orientação sobre o procedimento a ser observado com a artilharia de bronze danificada, que devia ser enviada a Lisboa, para aí ser refundida, como também sobre o envio, junto com o mestre de campo, de 80 quintais de pólvora e duzentas espingardas “para se comecem a armar os moradores desta praça e do recôncavo”⁴¹, questão à qual voltarei.

As minas de salitre também eram objeto da Instrução. Com informações mais minuciosas do que as contidas no regimento do

Governo-Geral, dava-se conta de que o salitre extraído das proximidades do Rio São Francisco já havia sido mandado para Lisboa e ali averiguada sua boa qualidade. Portanto, o Príncipe Regente D. Pedro mandava Roque da Costa “chamar ao Rio de Janeiro João Francisco Roberto, que naquela praça se acha, e a Pernambuco Bento Surrel, que já foi a estas minas de salitre e ambos mandareis a esta diligência, para que façam a experiência e vos informe da quantidade e qualidade dele”⁴². A intenção do regente era de agilizar as questões tocantes a essa matéria, por ser ela “de grande consideração para o benefício da pólvora das conquistas e deste Reino”⁴³.

Ainda no tocante à defesa, a Instrução trazia informações sobre o parecer do Governador Afonso Furtado, segundo o qual algumas fortalezas eram pouco úteis e seu custeio desnecessário. Dessa forma, Roque da Costa tinha do regente ordem para, concordando com o parecer do seu antecessor, demolir os fortes que não tinham serventia e, assim, “se escuse a despesa que se faz neles”⁴⁴.

Além dos assuntos presentes na Instrução, uma das primeiras tarefas passadas pelo príncipe a Roque da Costa, quando do início de sua administração, dizia respeito a infantaria que servia na Praça de Salvador, mais especificamente a sua redução, que fora solicitada pelos oficiais camarários da cidade. Como constava em carta de 26 de outubro de 1677, a Câmara requeria a diminuição da “infantaria daquela praça a doze capitães, com um mestre de campo e um sargento-mor e um ajudante de tenente”⁴⁵.

Nesse sentido, D. Pedro determinava ao mestre de campo que, assim que chegasse à capitania, passasse em revista as tropas e obtivesse conhecimento sobre seu efetivo e “quanto se despense, informando-me de tudo, com vosso parecer e a boa forma em

³⁷ *Ibidem*, fl. 36v.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ *Ibidem*, fl. 39v.

que se deve pôr esta infantaria, porque esteja pronta a que couber"⁴⁶.

Apesar de não ter o informe sobre o retorno dado por Barreto ao príncipe, a referência a esse documento se justifica por dois motivos. Primeiro, vale salientar que o pedido de redução da infantaria interessava diretamente aos homens da Câmara, uma vez que o custeio das tropas, em geral, recaía sobre eles. Em segundo lugar, tal solicitação parece sugerir uma diminuição da atividade militar e, em decorrência, da necessidade de manutenção de um maior efetivo.

Isto, no entanto, não pode ser entendido como indicativo de uma menor atenção com as questões relacionadas à defesa do território, tanto que, em carta de 23 de novembro de 1677, D. Pedro escrevia a Roque da Costa Barreto, dizendo ter sido informado pelo Governador Afonso Furtado de Mendonça sobre a necessidade de serem enviadas "armas para se armarem os moradores do Recôncavo [...], que sendo obrigados a tê-las para sua defesa, por falta delas, estavam desarmados"⁴⁷. Dessa forma, para sanar tal questão, o regente avisava sobre o envio de duzentas espingardas do reino, cuja repartição, entre os homens da terra, ficava a cargo do mestre de campo, garantindo assim que todos estivessem devidamente armados, conforme, aliás, encontrava-se disposto no capítulo 22 do regimento do Governo-Geral⁴⁸.

Além das armas e pólvora trazidas por Roque da Costa, por outro documento, de 27 de setembro de 1677, fica-se sabendo também dos itens enviados a outras partes da América. Na relação, constavam o envio de pólvora, espingardas, artilharia, arcabuzes e mosquetes para as capitânicas de Pernambuco e Rio de Janeiro, como também para o Estado do Maranhão⁴⁹, demonstrando que as questões ligadas à conservação

do Estado do Brasil permaneciam ocupando posição destacada no rol de atribuições dos oficiais responsáveis pela governação da América, apesar de não haver registro de nenhuma invasão, ou tentativa, por parte de algum reino estrangeiro no período.

Nesse mesmo sentido, uma carta do regente, de 23 de novembro de 1679⁵⁰, escrita em resposta a outra que Roque da Costa passara em dois de junho, aprovava a decisão do mestre de campo, que havia dado início à construção de um armazém para pólvora recebida do reino, que se achava "quase toda perdida porque as casas se não forrão de madeira antes de se lhe meter a pólvora, [e por ser o] [...] clima do Brasil umidíssimo"⁵¹.

Vale destacar que as obras foram iniciadas por Barreto sem prévia consulta ou aceite de Lisboa, pois ele entendia que assunto de tanta importância não podia esperar "passa[r] mais de um ano [...] [para] que chegasse a Resolução deste Reino"⁵², por ser "aquela cidade [Salvador] capital da província, e devendo haver nela munições suficientes, se achava sem armazém em que se recolhessem bem acondicionadas"⁵³.

No entanto, apesar de reconhecerem a utilidade da obra, que objetivava conservar a pólvora em lugar adequado, para que ela estivesse em condições de ser usada nas ocasiões necessárias, D. Pedro e o Conselho Ultramarino advertiram o mestre de campo sobre seu procedimento, lembrando-lhe o príncipe regente que "ao diante me haveis de dar primeiro conta [...], e quando as obras forem precisas façais aviso com a brevidade que vos for possível, para que com a mesma tenhais resposta e, com ela, poderdes executar a obra que se julgar necessária."⁵⁴, ou como fizeram os conselheiros do ultramar, dizendo-lhe que "bem pudera o governador não gastar sem ordem o dinheiro que tem

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ AHU, código 245, fl. 36v.

⁴⁸ MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*. Rio de Janeiro: Gráfica Carioca, 1972, t. 2, p. 777-778.

⁴⁹ AHU, Luísa da Fonseca, doc. 2790.

⁵⁰ AHU, código 245, fl.54.

⁵¹ AHU, Luísa da Fonseca, doc. 2914.

⁵² Ibidem.

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ AHU, código 245, fl.54.

aplicação diferente, que lhe não duvidava da necessidade da obra, nem da sua utilidade, mas que não fazia mal dar primeiro conta, esperando-lhe resposta⁵⁵.

Portanto, apesar da documentação do período não fazer referência a ameaças ou tentativas de invasão do território, os assuntos tocantes à conservação e à defesa do território português na América permaneciam como foco de atenção para a administração portuguesa.

Nesse sentido, por exemplo, em 21 de outubro de 1681, D. Pedro passava uma provisão a Roque da Costa Barreto para que “de todos os contratos, assim dos que se fizerem com minha real fazenda, como das mais contribuições que os povos têm aplicado ao sustento da infantaria, paz de Holanda⁵⁶ e outras despesas, se tire para o fornecimento das munições uma propina geral”⁵⁷.

Além disso, determinava-se também “que os navios, que navegam para as conquistas, sejam obrigados a permutarem cada um doze barris de pólvora por outros dozes que lhe dão dos armazéns da praça em que entrarem”⁵⁸. Ainda de acordo com o exposto no documento, o mestre de campo devia assegurar-se do cumprimento da provisão real na Bahia e nas demais capitânias

sob sua jurisdição, “com declaração que na vossa residência [de Roque da Costa Barreto] será este o primeiro capítulo por que se pergunte”⁵⁹, conferindo, dessa forma, importância à matéria.

Ademais, durante a administração de Roque da Costa, o príncipe regente manteve intensa correspondência com D. Pedro de Almeida, governador de Pernambuco, no qual tratava da fortificação da capitania⁶⁰, envio de munições⁶¹, a distribuição de armas aos moradores⁶², conservação e reparo dos fortes e fortalezas⁶³, e também sobre o baixo rendimento do contrato dos dízimos, que provocavam a falta de pagamento da infantaria da Praça de Pernambuco, solicitando-se ao governador que recorresse aos homens de negócio da localidade, para sanar tal problema.

As diversas missivas trocadas entre D. Pedro e o governador de Pernambuco sobre as questões que diziam respeito à defesa e à segurança daquela capitania demonstram, além da existência de um canal direto de comunicação da Coroa com os governadores das capitânias para tratar dos assuntos mais prementes de cada localidade, que o governador-geral, cujas atribuições cabiam à época a Roque da Costa, tinha um papel

⁵⁵ AHU, Luísa da Fonseca, doc. 2914.

⁵⁶ O donativo de paz com a Holanda era resultado da celebração do Tratado de Paz e Confederação entre Portugal e Holanda, de agosto de 1661, segundo o qual cabia a Portugal o pagamento de uma indenização de cinco milhões de cruzados à Companhia das Índias Ocidentais, dos quais couberam ao Estado do Brasil uma contribuição anual de 120.000 cruzados pelo prazo de 16 anos.

Vale assinalar que além do donativo de paz com a Holanda, havia também o donativo para pagamento do dote de casamento de Catarina de Bragança com Carlos II da Inglaterra. A cobrança desses donativos foi objeto de uma carta de D. Pedro para Roque da Costa Barreto, em 20 de dezembro de 1677, na qual informava que, apesar de a “execução da cobrança e remessa dele a esse reino não foi possível que se fizesse tão prontamente” (DHBN, v. 67, p. 127), enviava a cópia de uma ordem, para que se encaminhasse aos ministros da Coroa, que deviam executar tais cobranças.

Segundo José Roberto do Amaral Lapa (2000, p. 75), o pagamento de tais donativos suscitou “protestações e delongas”, do que é exemplo a carta da Câmara de Salvador para o príncipe regente, escrita em 22 de junho de 1678, onde se diziam impossibilitados de atendê-lo, devido a falta de cabedais (DHAMS, v. 2, p.39).

⁵⁷ AHU, códice 245, fl. 71v. De acordo com Amaral Lapa (2000, p. 75), a utilização dos recursos do donativo para outras finalidades foi, até certo ponto, prática recorrente por parte da Coroa portuguesa, não somente para aquisição de munição, mas também visando ao conserto e à construção de embarcações e até para “financiamento de um grande estaleiro naval, para construção de navios encarregados de policiar as costas brasileiras. Tal empreendimento não teria ido avante, por falta de mão de obra”.

Ainda segundo Lapa (2000, p. 76), esse tipo de utilização do donativo “não deixava de ser, também, de obter-se a compreensão ou, pelo menos, menor relutância dos colonos em atender a compromissos que muito indireta e remotamente lhe diziam respeito, pois agora sabia-se que parte do dinheiro tinha uma finalidade imediata, com aplicação inclusive na Colônia, e com inegáveis reflexos no seu comércio”, como também na defesa e na conservação do território.

⁵⁸ AHU, códice 245, fl. 71v.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ AHU, códice 256, fl. 22.

⁶¹ *Ibidem*, fl. 23.

⁶² *Ibidem*, fl. 24.

⁶³ *Ibidem*, fls. 32, 34 e 40.

de manter as defesas de Salvador, garantir que os demais governadores e capitães fizessem o mesmo em suas localidades, o que lhe conferia uma ação, ao menos em tese, fiscalizadora, e, por fim, articular as ações defensivas contra ameaças internas e externas.

Além disso, entre as cartas do período inicial da administração de Roque da Costa, de 25 de maio de 1678, encontra-se uma relação de armas de fogo, pólvora, balas e morrão, que havia nos armazéns da Bahia⁶⁴, no que se pode observar o mestre de campo cumprindo uma das obrigações estabelecidas no regimento do Governo-Geral, que previa, no seu capítulo terceiro, a preparação de tal lista e seu envio ao reino.

Afora as questões ligadas à defesa e à conservação do território português na América, a administração dos indígenas aparece largamente na documentação do período, mostrando a importância da temática, e dos conflitos e disputas em torno dela.

Em carta do príncipe regente para Roque da Costa Barreto, escrita em 23 de março de 1681, o primeiro informava ter recebido notícias do Frei Anastácio de Andierne, relatando que Francisco Dias de Ávila, donatário das terras de Pambu, estava "perturbando a conversão daquelas almas e impedindo reduzir aquele gentio à luz da Igreja"⁶⁵, tarefa que D. Pedro reputava ser "tanto do serviço de Deus e meu para que aqueles índios tenham conhecimento da fé que é o que eu tanto encomendo"⁶⁶.

Dessa forma, o regente determinava ao mestre de campo que se fizesse uma devassa, sobre a qual não dispunha de mais informações, além de reforçar junto a Barreto que fossem tomadas todas as providências para que não se impedissem os religiosos de fazer sua atividade missionária nos sertões.

Ademais, a atividade missionária foi objeto também de significativa troca de corres-

pondência entre as autoridades portuguesas. D. Pedro, em carta de 23 de julho de 1680, em resposta a outra, de 10 de janeiro de 1679, enviada por Roque da Costa Barreto, dando notícia "do estado em que se acham as missões dessa cidade, com o descuido que há na conversão da gentildade, por algumas das religiões faltarem as obrigações do seu estado e a dos capuchinhos com [...] gritantes excessos"⁶⁷. Por esse motivo, o regente determinava ao mestre de campo que fizesse

uma junta de todos os prelados das religiões e o deão, em ausência do arcebispo, e o chanceler da relação, assistindo o procurador da coroa, e nela se confirmem os meios que haverá para se renovar este cuidado e se aplicarem os religiosos a este ministério tão próprio de sua profissão e estado e do que nela se assentar me fareis aviso⁶⁸.

Dentro desse contexto, mereceu especial atenção uma questão envolvendo os moradores de Serinhaem, na Bahia, e os jesuítas. Conforme consta no documento de 26 de agosto de 1680, em 1676, o príncipe havia solicitado ao Governador Afonso Furtado de Mendonça informações sobre o pedido do provincial da Companhia de Jesus para que fosse assegurado o direito da "administração espiritual e temporal dos índios"⁶⁹ aos padres jesuítas e que fossem devolvidos "os índios tirados por [...] [João Peixoto Viegas e Antonio Guedes de Brito], ou por qualquer outro secular das ditas aldeias"⁷⁰.

Como a questão permanecia em aberto, D. Pedro ordenava Roque da Costa a reunir uma junta, como se encontrava disposto no capítulo 56 do regimento do Governo-Geral⁷¹, formada "de pessoas mais desinteressadas nela e de toda a satisfação assim, seculares e eclesiásticos"⁷², para tomar uma decisão

⁶⁴ AHU, Luísa da Fonseca, doc. 2830.

⁶⁵ DHBN, v. 67, p. 213.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ AHU, códice 245, fl. 60v.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ AHU, códice 245, fl. 61v.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ MENDONÇA, op. cit., t. 2, p. 842.

⁷² AHU, códice 245, fl. 61v.

sobre o caso. Para tanto, devia considerar se os índios provocavam danos ou eram úteis aos moradores da localidade, como também se sofriam por partes destes algum tipo de violência, devendo decidir da maneira que julgasse mais conveniente e útil para doutrinação dos indígenas. Misturavam-se, portanto, elementos que evocam a utilização do índio como força de trabalho pelos moradores, o que era contestado pelos jesuítas, e a preocupação com a tarefa missionária, principal elemento do discurso justificador para conquista do território americano.

Porém, outras duas cartas, também de 26 de agosto de 1680, traziam orientações do príncipe regente sobre como se encaminhar a questão. Na primeira delas, D. Pedro afirmava que

pela boa direção e forma com que os padres da Companhia de Jesus domesticam e doutrina os índios fui servido convertê-los por provisão minha a administração espiritual e temporal; porém com tal condição que quando forem necessários para meu serviço os não escondam e neguem, como se verifica que o fizeram⁷³.

Dessa forma, ordenava-se a Roque da Costa Barreto assegurar que os jesuítas “cumpram e guardem as ordens dos governadores, e as que lhes passarem para a repartição deles quando forem necessários aos moradores, e também com condição que os padres continuem as missões no sertão como antigamente faziam, e nele formem aldeias e igrejas⁷⁴. Da mesma forma, antecipando-se a decisão da junta que mandara Barreto reunir, D. Pedro determinava que os índios retirados por João Pei-

xoto Viegas⁷⁵ fossem restituídos aos padres da Companhia de Jesus.

Na outra carta, o príncipe regente mandava o mestre de campo repreender o provincial da Companhia sobre o fato de os jesuítas terem retirado “os índios das aldeias de São Miguel e Santo André⁷⁶, sem terem autorização da junta que governava o Estado do Brasil, por ocasião do falecimento do Governador-Geral Afonso Furtado. Essa ordem parece-me indicativa do fato de que, apesar de deter o governo administrativo e espiritual dos indígenas, isso não significava que os jesuítas pudessem dispor livremente deles, até porque, como disposto nos trechos acima transcritos, os índios podiam ser utilizados como mão de obra, tanto em caso de necessidade da Coroa, quanto dos moradores, sem que, no entanto, fosse permitida a sua escravidão.

Corroborava esse meu entendimento a ordem do Príncipe D. Pedro ao provincial da Companhia de Jesus, passada em 15 de novembro de 1681, para que os padres jesuítas da Aldeia de São Pedro repartissem os índios entre os moradores de Cabo Frio, na capitania do Rio de Janeiro, por “ser este o meio de se aumentarem os ditos moradores e não terem negros de Angola, nem cabedais para comprarem⁷⁷, apesar da alegação dos inicianos de que os indígenas eram necessários “para o benéfico de suas fazendas e para trabalharem no convento de São Francisco⁷⁸.”

Importante assinalar que não desconsidero a possibilidade de os jesuítas resistirem a obedecer às ordens vindas de Lisboa, o que as lacunas da documentação não permitem verificar. No entanto, não deixa de ser relevante destacar a atenção dada à política de missão no período, como também a percepção de que os aldeamentos serviam

⁷³ *Ibidem*, fl. 61.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ Pelo exame de duas cartas enviadas pelo regente, uma para Roque da Costa Barreto e a outra para o próprio João Peixoto Viegas, fica-se sabendo que o último andava pelos sertões, na busca de metais preciosos e na redução do gentio. Na que foi enviada ao mestre de campo, em 12 de dezembro de 1678, D. Pedro dava ordem para que fosse prestada toda a assistência necessária a Viegas e a um certo Domingos Freitas de Azevedo, para que eles se sentissem estimulados a continuar tais ações, posto que chamavam os índios “a amizade dos portugueses” (AHU, códice 245, 46v) e punham “em sossego os povos que tantas hostilidades padeciam, dilatando-se as conquistas com mais aqueles vassallos” (AHU, códice 245, 46v). Na outra carta, ele agradecia diretamente a Viegas e dizia-lhe que “tudo o que mais obrares, vos terei a particular serviço” (AHU, códice 245, fl. 47v).

⁷⁶ *Ibidem*, fl. 61.

⁷⁷ *Ibidem*, fl. 72.

⁷⁸ *Ibidem*.

a finalidades de naturezas distintas, sendo uma religiosa e a outra, econômica, já que serviam como reserva de mão de obra.

Os indígenas foram ainda objeto de outra carta enviada a Roque da Costa Barreto, esta de 28 de julho de 1677. Nesse documento, no entanto, não estava em questão a administração dos nativos, mas as violências que eram atribuídas a eles por parte dos moradores de São Bartolomeu de Maragogipe. Como consta na carta do príncipe regente, "havia cinquenta anos que [os daquela localidade] padeciam grandes assaltos do gentio bárbaro que estão fronteiros, em que foram mortos muitos deles e seus escravos roubando-lhes suas fazendas"⁷⁹.

Essa situação teria sido temporariamente contornada no período de governo de Afonso Furtado de Mendonça, "que alcançou vitória contra os Tupis [...] e Tapajós, mandando, depois que foram extintos, povoar as terras conquistadas com os moradores e casas fortes, trazendo tropas nas campanhas, com que os ditos moradores ficaram sossegados"⁸⁰. No entanto, após a morte do referido governador, abriu-se uma "nova guerra, em que as terras povoadas de novo se despovoaram, e vão chegando aos ditos moradores, que têm padecido muito em prejuízo de suas vidas e fazendas"⁸¹.

Dessa forma, o mestre de campo era instado a combater os índios e assegurar que os "ditos moradores vivam com sossego, sem experimentarem os incômodos e assaltos que apontam"⁸², demonstrando que a política missionária destinava-se apenas para os indígenas pacíficos, não sendo extensiva àqueles que se caracterizassem como ameaça à vida e às propriedades dos portugueses, e que, por consequência, constituíam-se em obstáculos à produção da terra.

Aliás, embora não haja referência ao mestre de campo ou a seu regimento, gostaria de ater-me nas cartas da Câmara de Salvador, através das quais é possível observar uma intensa atuação por parte de diversas

ordens religiosas na capitania sede do Governo-Geral. Em carta de 14 de abril de 1680, os camaristas queixavam-se ao regente da dificuldade de sustentar com esmolas "casas de regulares pobres [...] [além] daquelas que atualmente sustentam, pois além do convento que aqui fundaram e prosseguem os carmelitas descalços são quatro os de capuchos portugueses na cidade"⁸³, pela falta de dinheiro, justificativa recorrente entre os camaristas diante dos pedidos de contribuição financeira vindos da Corte. Os oficiais camarários mencionavam ainda a existência de "quatro obras de arquitetura, como é o convento dos carmelitas descalços, o convento das freiras de Santa Clara, o templo da catedral e a dos monges"⁸⁴, para reforçar a imagem de que não tinham mais meios para novas contribuições.

Vale observar também no relato da Câmara o seu receio com a presença de religiosos estrangeiros e seu contato com os indígenas. Por isso, diziam a D. Pedro que o melhor era que

os índios não tenham comunicação com estrangeiros, e principalmente com setentrionais, da qual segundo já diversas demonstrações se pode rezear que resulte, além de maior afeto para com uns, aversão e ousadia para com outros e que em diversas ocorrências, de tempo que tudo é possível, venham inundações de gentio a favor de perturbadores ambiciosos e em total ruína de colonos obedientes. Além de que, como muitos destes homens são do Norte são curiosamente cosmógrafos e geógrafos pode resultar desta curiosidade mais miúda averiguação assim da costa do Cabo, surgidouros e rios, como das seras mais e campos do interior do Sertão e que feita esta exploração, por passar tempo, venha depois a servir de grande prejuízo⁸⁵.

⁷⁹ AHU, códice 245, fl. 33v.

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ *Ibidem*, fl. 33v.

⁸² *Ibidem*.

⁸³ DHAMS, v. 2, p. 75-77.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 75-77.

⁸⁵ *Ibidem*.

Em outra carta, essa sem data, os camarárias discorriam sobre os perigos que viam na presença e na atividade dos capuchinhos franceses. Segundo o relato dos homens da Câmara, a

primeira doutrina que estes religiosos ensinam ao gentio é que não obedecem aos portugueses [...] [e de que] estas terras não são nossas se não dos mesmos Índios [...] e encarecendo as virtudes de sua nação e as grandes conveniências e bom trato que haviam de ter dos franceses se eles povoaram este Estado por que se haviam de aparentar casando-se com as suas filhas tratando-os com muita igualdade o que os portugueses não faziam porque os tratavam como escravos⁸⁶.

Como na carta anteriormente mencionada, referiam-se também às inquições que os religiosos franceses faziam sobre a geografia e as características do território americano. Para tentar dissuadir D. Pedro sobre a justeza do que falavam, lembravam-no, inclusive, do “que experimentou a Capitania de Pernambuco, no tempo em que o holandês ocupou, o qual uniu assim o dito gentio com as mesmas razões com que agora as vão dispendo estes religiosos”⁸⁷ e concluíam “o holandês, sem estes índios, não durou a sua assistência na Bahia mais que um ano e, em Pernambuco, por que se uniu com os ditos índios, ocuparam aquela capitania vinte e sete anos”⁸⁸.

Nesse sentido, percebe-se que a resistência em contribuir com esmolas aos religiosos podia até estar relacionada com o recorrente lamento de falta de cabedais, mas passava também pela preocupação de que os religiosos, por pertencerem a reinos estrangeiros, pudessem estar imbuídos não apenas de uma ação missionária, mas também buscassem adquirir conhecimento e apoio para futuras tentativas de invasão.

Além disso, as questões envolvendo o povoado fundado pelos portugueses, em 1680, nas margens do Rio da Prata, também passavam a orbitar no rol de obrigações do homem responsável pelo governo do Estado do Brasil. Como constava em carta do príncipe para Roque da Costa Barreto, em 21 de março de 1681⁸⁹, o mestre de campo devia dar toda a assistência necessária às tropas enviadas de Portugal para a Colônia de Sacramento e que estavam estacionadas no Rio de Janeiro, pois, desde 7 de agosto de 1680, Sacramento encontrava-se ocupada por forças espanholas.

Posteriormente, em carta de 27 de novembro de 1681, o príncipe escrevia ao mestre de campo, para informar da nomeação de Duarte Teixeira Chaves para o governo da capitania do Rio de Janeiro, que tinha como primeira incumbência dirigir-se a Sacramento e tomar posse novamente daquele território, que, por tratado celebrado com o rei de Castela, havia sido restituído à Coroa portuguesa.

Além dessas informações, a missiva trazia ainda um pedido do regente para Barreto. Como a tarefa do Teixeira Chaves envolvia a mobilização de significativo contingente de pessoas e por “não haver no Rio a farinha necessária para o número de gente que dali há de levar”⁹⁰, D. Pedro solicitava a Roque da Costa que providenciasse o envio de seis mil alqueires de farinha para a região, obviamente necessários para o sustento das tropas.

Aqui, vale assinalar que a fundação de Sacramento foi motivada, principalmente, pelos “numerosos apelos, de diversas origens, para promover a ocupação das terras do Sul, por motivos políticos e econômicos”⁹¹, do que é exemplo a crise monetária vivida na América portuguesa, em decorrência da interrupção do fluxo de prata peruana após 1640.

Nesse sentido, a organização da expedição que fundou esta povoação, liderada

⁸⁶ Ibidem, p. 77-80.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ AHU, códice 245, fl. 67.

⁹⁰ DHBN, v. 67, p. 211.

⁹¹ ALMEIDA, Luís Ferrand de. Colônia de Sacramento. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Coord.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Verbo, 1994. p. 180.

pelo próprio governador do Rio de Janeiro, D. Manuel Lobo, por ordem do Príncipe D. Pedro, parece-me que pode ser inserida dentro da mesma lógica de interiorização da conquista, já mencionada em outras passagens, com a expansão para oeste. Nesse sentido, creio ser possível afirmar que um dos objetivos da administração portuguesa para a América neste período era o alargamento da área ocupada pelos portugueses, valendo-se, como apontado por Ferrand, da “dificuldade de traçar com rigor o meridiano de Tordesilhas”⁹².

Outra questão surgida na documentação do período dizia respeito às atividades comerciais realizadas por súditos de reinos estrangeiros. Nesse caso, o regimento do Governo-Geral aparecia referenciado na troca de correspondência entre o Príncipe D. Pedro e Roque da Costa Barreto sobre a permissão para o comércio feita a ingleses, holandeses e franceses na América portuguesa, desde que possuíssem a devida licença da Coroa.

Em carta de 6 de outubro de 1678, o mestre de campo informava que não havia recebido as “cópias dos capítulos dos tratados sobre o comércio dos estrangeiros nas conquistas”⁹³, ao contrário do que se encontrava estabelecido no capítulo 49 das normas regimentais⁹⁴. Tais documentos deviam, segundo o disposto no regimento, ser repassados pelo governador-geral, na ocasião, o próprio Barreto, “aos governadores e capitães-mores das capitanias desse estado”⁹⁵, para que eles pudessem dar-lhe execução⁹⁶.

Ao que parece, a falta de tais documentos gerava dúvidas entre governadores e outros oficiais régios da América sobre como proceder acerca dessa matéria. É o que se pode depreender das trocas de cartas entre o regente, Roque da Costa, e o provedor-mor da Fazenda, Antônio Lopes Ulhoa, sobre as dúvidas de João do Rego Barros, provedor da Fazenda em Pernambuco, de

como proceder com as naus castelhanas e holandesas, “aos quais se não deu licença para comerciarem por não haver ali ordem [...] para isso”⁹⁷.

Para esclarecer o provedor de Pernambuco, D. Pedro enviou, em 22 de junho de 1679, carta para o mestre de campo e para o provedor-mor, na qual fazia referência às orientações contidas no regimento passado ao governador do Rio, Dom Manuel Lobo, sobre a matéria. Nesse sentido, o príncipe enviava “cópia do capítulo 28 do regimento [...] e das ordens que nele se declaram, para que tenhais entendido a forma com que se pode admitir os navios castelhanos, que das Índias ocidentais, Buenos Aires e Rio da Prata vierem a esse porto”⁹⁸.

Aqui vale assinalar que os capítulos 49 e 50 do regimento do Governo-Geral traziam idênticas determinações, no entanto, o regente ao tratar da matéria não fez referência ao conteúdo das normas regimentais, mas sim ao exposto no documento passado ao governador do Rio.

Por um lado, creio que a alusão às normas regimentais demonstre o intuito centralizador da dinastia brigantina, aqui representado pelos novos regimentos elaborados para o Governo-Geral e para o governador do Rio de Janeiro, assinalando a intenção da Coroa para que tais documentos servissem como norteadores da ação administrativa de seus oficiais.

Já por outro lado, a referência ao regimento de Dom Manuel Lobo e não ao do Governo-Geral, pode ser entendida como indicativa de certa imprecisão hierárquica, mesmo que se reconheça a não existência de “um organograma nítido de cargos e funções, como veio a ocorrer no Estado contemporâneo após a Revolução Francesa”⁹⁹.

Essa inexistência, inclusive, talvez estivesse na origem das dúvidas e desinteligências ocorridas entre os governadores-gerais e os governadores das capitanias do Rio de

⁹² *Ibidem*.

⁹³ AHU, códice 245, fl. 54v.

⁹⁴ MENDONÇA, op. cit., t. 2, p. 821.

⁹⁵ AHU, códice 245, fl. 54 v.

⁹⁶ A cópia dos tratados foi enviada a Roque da Costa Barreto em 20 de novembro de 1679 (AHU, códice 245, fl. 54 v.).

⁹⁷ AHU, códice 245, fl. 52v.

⁹⁸ *Ibidem*.

⁹⁹ WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José. *Formação do Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999, p. 310.

Janeiro e Pernambuco, que se pretendiam independentes do primeiro, questão que se buscava atalhar no novo regimento do Governo-Geral¹⁰⁰, mas que, parecem, eram também motivadas pela própria Coroa portuguesa.

Aliás, além de demonstrar a cada vez maior importância e atenção das autoridades portuguesas com o interior, o desenvolvimento de algumas produções, como, por exemplo, do tabaco, parece responder pelo adensamento populacional vivenciado em Salvador no período. Através de três cartas de D. Pedro, duas para Roque da Costa, em 7 de julho e 1^a de dezembro de 1679, e a outra, de 7 de julho de 1679¹⁰¹, para os oficiais da Câmara, o príncipe mencionava o crescimento da cidade e, inclusive, fazia referência a algumas desinteligências advindas desse crescimento.

No caso em questão, o regente discorria sobre os empecilhos postos pelos religiosos franciscanos a que os moradores construíssem casas fora dos muros da cidade. Decidindo-se favoravelmente aos moradores, D. Pedro mandava o mestre de campo ordenar ao guardião do convento que não impedisse o aumento da cidade, pois “os ditos religiosos não têm faculdade corretiva para impedirem com violência que meus vassallos edifiquem no seu sitio ou no público”¹⁰².

Além de demonstrar o desenvolvimento e o aumento de tamanho da cidade, que levava a necessidade de se buscarem novos espaços para a edificação de novas construções, os documentos, ao que me parecem, permitem perceber, ou pelo menos inferir, a diminuição do perigo representado pelos ataques indígenas, pelo menos nos arredores de Salvador. Isso porque as cercas ou muros tinham como função, justamente, defender os núcleos populacionais das

ações perpetradas por índios inimigos dos portugueses. Daí a preocupação que tal matéria suscitava entre os administradores portugueses, principalmente no início da ocupação do território¹⁰³.

Outros documentos do período demonstram, ademais, que, além da construção do armazém para pólvora, antes referenciada, havia também a discussão sobre a necessidade de outras obras, que visavam a dotar a cidade de Salvador de uma melhor estrutura. Exemplificam isso as cartas sobre a necessidade de se construírem pontes, para facilitar o deslocamento do gado e de mantimentos, e sobre a necessidade de se tomarem casas para construção de um armazém para o sal, passadas, respectivamente, em 6 e 12 de dezembro de 1678¹⁰⁴.

O BOM GOVERNO DE VOSSA SENHORIA ROQUE DA COSTA BARRETO

Os oficiais camarários de Salvador mostravam-se muito satisfeitos com a administração de Roque da Costa Barreto, ao encerrar-se seu governo. É o que se pode depreender da análise da carta de 23 de julho de 1682, na qual os camaristas desejavam ao mestre de campo que “recolhido em paz a esse Corte (...) [lograsse] nela os aplausos devidos a seus grandes merecimentos”¹⁰⁵.

Outro que também guardou uma boa impressão do governo de Barreto foi o Padre Antônio Vieira. Em carta para o Marquês de Gouveia, escrita em 23 de maio de 1682, Vieira afirmava ao seu interlocutor que “aqui não há outra novidade que a mudança do Governo, em que a inteireza, desinteresse e exemplo de vida e constância até o fim de Roque da Costa deixará canonizada para sempre sua memória”¹⁰⁶.

¹⁰⁰ Cf. MENDONÇA, op. cit., capítulo 39, t.2, p. 804.

¹⁰¹ AHU, códice 245, fl. 54v.

¹⁰² Ibidem, fl. 55.

¹⁰³ No regimento entregue a Tomé de Souza essa preocupação pode ser observada em diversas passagens, tanto no que se refere à defesa de Salvador, quanto das povoações das outras capitanias, que, conforme previsto no capítulo 19, deviam estar cercadas “e as que já possuíssem cercas defensivas, que as reparassem de forma que estivessem prontas para se defenderem em caso de ataque” (Cf. VIANNA JÚNIOR, Wilmar da Silva. A conservação da conquista: o Governo-Geral e a defesa do estado do Brasil (1548-1612). 2006. 244 f. Dissertação (Mestrado em História Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006, p. 122).

¹⁰⁴ AHU, códice 245, fl. 42v.

¹⁰⁵ DHAMS, v. 2, p. 114.

¹⁰⁶ *Sermões*, Padre Antônio Vieira. Vol. XII. Erechim: Edelbra, 1998, p. 554.

Ao que parece, as impressões positivas dos homens da época sobre a administração de Roque da Costa influenciaram Sebastião da Rocha Pita em seus comentários sobre este governo, que, segundo ele, foi

tão admirável, que não permite a nenhum dos mais célebres parecer maior, sendo o seu memorado entre os mais famosos, e plausíveis, no cuidado da observância da justiça, e no aumento da República foi em sumo grão cabal. No desinteresse não conheceu vantagem ao mais independente, e no serviço Real se não deixou preferir do mais zeloso¹⁰⁷.

Ainda que me distancie da impressão extremamente favorável de Rocha Pita sobre o governo de Roque da Costa, o exame da documentação revela, apesar das lacunas existentes, um administrador atuante, mesmo diante dos novos desafios que se impunham aos homens responsáveis pela governação da América. Logo, é forçoso assinalar, desde já, minha discordância com a análise de Francisco Carlos Cosentino¹⁰⁸, que, ao não dar atenção à prática administrativa do mestre de campo, afirma que sua administração não guardava diferença com a de seus antecessores.

Assinale-se de início o fato de que Roque da Costa não fora nomeado como governador-geral, mas como mestre de campo general do Estado do Brasil, sendo o responsável por sua administração.

Além disso, em seu governo observou-se maior estabilidade, por conta, principalmente, da diminuição das ameaças de invasão, por parte de súditos de Coroas estrangeiras, em comparação, por exemplo, com os períodos de Antônio Telles da Silva, que enfrentou a ocupação da porção norte da América por parte dos holandeses, e Jerônimo de Ataíde. Apesar de isso não significar uma desatenção com as questões ligadas à defesa do território, é possível verificar uma menor preocupação com tais assuntos, sobretudo

quando comparado com a administração de Ataíde, na qual se observa uma grande mobilização para tais questões, decorrentes de notícias, que acabaram por se mostrar infundadas.

Esse clima de relativa paz, pois alguns índios continuavam a representar uma ameaça à vida e propriedade dos portugueses, contribuiu para o crescimento de outras atividades produtivas, caso do tabaco e da pecuária, por exemplo, que ajudaram a entender o crescimento da cidade de Salvador, que se espalhava, então, para além dos muros defensivos e que colocava para administração a necessidade de melhorar a estrutura física da cidade, com a construção de pontes e de armazéns.

Além disso, pode-se assinalar uma intensificação da busca por metais preciosos, também não verificada nos outros governos aqui assinalados, embora tal preocupação, como já anteriormente dita, tenha sempre estado no rol de preocupação dos administradores portugueses. Esse esforço pode ser verificado na preparação da expedição, cujo comando coube a Dom Rodrigo de Castelo Branco, que fora objeto da Instrução dada a Roque da Costa Barreto, quando de seu envio para a América, onde se discorria detalhadamente sobre sua preparação.

Ademais, a procura por ouro e prata marcava também a interiorização dos portugueses no território americano, que não atendia apenas a esses objetivos, como se pode observar pelas questões suscitadas pela fundação da Colônia do Sacramento, que, ao instalar um núcleo de povoação português nas margens do Rio da Prata, atendia a interesses comerciais e econômicos, posto que se visava a restaurar o fluxo de prata espanhola, interrompido, ao menos de maneira legal, ao fim da união das Coroas ibéricas, mas que faziam surgir novas necessidades, basicamente, militares, por conta das disputas ocorridas na região.

Nesse sentido, a percepção de que seu governo é idêntico aos anteriores só se sustenta se a opção for por uma análise menos

¹⁰⁷ PITA, Sebastião da Rocha. História da América portuguesa, desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento, até de mil setecentos e vinte e quatro. Lisboa: Officina de Joseph Antonio da Sylva, 1730. Disponível em: <<http://www.braziliana.usp.br/bbd/handle/1918/01495300>>. Acessado em: 2 de fev. 2011, p. 409.

¹⁰⁸ COSENTINO, op. cit., p. 328.

rigorosa, que identifique que questões ligadas a fazenda, guerra e justiça fizeram parte do cotidiano administrativo de Roque da Costa. No entanto, um exame mais minucioso de sua administração, embora identifique a permanência de algumas demandas, como, por exemplo, a exploração das minas de salitre, ou ainda a falta de moeda, precisa reconhecer também o surgimento de novas, decorrentes de um distinto cenário conjuntural, qual seja, o da consolidação da monarquia dos Braganças, com a diminuição das ameaças de invasão de súditos de outras coroas, como ainda com a adoção de uma política mais voltada para ocupação do interior do território americano, não somente pela busca de metais preciosos, mas também com o desenvolvimento da pecuária e da produção de tabaco, além das tentativas de se inserirem novas culturas na América.

Além disso, o estudo de sua administração corrobora meu entendimento de que os regimentos – no caso de Roque da Costa Barreto, é preciso acrescentar a Instrução, documento cujo conteúdo reforçava e complementava as disposições regimentais – não eram um mero conjunto de determinações sem aplicabilidade. Isso porque, ainda que se admita que a aplicação de tais normas não estivesse assegurada por sua simples contemplação nas normas regimentais, é necessário reconhecer que elas serviam como instrumentos balizadores da atuação dos oficiais régios responsáveis pela governação do Estado do Brasil, principalmente nas questões relacionadas à defesa e à conservação do território, como também a fazenda, sendo os regimentos invocados mesmo nos casos em que suas disposições encontravam dificuldade de serem aplicadas, ou mesmo nem eram, devido ao arranjo de forças e contexto locais.

Royal Navy: evolução e superioridade do poder naval britânico na era dos navios a vela

Rodney Alfredo Pinto Lisboa

Professor da Universidade do Vale do Sapucaí (Univás) e da Fundação de Ensino e Pesquisa de Itajubá (Fepi).

RESUMO

Geograficamente localizadas entre o Oceano Atlântico, o Canal da Mancha, o Mar da Irlanda e o Mar do Norte, as ilhas britânicas sempre se mostraram susceptíveis a eventuais ameaças estrangeiras. Com base em uma filosofia expansionista de projeção de poder que combinava diplomacia astuciosa com a eficiência do instrumento militar, os ingleses desenvolveram uma marinha de guerra capaz de rivalizar e superar outras potências na busca pelo controle das rotas marítimas de comércio e pela hegemonia nos oceanos. Através das experiências acumuladas no curso de inúmeras batalhas decisivas, a Marinha Real impôs-se sobre seus adversários em diferentes conflitos navais travados entre os séculos XVI e XIX, emergindo ao final das Guerras Napoleônicas (1799-1815) como a maior potência naval na era dos navios a vela.

PALAVRAS-CHAVE: Grã-Bretanha, expansão marítima, poder naval

ABSTRACT

Geographically located between the Atlantic Ocean, English Channel, the Irish Sea and the North Sea, the British Isles have always been susceptible to any foreign threats. Based on an expansionist philosophy of power projection that astute diplomacy combined with the efficiency of the military instrument, the British developed a Navy able to compete and overcome other powers in the quest for control of sea lanes of commerce and hegemony in the oceans. Through the experiences gained in the course of many decisive battles, the Royal Navy imposed upon their opponents in different naval conflicts fought between the 16th and 19th centuries, emerging at the end of the Napoleonic Wars (1799-1815) as the greatest naval power in the age of sailing ships.

KEYWORDS: Great Britain, overseas expansion, sea power

EXPLORAÇÃO MARÍTIMA DO OCEANO ATLÂNTICO (1419-1507)

Como nação insular, ao longo de sua história, a Inglaterra sofreu uma série de invasões de território que alertavam para a atenção que precisava ser dada ao mar e para a necessidade de se constituir uma frota naval que defendesse o reino de ameaças externas¹.

Durante a transição da Idade Média (476-1453 d.C.) para a Idade Moderna (1453-1789 d.C.), a Inglaterra, assim como a grande maioria das nações europeias, enfrentava uma séria crise que acabou provocando forte declínio socioeconômico. A escassez de reservas minerais (ouro

¹ REIS, Reginaldo Garcia Gomes dos. A invencível armada: mito, dogma e poder. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 101.

e prata), usadas como pagamento dos mercadores que traziam especiarias² e outros artigos do Oriente, forçava os países europeus a buscarem novas reservas minerais além dos limites do continente, com o objetivo de estabelecer rotas de comércio com mercados produtores de matéria-prima que suprissem a demanda interna e consumissem os produtos manufaturados na Europa³.

Impedidas de estabelecer comércio com o Oriente por terra em virtude de limitações impostas pelo império turco-otomano, que controlava as vias de acesso comercial entre o continente europeu e o asiático, as nações europeias viram-se forçadas a buscar rotas comerciais alternativas pelo mar. Estando as rotas do Mar Mediterrâneo monopolizadas pelas cidades italianas Gênova e Veneza, nações que não participavam diretamente desse comércio, mas que possuíam poderosos grupos mercantilistas, aventuraram-se pelo oceano Atlântico a fim de encontrar novos caminhos que as levassem ao Oriente, permitindo-lhes estabelecer comércio com os mercados produtores de especiarias sem a participação de intermediários⁴.

Estando a Inglaterra com a atenção voltada para conflitos externos (Guerra dos Cem Anos⁵) e internos (Guerra das Duas Rosas⁶) quando do advento da expansão marítima no século XV, nações europeias politicamente mais bem estruturadas como Portugal e Espanha assumiram a vanguarda da exploração marítima que distinguiria esse período histórico⁷.

Praticamente abdicando do comércio marítimo e colonial na virada do século

XV para o século XVI, a Inglaterra somente reverteria essa posição com a chegada ao poder da dinastia Tudor (1485-1603). Responsável pela criação de uma esquadra naval permanente em 1546, Henrique VIII, o segundo rei da dinastia Tudor (1509-1547), teve importância marcante na história naval britânica ao instituir o Conselho da Marinha (Navy Board) para tratar de questões referentes à Marinha Real (Royal Navy). É importante destacar que esse órgão tornou-se o embrião do Almirantado (Admiralty Board) que atualmente se encontra incorporado ao Ministério da Defesa britânico⁸.

Os navios ingleses, assim como todas as embarcações europeias desse período, foram construídos tomando projetos desenvolvidos por marinheiros do litoral atlântico (portugueses e espanhóis) como referência. Com base em experiências empíricas e mediante observações realizadas em navios estrangeiros que atracavam nos portos locais, esses marinheiros construíam suas embarcações utilizando madeira de carvalho e respeitando medidas estruturais específicas (quilha, boca e calado). Abrindo mão da propulsão a remo, comum nas galeras turcas e italiana que navegavam pelo Mediterrâneo, o novo conceito de embarcação apresentava leme axial⁹ e trazia a vela como principal fonte propulsora, permitindo que o navio pudesse adequar sua rota de acordo com a condição e o curso do vento¹⁰. Dotadas de perfil mais longo e alto se comparados a galera, tais embarcações foram projetadas para suportar o rígido ambiente oceânico, com dimensões que variavam conforme as espe-

² Ibidem, p.101.

³ CÁCERES, Florival. *História geral*. 4ª ed., São Paulo: Moderna, 1996, p. 180.

⁴ LEÃO, Jorge Henrique Cardoso. O império e o oceano: a estratégia marítima portuguesa no século XVI e o império colonial. In: *II Encontro Nacional ABED*. UFF, 2008, Niterói. Caderno de Resumos do II Encontro Nacional da Abed, Niterói: UFF, 2008.

⁵ Conflito ocorrido entre 1337-1453 envolvendo a Inglaterra e a França, marcado por questões dinásticas que colocavam Eduardo III (rei da Inglaterra) como pleiteante ao trono francês ocupado por Filipe VI. Mesmo em condições precárias em virtude do longo período de guerra e da crise que assolava a Europa, a França acabou sagrando-se vencedora da luta contra os ingleses.

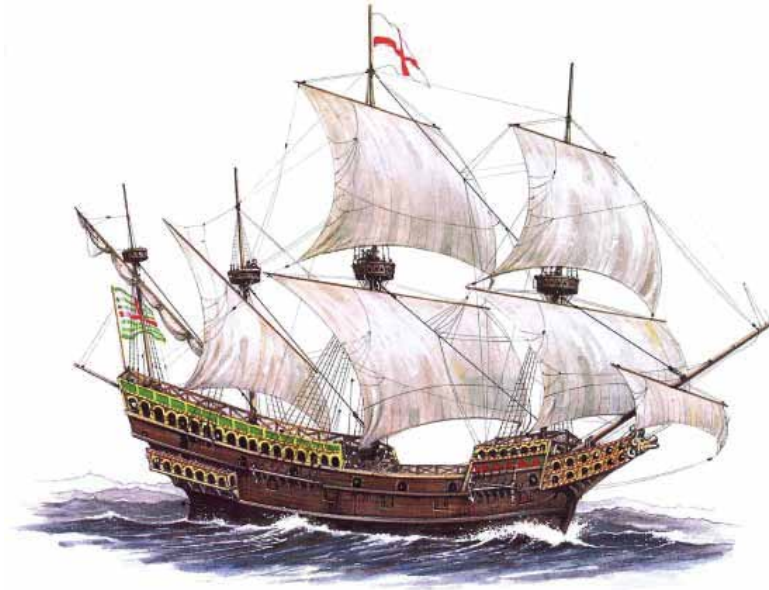
⁶ Crise interna inglesa ocorrida entre 1455-1485 envolvendo a disputa pelo trono travada entre as casas de York (rosa branca) e Lancaster (rosa vermelha). O conflito terminou com a vitória dos Lancaster e a coroação de Henrique VII em 1485 dando início a dinastia Tudor.

⁷ WEIR, William. *50 batalhas que mudaram o mundo: os conflitos que mais influenciaram o curso da história*. São Paulo: M Books, 2004, p. 47, 48.

⁸ REIS, op. cit., p. 104.

⁹ Estrutura vertical presa a popa e alinhada com a quilha utilizada para direcionar a embarcação.

¹⁰ CESAR, William Carmo. Velas e canhões no expansionismo holandês do século XVII. *Navegador*. Rio de Janeiro: DPHDM, v. 5, n. 10, 2009, p. 24.



O galeão inglês *Swiftsure* participou do esquadrão comandado por Francis Drake na Batalha de Gravelines (1588), combate que opôs a esquadra inglesa contra a Grande Armada espanhola no Canal da Mancha. (Fonte: KONSTAN; BRYAN, 2008, p. 17).

cificidades de cada tarefa, originando assim: a caravela, a nau e o galeão. Todos esses navios possuíam características similares, com castelos fortificados montados na proa e na popa, mastreação simples (um mastro) ou múltipla (até três mastros¹¹), complexo sistema de cordas e polias, além de velame latino/triangular ou redondo/retangular colocados em vergas posicionadas perpendicularmente em relação aos mastros¹².

Para que as embarcações pudessem suportar as fortes ondas oceânicas, o costado rígido, tradicional método de construção dos navios até então, mostrou-se inadequado, uma vez que limitava a modelagem do casco durante o processo de construção. Cabe salientar que a ênfase dada ao costado (as laterais eram construídas primeiro para depois se acrescentar a estrutura interna) tinha por objetivo principal oferecer maior resistência ao casco, para que o mesmo pudesse suportar colisões ou abicar/atracar

na praia. Frente ao exposto, foi necessário desenvolver um inovador método de construção estrutural denominado esqueleto rígido, através do qual a composição interna era montada primeiro para que as tábuas laterais que dariam forma ao casco fossem fixadas posteriormente¹³.

GUERRA ANGLO-ESPANHOLA (1585-1604)

Na segunda metade do século XVI, quando Elisabeth I¹⁴ (filha de Henrique VIII) ascendeu ao trono (1558), a Inglaterra passava por um período de estagnação comercial e financeira que comprometia a estabilidade do reino. Ciente da fraqueza econômica e militar da nação, a rainha planejava dominar o comércio marítimo mundial como parte de um projeto para transformar a Inglaterra em uma forte potência europeia. Para tanto, assim como seu pai, ela considerava

¹¹ Relacionados da proa para a popa recebem as seguintes denominações: traquete, grande e mezena.

¹² CESAR, op. cit., p. 25.

¹³ BITTENCOURT, Armando de Senna. *et al. História Militar Geral I: as guerras da idade antiga à idade moderna*. Palhoça: UnisuVirtual, 2009. Livro didático, p. 163.

¹⁴ Mundialmente conhecida como a Rainha Virgem, Elisabeth I ficou famosa por nunca ter se casado e pela obstinação com que conduziu seu reinado em defesa dos interesses de seu país.

a demanda por navios algo vital para os interesses ingleses¹⁵. Como parte de seu projeto, Elisabeth I aliou-se aos mercadores John Hawkins e Francis Drake com o objetivo de angariar capital e fortalecer seu reinado. Financiando as ações de pirataria e tráfico de escravos de Hawkins e Drake, a rainha acabou angariando grandes lucros para a coroa inglesa agindo contra o promissor comércio das colônias espanholas¹⁶.

Nomeado pela rainha como tesoureiro da Marinha Real em 1577, John Hawkins foi figura de destaque no desenvolvimento naval inglês do século XVI. Com base nas experiências de comando no mar, Hawkins melhorou a qualidade de vida dos marinheiros a bordo, adaptou navios já construídos, revolucionou os projetos de novas embarcações, estimulou o emprego de peças de artilharia em substituição ao procedimento de abordagem, investiu no treinamento da tripulação tornando-a capaz de operar as embarcações e os armamentos de forma coesa e eficiente¹⁷.

A desgastada relação entre Inglaterra e Espanha se complicou quando Elisabeth I, ignorando séculos de diferenças históricas, uniu-se à França e aos rebeldes protestantes contra o controle espanhol¹⁸ sobre as sete Províncias Unidas dos Países Baixos (que correspondiam aos atuais Estados de Holanda, Bélgica, Luxemburgo, partes da França e da Alemanha)¹⁹. Em 1588, apoiado pelo Papa, o rei espanhol Filipe II resolveu investir contra a Inglaterra sob alegação de acabar com a heresia protestante e destruir as bases corsárias que atacavam seu império colonial no Atlântico. Contando com uma frota constituída por 130 navios, a Grande Armada espanhola partiu em direção à Inglaterra com o objetivo de cruzar o Canal da Mancha, liberando-o para

que uma frota auxiliar, estacionada nos Países Baixos, pudesse cruzar o Canal e invadir o território inglês com 30.000 soldados²⁰.

Comandada por Lorde Thomas Howard of Effingham e contando com Drake e Hawkins como vice-almirante e contra-almirante, respectivamente, os 197 navios ingleses que guardavam o Canal da Mancha impuseram-se na Batalha de Gravelines (1588) enquanto corsários dos Países Baixos mantinham a frota auxiliar espanhola ancorada nos portos. Combalida pela força naval inglesa e pelo clima desfavorável, a Grande Armada viu-se forçada a retirar-se do combate e retornar para a Espanha contornando as ilhas britânicas pelo Mar do Norte, seguindo por uma rota desconhecida que infligiu uma série de naufrágios à frota espanhola²¹.

A batalha entre a esquadra inglesa e a armada espanhola no Canal da Mancha respeitou a estratégia de combate naval vigente na época, com as embarcações realizando engajamentos individuais sem formação tática definida, aproveitando os equívocos do inimigo para conquistar uma vantagem que permitisse a abordagem e o combate corpo a corpo dos soldados embarcados²². Os procedimentos adotados em combate mudariam posteriormente com o desenvolvimento do processo de forja dos canhões de bronze²³ (século XVI) e ferro fundido (século XVII), com a padronização dos calibres usados na artilharia de bordo e com o surgimento das aberturas e portinholas do costado (1501)²⁴.

Classificados conforme o peso em libras do projétil, podendo variar entre nove e 68 libras, os canhões eram carregados pela boca e apresentavam diferentes calibres com variações no tamanho do tubo (curto ou longo), que possuía alma lisa²⁵,

¹⁵ CÁCERES, op. cit., p.189.

¹⁶ Ibidem, p.189, 190.

¹⁷ REIS, op. cit., p. 120, 121.

¹⁸ Em virtude das alianças matrimoniais de conveniência realizadas entre as monarquias feudais europeias com o objetivo de garantir o poder, os Países Baixos, por direito de herança, passaram a ser regidos pela coroa espanhola a partir de 1515.

¹⁹ WEIR, op. cit., p. 200.

²⁰ FACCIONI, Alexandre (ed.). *As grandes batalhas da história: de 1274 a.C. ao século XVI – da batalha de maratona à invencível armada. v. 1*, São Paulo: Larousse, 2009, p. 102.

²¹ REIS, op. cit., p. 128.

²² Ibidem, p. 109.

²³ Canhão é um termo genérico usado para designar peças de artilharia naval de diferentes tamanhos e calibres.

²⁴ CESAR, op. cit., p. 25, 26.

²⁵ O cilindro interior do tubo/cano que não apresenta raiamento.

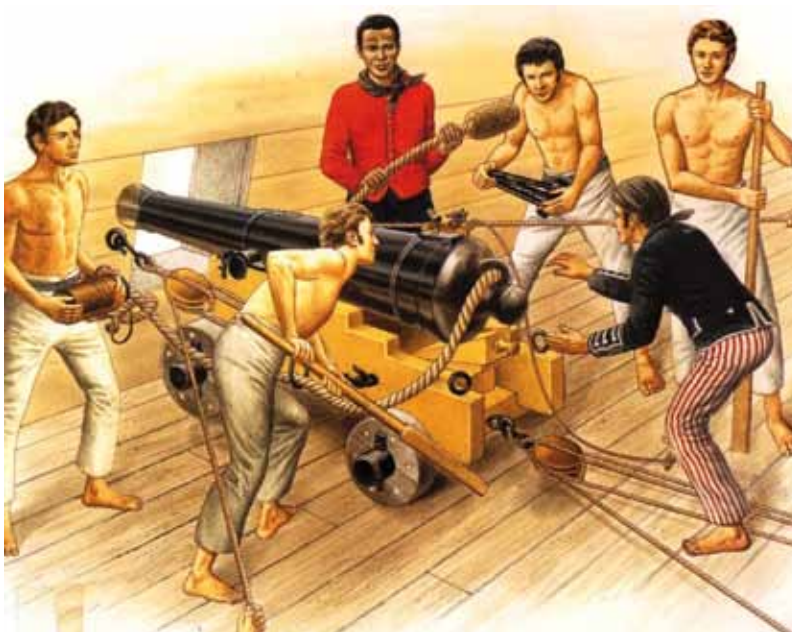
permitindo alterar a carga conforme a direção e o alcance desejado²⁶. Assentadas em plataformas ou sobre berços/carretas dotados de rodas de madeira, as peças de artilharia eram presas à estrutura do navio através de cordas e cânhamo, a fim de evitar deslocamentos inesperados em virtude do movimento da embarcação no mar ou do recuo da arma durante os disparos. Normalmente, os canhões eram distribuídos no navio respeitando a relação tamanho/peso do armamento e a estabilidade da embarcação, sendo operados por uma guarnição com número variável de integrantes (entre três e 15 homens conforme o tamanho da arma e o nível de treinamento do grupo)²⁷.

O episódio envolvendo a Grande Armada trouxe inúmeras lições para o pensamento estratégico naval da época. Particularmente para os ingleses, ficou evidente a necessidade de prover a defesa de seu território em águas distantes da costa, possuir bases costeiras ao longo do percurso que possibilitassem a logística de abastecimento dos navios, contar com marinheiros qualifica-

dos para exercer todas as funções a bordo, estabelecer uma coordenação estrutural organizada capaz de preparar e conduzir a guerra no mar²⁸.

GUERRAS ANGLO-HOLANDESAS (1652-1674)

A evolução marítima inglesa enfraqueceria vertiginosamente até meados do século XVII, durante os reinados de Jaime I (1603-1625) e Carlos I (1625-1649), respectivos sucessores da Rainha Elisabeth. A assinatura do Tratado de Londres (1604) no qual Jaime I decretava a paz com a Espanha, negando-se a apoiar a ação de corsários ingleses contra embarcações estrangeiras, abriu espaço para que marinheiros oriundos das Províncias Unidas do Norte (Holanda), em pleno desenvolvimento comercial, invadissem as rotas marítimas dominadas pela Inglaterra. Uma série de fracassos navais abalaria ainda mais o prestígio da Marinha Real, derrotada pelos franceses em 1626, ignorados no confronto travado entre holandeses e espanhóis no Canal da Mancha em 1639, incapaz



Guarnição de um canhão de bordo calibre 32 libras. A efetividade dos disparos e a cadência de tiro dependiam do adiestramento e da coesão do grupo que operava as peças de artilharia. (Fonte: HENRY; DELF, 2004, p. 28).

²⁶ A direção do disparo podia ser modificada mediante movimento vertical do canhão, com elevação variando entre 0° e 10°.

²⁷ VIDIGAL, Armando. *Almirante Nelson: o homem que derrotou Napoleão*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 52, 53.

²⁸ REIS, op. cit., p. 136.

zes de reagir adequadamente à expansão do Poder Naval francês e holandês²⁹.

A autoridade naval inglesa tomaria novo impulso nas mãos de Oliver Cromwell, general que liderou as forças parlamentares durante as Guerras Cívicas Britânicas³⁰ (1642-1650). Com a queda da monarquia e o estabelecimento de república da Comunidade Comum (*Commonwealth*³¹), Cromwell reestruturou completamente a Marinha Real, eliminando a política de favorecimento e a burocracia instaurada no almirantado, construindo arsenais de guerra para suprir a demanda de navios, estimulando a construção de embarcações³² para compor e reforçar a frota, melhorando a autoestima e o soldo dos marinheiros³³. Como uma medida de proteger a Inglaterra da frota holandesa e apropriar-se do controle marítimo, Cromwell promulgou os Atos de Navegação (*Navigation Acts*) em 1651, documento que dava exclusividade de importação para o território inglês a navios ingleses, excetuando-se embarcações que transportassem bens de seu país de origem. Essa legislação que fortalecia a indústria naval e a burguesia mercantil inglesa foi o estopim para as Guerras Anglo-Holandesas (1652-1674), uma vez que causou um choque de interesses à medida que quebrava o monopólio marítimo holandês, ameaçando suas rotas de comércio³⁴.

Os confrontos entre Inglaterra e Holanda se estenderiam ao longo de três conflitos travados essencialmente no mar. Durante a Primeira Guerra Anglo-Holandesa (1652-1653), as esquadras envolveram-se em sete enfrentamentos navais, permanecendo as questões que os incitaram sem solução. Com

a monarquia restaurada, a Inglaterra do Rei Carlos II voltaria a opor-se ao monopólio holandês na Segunda Guerra Anglo-Holandesa (1665-1667), quando a armada holandesa reprimiu a esquadra inglesa na violenta Batalha dos Quatro Dias (11-14 de junho de 1666), impondo-se definitivamente no ousado ataque a Londres que determinou a assinatura do Tratado de Breda (31 de julho de 1667), através do qual a Inglaterra se comprometia a cancelar os Atos de Navegação instituídos em 1651. A Terceira Guerra Anglo-Holandesa (1672-1674) ocorreu em virtude da ofensiva francesa contra a Holanda, tendo a Inglaterra de Carlos II como aliada da França de Luís XIV. Com o curso da guerra, a participação inglesa tornou-se impopular, forçando a assinatura do Tratado de Westminster (19 de fevereiro de 1674), que marcou o fim das hostilidades entre Inglaterra e Holanda (franceses e holandeses permaneceriam em conflito até 1679).

No decorrer dos eventos que marcam o período das Guerras Anglo-Holandesas, destaca-se a figura do Almirante Robert Blake como um personagem importante para a história naval britânica. Além de comandante experiente e respeitado, Blake é o autor de dois textos (ambos escritos em 1653) utilizados como fonte de referência para a elaboração de táticas navais inovadoras para a época. Suas Instruções de Navegação (*Sailing Instructions*) e Instruções de Combate (*Fighting Instructions*) serviram como diretrizes para a conduta da guerra no mar a partir de então, norteando as Instruções de Batalha³⁵ adotadas pelo almirantado que substituíram os procedimentos de abordagem e luta corpo a corpo pelo conceito das Linhas de Batalha³⁶.

²⁹ ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Guerras anglo-holandesas: a luta pelo comércio marítimo. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 152, 153.

³⁰ Série de conflitos envolvendo as forças leais ao Rei Carlos I e as tropas organizadas pelo Parlamento em virtude da crise política ocasionada por questões religiosas e econômicas atreladas ao absolutismo (poder absoluto do rei) imposto pelo monarca a seus súditos.

³¹ República ditatorial na qual Cromwell assumiu o posto de Lorde Protetor (*Lord Protector*) da Inglaterra, Escócia e Irlanda entre 1653-1658.

³² A partir do século XVII as embarcações puderam utilizar duas inovações que melhoraram consideravelmente sua manobrabilidade e vida útil. A substituição da cana/manopla do leme por um conjunto de cabos e polias ligados a uma roda tornou o controle e a direção da embarcação menos cansativos, enquanto o revestimento de cobre colocado na parte submersa do casco impedia a corrosão da madeira por um molusco conhecido como verme naval (*Teredo Navalis*).

³³ ALMEIDA, op. cit., p. 154, 155.

³⁴ *Ibidem*, p. 154, 155.

³⁵ Procedimentos de combate adotados pelos esquadrões durante uma batalha naval.

³⁶ ALMEIDA, op. cit., p. 161, 162.



O HMS³⁷ *Bellerophon* (1805), classificado como navio de linha de 3ª classe, participou de várias batalhas no decorrer das Guerras Napoleônicas. Essa embarcação ganhou fama em 15 de julho de 1815, quando Napoleão Bonaparte, a bordo do navio, apresentou sua rendição ao capitão Frederick Maitland (comandante da embarcação), que transportou o ex-imperador francês até à Inglaterra. (Fonte: KONSTAN; BRYAN, 2001, p. 30).

Instituída com o objetivo de favorecer o disparo de canhões a partir de uma das laterais do navio (tiro de bordada) evitando uma confusão que poderia comprometer o desfecho do combate, a filosofia das linhas de batalha determinava que os navios que compunham uma esquadra deveriam navegar em formação coesa. Segundo a premissa básica da linha de batalha, quando a formação se aproximava da frota inimiga, deveria passar imediatamente da formação de cruzeiro para a linha de batalha, constituindo uma longa coluna na qual os navios colocavam-se um atrás do outro, em um posicionamento que permitia que todos pudessem fazer pleno uso de seus canhões na lateral do engajamento, quando a coluna estivesse posicionada paralelamente em relação à coluna adversária. Estando as duas linhas em paralelo, as embarcações abriam fogo umas contra as outras na tentativa de provocar a maior quantidade de danos pos-

sível, e assim dominar a formação oponente forçando seus navios a retirarem-se do combate ou renderem-se³⁸.

GUERRA DOS SETE ANOS (1756-1763)

No decorrer do século XVIII, a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) envolveu duas coalizões antagonistas lideradas pela França de Luís XV e pela Grã-Bretanha de George II na disputa pelo controle comercial e marítimo das colônias na América e na Índia. Mesmo experimentando a perda das colônias americanas no decorrer do conflito (1783), a Guerra dos Sete Anos evidenciou a superioridade naval britânica sobre seus adversários diretos (França e Espanha), resultado de um processo instaurado no começo do século que tinha a finalidade de aprimorar a formação dos comandantes, treinar e capacitar a tripulação, além de produzir número de embarcações suficiente para superar o poder de combate das esquadras inimigas³⁹.

Projetados e construídos como plataformas flutuantes de artilharia, os navios de guerra necessitavam de um sistema padronizado de produção que atendesse aos requisitos estratégicos da época, minimizando o tempo e os custos gastos no processo de construção. Com base nesse conceito, a Marinha Real introduziu em 1770 um sistema de classificação que considerava o comprimento, o número de cobertas⁴⁰ e a capacidade de artilharia das embarcações⁴¹ (ver tabela).

Convém registrar que, conforme doutrina estabelecida pela Marinha Real, todas as embarcações que compunham a linha de batalha deveriam desenvolver a mesma velocidade, ter a mesma capacidade de manobra e poder de fogo equivalente ao do inimigo, a fim de evitar que a esquadra fosse superada pela capacidade de combate dos navios adversários⁴². Portanto, apenas as embarcações das três primeiras classes estavam aptas a engajar na linha de batalha.

³⁷ Acrônimo utilizado como prefixo para designar os navios da Marinha Real britânica (*Her/His Majesty's Ship* – Navio de Sua Majestade).

³⁸ VIDIGAL, op. cit., p. 49.

³⁹ FACCIONI, Alexandre (ed.). *As grandes batalhas da história: do século XVII ao XIX – do cerco de Praga a Little Big Horn*. v. 2, São Paulo: Larousse, 2009, p. 147.

⁴⁰ REIS, op. cit., p. 128.

⁴¹ MOTYLSKI, Gabriel (org.). *Trafalgar: Antesala de Waterloo*. Buenos Aires: Planeta, 2008, p. 70.

⁴² *Ibidem*, p. 67.

Tabela: Classificação das embarcações quanto ao comprimento, número de cobertas e capacidade de artilharia.

Classe	Cobertas	Extensão do Convés Inferior (pés)	Peso (toneladas)	Canhões	Tripulação
1ª	3 ou 4	180	2.000 a 2.600	100 ou mais	850 a 950
2ª	3	170 a 180	2.000	90 a 98	750
3ª	2	160 a 170	1.300 a 2.000	64 a 80	490 a 720
4ª	2	150	1.100	50 a 60	350
5ª	1	130 a 150	700 a 900	30 a 40	215 a 320
6ª	1	120 a 130	550 a 650	20 a 28	160 a 200

Fonte: VIDIGAL, 2011, adaptada pelo autor.

Os navios de quarta classe (cruzadores), quinta classe (fragatas) e sexta classe (fragatas ligeiras), menores, mais leves e mais ágeis, eram usados em tarefas distintas de reconhecimento, escolta e apoio⁴³.

Nesse período de mudanças, a política adotada por William Pitt, principal secretário de Estado britânico durante o reinado de George III (1760-1801), contribuiu muito para afirmar a superioridade naval da Marinha Real. Sua estratégia de concentrar o poder militar britânico em ações navais contra o império colonial francês e espanhol permitiu uma série de vitórias decisivas para a Inglaterra⁴⁴.

Nos procedimentos de combate adotados pelos britânicos no decorrer da Guerra dos Sete Anos, a necessidade de manter a formação da linha de batalha era uma questão fundamental para sustentar as chances de obter sucesso ao final do confronto. Assim, para coordenar as embarcações que compunham a coluna, a Marinha Real empregou o conceito da Tática Formalista, constituída durante as Guerras Anglo-Holandesas, que dividia a linha de batalha em três esquadrões⁴⁵ (esquadrão de vante/

vanguarda, esquadrão central e esquadrão de ré/retaguarda), cada um deles engajando a formação inimiga considerando as posições equivalentes⁴⁶. Posteriormente, surgindo como uma alternativa ao conservador sistema formalista, a Tática Meleista permitia que, oportunamente, os navios abdicassem de sua posição para engajar um ponto decisivo do inimigo, deslocando-se perpendicularmente em relação à direção de movimento da armada adversária, de modo a seccionar a formação,⁴⁷ isolando parte de suas embarcações a fim de enfraquecer a força opositora⁴⁸.

No transcorrer desse período, o Almirante Samuel Hood, veterano da Guerra da Independência Americana (1775-1783), promoveria uma evolução no pensamento estratégico naval britânico ao convocar seus subordinados para uma reunião prévia, na qual o plano de ação visando a um engajamento era apresentado e discutido com todos os comandantes dos navios que compunham o esquadrão. Esse comportamento absolutamente inovador para os padrões da Marinha Real permitia que as decisões fossem descentralizadas, dando liberdade

⁴³ Ibidem, p. 71, 72.

⁴⁴ VIDIGAL, op. cit., p. 44. Durante a Guerra dos Sete Anos a Grã-Bretanha impôs seu poder naval conquistando territórios que se encontravam sob domínio francês (Índias Ocidentais francesas/Caribe e Canadá) e espanhol (Cuba e Filipinas).

⁴⁵ Durante o engajamento, cada um dos três esquadrões era comandado por um oficial com a patente de almirante, sendo o comandante do esquadrão de vante, identificado por uma bandeira vermelha, o comandante do esquadrão central, identificado pela bandeira branca, e o comandante do esquadrão de ré, identificado pela bandeira azul.

⁴⁶ CESAR, op. cit., p. 28.

⁴⁷ Na tática meleista, a manobra empregada para seccionar uma formação de linha de batalha era conhecida como corte do T. Essa designação refere-se à figura da letra T maiúscula formada pelas duas colunas envolvidas no combate. Para compor a figura, o traço vertical representa a coluna inimiga, enquanto o traço horizontal representa a coluna que assume a iniciativa do engajamento cortando o T.

⁴⁸ CESAR, op. cit., p. 28.



As esquadras francesa (esquerda) e inglesa (direita) dispostas em linha na Batalha dos Cabos da Virgínia (1781) durante a Guerra de Independência Americana.

(Fonte: Disponível em <www.history.navy.mil>. Acesso em: 17 jan. 2012).

de ação para que os comandantes subordinados pudessem operar em conformidade com o plano de ação e as intenções do comandante do esquadrão⁴⁹.

Terminada a Guerra dos Sete Anos, valendo-se de sua superioridade naval, o almirantado decidiu empregar a capacidade de sua esquadra e a habilidade de seus marinheiros em campanhas de exploração com o objetivo de descobrir e estabelecer novos territórios ultramarinos. Assim, entre 1764-1800, foram realizadas várias expedições ao redor do mundo, entre as quais se destacam as três viagens comandadas pelo Capitão James Cook (1768-1771, 1772-1775 e 1776-1780), que ao navegar pelos oceanos Pacífico e Antártico realizou o levantamento hidrográfico de várias regiões inexploradas, descobrindo, entre outros

territórios, a Austrália, a Nova Zelândia e o arquipélago das Ilhas Sandwich (Havaí)⁵⁰.

GUERRAS NAPOLEÔNICAS (1799-1815)

Quando Napoleão Bonaparte ascendeu ao poder (1799), alavancado pela Revolução Francesa⁵¹ (1789-1799), impondo sua autoridade sobre outras nações europeias e dominando-as com relativa facilidade sob o pretexto de difundir os ideais revolucionários, a Grã-Bretanha passou a temer uma ofensiva contra o território britânico na tentativa de submetê-lo à França⁵².

Apesar de ter declarado guerra contra a Grã-Bretanha em 1793, o governo francês, sob controle do Diretório e posteriormente de Napoleão, encontrava-se desprovido de oficiais com autoridade de comando e

⁴⁹ VIDIGAL, op. cit., p. 48.

⁵⁰ Ibidem, p. 43, 44.

⁵¹ A Revolução Francesa constitui a série de acontecimentos que modificaram o quadro social e político da França no século XVIII, questionando o Antigo Regime (*Ancien Régime*) aristocrático da dinastia Bourbon, além dos privilégios oferecidos ao clero e à nobreza. Influenciada pelos ideais do Iluminismo (conjunto de tradições que se opõem à opressão exercida pelo Estado e pela Igreja) e pela independência dos Estados Unidos (1776), a Revolução Francesa acabou com os direitos feudais e proclamou os direitos universais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade.

⁵² LIGHT, Kenneth. Trafalgar 1805: um mundo em transformação. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p.180.

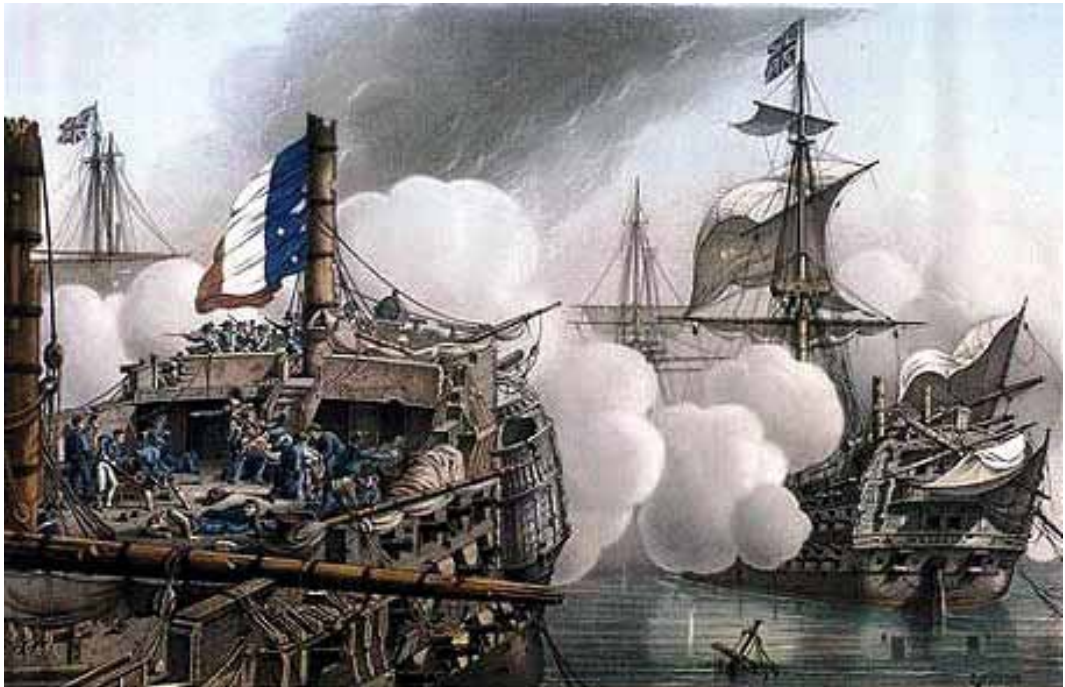
com navios insuficientes para enfrentar a Marinha Real, motivos que levaram a frota francesa a esvanecer diante do Poder Naval britânico que destruiu embarcações no porto de Toulon no Mediterrâneo (1793), impondo-se na Batalha do Glorioso Primeiro de Junho no Atlântico (1794) e na Batalha do Nilo no Egito (1798).

A aliança estabelecida em 1796 entre França, Holanda (governadas por Luís Bonaparte) e Espanha (governada por José Bonaparte), provendo o substancial fortalecimento da esquadra francesa, não impediu que a frota de Napoleão fosse derrotada pela Marinha Real na Batalha do Cabo de São Vicente (1797), na Batalha de Copenhague (1801) e na Batalha do Cabo Trafalgar (1805).

Considerado como o mais influente almirante da história, Horatio Nelson comandou uma frota coesa nas vitoriosas batalhas do Cabo de São Vicente, Nilo e Copenhague, introduzindo padrões que até hoje são ado-

tados como referência pela Marinha Real e por suas análogas de todo o mundo. Como comandante da esquadra britânica no Mediterrâneo, apesar de numericamente inferiorizado (sua frota possuía 27 navios), ele superou uma armada franco-espanhola de 33 embarcações (18 francesas e 15 espanholas) na decisiva Batalha de Trafalgar (1805). Determinado, corajoso, ousado e idolatrado por seus subordinados, Nelson minou a iniciativa e a força de Napoleão ao confrontá-lo no mar, levando a Grã-Bretanha a obter superioridade naval no apogeu da era dos navios a vela⁵³.

Durante as Guerras Napoleônicas (1799-1815), a estratégia adotada pela Marinha Real para enfrentar a França e seus aliados considerava o bloqueio dos portos hostis onde as embarcações inimigas encontravam-se fundeadas. O objetivo britânico era manter um esquadrão, equivalente em tamanho e força ao do oponente, patrulhando as águas próximas ao porto onde a fro-



Na Baía de Aboukir, o navio francês *Tonnant* (esquerda) enfrenta o *HMS Majestic* (direita) na Batalha do Nilo (1798). O *Tonnant* foi um dos nove navios dominados e apreendidos pela Marinha Real ao final do confronto.

(Fonte: Disponível em: <www.britishbattles.com/battle-nile.htm> . Acesso em: 20 jan. 2012.)

⁵³ LANNING, Michael Lee. *Chefes, líderes e pensadores militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 163.



O HMS *Victory* (navio capitânia da esquadra britânica sob o comando do Vice-Almirante Horatio Nelson) secciona a formação franco-espanhola durante a Batalha de Trafalgar (1805). A impetuosa, arriscada e contundente manobra posteriormente ficaria conhecida como O Toque de Nelson (*The Nelson Touch*).

(Fonte: Disponível em <www.royal-navy.org>. Acesso em: 27 jan. 2012).

ta adversária estivesse estacionada, a fim de impedir que ela recebesse provisões ou escoltasse seus navios mercantes. O bloqueio britânico forçava a França a manter-se distante de suas colônias nas Índias Ocidentais, impedindo-a de receber produtos oriundos daquela região ou enviar reforços em caso de assédio ao império colonial francês por forças britânicas⁵⁴.

As campanhas navais das Guerras Napoleônicas marcam o clímax dos confrontos entre esquadras constituídas por embarcações movidas totalmente a vela. Entretanto, ao participar da Batalha de Navarino⁵⁵ (1827), combate que libertou a Grécia do domínio turco, a Inglaterra tomaria parte do combate definitivo envolvendo apenas navios desse gênero⁵⁶.

Até à segunda metade do século XIX, excetuando-se alguns desenvolvimentos esporádicos pouco contundentes relacionados ao armamento de bordo, evoluções determinantes apareceriam apenas por ocasião da introdução do navio a vapor no cenário da guerra naval. Por considerar que esse modelo de propulsão poderia tornar obsoleta toda sua esquadra de navios a vela, trunfo que catapultou à Grã-Bretanha a condição de maior potência naval desde o século anterior, o almirantado opôs-se a adotar a propulsão a vapor imediatamente, preferindo adequar-se às novas tecnologias que surgiam de forma gradual, enquanto ampliava sua capacidade industrial a fim de manter o *status* de potência naval hegemônica durante o período que marca a transição da era da vela para a era mecanizada⁵⁷.

⁵⁴ LIGHT, op. cit., p. 185.

⁵⁵ Na Batalha de Navarino a Inglaterra comporia uma força naval conjunta ao lado da França e da Rússia contra uma frota turco-egípcia.

⁵⁶ PAULA, Luiz Carlos Carneiro de. *et al. História militar geral II: as guerras de Napoleão ao século XXI*. Palhoça: UnisulVirtual, 2010. Livro didático, p. 178.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 179.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Historicamente, a posição geográfica do Reino da Inglaterra (posteriormente Grã-Bretanha e Reino Unido⁵⁸) colocava as Ilhas Britânicas em uma condição de absoluta dependência do mar. Quer para a defesa territorial ou para estabelecer e manter relações mercantis com outras nações, os britânicos compreenderam que sua subsistência dependia do conhecimento adquirido em relação às particularidades do mar oceânico e do desenvolvimento de instrumentos e habilidades náuticas que lhes permitissem navegar muito além do continente europeu.

Embora este discernimento tenha se manifestado precocemente, os britânicos permaneceram indiferentes a essa realidade por muito tempo, voltando-se para a questão apenas quando outras nações já haviam assumido a vanguarda da exploração oceânica, posicionando-se como poderes navais hegemônicos e ameaçando interesses nacionais estrangeiros.

Consciente de sua fragilidade e susceptibilidade diante da ameaça externa, os bri-

tânicos criaram a partir do século XVI um instrumento de projeção de poder baseado no uso da diplomacia associada a uma composição militar eficiente⁵⁹. Como os navios a vela eram o principal meio utilizado para o transporte de tropas além do continente europeu, a Grã-Bretanha desenvolveu entre os séculos XVII e XIX uma esquadra naval compatível com sua filosofia expansionista, superando o potencial de todas as nações e alianças que despontaram no cenário marítimo antes e depois da iniciativa britânica de exploração.

Todavia, em uma época em que a tecnologia disponível tornava o poder de combate das forças antagonistas equivalente, a Marinha Real distinguiu-se não apenas pela quantidade, qualidade e poder de fogo de suas embarcações, mas principalmente pelas experiências adquiridas com base na disciplina doutrinária, na concepção de novas estratégias, na capacitação e na versatilidade das habilidades marinheiras, fatores de excelência que conjugados contribuíram para transformar a Grã-Bretanha na quintessência dos Poderes Marítimo e Naval⁶⁰ na era dos navios a vela.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Guerras anglo-holandesas: a luta pelo comércio marítimo. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 141-177.

BITTENCOURT, Armando de Senna. *et al. História Militar Geral I: as guerras da idade antiga à idade moderna*. Palhoça: UnisulVirtual, 2009. Livro didático.

CÁCERES, Florival. *História geral*. 4ª ed., São Paulo: Moderna, 1996.

CESAR, William Carmo. Velas e canhões no expansionismo holandês do século XVII. *Navigator*. Rio de Janeiro: DPHDM, v. 5, n. 10, 2009, p. 23-37.

⁵⁸ Reino da Inglaterra (927-1649 e 1660-1707) incluía a Inglaterra e o Principado de Gales, Reino da Grã-Bretanha (1707-1800) incluía a Inglaterra, Principado de Gales e a Escócia, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte (a partir de 1800) incluía o reino da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

⁵⁹ REIS, op. cit., p. 109.

⁶⁰ Poder Marítimo é a capacidade de uma nação para utilizar-se do mar a fim de conquistar e manter os interesses nacionais. Por sua vez, o Poder Naval compõe o elemento militar do Poder Marítimo.

FACCIOLI, Alexandre (ed.). *As grandes batalhas da história: de 1274 a.C. ao século XVI – da batalha de maratona à invencível armada*. v. 1, São Paulo: Larousse, 2009, p. 102-103.

_____. *As grandes batalhas da história: do século XVII ao XIX – do cerco de Praga a Little Big Horn*. v. 2, São Paulo: Larousse, 2009, p. 146-147.

HENRY, Chris; DELF, Brian. *Napoleonic naval armaments 1792-1815*. New Vanguard 90, Oxford: Osprey Publishing, 2004.

KONSTAN, Angus; BRYAN, Tony. *British Napoleonic Ship-of-the-Line*. New Vanguard 42, Oxford: Osprey Publishing, 2001.

_____. *Tudor Warships (2): Elisabeth I's Navy*. New Vanguard 149, Oxford: Osprey Publishing, 2008.

LANNING, Michael Lee. *Chefes, líderes e pensadores militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 163-166.

LEÃO, Jorge Henrique Cardoso. O império e o oceano: a estratégia marítima portuguesa no século XVI e o império colonial. In: *II Encontro Nacional Abed*. UFF, 2008, Niterói. Caderno de Resumos do II Encontro Nacional da Abed, Niterói: UFF, 2008.

LIGHT, Kenneth. Trafalgar 1805: um mundo em transformação. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, pp.179-217.

MOTYLSKI, Gabriel (org.). *Trafalgar: Antesala de Waterloo*. Buenos Aires: Planeta, 2008.

PAULA, Luiz Carlos Carneiro de. et al. *História militar geral II: as guerras de Napoleão ao século XXI*. Palhoça: UnisulVirtual, 2010. Livro didático.

REIS, Reginaldo Garcia Gomes dos. A invencível armada: mito, dogma e poder. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 99-140.

VIDIGAL, Armando. *Almirante Nelson: o homem que derrotou Napoleão*. São Paulo: Contexto, 2011.

WEIR, William. *50 batalhas que mudaram o mundo: os conflitos que mais influenciaram o curso da história*. São Paulo: M Books, 2004.

Combates ao sul: as escunas e canhoneiras construídas no Arsenal de Marinha de Santos atuando na Guerra da Cisplatina

Ney Paes Loureiro Malvasio

Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/IFCS), oficial reformado do Exército Brasileiro/área de história, foi professor do Colégio Militar do Rio de Janeiro.

RESUMO

O Arsenal de Marinha de Santos, fundado pelo Capitão-General Morgado de Mateus, nasceu como uma boa fonte de envio de madeiras para o Arsenal de Marinha de Lisboa. Era parte da revolução naval criada no reino de D. José I, posta a cabo pelo Ministro Marquês de Pombal. No Porto de Santos, o Arsenal de Marinha evoluiu, sendo que em 1801 produziram-se quatro saveiros de cobertura usados para o transporte, podendo ser transformados em canhoneiras. Entretanto, com o processo de Independência, o estaleiro de Santos foi reconstruído e aumentado, dando início à construção de quatro canhoneiras ou escunas, que demonstraram seus serviços de forma sangrenta, durante a Guerra da Cisplatina (1825/1828).

PALAVRAS-CHAVE: Arsenal de Marinha de Santos, produção de canhoneiras e escunas, Guerra da Cisplatina

ABSTRACT

The Santos Navy Yard (founded by Capitão-General Morgado de Mateus) began as a good way of sending wood to Lisbon Navy Yard. This was part of the “naval revolution”, an action created by D. José I but only accomplished by First Minister Marquês de Pombal. In Port of Santos the Navy Shipyard developed and in 1801 four *saveiros* boat were built. Those ships were firstly used as transportation but could be turn into gunboats. However, in the Independency period, the Santos Navy Shipyard was rebuild and expanded. With this growth four more gunboats or schooners were built and were used in a brutal way in the Uruguayan Independence War (Guerra da Cisplatina 1825/1828).

KEYWORDS: Santos Navy Yard, built of gunships and schooners, Uruguayan Independence War

O ARSENAL DO MORGADO DE MATEUS

A situação da Capitania

A Capitania de São Paulo, há muito esquecida pelo governo de Portugal, só pôde recobrar seu alento em 1765, com a medida régia de restauração de sua autonomia. Antes disso, desde 1748 a Capitania ficara sob a jurisdição do Rio de Janeiro. Em 1766, desembarcou em

Santos o Capitão-General D. Luis Antônio de Souza Botelho Mourão, mais conhecido pelo seu título de Morgado de Mateus. O novo governador veio para o Brasil, convencido da necessidade de resgatar a economia da Capitania decadente, prover a defesa e assegurar as fronteiras portuguesas frente às possessões espanholas. Acrescentando a isso ressuscitar o antigo brio e ânimo dos habitantes do “país dos paulistas”.

O Morgado de Mateus deu início, para concretizar seus objetivos, a diversas medidas para “levantar a Capitania”, como se dizia na época. O impulso à agricultura (cana-de-açúcar, arroz, trigo), construção e reconstrução de fortes e fortalezas (Iguatemi, no Mato Grosso; fortaleza de Paranaguá; o cinturão de defesa de Santos), incentivo às armações de pesca de baleia e ereção de diversos povoados e vilas (Botucatu, Itapetinga, São José dos Campos, Moji Mirim); foram as principais medidas encetadas pelo governador.¹

Todo esse esforço empreendido pelo Morgado de Mateus (no posto até 1775) estava inserido no contexto das reformas pombalinas, ou seja, a política dirigida pelo Marquês de Pombal durante o reinado de D. José I. No período pombalino, reformulou-se a política ultramarina portuguesa, atingindo diretamente o Brasil. A Capitania de São Paulo, além de gozar novamente de sua autonomia, teve oportunidade de contar com um governador que procurou implantar mudanças, refletindo o objetivo maior da política metropolitana portuguesa.

É dentro desse período que notamos um revigorado incentivo à construção naval em nosso país. Os Arsenais de Marinha, além disso, traziam até os novos tempos no nome, pois essa denominação visava a substituir a mais antiga: Ribeira das Naus.

O objetivo era a reconstrução do antigo poderio naval português e a política do Marquês de Pombal na tentativa de desenvolver um reino bastante atrasado em relação aos países mais adiantados da Europa. As condições de gerar o desenvolvimento encontravam-se, em alguns aspectos, nos recursos naturais das possessões ultramarinas.

O primeiro estaleiro criado com o intuito de reconstruir a marinha portuguesa foi o Arsenal de Marinha de Lisboa, fundado em 1759, no mesmo espaço ocupado outrora pela Ribeira das Naus de Lisboa, o estaleiro famoso por lançar ao mar as caravelas e naus da era dos descobrimentos marítimos.

O Morgado de Mateus, imbuído do espírito de modernização, trouxe à Capitania de São Paulo o ressurgimento da indústria naval oficial, criando, ou melhor, recriando um estabelecimento de reparos navais em Santos, o embrião do Arsenal de Marinha de Santos. Diversos fatores contribuíram para a escolha de Santos como sede do estaleiro oficial, recriado por Morgado de Mateus, provavelmente, ao instalar-se na Vila.

O fato de Santos ser o porto de melhores condições na Capitania (navegabilidade, abrigo, profundidade) ajudou bastante e, a Vila, por outro lado, desde o início do século XVIII, era “praça militar”. Desde 1734, contava com um Arsenal de Guerra (Trem Bélico ou Real), um edifício de pedra e cal de dois pavimentos que existe até hoje, apto a armazenar petrechos militares (pólvora, armamento, fardamento). Um sistema de cinco fortes e fortalezas perfaziam o sistema de defesa do porto, guarnecendo suas duas entradas navegáveis (estuário de Santos e canal da Bertioiga).

Na Vila, que foi sede da Capitania durante a perda de autonomia de São Paulo, funcionava uma Alfândega junto ao fundeadouro, necessária ao controle aduaneiro e à fiscalização do movimento de cargas. A Alfândega era gerida por um Provedor Real da Fazenda. Havia na área de Santos duas armações de baleias, com licenças expedidas em meados do século XVIII. Uma funcionava na Praia do Góes, próxima à fortaleza da Barra Grande (atual Guarujá), e a outra na entrada do canal de Bertioiga.

A criação do Arsenal

Portanto, o Morgado de Mateus tinha razões de sobra para escolher Santos como sede de um estabelecimento destinado, de início, a ser um entreposto de “madeirame”

¹ BRUNO, Ernani Silva. *Viagem ao País dos Paulistas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966, p. 92

naval. Concomitante à renovada importância da Capitania, mais e mais vezes navios viriam tocar no Porto de Santos, como o chamado *Navio de Lisboa*, vindo do Reino para abastecer a Capitania de suprimentos essenciais, como as peças de artilharia destinadas ao presídio de Iguatemi.²

Interessante ressaltar que, nessa época, o motivo do escasso movimento marítimo em Santos durante o século XVIII era a falta de mercadorias para exportação, apesar das excelentes condições de seu porto, como se nota na leitura da *Dissertação a respeito da Capitania de São Paulo*, escrita por Marcelino Pereira Cleto em 1782, quando dizia: "...serem menos de meia dúzia os navios que tocavam anualmente em Santos".

Entretanto, o mais antigo documento que se conhece tratando da existência de algum tipo de estabelecimento naval, à época do Morgado de Mateus, é um bando de 17 de fevereiro de 1770, que o mesmo mandou publicar, tratando de serviços de conserto no "Caminho do Mar" (ligando o litoral ao planalto). Nesse bando, encontramos os primeiros indícios de artesãos ligados à indústria naval baseados em Santos:

...para este trabalho se buscarem todos e quaisquer soldados da Praça de Santos, o mestre do "Trem", carpinteiro da Ribeira das Naus com os índios do escaler e todos os negros da fazenda de Cubatão.³ [O destaque é nosso]

Analisando o trecho, descartamos o mestre do "Trem", que pode dar motivos a confusão, pois os arsenais de Marinha tinham artífices com o título de mestre. Contudo, neste caso, trata-se do mestre do Trem Bélico ou Real, nome pelo qual também era conhecido o Arsenal de Guerra. Mas o carpinteiro da Ribeira era um artesão de ofício, certamente oriundo do Reino (artífices da Ribeira das Naus de Lisboa) e empregado em serviços de construção e reparo de navios. Os "índios do escaler" eram remadores indígenas que comumente serviam em embar-

cações utilizadas nos Arsenais de Marinha, tais como escaleres, galeotas e lanchas.⁴ O escaler desde a época do Capitão-General Morgado de Mateus prestava serviços à Alfândega e ao Estado, era chamado de "Escalder de El Rey", e os índios eram comandados por um patrão.

No bando de 1770, constatamos que em Santos havia um estabelecimento de reparos navais, contando com um artesão habilitado, como era o caso do carpinteiro da Ribeira das Naus. Todavia, mais elucidativo ainda, outro documento com a rubrica do Morgado de Mateus, datado de 22 de julho de 1771, traz a notícia da existência de um Arsenal da Ribeira das Naus em Santos, ao pedir-lhe madeiras navais:

Relação dos paus de pinho, que são precisos para as mastreações das Naus, Fragatas e Embarcações miúdas e ligeiras que se acham feitas neste Arsenal da Ribeira das Naus.

24 paus de 99 pés ingleses...
12 paus de 87 pés ingleses...⁵

Nesse documento, nota-se pela primeira vez a denominação de Arsenal da Ribeira das Naus, provando a existência de tal estabelecimento em Santos, no tempo do Governador Morgado de Mateus.

Quanto ao carpinteiro da Ribeira, é certo que era um profissional oriundo do Arsenal lisboeta, onde esses artífices aprendiam seu ofício. Provavelmente, o carpinteiro veio a Santos acompanhando o Morgado de Mateus, ou veio pouco depois, sendo que não descartamos a hipótese de que possa ter sido transferido do Arsenal de Salvador, o qual contava com vários artífices navais. Contudo, a localização do Arsenal de Marinha, no período estudado, também traz um documento de grande importância histórica, confirmando a sua localização no Largo do Carmo, em frente às igrejas das Ordens Primeira e Terceira do Carmo em Santos. É uma planta da "Villa e Praça de Santos", datada do período do governador Morgado de Mateus,

² Cf. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Aesp, v. VI.

³ SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. 2. ed. São Vicente: Caudex, 1986. 2. V, p. 117.

⁴ Cf. GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

⁵ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, São Paulo: Aesp. v. LXIV.

e existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Nessa planta verificamos a existência de um sistema de guarda de madeira naval, pronta para ser enviada a Lisboa.⁶

Entretanto, após a saída de Morgado de Mateus, o Arsenal foi abandonado por um bom tempo. Em relatos de viajantes e estudiosos de passagem por Santos, no início do século XIX, ao descreverem os principais edifícios públicos da Vila, não fazem qualquer menção a um Arsenal de Marinha, fato que só viria a acontecer no período da Independência do Brasil. Em fevereiro de 1809, o Coronel Francisco Xavier da Costa Aguiar escreveu um texto sucinto, intitulado *Memória que mostra a origem da Vila de Santos e seu estado presente*. Na Memória, Francisco Xavier menciona, no tocante à defesa, cinco fortalezas, o Arsenal de Guerra, os quartéis e seus respectivos regimentos e cita, ainda, o Intendente de Marinha, mas nada diz sobre o Arsenal de Marinha, suas instalações e localização.⁷

Outro relato, mais adiantado no século XIX, sobre uma viagem encetada em 1818 pelo Engenheiro militar Luiz D'Alincourt, descreve a Vila de Santos da seguinte maneira:

Os edifícios são de pedra, e cal, e alguns bem construídos, tem casa da Misericórdia, como já disse, um Convento de Franciscanos, um Hospício de Bentos, e outros de Carmelitas calçados; o Colégio Jesuítico é atualmente o Hospital da Tropa, tem um cais regular, e de canteria, no qual finda uma praça mediana, ornada pela parte de Leste com o Palacete dos Excelentíssimos Capitães Generais, que também faz frente para o rio, e para



a praça dos Quartéis, junto à qual há um pequeno Forte...⁸

Nota-se, através de todos esses relatos e plantas da Vila de Santos até o início do século XIX, a completa ausência de informações sobre a localização do Arsenal de Marinha. Ressaltamos, ainda, o fato de que os dois relatos analisados acima são de autoria de militares, que procuraram dar especial atenção à questão da defesa da Vila, e certamente teriam mencionado um Arsenal de Marinha.

Um estaleiro em lenta evolução

Após o Morgado de Mateus deixar o governo da Capitania de São Paulo, em 1775, o Arsenal da Ribeira das Naus de Santos, ao que tudo indica, foi, na verdade, esquecido. Entretanto, outra das medidas modernizadas do Marquês de Pombal iria, em algumas décadas, causar algum efeito na organização administrativa do Arsenal santista e em sua capacidade de prestar serviços. A medida tem suas origens em duas resoluções do governo português, um alvará de 3 de março de 1770, regulamentando a organização do Arsenal de Marinha de Salvador, o principal estaleiro lusitano no Estado do Brasil. Concomitante ao alvará, em 11 de março de 1770,

⁶ REIS, Nestor Goulart, *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, São Paulo: Edusp, 2001, p. 194-96.

⁷ Cf. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, 1906, v. XI.

⁸ D'ALINCOURT, Luiz. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte – São Paulo: Itatiaia – Edusp, 1975, p. 28.

uma Carta Régia prescrevia que o Arsenal baiano deveria ser comandado por um intendente de Marinha, posto ocupado somente por oficiais do Real Corpo da Marinha.⁹

A reorganização dos estaleiros influenciou sobremaneira no processo de adaptação do Arsenal de Salvador, face aos novos tempos. O Arsenal tornou-se mais eficiente, o quadro de pessoal, sob maior controle, ficou menos propenso ao mau uso do erário. Por outro lado, o posto de intendente da Marinha ou intendente de Marinha, ocupado por oficial de carreira na marinha de guerra, mudou a feição do estaleiro, tornando-o uma instituição diretamente ligada à construção e ao fornecimento dos navios da Esquadra, e não mais um estaleiro voltado para a fabricação de navios mercantes usados no sistema de frotas portuguesas de comércio, a Carreira da Índia. O próprio Marquês de Pombal, em 1765, extinguiu o sistema de frotas (comboios), até então utilizados por Portugal, pois esse dispositivo mostrava-se superado devido ao crescente movimento marítimo lusitano. Um fator importante nesse período foi a ênfase dada à marinha de guerra, face ao constante atrito entre Espanha e Portugal, imersos em intermináveis questões de fronteiras, tanto na Europa como na América.

A criação do posto de intendente de Marinha e a reestruturação das funções (artífices em geral) no estaleiro de Salvador foi o laboratório para a reorganização de todos os outros Arsenais de Marinha no Brasil. Essa situação acabou alcançando o Arsenal de Santos, pois em 12 de agosto de 1797, ainda no governo da rainha D. Maria I, expediu-se um alvará ordenando que o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e os das demais Capitânicas deveriam seguir a regulamentação dada ao Arsenal de Salvador (alvará de 1770). O comando dos Arsenais ficaria a cargo de um intendente de Marinha, indicando também que cada Capitania deveria ter um intendente, daí termos tantos estaleiros oficiais ao tempo da Independência, estaleiros que tantos serviços prestaram à indústria naval brasileira.

É importante ressaltar que o intendente de Marinha de Santos chegou em hora aprazada à Capitania de São Paulo, pois na passagem do século XVIII para o XIX o ressurgimento econômico da Capitania encontrava-se em pleno andamento. O fomento dado à cultura canavieira no interior da Capitania, desde os tempos do Morgado de Mateus, tinha frutificado, inferindo diretamente em Santos, pois o açúcar destinado à exportação e o abastecimento de outras Capitânicas tinha sua saída através do Porto de Santos.

Em 1789, o governador Bernardo de Lorena determinou que a ligação marítima da Capitania com o Reino (Lisboa) fosse feita exclusivamente pelo Porto de Santos, em detrimento de outra ligação utilizada na época, saindo dos portos do litoral norte de São Paulo, tocando no Rio de Janeiro e, só então, seguindo para Lisboa.¹⁰ Esse privilégio dado ao porto santista, não só lhe rendeu os lucros do açúcar produzido no interior, mas também da produção açucareira do litoral norte.

É em relação ao transporte de açúcar entre o interior e a Vila de Santos que novamente teremos alguma notícia de construção naval em estaleiros de Santos, mais especificamente no Arsenal de Marinha. Isso está relacionado ao fato de que o açúcar transportado pela Calçada do Lorena seguia por terra somente até Cubatão (pé da Serra do Mar), pois não havia ainda um caminho aterrado entre Cubatão e Santos (concluído em 1827). Por causa disso, o açúcar era transportado por água através do Largo do Caneú em pequenas embarcações até o Porto de Santos. Para auxiliar esse transporte, o Capitão-General Castro e Mendonça determinou, através de um ofício datado de maio de 1801, a construção de quatro saveiros de coberta, com as medidas e proporções necessárias para servirem tanto para o transporte de açúcar, como também – no caso de alguma invasão do inimigo – pudessem ainda servir como barcos canhoneiros.¹¹

⁹ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1968, p. 66.

¹⁰ BRUNO, op. cit., p.108.

¹¹ MUNIZ JR, J. *Presença da Marinha em Santos*. Santos: A Tribuna, 1986, p.19.

O intendente da Marinha de Santos, Joaquim Manoel do Couto, atendendo a ordem do Governador, incumbiu-se da tarefa, indicando ainda o tenente reformado Francisco Teixeira de Carvalho para dirigir os trabalhos, auxiliado por um cabo e dois soldados como feitores. Francisco Teixeira de Carvalho era mineiro, de Mariana, casado com senhora de importante família em Santos, Catarina Justiniana Adorno França, segundo Costa e Silva Sobrinho em *Santos Noutros Tempos*.

Esses saveiros, contudo, eram embarcações pequenas. Sobre a sua existência, há o relato de Luiz D'Alincourt, que deles se utilizou em 1818:

Para montar a grande serra de Paranapiacaba ou do Cubatão, navega-se pelo rio acima, e a pouca distância da Vila entra-se no espaçoso golfo de Caneú, cuja passagem, sendo livre nos primeiros anos, teve depois um imposto... administrado por Contrato Real... Passado o golfo, navega-se por um dos muitos canais... no fim de quase quatro léguas de viagem, a contar da Vila (de Santos), chega-se ao porto, e Registro de Cubatão... Aqui se pagam direitos da passagem de todos os gêneros, que sobem, e descem a serra... Os donos (das mercadorias) sofrem não pequeno detrimento, por causa da morosa navegação do rio, que muitas vezes é arriscada no trânsito do golfo, e sendo os efeitos, pela maior parte, carregados em saveiros, conduzidos, e governados por negros naturalmente preguiçosos, gastam em subir quarenta e oito, e mais horas fundeando logo que vasa (sic) a maré.¹² (Destaque meu)

Poucos anos depois, em 1825, o naturalista francês Hercules Florence, integrante da expedição do Barão Von Langsdorff, ainda observou o trabalho dos saveiros no transporte de açúcar e outras mercadorias. No seu livro, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas*, lemos a seguinte passagem:

Continuadamente levam mercadorias de Santos para o Cubatão, aldeola sita a três léguas acima, duas embarcações, que voltam carregadas dos produtos do país. (O destaque é nosso)

As duas importantes passagens extraídas de relatos de testemunhas da época transmitem a importância dos saveiros para as comunicações entre o Porto de Santos e Cubatão, onde se atingia a estrada da Serra do Mar (Calçada do Lorena), bem como regiões adjacentes. Outro dado que não devemos deixar de lado é o cuidado de se mandar construir os saveiros equipados com cobertas.

Antes da construção dos saveiros, o transporte de açúcar e de todas as mercadorias e passageiros entre Cubatão e o Porto de Santos estava entregue unicamente a frágeis canoas. É o que se extrai do relato do Governador Castro e Mendonça, que, preocupado com essa situação e mais consciente da utilidade do Intendente Joaquim Manuel do Couto, ordenou a construção dos quatro saveiros, visando à substituição das canoas:

Castro e Mendonça, em sua *Memória sobre a comunicação da villa de Santos com a cidade de S. Paulo*, chama a atenção para o fato de que a navegação, do Cubatão a Santos, pelo largo do Caneú, era feita em péssimas embarcações, pois não passavam de frágeis canoas, passageiros e mercadorias freqüentemente eram jogados às águas, perdendo-se as cargas e freqüentemente morrendo os passageiros.¹³

ESTALEIRO ONDE SE CONSTROEM NAVIOS DO ESTADO

Consolidação do Arsenal

A partir do início do processo de Independência do Brasil, os Arsenais de Marinha espalhados pela nossa costa, além de Mato Grosso, adentraram numa época de

¹² D'ALINCOURT, op. cit., p. 30.

¹³ PETRONE, Pasquale; LECOCQ-MÜLLER, Nice; FRANÇA, Ary. *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo: Edusp, 1965. v. II, p. 88.

grande construção naval. Em Santos, a situação não poderia ser diferente, e aos poucos o Arsenal de Marinha criado pelo Morgado de Mateus foi ganhando feições de estaleiro regular, com quadro de pessoal organizado e condições materiais para a concretização de suas funções.

O posto de intendente da Marinha, ocupado pelo Chefe de Divisão Joaquim Manuel do Couto, garantia a supervisão dos trabalhos do Arsenal, normalmente através de um oficial nomeado como inspetor, caso do Tenente Francisco Teixeira de Carvalho. Para se entender a importância do intendente de Marinha de Santos, basta dizer que o mesmo era a mais alta autoridade militar em São Paulo no início do século XIX. Em virtude desse fato, entre junho e outubro de 1808, o Capitão-General Antônio José da França e Horta ausentou-se da Capitania, gozando de uma licença. Para governar interinamente, formou-se um triunvirato composto pelas mais altas autoridades militares, eclesásticas e jurídicas em atividade. O Chefe de Divisão Joaquim Manuel do Couto ocupou o posto de autoridade militar do triunvirato, pois era a mais alta patente da Capitania. O mesmo aconteceu entre 1813 e 1814, no interregno dos mandatos dos Capitães-Generais Luís Teles da Silva (Marquês de Alegrete) e D. Francisco de Assis Mascarenhas (Conde de Palma), quando o posto militar do triunvirato foi ocupado pelo Chefe de Esquadra Miguel José de Oliveira Pinto, intendente da Marinha de Santos.¹⁴

Poucos anos depois, em 1817, o escaler da Alfândega santista foi posto à disposição da Intendência de Marinha.¹⁵ E, através do conjunto de resoluções administrativas envolvendo a Marinha portuguesa no período anterior à nossa Independência, podemos apresentar um quadro de pessoal do Arsenal de Marinha de Santos. No topo, tínhamos o intendente de Marinha (integrante do Almirantado da Marinha Real), que cuidava de todos os assuntos relativos à Marinha no Porto de Santos. No tocante ao Arsenal, e suas funções de reparo e construção naval,

havia um inspetor que ficava às ordens do intendente, seria o comandante da unidade, e como vimos, no citado caso da fabricação dos saveiros, o inspetor não era, necessariamente, um oficial de marinha. Abaixo do inspetor, ficava o patrão do escaler, ou patrão-mor, tendo às suas ordens alguns remeiros. Diretamente ligados ao serviço das oficinas (consertos e construções), o estaleiro em si, ficavam os carpinteiros da Ribeira das Naus, também chamados de mestres carpinteiros, especialistas em sua área. Auxiliando os mestres, encontravam-se diversos artífices, como carpinteiros em geral, calafates, ferreiros e poleeiros. A estrutura toda servia de ponto de apoio aos navios da Esquadra:

Cabe recordar que não só a construção e reparação dos navios eram atribuições dos arsenais, mas também a prestação de todo apoio logístico para mantê-los operacionais e para abastecê-los das munições de boca (alimentos) e de guerra de que carecessem.¹⁶

Após a revolução liberal do Porto, em 1820, o processo de independência brasileiro acelerou-se ainda mais com a volta de D. João VI a Portugal, deixando seu filho D. Pedro como príncipe regente. O apoio paulista concretizou-se através da aclamação, pela tropa e pelo povo da capital, de um governo provisório empossado em junho de 1821. Esse governo provisório era encabeçado por Carlos Augusto de Oeynhausen e os irmãos Andradas, José Bonifácio e Martim Francisco. Nesse contexto, a um passo da total autonomia política, São Paulo preparou-se para apoiar o príncipe. D. Pedro declarou sua insubmissão às cortes de Lisboa, atitude francamente manifestada durante o episódio de 9 de janeiro de 1822 (Dia do Fico).

Entretanto, o que interessa diretamente é que o governo provisório de São Paulo alinhava, entre seus diversos componentes, um secretário da Repartição dos Negócios da Marinha, o Chefe de Esquadra Miguel José de Oliveira Pinto, prova da importân-

¹⁴ MARTINS, Antônio Egydio. *São Paulo Antigo, 1554-1910*. São Paulo: Paz e Terra, 2003, p. 476.

¹⁵ MUNIZ JR, J. op. cit., p. 18.

¹⁶ CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília – Rio de Janeiro: Funcep-SDGM, 1986, p. 70.

cia dada à questão naval durante o período. Esse oficial era intendente da Marinha e governador militar da Praça de Santos, oficial português condecorado como cavaleiro da Ordem da Torre e Espada e comendador da Ordem de Aviz.

José Bonifácio, convidado por D. Pedro para ser seu ministro, foi um dos principais mentores da ideia de possuir uma marinha de guerra respeitável, com o intuito de garantir nossa autonomia frente às tentativas das cortes de submeter o Brasil às suas decisões. O governo provisório de São Paulo, atento à necessidade de preparar a região para um possível conflito com Portugal, executou uma série de resoluções visando ao fortalecimento dos meios militares sob seu comando. O Arsenal de Marinha de Santos foi alvo de significativa atenção:

46ª sessão do governo provisório de São Paulo...

13 de outubro de 1821...

Mandou-se que se passe a Portaria à junta da Fazenda para expedir as Ordens para serem cobertos de palha os telheiros volantes do Arsenal de Santos, e retelhado o fixo, assim como o fechamento completo da cerca do Estaleiro...¹⁷

Essa medida foi fundamental para a consolidação das dependências físicas do Arsenal de Marinha, agora definitivamente estabelecido no Largo do Carmo. Havia o escaler, que deveria ficar posicionado debaixo do telheiro fixo. Quanto aos telheiros volantes, eram empregados nas diversas etapas de construção, desde a traçagem feita no chão, com o traçado da quilha do navio a ser fabricado. Nesses mesmos telheiros, ficavam os navios ou embarcações que estivessem sofrendo serviços de reparo, portanto, carenadas.

A estruturação física do estaleiro, como se pode perceber, apoiava-se no quadro de artífices, diretamente ligados ao inspetor do Arsenal. Os artífices eram empregados em grande número nos trabalhos do estaleiro, residindo vários deles em Santos, na

época da Independência. Através do recenseamento feito em Santos em 1822, a *Lista Geral dos Habitantes de Santos e seus Distritos*, compilada pelo Sargento-Mór Caetano Antônio Pereira,¹⁸ podemos ter noção da quantidade de artesãos especializados na arte de construção naval, movimentando as oficinas e realizando diversos trabalhos de apoio à Esquadra. Os artífices especializados eram, logicamente, a alma do estaleiro.

No recenseamento indicado, enumeram-se os seguintes personagens: dois carpinteiros da Ribeira das Naus, Manuel Francisco e Antônio dos Santos. Esses profissionais experientes (Manuel Francisco tinha 75 anos à época e ainda trabalhava) eram os artífices principais do Arsenal. Debaixo de seu olhar atento, trabalhavam diversos artesãos, e até mesmo escravos. Na *Lista Geral* citada anteriormente, somos informados de que o carpinteiro da Ribeira, Manuel Francisco, possuía sete escravos que, certamente, seriam utilizados no serviço do Arsenal. O recenseamento ainda nos traz os nomes de profissionais ligados à indústria naval: um poleeiro, Bernardo José Pinto (especialista em polés e cadernais), quatro calafates e dois tanoeiros, além de muitos carpinteiros, ferreiros e latoeiros que, provavelmente, trabalhavam sob contrato no estaleiro oficial, a par de seus serviços autônomos. Muitos deles também eram donos de escravos que engrossavam a mão de obra do Arsenal. Havia ainda um guarda-marinha, Francisco Nunes, provavelmente fazendo parte do quadro administrativo do Arsenal de Marinha.

Em documentos existentes no Arquivo do Estado de São Paulo, datados do ano de 1819, faz-se alusão a um mestre de calafate do Porto de Santos, o negro Antônio Vitorino, também designado como mestre de calafate da Ribeira da Real Marinha da Praça de Santos. Portanto, mais um mestre artífice que servia no estaleiro oficial de Santos.

Dessa forma, após a Independência, Santos tinha um Arsenal de Marinha organizado, com edifícios próprios para sua finalidade. Seu quadro de pessoal composto por especialistas na arte da construção naval.

¹⁷ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Aesp, 1913, p. 72. v. II.

¹⁸ SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Piratininga, 1922. v. III.

Não demoraria muito tempo para que esse estaleiro tivesse seu potencial mais bem utilizado pela Marinha do Império.

Os navios do Arsenal vão à guerra

A política imperial de se criar e manter uma marinha numerosa incidiu diretamente sobre os Arsenais navais espalhados pelas várias províncias do Brasil. Entre esses estaleiros, o de Santos seria transformado numa ativa unidade de construção de navios para a Marinha de Guerra, mesmo antes da Independência, segundo uma grande documentação presente no Arquivo do Estado de São Paulo:

...por Ofício de 23.9.1822 (AESP, Livro 164) do ministro Nóbrega, o príncipe regente mandou que se construísse uma flotilha de “barcas canhoneiras” para a defesa da costa paulista, sob a direção do mesmo “inteligente e zeloso” oficial Dankwardt... Já antes, o governador Oeynhausien lhe dera ordens para construir três barcas canhoneiras “para afugentar os piratas desta costa” (Ofício de 11.4.1820).¹⁹

Outra medida, nesse sentido, foi a nomeação, em 14 de janeiro de 1824, do Capitão de Fragata Desidério Manuel da Costa como encarregado da direção do corte de madeiras para as construções navais no canal do Toque-Toque, na Ilha de São Sebastião (atual município de Ilhabela). A estação do Toque-Toque era responsável pelo fornecimento de madeiras aos estaleiros de Santos e Rio de Janeiro.²⁰

Dentro de um ano, o Arsenal de Marinha de Santos lançava ao mar sua primeira belonave, a Barca-Canhoneira (escuna) *Leal Paulistana*. Segundo Costa e Silva Sobrinho, em *Romagem pela terra dos Andradas*:

A primeira embarcação construída no estaleiro do Arsenal foi

a barca canhoneira que recebeu o título de “Leal Paulista” (sic). A sua construção esteve sob a direção do Capitão de Fragata Carlos Lourenço Dankwardt. E foi lançada ao mar em 25 de janeiro de 1825.

Um ano, praticamente, após a decisão de se usar as madeiras da Estação do Toque-Toque para construções navais. Além da Estação do Toque-Toque, o Arsenal santista contava com um inspetor do Corte das Madeiras do Arsenal, o Sargento-Mor Leonardo Luciano de Campos (oficial de Milícias ou Ordenanças), que tinha a incumbência de retirar madeiras apropriadas para a construção naval das matas ao redor da Vila de Santos. O Capitão Dankwardt (intendente da Marinha de Santos), por sua vez, era um militar estrangeiro que se encontrava no Brasil desde os tempos de D. João VI, e é o mesmo Dankwardt que aparece no relato dos naturalistas Spix e Martius, que o conheceram na cidade de São Paulo em 1817:

Fomos levados uma noite, por um compatriótico europeu do extremo norte, o Sr. Dankwardt, capitão sueco, a um sarau musical...²¹

Mas encontramos uma boa descrição militar:

Carlos Lourenço Dankwardt, capitão reformado da artilharia... Dankwardt em 21.8.1822, foi promovido de capitão a major efetivo.²²

O nome *Leal Paulista*, citado no texto mais acima, certamente não é correto, porque nos relatórios da Marinha no período em que essa canhoneira esteve a serviço do Brasil, só encontramos o nome *Leal Paulistana*. Provavelmente, era uma homenagem à “brigada leal paulistana”, ou “brigada de leais paulistanos”, contingente de segunda linha paulista, famoso desde o século XVIII. Embasada nesse nome conhecido, a tropa foi enviada ao Rio de Janeiro para apoiar o

¹⁹ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Aesp, p. 48 e 79, v. 37.

²⁰ MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965, p. 129.

²¹ SPIX, Johan B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, [s/d], p. 149, v. I.

²² OBERACKER JR, Carlos H. *O Movimento Autonomista no Brasil*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977, p.39.

Príncipe D. Pedro, às voltas com o exército do General português Madeira de Melo. Há ainda que se atentar para a data do lançamento ao mar da canhoneira, 25 de janeiro 1825, aniversário de São Paulo, reforçando o sentido da homenagem.

A *Leal Paulistana* fez parte de uma série de três canhoneiras, construídas até 1827, as outras foram a *Despique Paulistano* e a *Grenfell*, juntamente com a Escuna *Bertioga*, lançada ao mar pouco depois da *Leal Paulistana*. O período indicado caracterizou-se por uma febril atividade no estaleiro do Arsenal de Marinha de Santos quando, ao que parece, mais de um navio de guerra esteve em construção, ocupando as oficinas e mão de obra do Arsenal no trabalho de “levantar”, sobre as carreiras do estaleiro, os navios de madeira que serviriam na Esquadra em ações reais de combate.

A guerra, por sua vez, estava na ordem do dia, pois em 10 de dezembro de 1825 o Brasil declarou guerra às Províncias Unidas do Rio da Prata (atual República Argentina). A causa residia no apoio dado pelos argentinos aos rebeldes orientais lutando na província Cisplatina. Portanto, de um lado o Brasil procurava manter essa região em seus domínios, enquanto os argentinos o procuravam para si. O conflito com os argentinos e os rebeldes orientais (uruguaios) estendeu-se até 29 de setembro de 1828, com a criação de um novo país, o Uruguai, pondo termo à luta.

A guerra da Cisplatina, como ficou conhecida no Brasil, levou a Armada a utilizar todo seu potencial bélico, em vista da estratégia escolhida de basear-se no bloqueio naval do estuário do Prata, impedindo que suprimentos chegassem às mãos dos orientais e argentinos, e cortando suas comunicações, e dessa forma esperava-se a vitória. Por si só, o bloqueio era uma tarefa bastante difícil de ser executada, devido à extensão do estuário do Prata e às dificuldades envolvendo sua navegação. Outro obstáculo enfrentado pela Esquadra foi a utilização em larga escala de corsários contratados pelos inimigos, a maioria mercenários europeus e norte-americanos que atuavam no teatro do Prata e no litoral brasileiro, predando o comércio marítimo.

Portanto, os navios de guerra brasileiros tinham duas missões básicas: o bloqueio do Prata, que englobava o combate à Esquadra argentina; e a defesa da costa brasileira, protegendo os navios mercantes.

Nesse contexto, a atividade do Arsenal de Marinha tinha alta prioridade, dentro de uma política de fomento da construção naval, característica observada no reinado de D. Pedro I. O Arsenal de Santos encontrava-se envolvido na sua missão mais complexa, já que estamos tratando de indústria num país eminentemente agrário, e voltado para a importação de produtos manufaturados. Era um empreendimento de incentivo à utilização de mão de obra especializada.

O Arsenal de Marinha de Santos, durante o período em que seu estaleiro funcionou a plena atividade, foi observado por um viajante estrangeiro que nos deixou seu relato. Hercule Florence, artista francês, um dos criadores da fotografia, estava engajado na expedição científica russa do Barão Langsdorff. Esteve em Santos em setembro de 1825, buscando o interior da província. Em seu livro sobre a expedição Langsdorff, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas*, Hercule Florence não deixou de notar a existência de um estaleiro oficial em atividade na Vila de Santos:

Em Santos há uma única rua ao longo do rio (lagamar) e travessas que da praia vão ter ao alto de colinas a cavaleiro sobre a cidade. Bem que se note muito pouca atividade na resumida população, é este porto o mais importante de toda a província...

Há um estaleiro, onde se constroem navios do Estado. (Destaque nosso)

Hercule Florence viu o arsenal de Marinha de Santos, poucos meses antes do início da Guerra da Cisplatina, e na carreira do estaleiro, uma escuna em construção.

A *Leal Paulistana*, lançada ao mar no início de 1825, foi logo incorporada à frota de bloqueio no Rio da Prata. É importante destacar que o lançamento ao mar de um navio acontece quando o mesmo ainda não está completo, ou pronto para o serviço. A

canhoneira *Leal Paulistana*, de início, armada com seis peças de artilharia, teve seu armamento aumentado para oito peças (dois rodízios e seis caronadas). Os rodízios eram canhões móveis, e as caronadas, canhões curtos. Com o início dos combates navais com a Esquadra argentina, a canhoneira construída em Santos pôde participar de diversos enfrentamentos no Prata.

Em 30 de julho de 1826, essa canhoneira esteve presente em uma das maiores batalhas navais da guerra, a de Lara-Quilmes, envolvendo nada menos que quinze unidades da frota brasileira e dezoito navios e embarcações argentinas. O combate, inicialmente, desenvolveu-se à maneira clássica, com as esquadras duelando em linha de batalha, e mais tarde os navios brasileiros romperam a linha argentina. A *Leal Paulistana* teve atuação destacada na caça à capitânia do Almirante irlandês William Brown, comandante da Armada argentina, a bordo da fragata *Vinte e Cinco de Mayo*:

Estabelecida a perseguição, a *25 de Mayo*, isolada, viu-se coberta a barlavento pelos fogos da *Niterói* e do *Caboclo* e a sotavento pelos da *Maria da Glória* e da *Leal Paulistana* que a fustigava pela popa com tiros do seu rodízio de proa.²³

Como resultado da batalha, a Fragata *Vinte e Cinco de Mayo*, principal navio argentino, “não pôde mais navegar”, indo ao fundo pouco depois durante brava tempestade. A Canhoneira *Leal Paulistana*, sob o comando do Tenente Antônio Carlos Ferreira, entre outros combates, perseguiu o corsário argentino *Profeta Bandarra*, capturando-o no dia 9 de setembro de 1826. Mas, alguns dias depois, o comandante do *Profeta Bandarra*, o francês Cesar Fournier, vingou-se da *Leal Paulistana*:

No dia 21 do mesmo mês (setembro), estando a *Leal Paulistana* fundeada no porto de Mal-

donado, foi, à noite, abordada por três lanchas tripuladas por marinheiros ingleses, norte-americanos e franceses, chefiados pelo referido Fournier. Travado o combate, a guarnição da escuna, tomada de surpresa, foi dominada, sendo feridos o comandante... Ferreira, e dois marinheiros nossos. Um outro marinheiro, também nosso, atirou-se ao mar e morreu afogado.²⁴

Depois de capturada, a *Leal Paulistana* foi levada a Buenos Aires, sendo comprada pelo governo local, recebendo o nome de *Maldonado*.

Sobre outra canhoneira construída no estaleiro santista, nessa mesma época, a *Despique Paulistano*, temos muito poucas informações, sendo certo apenas que não figurou na esquadra em operações no Prata. Utilizada para a patrulha da costa, defendendo navios mercantes do ataque de corsários. Depois da Guerra da Cisplatina, em 1830, a canhoneira operava como “paquete”, navio correio sob o comando do Primeiro-Tenente Francisco da Costa Pereira.²⁵

A escuna *Bertioga*, armada de oito peças, e batizada com o nome de um distrito de Santos na época, foi mais um navio do Arsenal de Marinha que prestou serviços na esquadra do Rio da Prata. A *Bertioga* desde o início das operações esteve destacada na flotilha do Uruguai, comandada pelo Capitão de Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira, que tinha a incumbência de defender a Colônia do Sacramento e Vigiar a Ilha de Martin Garcia e as calhas dos Rios Uruguai e Paraná.²⁶

A flotilha do Uruguai, ou terceira divisão, participou de vários combates durante a guerra, principalmente devido à presença de espírito de seu ativo comandante, Sena Pereira. Podemos citar o apresamento da Escuna *Rio de La Plata* em 21 de dezembro de 1826, e o combate de Jaguari, no dia 26 do mesmo mês. A atuação destacada des-

²³ DONATO, Hernâni. *Dicionário das Batalhas Brasileiras*. São Paulo: Ibrasa, 1987, p. 113.

²⁴ MAIA, op. cit., p. 104.

²⁵ MENDONÇA, Mário; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira (1822-1940)*. Rio de Janeiro. Imprensa Naval, 1942, p. 272.

²⁶ MAIA, op. cit., p. 100.

sa flotilha formada apenas por escunas e canhoneiras diminutas forçou o Almirante Brown a buscar sua eliminação, e após dois combates indecisos, afinal, conseguiu o resultado na batalha de Juncal, em 9 de fevereiro de 1827, quando se perdeu a Escuna *Bertioga*, capturada pelo inimigo.

A série de embarcações construídas no Arsenal de Marinha de Santos durante o período de 1825 a 1827 encerrou-se com o lançamento ao mar da Canhoneira *Grenfell*, bela escuna armada com oito peças. Foi batizada em homenagem ao oficial inglês John Pascoe Grenfell, que veio ao Brasil durante a Guerra de Independência, acompanhando *Lord Cochrane*, com quem lutou nas marinhas do Chile e do Peru. Grenfell, em pouco tempo, ganhou grande reputação na Marinha brasileira, tendo entre seus feitos o de garantir a adesão da Província do Pará à causa da Independência em 1823, utilizando-se de apenas um brigue para convencer os recalcitrantes. Durante a Guerra da Cisplatina, notabilizou-se em diversas ações, perdendo um braço no comando do Brigue *Caboclo*, na já mencionada batalha de Lara-Quilmes.

A Canhoneira *Grenfell*, batizada sob um bom nome para um navio de guerra, teve uma das mais brilhantes folhas de serviço para um navio de sua categoria. Em agosto de 1827, tendo deixado o estaleiro pouco antes, encontrava-se na sua viagem inaugural em direção ao teatro de operações no Prata, estava sob o comando do Segundo-Tenente Francisco Xavier de Brum. Nesse mesmo dia, na costa do Uruguai, perto do Cabo Santa Maria, a tripulação da canhoneira avistou um corsário argentino, o *Estrella del Sur*, do Comandante Andrea. Após um decidido combate, o corsário se rendeu, “na que foi considerada uma das mais auspiciosas estreias de navio brasileiro.”²⁷

20 de Agosto de 1827 – A Barca *Grenfell*, de que era comandante o 2º-Tenente Francisco Xavier de Brum, aprisiona o Corsário argentino *Estrella do Sul*, Comandante Andrea. Julgado proceden-

te o apresamento por sentença da auditoria, em 28 de janeiro de 1828, mandou-se entregar o valor do navio e carga aos apresados e as munições ao governo. O Conselho Supremo Militar de Justiça confirmou essa sentença em 13 de fevereiro, e o casco foi arrematado em hasta pública por 489\$560, segundo consta dos apontamentos da extinta Comissão de Presas. Figuram no termo de apresamento o 1º-Piloto Francisco Antônio e o 3º Francisco Borges Pinto, nomeados 1º e 2º-comandantes da presa.²⁸

Depois do primeiro combate, a *Grenfell* foi incorporada à esquadra de bloqueio do Prata, visando à eliminação do poder naval argentino e de seus corsários. Em novembro de 1827, a canhoneira fez parte de uma flotilha enviada ao Rio Salado para recuperar dois barcos brasileiros que estavam sendo modificados para atuarem como corsários, o Brigue *Ururao* e a Galera *Santista*. Em 16 e 17 de novembro, a flotilha nacional envolveu-se num sério combate pela posse dos dois navios. Ao final, a expedição brasileira conseguiu destruir os dois navios capturados, mais uma sumaca, debaixo dos fogos de uma bateria inimiga posicionada em terra. No dia sete de dezembro, mais um violento combate:

Junto da Enseñada, proximidades de Buenos Aires, encalhou, na véspera, o brigue-barca *Congresso*, de 20 canhões. Confiado ao lendário Cesar Fournier, apresara o barco brasileiro *Harmonia dos Anjos* e o conduzia a Buenos Aires. Perseguido pelos navios imperiais do bloqueio do estuário, encalhou. Ao amanhecer de 7, estava cercado pela canhoneira *Grenfell*, pelas escunas *Paula* e *Bela Maria* e três pequenas porém ágeis canhoneiras. Às 11 hs, debaixo de canhoneio, o *Congresso* e o *Harmonia dos Anjos* foram abandonados e em seguida abordados por brasileiros que encontraram

²⁷ DONATO, op. cit., p. 238.

²⁸ PALHA, José Egydio Garcez. *Efemérides Navais*. 2ª ed. Rio de Janeiro: SDGM, 1983, p. 278.

um médico cuidando de 35 feridos graves e 11 leves... os dois navios, verificada a impossibilidade de safá-los, foram incendiados.²⁹

Nas operações de bloqueio no estuário do Prata, a *Grenfell* tinha como comandante o Primeiro-Tenente Isidoro Néri (marido de Ana Néri, primaz senhora enfermeira da Guerra do Paraguai). A utilização de navios de pouco calado (uma escuna, por exemplo), mas de boa construção, foi de grande necessidade no serviço de bloqueio do Prata, pois os navios adversários constantemente procuravam a proteção de bancos de areia e canais para escapar da perseguição da Esquadra brasileira, mais numerosa e com navios maiores. No dia 17 de fevereiro de 1828, num típico combate naval da Guerra Cisplatina, a *Grenfell*, acompanhada de diversos navios brasileiros, perseguiu o mercante norte-americano *Sicilly* que tentava furar o bloqueio. Sem chance de escapar, o *Sicilly*

encalhou e foi abordado por marinheiros brasileiros. Em seu auxílio, vieram doze navios argentinos, comandados pelo grego Nicolas George. Durante a ação, a Canhoneira *Grenfell* posicionou-se à popa do Brigue *Vinte e Nove de Agosto*, ajudando-o a livrar-se da abordagem de algumas canhoneiras inimigas. Como resultado, o *Sicilly* e a canhoneira nº 11 argentina terminaram incendiadas.

No dia 29 de maio, a *Grenfell* participou de uma das mais famosas ações da guerra, que resultou na captura do Brigue-Escuna *Ocho de Febrero*, comando de Tomas Espora. O oficial argentino, derrotado, rendeu-se a Joaquim Marques Lisboa (futuro Marquês de Tamandaré), comandante da Escuna *Bela Maria*, entregando-lhe sua espada.

A guerra naval, com a esquadra argentina bloqueada no porto de Buenos Aires, e os corsários, sendo combatidos um a um, arrefeceu. A paz entre os dois países veio no dia 29 de setembro, terminando o sangrento conflito com a independência do Uruguai.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Instituições de pesquisa de fontes primárias:

Arquivo do Estado de São Paulo – São Paulo, Brasil – www.arquivoestado.sp.gov.br

Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

Biblioteca da Marinha – Rio de Janeiro, Brasil - www.mar.mil.br/sdm/pesq/biblio

Serviço de Documentação da Marinha – Rio de Janeiro, Brasil – www.mar.mil.br/sdm

Fontes impressas:

AGUIAR, Francisco Xavier da Costa. *Memória que mostra a origem da vila de Santos e o seu estado presente*. In: Revista do IHGSP. São Paulo, 1906. v. XI.

BARRETO, Antonio (Org.). *Marquês de Pombal: catálogo bibliográfico e iconográfico*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1982.

BOLETIM: *Atas do Conselho da Presidência da Província de São Paulo-anos 1829 a 1834*. São Paulo: AESP, 1961. v. XV et XVI.

BRUNO, Ernani Silva. *Viagem ao País dos Paulistas*. 1ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966.

²⁹ DONATO, op. cit., p. 403.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília/Rio de Janeiro: Funcep/SDGM, 1986.

COLEÇÃO DAS DECISÕES do Governo do Império do Brasil de 1834. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

D'ALINCOURT, Luiz. *Memória sobre a viagem do Porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. São Paulo: Aesp. 91 v.

DONATO, Hernâni. *Dicionário das Batalhas Brasileiras*. São Paulo: Ibrasa, 1987.

FLORENCE, Hercules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, [s/d].

GARDINER, Robert. *Warships of the Napoleonic Era*. London: Chatham Publishing, 1999.

GOLDSMITH-CARTER, George. *Velas e Veleiros*. São Paulo: Melhoramentos, 1982.

GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

GUEDES, Max Justo. *Relíquias Navais do Brasil*. Rio de Janeiro: SDGM, 1983.

LUNÉ, José Batista de; FONSECA, Paulo Delfino da. *Almanak da Província de São Paulo para 1873*. 2ª ed. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/Aesp, 1985.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes Estaleiros: arsenais de marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiá: Paço Editorial, 2012.

MARQUES, Manuel Eufrazio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos e noticiosos da província de São Paulo, seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis da capitania de S. Vicente até o ano de 1876*. 2ª ed. São Paulo: Martins, 1952. 2 v.

MEIRELES, Teotônio. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. Rio de Janeiro: [s/ed], 1883. v. II.

MENDONÇA, Mário; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira (1822-1940)*. Rio de Janeiro. Imprensa Naval, 1942.

MORI, Vitor Hugo; LEMOS, Carlos A.C.; CASTRO, Adler Homero F. de. *Arquitetura Militar: um panorama histórico a partir do Porto de Santos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/Fundação Cultural do Exército, 2003.

MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo*. 3ª ed. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.

MUNIZ JR, J. *Fortes e Fortificações do Litoral Santista*. Santos: ed. particular, 1982.

- _____. *Presença da Marinha em Santos*. Santos: A Tribuna, 1986.
- OBERACKER JR, Carlos H. *O Movimento Autonomista no Brasil*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977.
- OLIVEIRA, José Joaquim Machado de. *Quadro Histórico da Província de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo: Typographia Brasil de Carlos Gerke & Cia, 1897.
- PALHA, José Egidio Garcez. *Efemérides Navais*. 2ª ed. Rio de Janeiro: SDGM, 1983.
- PEDREIRA, Jorge; COSTA, Fernando Dores. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- PETRONE, Pasquale; LECOCQ-MÜLLER, Nice; FRANÇA, Ary. *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo: Edusp, 1965. v. II.
- PROMESSA, João Luiz. *Reminiscências de Santos, 1543-1870*. Santos: Estabelecimento Gráfico Santista, 1930.
- REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides Brasileiras*. Brasília: Senado Federal, 1999.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem à província de São Paulo*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1976.
- SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. 2ª ed. São Vicente: Caudex, 1986. 2 v.
- SOBRINHO, Costa e Silva. *Santos Noutros Tempos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953.
- _____. *Romagem pela Terra dos Andradas*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1957.
- SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. 1ª ed. São Paulo: Piratininga, 1922. v. III.
- SOUZA, Marli Nunes de [coord. Geral]. *Benedito Calixto: um pintor à beira mar*. Santos: Fundação Pinacoteca Benedito Calixto, 2002.
- SPIX, Johan B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Melhoramentos, [s/d]. v. III.

Projeto Resgate Barra Sul¹: pesquisa arqueológica subaquática no sul de Florianópolis - SC

Deisi Scunderlick Eloy de Farias

Pós-doutora em Arqueologia pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (2011). Doutora em História, com área de concentração em Arqueologia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (2005). Atualmente é pesquisadora e professora titular da Universidade do Sul de Santa Catarina, onde desenvolve pesquisas no Grupep-Arqueologia e é docente no Programa de Pós Graduação em Ciências da Linguagem. Atualmente também é docente do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia Subaquática da Universidade Autónoma de Lisboa

Flávio Corrêa

Pesquisador mergulhador da Barra Sul

Alexandro Demathé

Arqueólogo mergulhador – Grupep-Arqueologia/Unisul

Geovan Martins Guimarães

Arqueólogo mergulhador – Grupep-Arqueologia/Unisul

Bruno Henrique Germmer

Pesquisador mergulhador da Barra Sul

Gabriel Correa

Pesquisador mergulhador da Barra Sul

RESUMO

O objetivo deste artigo é apresentar a pesquisa arqueológica realizada pelo projeto intitulado Resgate Barra Sul, que busca identificar e mapear os principais naufrágios ocorridos na baía sul de Florianópolis, SC. Entre 2006 e 2011, os pesquisadores desenvolveram atividades de diagnóstico e prospecção arqueológica com a retirada de alguns vestígios sob risco de depreciação. Para o desenvolvimento desta primeira etapa da pesquisa, utilizaram-se métodos de prospecção magnética associados a mergulhos investigativos. Além disso, iniciaram-se a pes-

ABSTRACT

This article presents the archaeological research conducted by the project “Resgate Barra Sul”, which seeks to identify and map archaeological sites in the south bay of Florianópolis, SC. From 2006 to 2011 the researchers developed diagnostic activities and archaeological exploration with the removal of some traces that were considered at risk of predation. For the development of this first stage of the research, magnetic prospecting methods have been used, associated with investigative dives. Besides, historical research has begun,

¹ Projeto financiado pela Fapesc (Fundação de Amparo a Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina).



quisa histórica e a produção de material didático pedagógico a fim de promover a difusão do patrimônio arqueológico subaquático brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE: arqueologia subaquática, conservação, patrimônio arqueológico

as well as the production of didactic material to promote the knowledge of underwater archaeological heritage of Brazil.

KEYWORDS: underwater archaeology; conservation; archaeological heritage

INTRODUÇÃO

A região que engloba a Praia de Naufragados, Ponta do Papagaio e Praia do Sonho é considerada um santuário de embarcações naufragadas. Isso ocorre em virtude da geografia acidentada do leito marinho que fazia com que boa parte das embarcações que ali trafegavam, nos séculos XVI e XVII, viesse a naufragar.

Nesse imenso sítio estão concentradas as pesquisas arqueológicas devidamente autorizadas pela Marinha do Brasil e pelo IPHAN. Nessa primeira fase, realizou-se o reconhecimento e a vistoria do local, com prospecções eletrônicas utilizando sonar de varredura Full Circle, Side Scan Sonar, ecobatímetros e equipamentos de posicionamento global – GPS, detectores de metais, seguido de mergulhos sistemáticos em áreas com potencial para sítios arqueológicos, indicadas pelos equipamentos.

A pesquisa desenvolvida teve como objetivo geral “Realizar prospecção e escavação arqueológica subaquática da área da Baía Sul da Ilha de Florianópolis” e foi assim delimitada:

- a) Varredura completa da área da pesquisa com uso de equipamentos eletrônicos;
- b) Mergulhos investigativos em pontos com potencial arqueológico, tanto em sítios de naufrágio como em sítio depositário;
- c) Delimitação e topografia do sítio Naufragados 01 nos dois cortes topográficos nos sentidos N/S e E/W com o objetivo de entendermos a forma atual do sítio e das modificações ambientais, principalmente quanto à movimentação dos bancos de areia em relação ao naufrágio. Tal leitura é importante para compreender o processo de formação e de evolução deste sítio;
- d) Elaboração de croquis, registro de imagens subaquáticas dos artefatos para a elaboração de um fotomosaico do naufrágio como um todo;
- e) Recolhimento de materiais de interesse histórico e arqueológico, que se considerou em risco de depre-

dação, uma vez que o local é muito frequentado por pescadores, mergulhadores e curiosos, que acreditam em tesouros submersos. Os materiais recolhidos estão em processo de conservação e análise no Grupep-Arqueologia;

- f) Atividades de educação patrimonial que previram uma ampla divulgação na mídia nacional, a fim de chamar a atenção da comunidade para a importância histórica do sítio; bem como, na distribuição de *folders* e aplicação de instrumentos de pesquisa, com a comunidade da Ponta do Papagaio e da Praia do Sonho com o objetivo de diagnosticar o conhecimento da comunidade em relação ao patrimônio arqueológico subaquático.

O projeto arqueológico foi executado por pesquisadores e mergulhadores da Barra Sul e do Grupep-Arqueologia da Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul), *campus* Tubarão, entre eles os mergulhadores e pesquisadores: Alexandre Demathé, Bruno Henrique Germer, Flávio Corrêa, Gabriel Corrêa, Geovan Martins Guimarães, Humberto César Pfitzer, Ney

Mund Filho e Rodrigo Rocha Mentaines. As atividades educativas foram desenvolvidas por Bruna Catâneo Zamparetti, Fabricia Machado Fernandes, Ketilin Keli da Silva, Ranielly dos Santos Gomes, sob a coordenação da educadora Dra. Márcia Fernandes Rosa Neu e a arqueóloga Dra. Deisi Scunderlick Eloy de Farias. No decorrer do processo, outros profissionais foram incorporados ao grupo, como foi o caso da arquiteta e conservadora MSc. Maria Matilde Villegas Jaramillo, especialista em conservação de materiais inorgânicos como rochas, e o químico Dr. Marcos Marcelino Mazzucco, responsável pela análise físico-química dos artefatos que necessitam desse procedimento, como materiais inorgânicos metálicos. Ambos orientaram, juntamente com a arqueóloga responsável, os bolsistas de Iniciação Científica Ranielly dos Santos Gomes e Emilly Fidélix. Esses dois itens não serão foco deste artigo.

Do ponto de vista da capacitação profissional, o projeto desencadeou um importante processo de formação de pesquisadores tanto na parte de campo, que envolveu mergulhos, quanto em laboratório, com a montagem de um ambiente próprio para a conservação de material em meio úmido. Com um grupo de profissionais de diferentes áreas do conhecimento, buscando soluções científicas para promover a pesquisa e a conservação do patrimônio arqueológico subaquático. Do ponto de vista metodológico foi possível aplicar todas as técnicas amplamente divulgadas pela literatura internacional e propostas para esse projeto, apesar de o ambiente ser pouco favorável. Isso ocorreu em virtude de experiência e cuidado da equipe em averiguar os elementos climáticos antes de realizar qualquer atividade de campo. A varredura com sonar, seguida de mergulhos investigativos, demonstrou que o uso de tecnologia na etapa prospectiva, além de trazer bons resultados, economiza tempo e dinheiro. De fato, o maior evento da campanha foi ter encontrado o sítio arqueológico SC-Naufragados-01, sítio com vestígios de um naufrágio do século XVI que deu um novo ânimo para os pesquisadores. Todos os indícios apontam para

que esse sítio seja o que restou na Nau La Proveedora, da armada capitaneada por Diego Flores de Valdés e Pedro Sarmiento de Gamboa. O aprofundamento da pesquisa histórica e a escavação sistemática do sítio arqueológico nos darão mais informações sobre esse período da história do novo e velho mundo no momento do contato entre essas culturas. Quanto à gestão do patrimônio arqueológico subaquático, considerou-se a participação efetiva da comunidade. Inicialmente, realizaram-se entrevistas com aplicação de formulários, com perguntas relevantes para se compreender até que ponto aquelas pessoas conheciam o projeto e a importância da pesquisa arqueológica para a região, e também se buscou saber junto à população local se eram conhecidas evidências de naufrágios ocorridos na área. Durante as intervenções, estabelecia-se o diálogo com a comunidade que pode ter contato direto, através de uma pesquisa acadêmica e pública, com o patrimônio arqueológico subaquático. Ali a comunidade teve acesso às possibilidades socioculturais advindas da preservação desse patrimônio, podendo manifestar seu interesse em relação a ele.

LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A Ilha de Santa Catarina localiza-se na porção central do Estado de Santa Catarina, pertencente à Região Sul do Brasil. Está separada da porção continental por um canal consideravelmente estreito, cujas coordenadas geográficas são: 27°22' e 27°50' de latitude sul e 48°21' e 48°35' de longitude oeste. A ilha apresenta-se alongada no sentido nortesul, com área de 400 km² e comprimento de 52,5 km. Ao longo dos 174,3 km e perímetro total, ocorrem diversos ecossistemas costeiros, destacando-se as praias arenosas, dunas, lagoas, restingas e costões, além de mangues e marismas (DIEHL; HORN FILHO, 1996; MARINO, 2006 apud CORREA, 2011) (figura 1).

A Baía Sul constitui uma importante feição costeira no Estado de Santa Catarina, abrangendo uma área de 181 km². Seus li-

superiores às das áreas de entorno e serem corredores naturais para a entrada e saída de água da Baía Sul de Florianópolis nos momentos que ela atua com maior pressão.



Figura 2: Área da pesquisa com a delimitação dos quadrantes
Tratamento dos dados: Gabriel Correa. Fonte: Farias; Correa, 2006

No caso de naufrágio, a tendência é de que a estrutura deslize para esse tipo de local devido a sua maior profundidade, já que a sedimentação é menos acentuada devido às constantes correntezas, impedindo o acúmulo de partículas no leito marinho, evitando que o(s) naufrágio(s) soterre(m) por completo.

Campanhas 2011 e 2012

As atividades de campo iniciaram com a prospecção sistemática da área e, posteriormente, com a delimitação do sítio arqueológico SC-Naufragados-01. Os dias de trabalho de campo foram criteriosamente selecionados tomando-se como referência as condições climáticas, escolhendo-se as marés de quadratura associada a ventos mais calmos do qua-

drante S/SE e as ondulações menores. Antes do desenvolvimento de cada ação do projeto as estratégias eram discutidas e definidas em reunião com a equipe de pesquisadores, e após análise de todos os fatores, aplicavam-se as metodologias para atividades que seriam desenvolvidas. No decorrer da investigação, optou-se pela retirada de alguns artefatos de interesse histórico, importantes na definição da problemática da pesquisa e, ainda, por considerarmos que estavam em risco, uma vez que a área investigada é bastante tomada por mergulhadores, pescadores e embarcações, tanto de pesca quanto de turistas. As retiradas foram realizadas em duas campanhas, uma em junho e outra em agosto de 2011, após documentação do sítio e seu entorno. Nessa ocasião foi feita uma ampla divulgação pela imprensa local e nacional a fim de chamar a atenção para a importância histórica e arqueológica do naufrágio, descaracterizando a ideia de que ali seria um lugar onde se pudesse encontrar tesouros com valor financeiro. Para fortalecer essa ação, em janeiro de 2012 realizaram-se **atividades educativas e de sensibilização** para o patrimônio subaquático catarinense, quando foram entregues *folders* elucidando sobre a importância da arqueologia subaquática e a conservação dos materiais submersos. Além disso, apresentou-se a importância da Arqueologia Subaquática na Baía Sul de Florianópolis, que pôde gerar novos estudos sobre a história da ocupação do litoral catarinense na época da conquista.

Metodologia de campo: prospecções com equipamentos eletrônicos – sensoriamento remoto

As prospecções arqueológicas subaquáticas possuem como objetivo a investigação e o registro de dados, a fim de caracterizar e analisar um determinado local, definido como um sítio arqueológico, e a partir da cultura material evidenciada foi possível avaliar os fatos ocorridos em um determinado período da história. Os documentos utilizados no contexto da investigação foram as cartas náuticas, os dados orais ou escritos

sobre algum naufrágio, os documentos antigos, a história ou relatos sobre a embarcação ou expedição, os registros fotográficos como fotos aéreas ou fotos de satélite. Enfim, qualquer documento que pudesse contribuir com a pesquisa e fornecesse ao arqueólogo subsídios para formular as melhores teorias sobre o contexto do sítio arqueológico como um todo (BUENO, 1993). Nesse contexto, a prospecção subaquática surge como uma importantíssima ferramenta no que se refere ao levantamento de informações através de práticas de busca e coleta de informações.

Os Sistemas de Prospecção Subaquática são definidos como: **Busca Indireta ou Extensiva e Busca Direta ou Seletiva**. O primeiro é utilizado quando não se dispõe de nenhum tipo de ponto pré-estabelecido de referência dentro de uma macrorregião de pesquisa e requer a utilização de meios extra-humanos, ou seja, recursos eletrônicos (NAUTICAL, 2009). A metodologia consiste na varredura do fundo marinho através de locais eleitos estratégica ou aleatoriamente. Atualmente, existem equipamentos que são capazes de determinar com precisão através de um software, utilizando coordenadas geográficas, os locais onde já se fez a varredura do fundo e os que ainda necessitam ser investigados. Obviamente, as anomalias presentes na imagem gerada a partir de um recurso eletrônico, apesar de ser um registro documental, não podem ser consideradas como um vestígio arqueológico – somente após arqueólogos mergulhadores averiguarem o evento, pode-se afirmar com certeza do que se trata. O segundo diz respeito ao macrocontexto de uma extensa área e a determinados pontos, considerados de interesse histórico, encontrados por alguns indivíduos que mapearam o local do sítio arqueológico, utilizando aparelhos eletrônicos, como o GPS. Tais pontos são investigados por arqueólogos mergulhadores através de buscas embasadas em distintas metodologias. Na busca direta, utilizam-se diferentes métodos de rastreamento, como: a busca circular, em U, em linhas paralelas, por quadrado expandido, entre outras (NAUTICAL, 2009).

Na prospecção que foi realizada pela equipe da Barra Sul/Grupep, entre abril e dezembro de 2011, utilizaram-se os dois tipos de busca: Busca Indireta ou Extensiva e Busca Direta ou Seletiva. A prospecção foi realizada em 10 dias de campo, entre os períodos matutino e vespertino, no máximo em quatro horas de trabalho diário, quando o vento era mais ameno, evitando o surgimento de marolas, que criam movimentos laterais na embarcação, o que gera uma distorção na leitura dos dados, por movimentarem o transdutor do sonar, que por sua vez é o responsável pela emissão e a recepção dos sinais acústicos. Para essa atividade foi utilizada uma embarcação medindo 16' e equipada com um motor de 50 HP conduzida por Gabriel Corrêa. O equipamento utilizado foi um sonar da marca Humminbird, modelo 1198 HD, com GPS acoplado, que funciona através da propagação de ondas acústicas sob a água. Quando essas ondas encontram um obstáculo, retornam ao transdutor com informações, como distância do alvo e profundidade, sendo capaz de criar até mesmo efeitos de sombras acústicas, dependendo da dimensão do obstáculo. Os dados são tratados pelo equipamento, criando modelos através de imagens que reproduzem fielmente a realidade do ambiente prospectado. O funcionamento do equipamento é dado através das leituras vertical e horizontal, cobrindo distâncias de até 80 metros para cada lado da embarcação. Optou-se por trabalhar com faixas de leitura de 50 metros de distância de cobertura para cada lado, por ter maior resolução das anomalias detectadas, perfazendo uma faixa de cobertura de 100 metros para cada linha. Decidiu-se ainda pela sobreposição de 10 metros de distância para cada lado, durante as passagens, garantindo a certeza da cobertura completa da área a ser prospectada. A frequência utilizada no trabalho foi de 800kHz, ideal para um maior detalhamento das anomalias em pequenas velocidades de navegação – nesse caso navegou-se com uma velocidade constante entre 4 e 5 nós, pois a variação de velocidade durante o trabalho de prospecção também pode favorecer a distorção das imagens criadas. Quando ocorre uma anomalia, ela vai ter suas latitude e longitude marca-

das pelo GPS do equipamento. Esses pontos são ainda marcados em diário de campo, pois, caso haja algum problema com o arquivo digital, pode-se recorrer às anotações nas fichas de campo.

Foi percorrida uma área de aproximadamente 27.000 metros, que, multiplicada pelas linhas de 100 metros de largura utilizada como transect, totalizou uma superfície prospectada de aproximadamente 2.700 km². A região examinada compreende a Ponta dos Naufragados até as proximidades da Praia da Caieira na Barra Sul, circundando a Ilha dos Cardos, em uma profundidade que variou de 1,5 até 26 metros. Controlou-se a posição da navegação com GPS Garmin Oregon 450 e GPS MAP 62, além do GPS acoplado no sonar. Os três equipamentos eram constantemente conferidos, comparando os sinais recebidos, não se constatando diferenças superiores a 15 metros.

Para percorrer a linha desejada, o condutor da embarcação preparava, juntamente com o arqueólogo, a linha a ser investigada, buscando posicionar-se nos pontos ideais (N/S; E/W). Essa metodologia permite que cada ponto de início e fim seja marcado, e, mesmo que haja uma margem de erro, esses procedimentos possibilitam que seja desenhado, em laboratório, todo o trajeto percorrido pela embarcação. Para compreender melhor os dados deve-se observar que os pontos mais escuros podem ser artefatos, que refletem as ondas acústicas com maior qualidade. Isso ocorre com os objetos densos como as peças metálicas, rochas, cimento e argamassa. As peças menores ou em decomposição, como,

por exemplo, uma carcaça de madeira em deterioração, por possuírem formas indefinidas, produzirão um sinal mais fraco.

O sonar produz, sobre a imagem, os dados necessários à identificação exata do local em que se encontra o vestígio, como latitude e longitude, velocidade da embarcação, distância da sonda até a superfície, data e hora. Todos possuem a mesma escala 2 x 50 metros, pois cada semi-imagem apresenta, desde o seu traço central até a borda esquerda ou direita, 50 metros de largura, possibilitando dessa forma avaliar uma área total de 100 metros do leito marinho. A prospecção com a sonda gerou a gravação de 353 arquivos, totalizando 30 horas de trabalho em gabinete. Desses arquivos foram geradas 54 imagens, de onde pré-selecionamos 28 – por fim, definiram-se 10 como prioritárias. O quadro 1 apresenta um resumo dos resultados da análise dos dados obtidos pelo levantamento de sonar de varredura lateral, destacando os pontos que foram trabalhados pela equipe.

Quadro 1. Resumo dos resultados da análise dos dados do levantamento de sonar de varredura lateral

ID do alvo	Classificação SSS	Coordenadas Geográficas
Alvo SSS_01	Detrito identificado como naufrágio 1	S 27° 49'; W 48° 34'
Alvo SSS_02	Detrito identificado como naufrágio 2	S 27° 49'; W 48° 34'
Alvo SSS_03	Detrito identificado como naufrágio 3	S 27° 49'; W 48° 34'
Alvo SSS_04	Detrito identificado como fundo rochoso	S 27° 48'; W 48° 34'
Alvo SSS_05	Detrito identificado como fundo rochoso	S 27° 48'; W 48° 34'
Alvo SSS_06	Detrito identificado como fundo rochoso	S 27° 48'; W 48° 34'
Alvo SSS_07	Detrito identificado como fundo rochoso	S 27° 48'; W 48° 34'
Alvo SSS_08	Detrito identificado como fundo rochoso	S 27° 48'; W 48° 34'
Alvo SSS_09	Detrito identificado como fundo rochoso	S 27° 48'; W 48° 34'
Alvo SSS_10	Detrito identificado como fundo rochoso	S 27° 48'; W 48° 34'

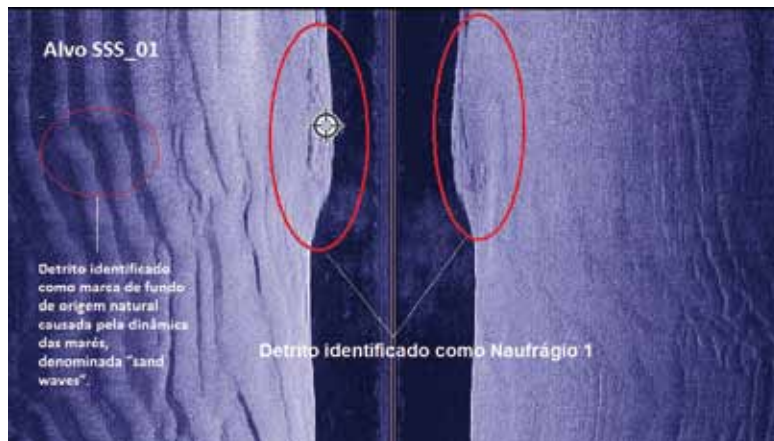


Figura 3: Imagem do sonar com detalhes das anomalias

Das 353 imagens geradas, foi possível selecionar 10 que pareciam possuir elementos significativos. Os mergulhos investigativos comprovaram que apenas três delas são sítios arqueológicos de naufrágio; as outras sete representam o fundo rochoso da Baía Sul. Na próxima etapa de campo, realizar-se-á a prospecção magnética em outro quadrante – com isso será possível identificar novas possibilidades de pesquisa.

Prospecção direta para a confirmação dos pontos

Nessa etapa de campo realizou-se a prospecção direta, através de mergulhos investigativos em cada alvo definido pela prospecção eletrônica. Para desenvolver as atividades de mergulho eram verificadas, na noite anterior ao embarque, as condições meteorológicas. Após definia-se o mergulho

e as atividades propostas para a próxima etapa. Já no barco, utilizavam-se o sonar e o GPS para averiguar o local do naufrágio. Assim que se encontrava o ponto, realizava-se o fundeio da embarcação, unida a um cabo e a duas boias. A partir daí, iniciava-se a submersão para a pesquisa propriamente dita.

A submersão era sempre realizada com

duas ou mais duplas de mergulhadores, que levavam consigo detectores de metal e trenas – a partir disso, estabeleciam-se os padrões de busca. Para realizar a prospecção direta ou seletiva, utilizou-se a técnica de busca circular, que permitiu determinar artefatos arqueológicos dispersos ao longo do naufrágio.

O primeiro mergulho foi realizado no ponto de interesse que apresentava maior potencial, em virtude do grande volume identificado nos sonares, denominado Alvo SSS_01 – o resultado da busca foi positivo. Inicialmente junto ao fundo arenoso a 12 metros de profundidade, surgiram inúmeras pedras com tamanhos variados, subindo até os 7 metros de profundidade, caracterizando lastro de um navio antigo. Além disso, observou-se a presença de peças de cerâmica, objetos metálicos e um canhão de bronze com 3 metros de comprimento. Esse sítio foi de-



Figura 4: Mergulhador se preparando para o mergulho (A); mergulhadores no entorno das boias, preparando-se para a submersão (B)



Figura 5: Técnica de varredura circular. Fonte: Fernando Dutra, Grupep-Arqueologia (2012)

nominado SC-Naufragados-01. O segundo ponto de interesse, Alvo SSS_02, também foi investigado através de mergulhos. Tratava-se de um naufrágio recente, já parcialmente coberto por areia, foi denominado SC-Naufragados-02. O mesmo ocorreu no terceiro ponto Alvo SSS_03, onde se observou, também, um naufrágio recente com materiais em metal dispersos pelo fundo arenoso, denominado SC-Naufragados-03. Dos dez pontos mergulhados, três eram naufrágios, os outros eram fundos rochosos, que apresentavam, eventualmente, algum lixo contemporâneo. Não foram considerados sítios depositários, uma vez que os vestígios eram poucos e dispersos. Esse foi o caso do Alvo SSS_06, onde o detector de metais acusou um vestígio, que, após verificação, observou-se que se tratava de uma lata de cerveja.

Os demais Alvos, SSS_04, 05, 07, 08, 09 e 10 apresentaram apenas rochas e corais, com muita fauna marinha, como peixes e alguns moluscos, característicos do fundo rochoso da Baía Sul – em nenhum momento o detector de metais acusou algum tipo de anomalia, assim como as prospecções que buscaram encontrar materiais orgânicos e inorgânicos, não detectados pelo equipamento eletrônico. O rastreio produzido pelas duplas apenas confirmou o fundo rochoso.

Dos três pontos definidos como sítios arqueológicos, optou-se por trabalhar no Alvo SSS_01, por apresentar vestígios históricos importantes que remetiam a uma embarcação do século XVI, talvez a mais antiga já pesquisada na América. Os mergulhos nesse sítio foram feitos a uma profundidade

máxima de 15 metros, com visibilidade quase sempre baixa, variando entre 50 centímetros e 2 metros. Em alguns dias a visibilidade estava muito boa, foi quando se realizou a documentação fotográfica para a montagem do fotomosaico da área com maior densidade de material arqueológico, onde estavam expostos os vestígios históricos. A prospecção direta para a confirmação dos pontos foi realizada em 28 dias, distribuídos entre os meses de março, abril, maio, junho, julho, agosto e novembro. Os dias foram escolhidos em função da qualidade da água para mergulho, cujos fatores foram: boa visibilidade, pouca correnteza e temperatura amena. Essa campanha gerou 224 horas de mergulho, que possibilitou determinar quais anomalias apontadas pelo sonar possuíam interesse arqueológico, cuja relevância justificasse o aprofundamento da prospecção.

Arqueologia no SC-Naufragados-01

O sítio arqueológico SC-Naufragados-01 localiza-se ao sul da Baía Sul, próximo a Ponta dos Naufragados e Ilha do Papagaio Grande, nas coordenadas geográficas 27°49 S / 048°34 W, no município de Florianópolis-SC. Os vestígios arqueológicos estão distribuídos em uma área de aproximadamente 22 x 30 metros sobre o fundo de areia, coberto por alguns moluscos e algas, distando dois quilômetros da linha da costa, nesse caso representado pela Praia do Sonho, no continente; um quilômetro da Ponta dos Naufragados e a 300 metros da Praia do Defunto, na Ilha de Santa Catarina.

Esse local é caracterizado pelo constante movimento de bancos de areia, em função das correntes marítimas que cortam o canal. O sítio é acessível, por estar relativamente próximo à costa, com uma profundidade mediana, o que o torna extremamente vulnerável a pescadores embarcados, turistas e mergulhadores de pesca esportiva que podem acessá-lo com facilidade, levando objetos de recordação e alterando o contexto do naufrágio.

Esses dois elementos, naturais e antrópicos, colocam em risco a integridade do SC-Naufragados-01, causando impactos que podem ser irreversíveis. Os processos naturais causam erosão e alteram o contexto



Figura 6: Sítio arqueológico localizado dentro do limite de 400 jardas em relação ao Ponto A

pós-deposicional através da dispersão dos materiais. Já os processos culturais, representados pela retirada constante de material do sítio arqueológico, além de alterarem o contexto, impelem a perda do material arqueológico, e, conseqüentemente, da informação histórica. Esse é considerado o principal fator de risco de um sítio arqueológico, uma vez que o artefato se perde definitivamente, assim como toda a arrumação do contexto arqueológico e sua informação histórica.

Trabalhando sobre essa perspectiva da destruição e iminente desaparecimento do sítio arqueológico, pelos fatores acima elencados é que se decidiu aprofundar a prospecção no SC-Naufragados-01. Ali foram realizadas as seguintes atividades, baseadas nas metodologias propostas por Bass (1971); Blot (1998), Bowens (2009); Green (2004); Nautical (2009); Renfrew; Bahn (2007): delimitação do sítio com detector de metais; varredura total utilizando-se a técnica de prospecção direta; definição de um ponto zero na parte mais elevada do sítio; implantação de poitas a fim de demarcar a área da pesquisa; georreferenciamento das poitas através de topografia; georreferenciamento das peças distribuídas na periferia do sítio, a partir desse ponto zero; fotomosaico do sítio; georreferenciamento das pedras de lastro e das peças dispersas no seu entorno, tendo como marco de referência o ponto zero estabelecido para o sítio; e, por fim, retirada de peças diagnósticas a fim de se identificar historicamente o naufrágio.

Foram utilizados os procedimentos de praxe para a documentação do sítio arqueológico, iniciando-se com a delimitação da

área com um detector de metais. A partir disso, optou-se pela varredura através da metodologia de técnica de prospecção direta, feita por duas duplas de mergulhadores, sendo que uma ficou a leste das pedras de lastro e outra a oeste. Esses procedimentos foram imprescindíveis para definir a dispersão do material arqueológico e delimitar o polígono do sítio. Após, determinou-se a poligonal do sítio, avaliando ângulo e distância em relação ao ponto zero e tendo como variável, a dispersão das peças pela área, a direção das correntes e os pontos de assoreamento do canal. Decidiu-se pela utilização de cinco poitas denominadas Ponto 1, 2, 3, 4 e 5, que foram posicionadas nas áreas limítrofes do sítio, definidas pela dispersão do material, gerando os vértices do polígono. Essas poitas foram confeccionadas em concreto, pesando cerca de 50 quilos, nas medidas de 40 x 40 x 40, no centro foi fixado um parafuso de aço inoxidável de 5/16', bem como um cabo de 1,5 metro, com uma pequena boia presa na sua extremidade, para posterior identificação. Esses marcadores além de delimitar a extensão do sítio serviriam de referência para a tomada de distâncias entre os artefatos identificados (GREEN, 2004, BLOT, 1998).

O polígono ficou orientado no sentido NW/SE com 22 x 30 metros de área. Posteriormente, com o auxílio de um topógrafo, essa área foi georreferenciada. O trabalho consistiu na instalação de uma estação total, na parte terrestre, mais precisamente na costa da Ilha, porção mais próxima ao sítio arqueológico. O prisma foi acoplado a tubos de ferro, que foram posicionados sobre cada

poita, e um nível de bolha foi utilizado para que os tubos ficassem verticalmente alinhados. O Datum utilizado foi o WGS 84 e a posição das poitas foi a seguinte: Ponto 1: 27°49. S / 048°34. W; Ponto 2: 27°49. S / 048°34. W; Ponto 3: 27°49. S / 048°34. W; Ponto 4: 27°49. S / 048°34. W; Ponto 5: 27°49. S / 048°34. W.

O georreferenciamento dos vértices do polígono foi feito com GPS Garmin Oregon 450 com auxílio da estação total modelo Geodetic G5 com precisão de 5 cm. O software de tratamento e processamento de dados foi o Sistema Topográfico Posição e o software de desenho utilizado foi o AutoCAD .

Feitos o dimensionamento e a delimitação, iniciou-se o processo de documentação fotográfica das peças mais visíveis, localizadas a noroeste do sítio. Para isso foi esticada uma trena em toda a extensão do naufrágio, onde um mergulhador foi fotografando ao longo da área definida, delimitada por quadrículas e um suporte para direcionar a máquina fotográfica. As imagens foram trabalhadas no programa Photoshop e georreferenciadas em GvSig.

Na etapa seguinte, iniciou-se a altimetria da estrutura formada pelas pedras de lastro – nesse dia a visibilidade não ultrapassava 60 centímetros. Utilizou-se como referência o ponto zero do sítio, localizado na parte mais alta do lastro, não sujeita a soterramentos, onde se fixou um tubo de ferro. A medida foi feita com um cabo preparado para a medição, marcado com fitas fluorescentes amarradas a cada metro. A atividade foi desenvolvida por duas duplas de mergulhadores, um ficou segurando o tubo onde foi amarrado o cabo, pois a correnteza estava muito forte, outro, guiado pela bússola, esticava o cabo no sentido das extremidades da área das pedras de lastro, e os outros dois mediam a altura, com auxílio de um profundímetro, e o comprimento.

A atividade foi documentada através de fotografias e croquis, todos os pontos foram marcados em prancheta, posteriormente digitados e georreferenciados.

Com a realização da prospecção, foi possível identificar, na área do sítio arqueológico, cinco categorias principais de artefatos:

- a) **Categoria 1** – Composta por materiais em metal, nesse caso foi verificado um canhão de bronze.



Figura 7: Croqui de elaboração da medição das pedras de lastro. Arte: Fernando Dutra/Grupep-Arqueologia

- b) **Categoria 2** – Ordenada por artefatos em pedra. Foi evidenciado no lado norte, a 3 metros do canhão, um conjunto com quatro pedras que seriam, possivelmente, utilizadas como marcos construtivos e adornos. Uma delas trazia o brasão de Leon y Castilla, e o emblema português, indicando o período da União Ibérica (1580-1640), medindo 98 x 76 centímetros; outra de formato triangular, que estava semissoterrada e com as dimensões de 125 x 75 x 14 centímetros e peso aproximado de 200 quilos, com um baixo relevo, em latim, trazendo a seguinte frase "*PHILIPPVS MAXIMVS CATHOLICVS II HISPANIARVM INDIARVM ET REX ANNO 1582*". alusiva ao Rei Felipe II; duas esferas de 21 centímetros de diâmetro, com uma concavidade no centro, indicando tratar-se de adornos para compor alguma obra arquitetônica.
- c) **Categoria 3** – Pedras de lastro. Compõem a parte central do naufrágio, que se espalham por uma extensão de 12 x 10 metros, com altura máxima de 1,5 metro.
- d) **Categoria 4** – Madeiras. Verificou-se poucas pranchas, ao sul das pedras de lastro, com medidas de 100 x 30 centímetros e menores, de 0,50 x 0,10 centímetros.
- e) **Categoria 5** – Artefato cerâmico. Verificado a 5 metros das pedras de lastro, o formato sugere tratar-se de uma garrafa.



Figura 8: Material arqueológico definido na Categoria 1 – Artefatos em metal – brasão de Leon y Castilla gravado na parte superior do canhão de bronze



Figura 9: Material arqueológico definido na Categoria 1 – Artefatos em metal – detalhes de golfinhos gravados na parte superior do canhão de bronze



Figura 10: Material arqueológico definido na Categoria 2 – Artefatos em pedra – brasão de Leon y Castilla



Figura 11: Material arqueológico definido na Categoria 2 – Artefatos em pedra – Lápide triangular com escritos em latim



Figura 12: Material arqueológico definido na Categoria 2 – Artefatos em pedra – esfera de adorno



Figura 13: Material arqueológico definido na Categoria 3 – pedras de lastro



Figura 14: Material arqueológico definido na Categoria 4 – madeira



Figura 15: Material arqueológico definido na Categoria 5 – vasilhame cerâmico

Além do trabalho de campo acima exposto, foram feitos registros fotográficos para uma análise mais apurada dos objetos e, posteriormente, se confrontou esses dados com as pesquisas bibliográficas já realizadas pelo grupo. Foram capturadas imagens de lápides, canhão de bronze, ornamentos de pedra e lastro da embarcação.

A retirada de artefatos diagnósticos

A partir dos resultados obtidos e com o objetivo de identificar o naufrágio, iniciou-se a avaliação da documentação e se planejou a escavação para retirada de artefatos diagnósticos. Optou-se pela retirada de algumas peças que estavam mais visíveis e traziam informações históricas, como uma pedra com o escudo de Leon y Castilla, outra representando um marco triangular, gravada uma frase em latim ressaltando o Rei Felipe II, duas esferas ornamentais e um canhão de bronze. A retirada dessas peças foi importante, pois permitiu traçar uma cronologia, definir a nacionalidade e o tipo de embarcação naufragada. Ainda que tenha sido possível avaliar alguns elementos importantes *in situ*, três fatores foram fundamentais para que se decidisse pela retirada das peças: o primeiro relaciona-se ao local onde está o sítio arqueológico. Essa área, como já foi dito anteriormente, possui muita variação ocasionada por mudanças de correntes e ventos, gerando o soterramento dos artefatos; segundo, as concreções que cobriam as peças não permitiram averiguar maiores

detalhes em superfície, ou, ainda, marcas produzidas durante o processo de produção e uso; e, por fim, e não menos importante, o terceiro fator refere-se a salvaguarda do bem arqueológico, uma vez que se verificou muitos curiosos buscando informações sobre a pesquisa, marcando pontos com GPS na área do sítio – enfim, considerou-se que os artefatos arqueológicos estavam em risco de serem retirados do contexto arqueológico por caçadores de tesouro e/ou curiosos.

Diante disso, avaliou-se a necessidade da retirada das peças que ocorreu nos meses de junho e agosto de 2011. A fim de preparar os artefatos para a retirada, foram realizados três dias de mergulho, sendo os dois primeiros destinados a preparação e montagem de plataformas sob os artefatos a serem removidos. Este cuidado foi de fundamental importância, pois se sabe que objetos submersos por vários anos tendem a se tornar frágeis e susceptíveis a fragmentação ocasionada por eventuais choques mecânicos (GREEN, 2004). As plataformas foram produzidas em pranchas de madeira nas medidas dos objetos especialmente para suportar o seu peso. Durante a preparação, foram utilizados balões menores, inflados apenas para aliviar o peso, fixados aos artefatos que seriam removidos (BOWENS, 2009). Inicialmente, se retiraria todos os artefatos em pedra, no entanto, retirou-se apenas um, o maior deles, a pedra talhada com o escudo de Leon y Castilla. Posteriormente, no mês de agosto, retirou-se a lápide triangular e as esferas ornamentais, Esses artefatos estão sendo analisados no Grupep-Arqueologia/Unisul.

Ao verificar os vestígios materiais dispersos por todo o sítio, inferiu-se, mesmo que superficialmente, sua importância histórica – diante disso, construiu-se uma problemática pesquisa, em que deveria ser respondida a seguinte questão: a qual embarcação pertenceriam aquelas evidências arqueológicas? As pesquisas bibliográficas indicam que na Baía Sul teriam ocorrido mais de dez naufrágios, próximos a Ponta dos Naufragados, nos mais distintos períodos históricos. Entre eles destacam-se os naufrágios de Solís (1516), Caboto (1526) e Diego Flores de Valdés e Pedro Sarmiento de Gamboa (1583), entre outros. Outras questões de pesquisa devem ser construídas, visando organizar um projeto específico para a escavação nesse naufrágio.

Fez-se ainda a primeira análise do sítio, avaliando a distribuição superficial dos materiais, tamanho e potencial histórico, com o objetivo de definir futuras intervenções e metodologias a serem seguidas. Esses dados, vinculados a análises laboratoriais e pesquisa histórica, que estão em andamento, contribuirão para traçar um panorama mais aprofundado da chegada dos europeus em território americano e catarinense no período das grandes navegações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sem dúvida alguma, os dados obtidos com a pesquisa desenvolvida até então ainda são incipientes, mas possuem o mérito de ter saído do discurso teórico, sendo aplicado na prática por uma equipe composta por profissionais qualificados e em fase de qualificação. Todos os passos do projeto foram realizados, mas não concluídos. A constituição de um grupo que discutiu e planejou as atividades de campo, estudando metodologias mais adequadas para a área pesquisada, discutindo leis e promovendo ações educativas, foi fundamental para o bom andamento do projeto.

Os dados arqueológicos e históricos obtidos até o momento são iniciais, no entanto consideramos que a prospecção realizada, até o momento na Baía Sul de Florianópolis, está cumprindo com o seu objetivo, que é confirmar os naufrágios ocorridos naque-

la região, amplamente documentados nas crônicas do descobrimento e em demais publicações históricas. Outrossim, a pesquisa mais detalhada no sítio SC-Naufragados-01, de onde foram prospectados alguns artefatos diagnósticos, confirmou, efetivamente, a presença de um naufrágio do século XVI, possivelmente da armada que seguia para o Estreito de Magalhães, comandada por Diego Flores Valdés e Pedro Sarmiento de Gamboa.

Nessa etapa da prospecção foi possível produzir um levantamento planialtimétrico do naufrágio, plotando os vestígios visíveis, o que permitiu avaliar a situação atual do sítio arqueológico, que, comparados aos dados históricos obtidos até então, podem nos apontar a importância histórica desse sítio, além dos fatores naturais e antrópicos que colocam esse patrimônio em risco.

A fim de melhor identificar os elementos arqueológicos e históricos desse sítio arqueológico faz-se necessária a escavação sistemática com a retirada de mais artefatos diagnósticos, como é o caso do canhão de bronze com data de fundição de 1565. Com a análise desse artefato poderá se investigar qual potência naval teria fundido tal armamento, que tipo de embarcação teria utilizado o canhão e qual seu tamanho e capacidade de carga. Por outro lado, a investigação de uma parte da estrutura da pedra de lastro pode dar informações importantes sobre alimentos, cultura material e outros tipos de armamentos e munições, que por ventura ainda persistam no registro arqueológico.

A pesquisa bibliográfica será aprimorada, através da busca de documentos e bibliografias que apresentem relatos sobre as navegações e os navios que singraram pelo Oceano Atlântico, em direção ao Brasil Meridional e à América Austral, passando por Santa Catarina, nos diversos períodos históricos. No aspecto mais específico, investigará os documentos e bibliografias referentes aos naufrágios ocorridos no século XVI, enfocando nos pormenores os que aconteceram durante a União Ibérica, no governo do Rei Felipe II.

Para a campanha de 2012, que está em andamento, novas hipóteses relacionadas ao tamanho da embarcação e seu carregamento serão avaliadas, já que muitos dos

vestígios que foram evidenciados entre abril e dezembro de 2011 não estão mais expostos. Isso se deu em virtude do movimento intenso das correntes naquele local, o que provocou o assoreamento do sítio arqueológico. Para isso, necessitam-se novas intervenções no sítio, pois, mesmo apresentando vestígios que afiançam a hipótese desse naufrágio ser de uma embarcação do século XVI, os seus vestígios estruturais deveriam ser maiores. No entanto, não se deve descartar a hipótese de que teriam sumido tanto pela ação natural, quanto humana.

Além das atividades no SC-Naufragados-01, haverá a continuidade da prospecção eletrônica em outros pontos da Baía Sul, em locais considerados de alta proba-

bilidade de sítios arqueológicos, sejam eles de naufrágio ou depositários. Outro ponto que será reforçado na Campanha de 2012 é a prospecção na parte terrestre, no entorno da área do naufrágio, pois, acredita-se que ali possa ter algum vestígio que corrobore com os dados obtidos até o momento, tanto nos documentos históricos quanto na prospecção subaquática.

Com isso, todos os aspectos desenvolvidos em cada etapa do projeto seguiram métodos e técnicas já amplamente estabelecidos pela literatura internacional, fazendo com que o Projeto Barra Sul, o único projeto subaquático em andamento no Brasil, seja referência acadêmica para os arqueólogos que queiram navegar por esses mares.

Agradecimentos

À Fapesc, pelos recursos disponibilizados para o desenvolvimento do projeto; ao Iphan e Marinha do Brasil, pelo apoio e a fiscalização nesse início de pesquisa; ao Grupep-Arqueologia/Unisul, pelo empenho na montagem do laboratório de arqueologia subaquática em Tubarão/SC.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BLOT, J.Y. *Archéologie sous-marine*. Paris: Les Editions Arthaud, 1988.

BLOT, J.Y. *From Peru to Portugal: field analysis of the last voyage of San Pedro de Alcantara*. Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology, Fremantle, 22. 1998.

BLOT, J.Y. *O Mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico*. Al-Madan, Almada, Centro de Arqueologia, série 2, nº 8, p. 41-53, 1999.

CARUSO JUNIOR, F.C. *Mapa geológico da Ilha de Santa Catarina*. Escala 1:100.000. Texto explicativo e mapa. Florianópolis, 1993.

CORREA, F. F. A. *Arqueologia Subaquática em Florianópolis-SC: atividades desenvolvidas pelo projeto Barra Sul na Baía Sul da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis. Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Programa de Pós Graduação em Arqueologia Subaquática do Instituto Politécnico de Tomar e Universidade Autónoma de Lisboa, 2011.

COREMANS, P. *The Training of Restorers*. In: Problems of Conservation in Museums. Paris: Editions Eyrolles, 1969, p. 7-32.

CRUZ, O. *A Ilha de Santa Catarina e o continente próximo; um estudo de geomorfologia costeira*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1998.

DURAN, L.D. *A arqueologia marítima de um Bom Abrigo*. São Paulo. Tese de Doutorado. MAE/USP, 2008.

FARIAS, D.S.E; CORREA, G. *Projeto Resgate Barra Sul - Relatório Técnico Científico*. Florianópolis: Fapesc, 2006.

GUIMARÃES, R.S. *A Arqueologia em sítios submersos: estudo do sítio depositário da enseada da Praia do Farol da Ilha de Bom Abrigo, SP*. São Paulo. Dissertação de Mestrado em Arqueologia do Museu de Arqueologia e Etnologia. Universidade de São Paulo, 2009.

HAMILTON, D.L. *Methods of conserving archaeological material from underwater sites*. Texas: A&M University Press, 1999.

HODDER, I. *Reading the past Current approaches to interpretation in Archaeology*. Cambridge University Press. 1994.

ICOMOS. *Carta para a proteção e gestão do patrimônio cultural subaquático*, 1996.

JULIANI, L.M.J.O.; DURAN, L.D. *Contextualização de achado fortuito realizado durante etapa de monitoramento de instalação de cabos de travessia submarina da LT Biguaçu-Desterro (Sistema de reforço eletroenergético à Ilha de Santa Catarina) município de Palhoça, SC*. São Paulo. Relatório final, 2008.

Livro Amarelo: Manifesto pró-patrimônio cultural subaquático brasileiro. Campinas: CE-ANS/Unicamp NEE-Arqueologia, junho de 2004.

ORSER, Charles E. *Introducción a la arqueología histórica*. Buenos Aires. Aina. 2000.

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

RENFREW, C.; BAHN, P. *Arqueología, teorías, métodos y practica*. 4ª ed. Madrid: Akal, 2004.

SCHIFFER, M. B. *Formation processes of the archaeological record*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1987.

SILVA, L. F. *Identificação de sub-ambientes na Baía Sul (SC) com base na análise de variáveis oceanográfico-sedimentares*. Florianópolis. Dissertação de Mestrado em Geografia. Departamento de Geociências. Universidade Federal de Santa Catarina, 2002.



Comunicação

Palestra proferida no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, em Seminário sobre as Revoluções de 1930, a 30 de outubro de 2012.

Implantação do Estado Novo e Revolta Integralista

Helio Leoncio Martins

Almirante, ex-combatente da Segunda Guerra Mundial, historiador, autor de livros, conferencista.

O episódio da implantação do Estado Novo envolveu uma sequência de fatos de veracidade duvidosa que a tornaram dependente de documento improvisado, de autoria de um capitão do Exército, descrevendo ficcionalmente violento ataque comunista ao País, mas apresentado como real pelo chefe do Estado-Maior do Exército, com perfeito conhecimento de sua valia pelo Governo que dele iria se aproveitar.

Em 1935, por determinação da Internacional Comunista, com base em informação de Luís Carlos Prestes de que teria o apoio integral do Exército, foi desencadeado, a 11 de novembro, um ataque comunista, com a vinda para o Brasil de elementos estrangeiros preparados especialmente para este tipo de ação.

Tal ataque resultou em motins no 3º Regimento de Infantaria e no 1º Regimento de Aviação, ambos logo dominados, depois de se tornarem cena de assassinato de colegas dormindo e outras agressões semelhantes. E o Estado do Rio Grande do Norte ficou em mãos comunistas por alguns dias.

Para combater o comunismo, que tentava se impor, foi promulgado o estado de guerra que durou até junho de 1937. A 13 de dezembro de 1935, uma reunião de generais fixou a maneira pela qual lutariam contra outro ataque. O General Góis Monteiro deu seu voto por escrito, alvitando a hipótese da instalação de um governo mais forte do que o que existia, em formato próximo do futuro Estado Novo.

Como consequência, o ano de 1936 foi pleno de medidas legais ou supralegais an-

ticomonistas e, principalmente, afetado pelo receio de novamente pairar sobre a nação a existência de um “fantasma vermelho”. Simultaneamente, tomou corpo a oposição ao regime provisório em que se vivia desde 1930, antevendo-se a eleição prevista na Constituição de 34 e receando o continuísmo de Getúlio Vargas. Em torno disso já houvera um desentendimento de Getúlio Vargas com Flores da Cunha, o governador do Rio Grande do Sul, que ampliava a brigada local com batalhões provisórios e importava armas. O Governo não queria usar contra ele ação militar, mas enviou uma divisão de contratorpedeiros que atracou no Rio Grande. E Góis Monteiro foi nomeado inspetor das Regiões Militares do Sul, com o que pôs-se a par da situação do Rio Grande; nomeado Ministro da Guerra, não aceitou a função, porque ficaria muito exposto, indicando para assumi-la o General Eurico Dutra.

Em 1937, a preocupação com o comunismo diminuía bastante, havendo sido em grande parte vencida no ano anterior pelo estado de guerra, e mais as perseguições, prisões, exílios, julgamentos no Tribunal de Segurança, criado especialmente para acelerar as condenações. Tomaram fôlego as candidaturas de Armando Sales e José Américo, e, em junho, a de Plínio Salgado, para a eleição marcada para 3 de janeiro de 1938, o que não era do gosto de Getúlio nem de Góis Monteiro, então chefe do Estado-Maior do Exército.

Na opinião desses últimos, o ambiente de perigo nacional precisava renascer, favo-

recendo e justificando transformações políticas. A iniciativa neste sentido partiu, pelo que se sabe, de Plínio Salgado, com a incumbência dada a um capitão do Exército, Olympio Mourão Filho, que acumulava funções no Estado-Maior do Exército e, como prócer integralista, chefiando o Serviço Secreto do Movimento, cabendo-lhe como tal a tarefa de elaborar um boletim de informações.

Chamado Olympio por Plínio Salgado, este disse-lhe que o movimento estava se preocupando muito com sua candidatura, tendo desaparecido a atenção com o avanço comunista. Seria necessário que voltasse à tona esse perigo, a luta contra o qual era um dos objetivos principais do movimento. Que ele usasse o próximo boletim para mostrar que o perigo ainda permanecia, afetando a acalmia existente. O capitão, em obediência, elaborou um documento copiando informações, algumas falsas, de diversas origens, inclusive traduzidas do espanhol, compondo assim um plano de ataque comunista de envergadura, ao qual deu o nome apelativo de Plano Cohen. Plínio não o aprovou, achando-o fantasioso, ficando com o original, e deixando na mão de Olympio a cópia, que a guardou possivelmente para empregá-la com outros fins.

Morava ele perto do edifício de apartamentos onde residiam o General Álvaro Marriante, seu amigo pessoal, e o General Góis Monteiro. Indo Olympio, certa noite, visitar Marriante, conversaram sobre a ação comunista. Olympio então foi em casa buscar a cópia do chamado Plano Cohen e mostrou-o, sem dizer de suas origens. Marriante interessou-se vivamente pelo documento e disse que deveria ser entregue a Góis Monteiro, com o que Olympio não concordou, pois achava ser assunto puramente integralista. Marriante pediu para guardar a cópia, a fim de lê-la com mais cuidado.

Isto se passou em fins de agosto. Daí por diante, uma série de fatos foi se desenvolvendo, culminando com a implantação do Estado Novo. A 8 de setembro, Getúlio, em oração pública, afirmou que falava como Presidente pela última vez, mas atacou os candidatos e terminou dizendo que "já teria adquirido bastante experiência para não acreditar no feiticismo das fórmulas e reconhecer que o

bem público não deve encontrar obstáculos nas leis e convenções jurídicas. Se essas dificultam o progresso, entravam a administração e fazem perigar a segurança nacional, hão de ser substituídas ou revogadas. A flexibilidade de adaptar-se às circunstâncias do momento e não à rigidez formalística é a peculiaridade característica das democracias. Quando essas circunstâncias assumem caráter imperativo, o acertado será não antepor-lhe diques, e sim conformar-se com os fatos, alterar os textos, substituindo-os, e emprestando ao Poder Público novas formas de ação!" Não podia Getúlio ser mais claro sobre suas intenções e teria certamente trunfos suficientes para levá-las adiante. A 22 de setembro, com antecedência de dois meses, foi realizada a costumeira romaria aos túmulos das vítimas de 1935, como uma lembrança do perigo comunista.

Realmente Góis Monteiro havia recebido o Plano Cohen, possivelmente de Marriante (embora este tivesse negado, quando interpelado por Olympio), mas só deu conhecimento dele ao ministro da Marinha, Guilhem; ao do Exército, Dutra; ao chefe da Casa Militar, General José Pinto; e ao chefe de Polícia, Müller. Manteve-o restrito a esse grupo. Mas teria aplicação em pouco tempo. A 28 houve uma reunião dos ministros militares para examinarem o Plano e decidir as providências a tomar, dentro ou fora da lei, sendo enviado um memorial ao Governo, que seria um aval garantindo a veracidade do Plano e do perigo que o País enfrentava.

A 30, os jornais do Rio de Janeiro publicaram, e a Hora do Brasil exibiu, o Plano na íntegra. E a 1º de outubro, o ministro da Justiça enviou ofício ao Congresso solicitando que se promulgasse o estado de guerra, diante da ameaça vermelha antevista pelo Estado-Maior do Exército. Isto é, as mais altas autoridades do País entraram em acordo para amedrontar o Congresso com base em documento de valor duvidoso, profetizando um perigo que não mais havia, isto com o fito de implantar uma ditadura, o que não é uma página gloriosa em nossa história.

Ao receber o pedido de promulgação de estado de guerra, a Câmara ficou alvoroçada. Os 52 deputados da oposição, liderados por Otávio Mangabeira, queriam saber a

origem daquela notícia que levava a público algo que seria um segredo de Estado Maior e que exigiria um esforço nacional para ser enfrentada. Os deputados governistas afirmavam que o aval militar bastava para assegurar sua importância e veracidade. E que tudo deveria ser feito e concedido para combater tal ameaça. Por fim, com 138 votos a favor, foi aprovado o estado de guerra. O Plano Cohen desempenhara o seu papel.

O Capitão Olympio, ao ler nos jornais o plano fictício que havia escrito, e depois de receber a negativa de Mariante, conseguiu contatar o General Góis Monteiro (conforme afirmou), dizendo-lhe que não poderia em caso nenhum garantir a origem verídica daquele documento, mas foi mandado se retirar, pois nada tinha a ver com aquilo e era um oficial do Estado-Maior, devendo saber calar-se. No livro “O General Góis depõe...” de Lourival Coutinho, Góis dá uma versão do caso difícil de acreditar. Conta que um major, Caiado, vendo Olympio datilografar no Estado-Maior, procurou ler, espiando por cima do ombro, o que estava sendo escrito, concluindo ser um plano comunista. Imediatamente disse que o mesmo deveria ser mostrado a Góis Monteiro, o que foi feito por intermédio do General Mariante. E Góis acrescentava que Olympio pedira que não o acusasse. Isto levou este último a pedir um Conselho de Justificação, sendo absolvido, e escrever memória em que desmente o depoimento de Góis e se defende.

No meio de tanta falsidade, não é fácil descobrir a verdade. Mas crer que Olympio iria datilografar o Plano no Estado-Maior (e era um trabalho de fôlego) e um simples passar de olhos permitisse descobrir que se tratava de um Plano comunista, e aparecer o General Mariante para levá-lo a Góis, é um pouco forte. O fato é que o Plano chegou às mãos de Góis Monteiro, e que ele o usou para fazer recrudescer um perigo vermelho que aterrorizasse o País.

O estado de guerra não foi usado contra o inimigo que o havia causado – os comunistas, que permaneceram sossegados. Seu emprego limitou-se ao cuidadoso preparo para ser instalado o Estado Novo. O primeiro tropeço a ser afastado foi Flores da Cunha, no Sul, quando a Brigada Policial e mais a

Força Pública paulista, foram requisitadas pelo Exército. Flores demitiu-se a 17 de outubro e retirou-se para o Uruguai. Com uma mexida nos governadores (interventores), só foram deixados em seus postos os de absoluta confiança. A mando de Getúlio, Negrão de Lima excursionou pelo Norte e pelo Nordeste, fazendo uma verificação de fiéis e infieis.

O jurista Francisco Campos elaborou uma Constituição – diziam que em cinco dias – nos moldes da italiana e mostrou-a a Plínio, solicitando sua aprovação e a adesão às intenções de Getúlio. Seria a terceira força a apoiá-lo, além do Exército e da Marinha. O General Newton Cavalcante, comandante da 1ª Brigada de Infantaria, simpatizante do integralismo, também fez uma aproximação de Plínio com Getúlio. O chefe integralista foi levado pelo chefe de Polícia a contatar o ministro da Guerra, e mesmo o Presidente, que lhe propôs (sendo aceita) uma ligação com algo que iria acontecer. Disto resultou, a 4 de novembro, uma passeata em forma militar de 50 mil integralistas na Rua Guanabara, assistida pelo Presidente, pelo General José Pinto, chefe da Casa Militar; e pelo General Newton Cavalcanti, depois da qual aumentou substancialmente o alistamento integralista. Assisti aos dois eventos, a 15 de novembro, junto à estátua de Deodoro e no lançamento de um novo contratorpedeiro no Arsenal de Marinha, ambos repletos de braços erguidos.

Por fim chegara a hora. A 8 de novembro, os próceres governamentais, civis e militares reuniram-se para decidir o que fazer. Prevendo o que se aproximava, Armando Sales publicou um manifesto distribuído entre Rio e São Paulo, que acusava o Governo de pretender dar um golpe de Estado. Foi a única resistência. A 10 de novembro, pela manhã, o Congresso foi fechado pela cavalaria da Polícia Militar (não querendo o Exército se envolver) e publicou-se um longo manifesto do ministro da Guerra explicando as razões daquela modificação que iria trazer a paz pela qual o País ansiava. A nova Constituição de Francisco Campos foi adotada por ordem da Presidência, e das eleições não mais se falou – e o Brasil mergulhou em oito anos de ditadura. O Plano Cohen desapareceu.

E nada aconteceu com seu imaginoso autor. Mas tudo indica que o Exército em geral teve conhecimento de seu papel, com o qual não concordando, Olympio só foi promovido daí em diante por antiguidade. Conseguiu ir para a Força Expedicionária Brasileira (FEB), mas só passou na Itália 30 dias, sem funções, sendo inclusive insultado publicamente por um oficial comunista, mas manteve-se na carreira. Absolvido por um Conselho de Justificação 18 anos depois, atingiu o Generalato de Divisão e foi a figura que iniciou, de Juiz de Fora, o Movimento de 1964.

O integralismo exultou com o Estado Novo. Não sei que tipo de promessas Plínio recebera de Getúlio, mas, pelo rádio (que eu ouvi), ele comunicava que seria o “condes-tável” do País (na esperança ingênua de que Getúlio aceitasse ser o Rei Vitor Emanuel II)! Desde a parada de 4 de novembro, o integralismo, sentindo-se fortalecido, começou a se exibir em todo o Brasil, com desfiles, tambores batendo etc. Entretanto, Getúlio ou observou na parada ou foi devidamente informado de que a Ação Integralista, embora numerosa, e marchando com passo certo, não possuía estrutura militar nem treinamento, nem armas. Sua existência prestigiada só iria confundir a política do Estado Novo. A 3 de dezembro, um mês depois da apoteótica marcha, com um decreto proibiu sua existência, como a de todos os outros partidos. Ainda acenou com a possibilidade de o integralismo se transformar em movimento cultural, dando esperança a Plínio de ser o ministro de Educação, o que ele, Plínio, também informou pelo rádio. Mas nada disso aconteceu. Plínio enviou a Getúlio uma carta mais queixosa do que indignada, e Newton Cavalcanti outra, dizendo-se não-integralista, mas que garantiria a aceitação do movimento e passaria por mentiroso. Pedia demissão do comando da Brigada. Foi apenas punido.

A lembrança que se tem hoje da Ação Integralista é a de tratar-se de um nazismo nacional, com todos os desvios e males deste. Talvez até passasse a ser, se realmente conquistasse o poder, que, como é sabido, traz sentimentos reformadores aos próprios líderes. Os movimentos totalitários sempre são dirigidos por elementos carismáticos,

que impõem seus pontos de vista, suas ideias, suas reações aos seguidores, que tudo aceitam, incorporando o entusiasmo e a vontade do líder. No caso do integralismo, quando foi criado, em 1932, não apareceu, no momento nem depois, esse *duce*. Plínio era um pacato intelectual (excelente escritor de romances) que teve a ideia de substituir pelos estímulos de Deus, Pátria e Família um ambiente de descrença, de desordem política, revolucionário, com o comunismo como bandeira, que se refletia na vida da nação. Tal conceito é que atraiu seguidores e não os discursos do “chefe”. A camisa, os símbolos e a saudação repetiam o que estava em moda, mas nem o nazismo alemão nem o fascismo italiano haviam ainda mostrado a face negra. O seu avanço na Marinha, e houve, e muito, explica-se. É esta um ambiente fechado, com todos, oficiais e praças, tendo tido o mesmo preparo básico, com ênfase em qualidades subjetivas, semelhantes a Deus, Pátria e Família, e que, com o integralismo, encontravam em sua vida política uma continuação do aprendizado na Escola Naval ou nas escolas de aprendizes. O alistamento no integralismo, aliás, incluía elementos que se salientavam na Marinha e na sociedade. O que se pregava nos primeiros anos era o aperfeiçoamento moral, sem se ouvir, pelo menos na chamada Província do Mar, que envolvia a Marinha, pregação no sentido de se alcançar o poder, e muito menos de qualquer maneira. Esta tentação Getúlio passou a Plínio.

Com o engano, ou traição, palavra que não é muito usada na política, os elementos mais radicais do integralismo derrotado ficaram irritados e começaram a conspirar, no sentido de vencer o Estado Novo. Em março fizeram uma tentativa, mas de maneira muito canhestra. A trapalhada foi tanta que a polícia descobriu tudo, fez algumas prisões, os possíveis chefes fugiram e nada se fez. A iniciativa de uma intentona pode ter sido obra dos que sobraram depois do decreto de 3 de dezembro, pois o grande alistamento, vindo com o Estado Novo, murchara bastante. Também a adesão de elementos liberais ou anti-getulistas praticamente dominou a conspiração, de forma que a rigor não se pode chamar o movimento como simplesmente integralista.

Conforme rezava um rascunho do plano da ação revoltosa integralista encontrado, a ideia era a formação de diversos grupos que neutralizariam órgãos ou personagens em posições responsáveis, sendo a ação principal o ataque ao Palácio da Guanabara, onde o Presidente seria aprisionado e levado para um navio de guerra, atracado na ponte que existia no Flamengo. Assumiria o Governo uma junta de militares, e a notícia seria irradiada pelo Brasil. Plínio estava em São Paulo, mas a direção da conspiração coube a Otávio Mangabeira e a Euclides Figueiredo, embora internados em um hospital. Por indicação de Mangabeira, a chefia geral da intentona, que reuniria os grupos e comandaria todas as forças militares e civis, seria do General José Candido Pereira de Castro Junior, distinto oficial, liberal antigetulista que tinha seu quartel-general na Avenida Niemeyer, 550. Belmiro Valverde, velho integralista, comandaria as ações, e ao Tenente Fournier, ex-ajudante de ordens de Euclides Figueiredo, caberia o ataque ao Palácio Guanabara.

Foi escolhida para início das operações a madrugada de 11 de maio, porque seria quando o Tenente Fuzileiro Naval Barbosa Nascimento, integralista, comandaria a guarda de fuzileiros do Palácio da Guanabara. Este neutralizaria a guarda e abriria caminho para os elementos civis fardados de fuzileiros, que atuariam sob o comando de Fournier. Em parte isso aconteceu. A guarda foi trancada na sala dos sargentos e vigiada por um dos falsos fuzileiros, com uma metralhadora. Mas dos 80 atacantes esperados só chegaram 25, que se perderam entre às árvores do parque. O primeiro a reagir foi o ajudante de ordens da Marinha, Tenente Isaac Cunha. Depois foram trocados tiros entre o palácio e os atacantes.

Uma metralhadora manejada pelo Tenente Nascimento alvejava os portões para evitar entradas e saídas. Mesmo assim, entrou um carro com Benjamim Vargas e amigos e saiu outro para obter socorro. O telefone público foi cortado, mas havia um linha especial ligando o Palácio com os órgãos de defesa, que serviu para transmitir os pedidos de auxílio. Na porta principal do palácio, por onde seria o acesso dos atacantes, ficariam sucessivamente defensores

armados. Mas nenhum agressor se aproximou. Não houve estímulo ou comando que os empurrasse. Muitos já se retiravam pelo morro nos fundos do palácio, inclusive os tenentes Nascimento e Fournier.

Enquanto isso, as diversas capturas previstas e ocupações de locais críticos eram tentadas, todas praticamente sem êxito. O ministro Eurico Dutra não foi encontrado onde o aguardavam para prendê-lo. Sabendo do ataque ao Guanabara, ele foi ao Forte do Leme e daí, com 12 homens, se dirigiu ao Palácio, atirando contra os atacantes que restavam. Chegando o socorro da Polícia Especial, e já havendo pouca ação, Dutra, com a notícia de tiroteio no Ministério da Marinha, usou a traseira de uma motocicleta para ir rapidamente ao Ministério da Guerra, de onde determinaria que um grupo de obuzeiros fosse combater a sede da Marinha, o que não foi preciso, porque o Ministério já estava sob o fogo de uma bateria de canhões de 75mm dos fuzileiros navais. Nos terrenos do Palácio, oito dos pseudofuzileiros foram encontrados mortos, diziam que fuzilados por Benjamim.

A desordem no comando da Intentona era completa. O General Castro Junior mandara suspender as operações quando verificou sua falta de preparo, mas não foi obedecido. As tentativas em terra nada realizaram, exceto a prisão do Coronel Canrobert, que foi levado em um automóvel, mas abandonado quando seus carcereiros julgaram-se perseguidos.

As ações da Marinha foram as seguintes, completadas conforme as tarefas que lhe cabiam mas sem resultados efetivos, porque nenhuma ligação havia nem entre elas, nem com as que iriam se realizar em terra, aliás todas falhando:

A 1 hora da manhã, bateram à porta da casa do Almirante Castro e Silva, chefe do Estado-Maior da Armada. Sua esposa, olhando pela janela, disse serem quatro homens, visivelmente suspeitos. Como já havia boatos prevendo assaltos a autoridades, o almirante saiu pelos fundos da casa e, em automóvel dirigido por seu filho, foi se juntar ao ministro da Guerra e tomou conhecimento sobre o que se passava na Marinha, dando as devidas providências.

O edifício do Ministério da Marinha, atual Edifício Tamandaré, havia sido ocupado por sargentos que aguardavam a chegada do Comandante Hasselman, um dos elementos mais radicais, que vinha pela rua carregando um embrulho com revólveres. Pela manhã, os oficiais, embarcados nos navios, tomavam as lanchas, que os levavam para bordo, no cais em frente ao Ministério. Foram detidos pelos sargentos e conduzidos para dentro do edifício, sendo-les dito que não estavam presos, seria apenas uma garantia segura em relação ao fogo cruzado com os canhões de terra. Hasselman, com a audácia que lhe era habitual, entrou pelo portão da guarda. Recebeu um tiro, não se sabe se de um dos fuzileiros ou do oficial de serviço. Atingido na espinha, ficou semi-paralítico. Carregado, mesmo deitado dirigiu a defesa. Foi preso, com grande sofrimento, recuperando-se mais tarde, chegando mesmo a ser diretor da Fazenda da Marinha. A bateria dos fuzileiros postou-se na Ilha das Cobras, em frente ao edifício, e martelou-o até ele se render.

O Cruzador *Rio Grande do Sul* foi abordado pelo seu ex- imediato, Nuno de Oliveira, e por quatro tenentes, não havendo reação, pois a guarnição era quase toda integralista. Ficaram aguardando os sinais na Praia do Flamengo informando que o Presidente estava pronto para embarcar, isto é, que houvera êxito no ataque ao Palácio. Como o sinal não apareceu, o navio cruzou a baía durante a noite, ouvindo pelo rádio as notícias negativas dos ataques, entregando-se na manhã seguinte. Os cinco oficiais foram expulsos da Marinha e passaram dois anos presos em Fernando de Noronha. Foram readmitidos em 1945, reformaram-se e não voltaram à Marinha.

A turma de guardas-marinha, que ainda estava na Escola Naval, na Ilha das Enxadas, e que já havia tentado revoltar-se em março, sem êxito, por se sentir isolada, em grande maioria tentou repetir a façanha. Desarmou a guarda de fuzileiros e ficou aguardando ordens, que não vieram. Foram, da mesma maneira, expulsos da Marinha. Voltaram em 1945. Alguns pediram reserva, outros continuaram a carreira, chegando mesmo ao almirantado.

Elementos da Aviação Naval, na época instalada na Base do Galeão, ocuparam a Central de Rádio da Marinha, na Ilha do Governador, e o depósito de munição em uma ilha junto à Ilha de Brocoió, mas não tendo notícias, não sabendo o que se passava, abandonaram-nas.

Por fim, aquele que era considerado o chefe do integralismo na Marinha, o Capitão de Mar e Guerra Fernando Cochrane, submarinista muito prestigiado, mas que, pelas minhas lembranças, não me parece que tenha tido essa posição, reuniu uma meia dúzia de oficiais, que o seguiram pelo seu prestígio, não lhes dizendo o que fariam, simplesmente afirmando que aguardavam a palavra do General Castro Junior, e ficaram na cidade à sua espera. Como ela não viesse, foram para casa.

A caça aos integralistas que se seguiu teve os mesmos aspectos da desenvolvida contra os comunistas. O inquérito na Marinha foi atribuído ao Capitão de Mar e Guerra Durval Teixeira, não-integralista, que cumpriu sua tarefa com seriedade, evitando que os marinheiros fossem submetidos aos processos contundentes da polícia.

Com a adesão ao Estado Novo, Plínio aceitando as promessas de ser feito o seu condestável (pelo menos disse que aceitara), o integralismo perdeu muito de sua força, pelo menos entre os que admiravam o alto nível moral e ideal que alardeava, e por isso a ele se haviam juntado. Com a derrota, o movimento, mostrando que era algo confuso, sem estrutura, também foi abandonado pelos que a ele aderiram por considerá-lo o caminho ao poder. Plínio, um ano depois dos acontecimentos de maio, foi preso (esteve oculto nesse meio tempo) e exilado. Escreveu longa carta ao General Dutra, pedindo-lhe que protegesse os integralistas, pelo bem que haviam feito. Os próceres não sofreram muito. Houve prisões dos elementos mais radicais, mas, embora alguns tenham depois tentado transformar a Ação Integralista em um Centro de Cultura, na realidade o movimento desapareceu.

Elemento que se salientou, criando um problema diplomático, foi o Tenente Fournier, considerado o maior dos culpados, porque sua tarefa envolvera uma ameaça

pessoal ao Presidente e a sua família, que poderia ir até o homicídio. Esteve escondido algum tempo, mas, de repente, irrompeu na embaixada italiana pedindo asilo. O embaixador concedeu, sendo por isso duramente recriminado pelo Governo italiano e pressionado pelo Governo brasileiro para entregar Fournier, pois não era ele considerado fugitivo político. E pior: o carro que o levou para a embaixada pertencia ao Capitão Manoel Aranha, irmão do nosso chanceler, que, considerando o fato como responsabilidade de família, pediu demissão, com o que perturbou o arcabouço governamental, por ser Osvaldo Aranha a pessoa de maior confiança de Getúlio. Em carta muito amiga, a demissão foi recusada.

Resolvendo este último problema, foi enviado à embaixada um coronel propondo a saída de Fournier, aparentemente por vontade própria, podendo este decidir se queria ir para a polícia ou ser prisioneiro do Exército. O debate foi longo, só terminando com a intervenção do pai de Fournier, oficial reformado, que o fez aceitar sair da embaixada e ir para a prisão do Exército. Como já estava com tuberculose adiantada, em pouco faleceu.

Em 1945, a anistia fez com que os integralistas ainda presos fossem soltos, e os expulsos das Forças Armadas, readmitidos. Góis Monteiro, da mesma maneira como cooperou para criar o Estado Novo, liderou seu fim e a saída de Getúlio, confirmando ser exímio em intrigas políticas.

A cartografia impressa do Brasil: 1506-1922; os 100 mapas mais influentes

Paulo Knauss

Professor do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense e Diretor-Geral do Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, coautor de Brasil: uma cartografia (Casa da Palavra, 2011).

Resenha de GUEDES, Max Justo. A cartografia impressa do Brasil: 1506-1922; os 100 mapas mais influentes; prefácio: Pedro Corrêa do Lago. Rio de Janeiro: Capivara, 2012.

O lançamento deste novo livro sobre a história da cartografia brasileira deve ser celebrado. O livro é resultado do último projeto de pesquisa de Max Justo Guedes, o almirante que se tornou o mais importante estudioso brasileiro da história da cartografia. Mas, com sua passagem no fim do ano de 2011, a publicação de *A cartografia impressa do Brasil: 1506-1922* se torna também uma justa homenagem à memória do autor, aliás, o que é ressaltado no prefácio de Pedro Corrêa do Lago, que como editor divide com os leitores a história do livro. Pelos anos dedicados ao estudo da história naval e da cartografia e tendo se destacado por quase trinta anos como diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha e depois como vice-presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o Almirante Max Justo Guedes se tornou uma das personalidades mais conhecidas da pesquisa histórica no Brasil. No momento em que o meio acadêmico convive com sua falta, é de se felicitar a publicação desta obra de referência sobre a cartografia do Brasil, destinada a compor a bibliografia básica do campo. A edição de bom acabamento gráfico garante a longevidade da obra. Não há como negar que, diante da efemeridade da vida, os livros perpetuam a presença de seus autores.

A cartografia impressa do Brasil surge num momento em que o mercado editorial tem valorizado o universo da cartografia como objeto de estudo, contribuindo para a difusão de coleções e para a promoção do estudo da história da cartografia, investindo na reprodução de mapas com apelo visual e boa leitura. Foi-se o tempo de Jaime Cortesão, cujos livros sobre a cartografia brasileira não tiveram a sorte de vir acompanhados de belas imagens cartográficas pela limitação da indústria editorial de seu tempo. Cabe destacar que este novo livro de Max Justo se insere, ao mesmo tempo, numa longa tradição de estudo e num movimento recente de valorização da cartografia brasileira, construindo pontes entre gerações.

Contudo, o que marca a originalidade da pesquisa do livro é provocar o debate sobre os 100 mapas mais influentes produzidos entre o século XVI e início do século XX. Todo trabalho de história da cartografia passa por uma seleção de mapas, mas a ousadia de defini-los pela sua influência só poderia ser realizada por um autor com as credenciais de Max Justo Guedes. No livro, a influência de cada mapa é tratada nos comentários que acompanham a sua imagem. O comentário sobre os mapas selecionados tem como sentido apresentar de modo curto



a história do mapa e chamar atenção para suas particularidades e destacar sua influência. Assim, além das referências, surgem anotações informativas sobre seus autores, as condições de publicação, anotações sobre a evolução da técnica cartográfica e do avanço na precisão do conhecimento da terra e sua geografia, dados sobre a escola cartográfica, além de demarcar os usos sociais de suas informações ou da carta.

O tratamento da questão central nem sempre é o mesmo, pois apenas em poucos casos a influência é diretamente mencionada. Destaca-se o caso do mapa em que se representa a terra do Brasil em *Universalis Cosmographia*, do ano de 1507, de autoria de Martin Waldseemüller, considerado como "provavelmente o mapa mais influente de todos os tempos", uma vez que resultou na primeira vez em que se inscreveu o nome *América* para designar o Novo Mundo, o que se generalizou ao longo dos séculos. Outro exemplo é o caso de *Terra Nova*, de 1522, considerado influente por ilustrar figurativamente num mapa, pela primeira vez, uma cena de canibalismo para caracterizar o continente do Novo Mundo. O ineditismo inaugural se destaca, então, como o principal critério da influência dos mapas.

Na maioria dos exemplos cartográficos apresentados na coletânea, porém, não há menção direta à influência do mapa. De um modo geral, a partir do comentário ao mapa, o leitor deve por conta própria deduzir a influência exercida por cada mapa, considerando que o termo de mapa influente é bastante largo e indica sobretudo aspectos que fazem o mapa ter algum destaque ou importância histórica. Assim, fica evidente que a sua influência deriva de suas relações com outros, apontando para a contribuição de uma carta em relação às anteriores em termos de precisão descritiva. Momentos do progresso técnico da cartografia moderna também são demarcados, como no caso de *Nova et aucta orbis terrae*, de Gerardus Mercator, com data de 1569, caracterizada como "revolucionária" para a navegação marítima, por permitir traçar rumos de modo mais adequado. O seu contraponto são os mapas que inscrevem equívocos que apontam para o fato de que o conhecimento

da terra ainda era restrito, como no exemplo de *Americae novissima descriptio*, de Joost de Hondt, do ano de 1602, em que o Amazonas e o Maranhão apareciam como dois rios paralelos. Há casos em que o comentário ao mapa ressalta o aprofundamento do conhecimento pelo registro detalhado de dados, como no exemplo de *El gran rio Marañon*, o Amazonas, de Samuel Fritz, de 1707, em que consta "extensa descrição do curso do rio e informações sobre as missões da Companhia de Jesus". Igualmente se destaca nos comentários a raridade de exemplares do mapa, como no caso de *Nova totius terrarum descriptio*, de Abraham Ortelius, publicado em 1564, que atualmente só é conhecido por uma única cópia, existente na biblioteca suíça da Universidade de Basileia. Os usos sociais são outro quesito destacado pelos comentários aos mapas e que apontam para sua influência. Assim, por exemplo, o mapa *Nouvelle carte de l'Amérique Méridionale*, de Adrien Hubert Brué, publicado em 1834, é valorizado pelos fatos de Barão do Rio Branco ter feito uso para discutir os limites entre o Brasil e a Guiana francesa, e Joaquim Nabuco no processo de definição dos limites com a Guiana inglesa.

O que se traduz na avaliação de cada mapa apresentado no livro é a definição do próprio objeto cartográfico. De um lado, os mapas do Brasil podem ser definidos como instrumentos objetivos que traduzem o processo de reconhecimento descritivo do território nacional. Servem assim para localizar sítios, descrever a topografia, situar bacias hidrográficas, indicar os limites de fronteira nacional. Nesse sentido, caracterizam-se como peças informativas, e cuja clareza descritiva, além da leitura técnica especializada, também permite um nível de leitura acessível aos não iniciados na linguagem da cartografia. Há algo de lúdico em comparar as informações que constam nos mapas, o que permite reconhecer o aprofundamento do conhecimento do território e a evolução da técnica cartográfica.

Ao mesmo tempo, porém, os mapas do Brasil se afirmam como bens simbólicos que representam o Estado nacional e projetam uma certa imagem da nação. Não sem razão, em grandes eventos, a apresentação

da carta nacional se tornou um ato simbólico significativo, tal como se acompanha nos comentários anotados no livro. Nesse sentido, é que se compreende por que as comemorações do centenário da Independência do Brasil, em 1922, foram acompanhadas pelo lançamento da *Carta Geographica do Brasil*, editada pelo Clube de Engenharia. Do mesmo modo, em 1908, durante a celebração dos 100 anos da abertura dos portos, o governo federal apresentou o *Mappa Geral da República dos Estados Unidos do Brasil*, assim como a *Carta Geral do Império do Brasil* integrou a representação do Brasil na Exposição Internacional da Filadélfia de 1876. Desse modo, é comum que os mapas nacionais sejam menos percebidos pelos seus detalhes informativos de tom enciclopédico do que pelo fato de que sua presença conduz a um olhar de admiração e veneração diante da unidade e da integridade geográfica do país. Nesse processo, ocorre uma naturalização do território nacional, como se a neutralidade espacial antecipsse a construção da nação – o que só é possível pela mediação da linguagem técnica da cartografia. Dito de outro modo, os mapas nacionais encarnam a nação, e, por isso, não há cidadão que não se conforte diante da imagem do seu país plena na imagem cartográfica.

Portanto, a leitura de *A cartografia impressa do Brasil* ressalta essa dupla dimensão dos mapas como obras de referência de conhecimento e como bens simbólicos. Trata-se de rica coletânea de mapas que expõem como a terra do Brasil foi representada na cartografia desde o século XVI até o início do século XX. O compromisso de apresentar os *100 mapas mais influentes* do Brasil situa os mapas como parte do processo de construção de conhecimento da geografia do Brasil, ao mesmo tempo que seus usos apontam para o fato de que os mapas ganham vida e se afirmam como atores sociais em determinados contextos ao se definirem como emblemas que representam a nação. Disso resulta a ideia de que os mapas são capazes de influenciar as relações sociais, dando contornos sociais à terra do Brasil, seja pela sua capacidade de traduzir o conhecimento da geografia, seja pelo fato de que como símbolos

contribuem para fazer da geografia motivo de fortalecimento do corpo social.

Um aspecto feliz da edição deste livro e que cabe ser ressaltado é o tratamento gráfico dos mapas reunidos. Além das qualidades da reprodução cuidadosa, o projeto gráfico se favorece também pela imagem do mapa ser tratada sempre de modo duplo. Na página junto ao comentário, em tamanho menor, se apresenta uma mirada geral que permite compreender melhor a dimensão editorial da publicação do mapa de época, enquanto na página ao lado se coloca uma imagem ampliada e aproximada que permite observar mais de perto suas inscrições. Em alguns poucos casos especiais, em folhas subsequentes, o mapa é apresentado em perspectiva maior de página dupla, como no caso do famoso mapa *Brasil* de Ramuzio, publicado em livro datado de 1556. Ao lado do bom projeto gráfico, a leitura das imagens se favorece ainda pela alta qualidade da impressão.

Por fim, cabe acrescentar o fato de que o recorte da pesquisa se concentrou nos mapas impressos. O critério que implica na caracterização do suporte da informação cartográfica dá a essa coletânea um caráter ímpar, que a distingue no tratamento e no conteúdo. Isso justifica que mapas manuscritos famosos da cartografia do descobrimento do Brasil não estejam incluídos no livro. Por outro lado, a opção chama a atenção para o fato de que existe uma história da cartografia que se confunde com a história da gravura e da imprensa, que merece ser sublinhada. O texto de abertura procura justamente fornecer um quadro da história da cartografia antes da imprensa, cuja origem coincide com a época do descobrimento do Brasil. A história das conexões da imprensa e da era das grandes navegações, mesmo não sistematizada em um texto de referência, surgem nos comentários aos mapas selecionados. De todo modo, a inspiração do autor aponta para um horizonte de renovação da pesquisa sobre a história da cartografia, aproximando os mapas da história editorial e gráfica. É uma chave para a obra de um autor que no auge da sua carreira ainda se abria para novas miradas para a história da cartografia.

Documento

DOCUMENTO: Sem título (Registro de Serviço Diário da Real Companhia dos Guardas-Marinha, 1790). n. 16663; e "Registro Diário Relativo ao Serviço Disciplina e Instrução da Companhia de Guardas da Marinha na Sua Academia Real Principiado em o 1º d'Janeiro d'1791." n. 16664.

LOCALIZAÇÃO: Arquivo da Marinha.

Registro de Serviço Diário da Real Companhia dos Guardas-Marinha, 1790 e Registro Diário Relativo ao Serviço Disciplina e Instrução da Companhia de Guardas da Marinha na Sua Academia Real Principiado em o 1º d'Janeiro d'1791

Luana Góes Rodrigues

Graduada em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e estagiária do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Os “Registros Diários” da Companhia dos Guardas-Marinha para os anos de 1790 e 1791, sob a guarda do Arquivo da Marinha do Brasil, documentam o cotidiano da Companhia a partir de uma sistemática de controle do corpo de alunos e memória das atividades escolares desempenhadas por equipes de quatorze tenentes, guardas-marinha e aspirantes organizados hierárquica e funcionalmente e que se revezavam a cada semana. Nestas prévias semanais da rotina acadêmica e do serviço dos alunos militares, denominadas “Detalhes para o serviço e instrução da Companhia dos Guardas-Marinha”, encontram-se discriminadas, além da relação dos alunos militares que comporiam a equipe responsável pela supervisão da rotina escolar pelos próximos sete dias, as atividades acadêmicas que seriam realizadas, incluindo as passagens dos regulamentos vigentes lidos à Companhia em formatura.

A rotina da Companhia dos Guardas-Marinha anotada nestes registros do co-

meço da última década do século XVIII, período em que a instituição ainda não contava com um regulamento publicado, nos informa um pouco sobre a primitiva organização de ensino e administrativa adotada. Pelos exames a que eram submetidos os alunos, podemos recuperar todo o rol de matérias ministradas, mostrando inclusive o encadeamento entre elas. A “Matemática” se subdividia em onze seções de estudo, cada uma com seu exame em separado: aritmética, geometria, trigonometria reta, trigonometria esférica, navegação (em três seções), elementos de álgebra (em duas seções), cálculo diferencial e cálculo integral. Estas matérias ocupavam o período na manhã, junto ao ensino de francês e de artilharia. À tarde, davam lugar às matérias vinculadas à atividade militar e às práticas marinheiras: manejo de armas de fogo e brancas, no qual se destacava a esgrima, que contava com mestre e espaço de prática exclusivos; desenho; arquitetura naval; aparelho (em uma exten-

sa gradação de assuntos subdivididos em semanas de instrução, por exemplo: princípios gerais da mecânica, estudos aplicados a movimentos e equilíbrio); prática de geometria e construção prática, além de variadas configurações de formaturas, cotidianamente treinadas.

Nos registros ainda encontramos informações acerca do cotidiano da Academia, tais como: relatórios sobre a frequência dos alunos, sobre as avaliações a que eram submetidos e acerca da preparação e execução de exercícios a bordo, como os realizados na Fragata *Cisne* em 1790.

