



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL
PUBLICAÇÃO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

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

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

COMANDANTE DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Kleber Luciano de Assis

DIRETOR DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida

Departamento de História Marítima e Naval

Capitão-de-Fragata (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) Ivone Maria de Lima Camillo

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA NAVIGATOR

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

Tiragem: 1000 exemplares

RIO DE JANEIRO

SEMESTRAL

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N. 4 V. 2	p.104	2006
-----------	----------------	-----------	-------	------



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL
PUBLICAÇÃO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

CONSELHO EDITORIAL

CMG Francisco Eduardo Alves de Almeida
CF Alexandre Soviero
CF (T) Edina Laura Nogueira da Gama
CF (T) Mônica Hartz Oliveira Moitre
CT (T) Carlos André Lopes da Silva
1ºT (T) Ricardo dos Santos Guimarães
1ºT (T) José Carlos de Araujo Neto
Professor Paulo Fernando Dias Vianna
Professor Luiz Octávio de Castro Cunha

INDEXADA POR / INDEXED BY

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

CONSELHO CONSULTIVO

VA (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)
Prof. Dr. Arno Wehling (IHGB/UGF)
Gen. Div (Refº) Carlos de Meira Mattos (IHGB)
Prof. Dr. Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)
Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRJ)
CMG Francisco Eduardo Alves de Almeida (SDM/IGHMB)
Prof. Dr. Gilson Rambelli (UNICAMP)
Prof. Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)
VA (Refº) Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)
Gen. (Refº) Jonas de M. Correia Neto (IGHMB)
Prof. Dr. José Miguel Arias Neto (UEL)
Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (UNI-RIO)
Prof. Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)
CA (Refº) Max Justo Guedes (IHGB/IGHMB)
Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (UNI-RIO/UGF)
Cel. (R) Paulo Dartagnham 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)

EQUIPE EDITORIAL

Editor

Primeiro-Tenente (T) José Carlos de Araujo Neto

Identidade Visual

Edna Costa

Projeto Gráfico

Capitão-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo

Capa e Editoração Eletrônica

Capitão-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo
Célia Maria Barros Gutierrez

Revisão

Denise Coutinho Koracakis
Jacir Roberto Guimarães

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun. 1985); n.4 (dez. 2006)

Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

v. : il.; 27 cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

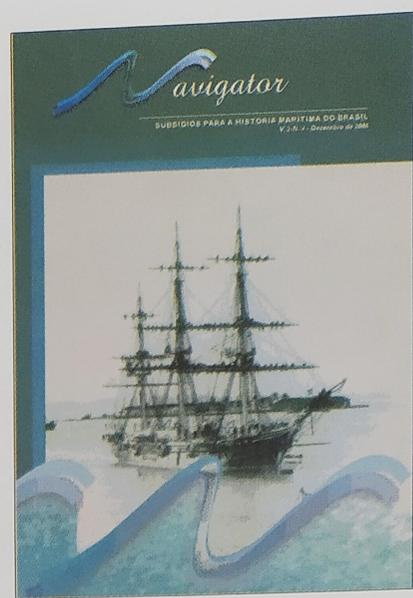
Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha em 20 v.

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Serviço de Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981



Capa
Cruzador *Almirante Barroso*
em postos de continência
(Acervo do SM)

Sumário

- 5 **APRESENTAÇÃO**
- 7 **ARTIGOS**
Os usos da cartografia histórica nos livros didáticos
André Figueiredo Rodrigues
- 24 **O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX**
Edil Pedroso da Silva
- 42 **Para uma historiografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)**
Carlos Luis Marques Castanheira da Cruz
- 59 **Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática**
Gilson Rambelli
- 73 **A Marinha de Guerra e sua atuação na Guerra da Cisplatina: contribuições para a formação do Estado nacional**
Mayra Cristina Laurenzano
- 79 **O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)**
Felipe Deveza
- 88 **COMUNICAÇÃO**
O estudo da História Marítima Brasileira no ensino médio: desafios e soluções
Comandante Mônica Hartz Oliveira Moitrel
- 95 **RESENHA**
ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e; SILVA, Leo Fonseca. ***Fatos da História Naval***
Comandante Alexandre Soviero
- 98 **DOCUMENTO**
Naufração do Barroso (Arquivo da Marinha)



Apresentação

Este número da Revista NAVIGATOR é composto de seis artigos, uma comunicação, uma resenha e uma transcrição de documento. Percebe-se, claramente que, pela qualidade dos artigos e diversidade dos autores, a historiografia marítima brasileira vem adquirindo credibilidade acadêmica e o mais importante, pesquisadores interessados em investigar questões inéditas e inovadoras nesse campo fascinante de estudos. Afinal, é para isso que serve esta revista: incentivar e debater questões envolvendo a História Marítima em nível acadêmico, com um maior número possível de estudiosos.

O primeiro artigo de autoria do professor André Figueiredo Rodrigues aborda os usos da cartografia histórica nos livros didáticos, analisando as imagens e as formas utilizadas por autores tais como Alfredo Boulos Júnior, Claudino Vicentino, Gianpaolo Dorigo e Francisco M. P. Teixeira, em trabalhos didático-pedagógicos com documentos cartográficos em sala de aula.

O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso do século XIX é o tema discutido pela professora Edil Pedroso da Silva em seu interessante artigo. O seu propósito principal foi reconstruir o cotidiano dos passageiros e tripulantes das embarcações que no século XIX realizavam viagens entre o Rio de Janeiro e o Mato Grosso.

O terceiro artigo, do professor Carlos Luiz Marques Castanheira da Cruz, tem a finalidade de investigar os elementos envolvidos numa revisão historiográfica sobre a chamada “Questão da Ilha de Trindade”, no período entre 1895 e 1896. Trata-se de uma abordagem teórica sobre essa problemática, procedendo a uma visão panorâmica sobre o trabalho em arquivos e fontes, essenciais ao ofício do historiador.

O professor Gilson Rambelli, da Unicamp, e membro do Conselho Consultivo desta revista, discute um assunto que vem sendo muito trabalhado na historiografia brasileira contemporânea que é o tráfico e os navios negreiros. O artigo do professor Rambelli analisa a contribuição da arqueologia marítima subaquática para o tema, complementando os trabalhos de outros renomados autores, como Flávio Gomes, Manolo Florentino e Alberto da Costa Silva, daí a sua grande originalidade e ineditismo.

A historiadora Mayra Cristina Laurenzano apresenta o quinto artigo, no qual analisa a atuação da Marinha Imperial brasileira na Guerra Cisplatina, discutindo as principais orientações que definiram os caminhos do Estado brasileiro para o estabelecimento de estratégias para os combatentes, em especial com as Forças Navais envolvidas no conflito.

O sexto e último artigo é do professor Felipe Deveza, que atualmente é mestrando do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ. Em seu artigo, ele resgata as condições logísticas em que ocorriam os transportes entre a Espanha e suas colônias sul-americanas no Pacífico, inclusive o uso de comboios armados contra as ações de pirataria e corso.

Na segunda seção da revista (Comunicação), é apresentado o trabalho "O Estudo da História Marítima Brasileira no Ensino Médio: desafios e soluções" de autoria da Comandante Mônica Hartz Oliveira Moitrel, chefe do Departamento de História Marítima e Naval do SDM. Esse trabalho foi apresentado no X Encontro Regional da ANPUH-PR, realizado na Universidade Estadual de Maringá e teve como propósito apresentar os caminhos que levaram os historiadores navais do SDM a confeccionar o primeiro livro didático voltado especialmente para o ensino médio na Marinha, idealizado pelo Serviço, em parceria com a Diretoria de Ensino.

Na seção de resenhas, o Comandante Alexandre Soviero, Vice-Diretor do SDM, discute o livro "Fatos da História Naval" em sua segunda edição, um clássico adotado pela Marinha em seus cursos de História na Escola Naval desde o início dos anos setenta. Trata-se de uma análise interessante da estrutura do novo livro e de seus conceitos, fundamentais para quem pretende se aprofundar em História Marítima.

Na última seção (Documento), é apresentado um manuscrito assinado pelo então Primeiro-Tenente Filinto Perry, no qual descreve os últimos momentos do navio-escola, Cruzador *Almirante Barroso*, que sofreu um acidente no Mar Vermelho em 1892, quando realizava viagem de instrução de guardas-marinha. Trata-se de um relato interessante, uma vez que mostra a visão de um jovem oficial sobre um acontecimento importante na História Naval do Brasil. O jovem Filinto Perry atingiria o almirantado em 1918.

A revista NAVIGATOR continua a promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre História Marítima nos meios militar e acadêmico. Espera-se o envio de artigos inéditos que proporcionem novos caminhos nesse campo fascinante dos estudos históricos. É o que se deseja nesse início de 2007.

CONSELHO EDITORIAL

Os usos da cartografia histórica nos livros didáticos

André Figueiredo Rodrigues

Mestre e doutorando em História pela Universidade de São Paulo. Professor de Metodologia do curso de Letras das Faculdades Integradas de Ciências Humanas, Saúde e Educação de Guarulhos, bolsista FAPESP e autor dos livros Como elaborar referência bibliográfica, Como elaborar citações e notas de rodapé e Como elaborar e apresentar monografias, publicados pela Associação Editorial Humanitas / FFLCH-USP.

RESUMO

Os debates acerca da Cartografia Histórica permitem aos pesquisadores conhecer, no tempo, a constituição do espaço geográfico e histórico de uma determinada sociedade. As formas de ocupação territorial e seu manejo ao longo do tempo chamam a atenção de historiadores e geógrafos. No meio universitário, temas sobre cartografia náutica, urbana e territorial permeiam discussões disciplinares, tanto nas áreas de História quanto nas de Geografia. Ao passar para os ensinos fundamental e médio, as discussões cartográficas basicamente desaparecem do cotidiano escolar. Isto se deve à ausência desse tipo de material nos manuais didáticos, às dificuldades do professor em se apropriar das discussões correntes sobre tal temática e à falta de formação e instrução do docente na lide histórico-cartográfica. Assim, abordaremos os usos atribuídos à cartografia territorial nos livros didáticos de História, no que concerne à constituição do espaço geográfico brasileiro colonial. Para que isto se torne possível, analisaremos as imagens e as maneiras como os autores Alfredo Boulos Júnior (*História: sociedade & cidadania*), Claudino Vicentino e Gianpaolo Dorigo (*História para o Ensino Médio*) e Francisco M. P. Teixeira (*Brasil: história e sociedade*) trabalharam os documentos cartográficos como instrumentos didático-pedagógicos.

PALAVRAS-CHAVE: LIVRO DIDÁTICO; CARTOGRAFIA HISTÓRICA; CARTOGRAFIA TERRITORIAL

ABSTRACT

The aim of this article is to analyze the main uses of Historical Cartography in schoolbooks. In the University, themes of nautical, urban and territorial cartography permeate the discussions in the areas of History and Geography. But in the subsequent educational levels cartographic discussions almost disappear from the classrooms. This is due to the absence of such material in the textbooks, to the teacher's difficulties concerning the discussions on the theme and the lack of cartographic knowledge. So, it will be here analyzed the uses of territorial cartography in the schoolbooks of History, focusing upon the constitution of the Brazilian colonial geographical space as presented by the following sources: Alfredo Boulos Júnior's *History: society & citizenship*, Claudino Vicentino and Gianpaolo Dorigo's *History for the High School*, and Francisco M. P. Teixeira's *Brazil: history and society*.

KEYWORDS: SCHOOLBOOK; HISTORICAL CARTOGRAPHY; TERRITORIAL CARTOGRAPHY

1. APRESENTAÇÃO

Iniciemos o artigo com uma provocação: certa vez, Kurt Tucholsky afirmou que “Uma imagem vale mais do que mil palavras”. Será que está colocação é verdadeira? Até que ponto vivemos numa “civilização da imagem”? Numa época em que querem nos fazer acreditar que ver é sinônimo de conhecer e a televisão dita a “verdade” sobre os acontecimentos, como a escola recebe e incorpora as múltiplas abordagens visuais?

A escola sofreu e continua sofrendo, cada vez mais, a concorrência da mídia, com gerações de alunos formados por uma gama de informações obtidas por intermédio de sistemas de comunicação audiovisuais, por um repertório de dados obtidos por imagens e sons, com formas de transmissão diferentes das que têm sido realizadas pelo professor que se comunica pela oralidade, lousa, giz, cadernos e livros, nas salas de aula¹.

Neste contexto, a leitura de imagens e a utilização de material visual, entre eles o uso da cartografia histórica, emerge como uma estratégia privilegiada no processo de ensino-aprendizagem. Ainda mais se levarmos em conta que as imagens de um determinado momento histórico e/ou a representação de um determinado mapa ou desenho de uma vila ou cidade do Brasil colonial podem nos revelar os modos de perceber e sentir os gostos de uma época, da mesma maneira que nos ajudam a compreender, no caso de mapas e desenhos, aspectos da organização dos centros urbanos e do processo de ocupação do interior do País.

O conhecimento que temos sobre o Brasil colonial e a prática que exercemos no ensino da História é quase que exclusivamente baseado em documentos escritos e em bibliografias. As fontes históricas geralmente estão ausentes da sala de aula. Por

vezes, as fontes documentais escritas são esporadicamente utilizadas, propiciando ao aluno “um contato direto entre diferentes temporalidades: o tempo atual do aluno com o tempo no qual foi elaborada tal fonte”².

Mas, de acordo com Marc Bloch, na obra clássica em que nos ensina o “ofício de historiador”, devemos trabalhar com outros tipos de fontes – a material, a iconográfica e a oral³.

A partir das evidências materiais oferecidas pela arquitetura e pelo urbanismo, por meio de plantas e desenhos de vistas das cidades, sobretudo onde nos faltam documentos escritos, podemos conhecer melhor o Egito, a Grécia e Roma pelo resto de sua arquitetura e seu urbanismo. Nas palavras de Nestor Goulart Reis, “sabemos mais sobre a Idade Média europeia através de suas catedrais e cidades com ruas estreitas do que a partir dos documentos escritos, que não estão ao alcance do grande público”. E nos alerta: “para conhecer a história do Brasil, voltamo-nos para os livros baseados em poucos documentos e esquecemos de olhar ao redor”⁴.

Raras vezes, fontes cartográficas e materiais estão presentes no trabalho da sala de aula. Quando aparecem nos livros didáticos, parecem concorrer, em busca de espaço, com os textos escritos. Gravuras, fotos, mapas e ilustrações têm sido utilizados, há algum tempo, como recurso pedagógico no ensino da História e da Geografia. Os livros didáticos, desde meados do século XIX, possuem litogravuras de cenas e mapas históricos intercalados aos textos escritos.

Embora a utilização de mapas no ensino da História demonstre a importância desse recurso na cultura histórica escolar, a reflexão sobre o papel que efetivamente desempenha a cartografia no processo de ensino e aprendizagem é escassa. Por vezes, ou melhor, por várias vezes, quando se utilizam fon-

¹ BITTENCOURT, Circe. *Capitalismo e cidadania nas atuais propostas curriculares de História*, p. 14.

² SAVIETO, Monica C. *Trabalhando com a fonte material em sala de aula*, p. 482.

³ Conferir: BLOCH, Marc. *Apologia da história ou o ofício do historiador*.

⁴ REIS, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*, p. 11.

tes que não são as escritas, muitos professores o fazem de maneira ilustrativa. Os mapas aparecem nos textos didáticos de História como reforço ao que foi apresentado pelo documento e pelo texto escrito. Quando isto acontece, e a frequência é enorme, observamos o quanto a História carece de subsídios teóricos para se relacionar com outros tipos de linguagens. Como indica Mônica Saviato, “decifrar códigos, que não os escritos, é uma tarefa ainda em processo de realização”⁵.

As linguagens próprias de vários tipos de fontes, além das escritas, ainda estão em processo de discussão por parte da historiogra-

fia. Trabalhos publicados sobre a utilização de imagens fixas (charges, desenhos, esculturas, pinturas, reproduções artísticas de época etc.), de imagens em movimento (filmes), de música, de jornal e da internet na sala de aula só agora ganham espaço na biblioteca do professor dos ensinos fundamental e médio. Mas, enfim, cadê a cartografia histórica? Por onde andam as explicações de como se utilizar mapas nas interpretações didáticas da História? Infelizmente, na área da História, não existem textos que versam sobre a utilização e as maneiras de se trabalhar a cartografia dentro da sala de aula.

2. A CARTOGRAFIA NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO BRASILEIRO COLONIAL – ESTUDOS DE CASOS

Como nosso objetivo não é lançar luz sobre o que é o livro didático no Brasil e qual o seu papel no trabalho do professor de História dos ensinos fundamental e médio, propomos, e é essa a nossa pretensão, empreender discussão sobre a relação entre a cartografia histórica utilizada nos livros didáticos e as possibilidades que tal material propicia à dinamização da produção do conhecimento histórico pelo aluno como agente da construção do saber. Para tanto, optamos por apresentar como aparece a cartografia na construção do espaço geográfico no período colonial brasileiro. Para que isto se torne possível, escolhemos três obras didáticas que serão analisadas em seu conjunto:

1 – Alfredo Boulos Júnior – *História: sociedade & cidadania* (Editora FTD, 2003), na qual participamos da escolha, montagem e confecção dos mapas históricos;

2 – Claudino Vicentino e Gianpaolo Dorigo – *História para o ensino médio* (Editora Scipione, 2001);

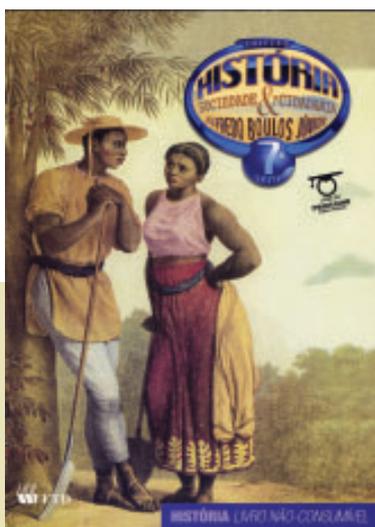


Figura 1 - Capa do livro didático de Alfredo Boulos Júnior



Figura 2 - Capa do livro didático de Claudino Vicentino e Gianpaolo Dorigo

⁵ SAVIETO, op. cit., p. 483.

3 – Francisco M. P Teixeira – *Brasil: História e sociedade* (Editora Ática, 2001).

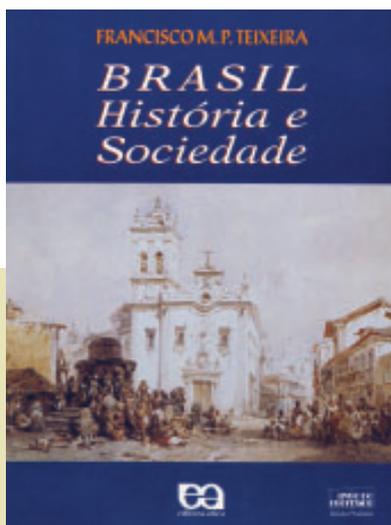


Figura 3 - Capa do livro didático de Francisco M. P. Teixeira

Embora não se encontrem pesquisas especialmente dedicadas à produção cartográfica como recurso pedagógico da área de História, é preocupação de editores e autores de livros didáticos de História que as imagens e os mapas encartados nas obras escolares permitam aos alunos (e aqui a preocupação também se estende aos professores) visualizar os campos de batalha e as “cenas históricas para [se] compreender a história”⁶.

É pressuposto pedagógico de aprendizagem que os livros didáticos apresentem gravuras e mapas. As obras do ensino fundamental possuem mais mapas do que as destinadas ao ensino médio. Em contrapartida, nos livros do ensino médio a presença de imagens históricas (iconográficas) está mais presente.

Quanto à questão da construção do espaço geográfico colonial brasileiro, selecionamos os seguintes temas / mapas para análise:

2.1. Capitanias Hereditárias

Na obra de Claudino Vicentino e Gianpaolo Dorigo, o mapa que versa sobre a divisão territorial brasileira em capitanias hereditárias aparece como ilustração e não há referência explícita, no texto, sobre o que o conteúdo do mapa representa no contexto do Brasil colonial. Da mesma maneira que no livro-texto do aluno, no manual do professor também não se encontra qualquer referência ao mapa e/ou ao seu conteúdo, de como o professor poderia trabalhá-lo em sala de aula ou de onde as informações foram extraídas (fonte de pesquisa). Lê-se, no texto, que “ao todo foram criadas 15 capitanias, doadas a particulares entre 1534 e 1536, e posteriormente mais duas insulares, nas ilhas de Trindade e de Itaparica. As capitanias que mais prosperaram foram as de São Vicente e, sobretudo, a de Pernambuco.”⁷

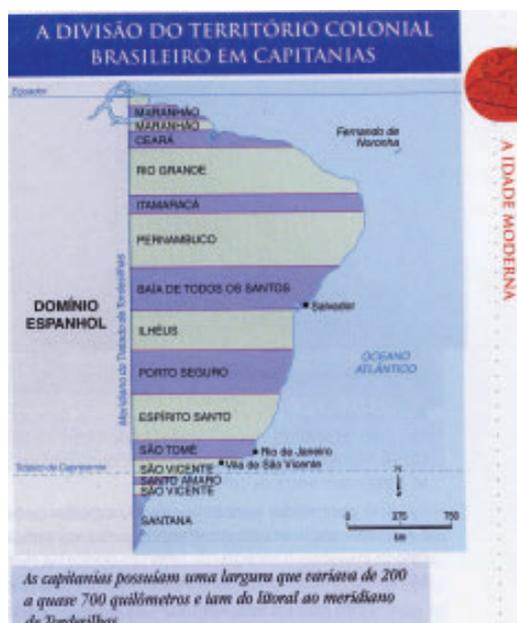


Figura 4 - Capitanias hereditárias. In: VICENTINO, Cláudio; DORIGO, Gianpaolo. *História para o ensino médio*, p. 189.

⁶ BITTENCOURT, Circe. *Livros didáticos entre textos e imagens*, p. 75.

⁷ VICENTINO, Cláudio; DORIGO, Gianpaolo. *História para o ensino médio*, p. 189.

O capítulo 13, “A montagem da colônia portuguesa na América” (p. 180-194), apresenta nove imagens, entre litogravuras e pinturas históricas (exemplos: Benedito Calixto – “A fundação de São Vicente”, Frans Post – “Engenho de Pernambuco”, Antônio Parreiras – “Zumbi”), dois gráficos (“Exportação de açúcar – 1570-1760” e “Engenhos instalados no Brasil – 1570”), um esquema-resumo e dois mapas: o das capitânicas hereditárias e o “conhecido por mapa de Cantino”.



Mapa português de 1502, elaborado por um anônimo e conhecido por mapa de Cantino. Observe já cartografadas algumas ilhas do arquipélago antilbano e a costa nordeste do que viria a ser o Brasil.



Mapa português de 1502, elaborado por um anônimo e conhecido por mapa de Cantino. Observe já cartografadas algumas ilhas do arquipélago antilbano e a costa nordeste do que viria a ser o Brasil.

O envolvimento da Espanha em diversos conflitos militares na Europa, porém, pôs seus inimigos contra a colônia portuguesa. Inglaterra, França e Países Baixos realizaram várias invasões ao entorno da colônia, mas enfraqueceu a economia lusitana, acarretando um movimento pela restauração da autonomia, liderado pelo duque de Bragança. Os restauradores só se libertaram do domínio espanhol em 1640, quando o duque foi coroado rei de Portugal com o título de D. João IV, assegurando o governo da dinastia de Bragança.

Para combater as dificuldades econômicas herdadas do período anterior, o novo monarca incentivou a exploração e reforçou a administração colonial, criando o **Conselho Ultramarino**. A intralicação política colonial e a rigidez fiscalizadora da metrópole intensificaram-se com a ampliação dos poderes administrativos dos governos-gerais, que subordinaram colonos e donatários, e a eliminação progressiva das capitânicas particulares. Os inúmeros choques entre a Coroa e os interesses locais semearam as primeiras manifestações contra a autoridade metropolitana.

A ADMINISTRAÇÃO COLONIAL PORTUGUESA E OS PODERES LOCAIS

A administração da colônia, dividida em dois governos-gerais, voltou a ser unificada com o governador Lourenço de Albuquerque, de 1578 a 1608. Nesse ano nova divisão, abandonada em seguida, foi feita. Em 1621, realizou-se mais uma divisão administrativa da colônia, desta vez entre o estado do Maranhão e Grão-Pará, com capital inicialmente em São Luís e depois em Belém, e o estado do Brasil, com capital em Salvador, e a partir de 1763 no Rio de Janeiro. Depois de 1640, tornou-se cada vez mais comum usar-se o título de vice-rei em lugar do governador-geral.

As capitânicas hereditárias e os governos-gerais continuaram convivendo até o século XVIII, quando se deu a progressiva criação de capitânicas da Coroa, como a da Bahia de Todos os Santos, São Sebastião do Rio de Janeiro. Administradas por um governador nomeado pelo rei, foram aos poucos substituindo as capitânicas hereditárias particulares, por meio de compra, ou por falta de herdeiros, ou, ainda, por não se acharem efetivamente ocupadas.

Figuras 5-6 - Capitânicas hereditárias. In: VICENTINO, Cláudio; DORIGO, Gianpaolo. *História para o ensino médio*, p. 191.



Figuras 7-8 - Cidade de Salvador. In: VICENTINO, Cláudio; DORIGO, Gianpaolo. *História para o ensino médio*, p. 314.

O item “O domínio espanhol no Brasil (1580-1640)” é ilustrado pelo mapa anônimo atribuído a Cantino. Mais uma vez, o uso do recurso cartográfico é meramente ilustrativo. Em nenhum instante ocorre o diálogo entre o texto e o mapa. A primeira dificuldade do aluno, como do professor, dá-se pela proporção e tamanho da reprodução. Em instante algum o texto nos remete ao mapa e ao seu conteúdo. Assim, o aluno e/ou professor lerá o conteúdo do item do capítulo e pronto ... – o item está concluído! O mapa ficou para trás!

Sabemos, entretanto, que o Mapa de Cantino, datado de 1502, é a mais antiga carta conhecida onde aparecem o Brasil e a linha de Tordesilhas. Era a primeira vez que se incluíam estas informações, porque os reis portugueses proibiam sua divulgação. Para conseguir um mapa completo, Albert Cantino, espião italiano, teve de subornar um cartógrafo de Lisboa.

O artista anônimo, que quase certamente pertenceria às oficinas reais, reproduziu todas as terras conhecidas por Portugal, chegando ao requinte de assinalar a costa oriental da América do Norte, que só seria oficialmente descoberta dez anos mais tarde.

Será que o professor teria informações como estas para transmitir aos alunos? Informações cartográficas e históricas como estas não mereceriam destaque no texto?

Atitude semelhante ocorre quando narra a Conjuração Baiana. Veja-se o exemplo do mapa da cidade de Salvador.

A CONJURAÇÃO BAIANA – 1798

Este movimento teve um caráter multidimensional, com a participação de sapateiros, escravos, ex-escravos, soldados e visos aliados – motivo pelo qual ficou também conhecido como **Rebelião dos Alfaiates** –, além de padres, médicos e advogados.

A transferência da capital para o Rio de Janeiro, em 1763, acarretou dificuldades econômicas para a cidade de Salvador, onde vivia uma população miserável, sobrecarregada de tributos, que contestava com frequência a exploração metropolitana. O sucesso da independência dos Estados Unidos (1776), as realizações da Revolução Francesa de 1789 e a independência do Haiti (1793), conquistada após uma rebelião de escravos, propagaram na Bahia os ideais de liberdade, igualdade e fraternidade, por intermédio dos intelectuais e profissionais liberais, empolgando parcela da população de Salvador.

Tiveram início encontros secretos em que se discutiam os princípios revolucionários e se preparava uma conspiração contra as autoridades locais, com a participação de membros do elite baiana e, principalmente, dos camadas pobres da população de Salvador. Os conspiradores preparavam a proclamação de um governo republicano, democrático e livre de Portugal, a liberdade de comércio, o aumento dos salários dos soldados e taxa para deles defender também o fim da escravidão e do preconceito contra negros e mulatos.

Os conspiradores desejavam a autonomia do Brasil, mas divergiu quanto às mudanças da estrutura interna, levando vários membros da elite local a se retirarem do movimento quando as camadas populares passaram a enfatizar a luta contra os privilégios senhoriais e contra a escravidão. Os principais líderes da revolta foram os **alfaiates João de Deus e Manuel Faustino dos Santos Lima**, os soldados **Lucas Dantas de Arantes Tomaz**, **Luís Gonzaga das Virgens** e **Romão Pinheiro**, o padre **Francisco Xavier**, o farmacêutico **João Ludovico de Figueiredo** – na casa de quem funcionava a organização secreta **Conselho da Luz** –, o professor **Francisco Barreto** e o médico **Cipriano Barata**.

Os revoltosos proclamaram o início da rebelião em 12 de agosto de 1798, espalhando cartazes pela cidade, enquanto o então governador de Pernambuco, D. Fernando José de Portugal, iniciou a repressão ao movimento. Desencadeada às autoridades portuguesas por alguns traidores, a revolta teve muitos de seus envolvidos presos.

Entre os participantes mais potentes, muitos foram condenados às penas mais duras: alguns receberam castigos corporais e esgarçados, tendo partes de seus corpos espalhadas pela cidade de Salvador. Quanto aos envolvidos pertencentes à elite baiana, alguns deles foram inocentados e outros foram presos e mandados para o degredo.



314 História para o ensino médio

Na obra de Francisco Teixeira, o mapa sobre as capitâncias hereditárias aparece integrado ao texto e contextualizado territorialmente ao que hoje é o Brasil. Para o aluno do ensino médio, este recurso mostrou-se didaticamente correto, uma vez que o discente consegue compreender o porquê da divisão territorial brasileira em capitâncias hereditárias e o que ela representou para a constituição de nossos limites territoriais.

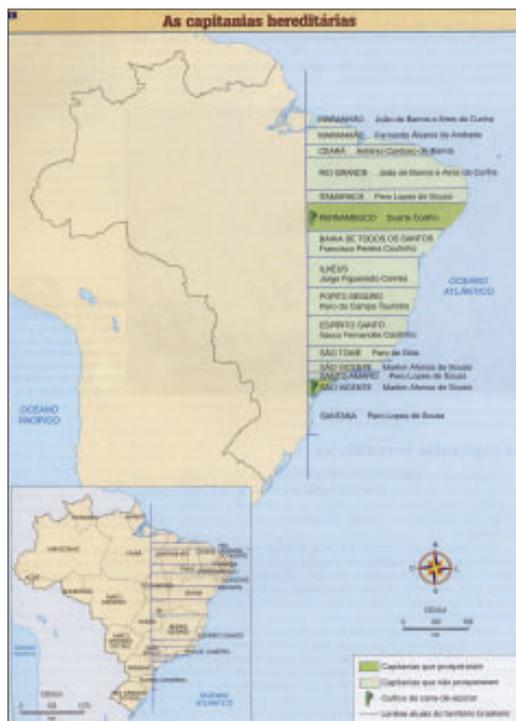
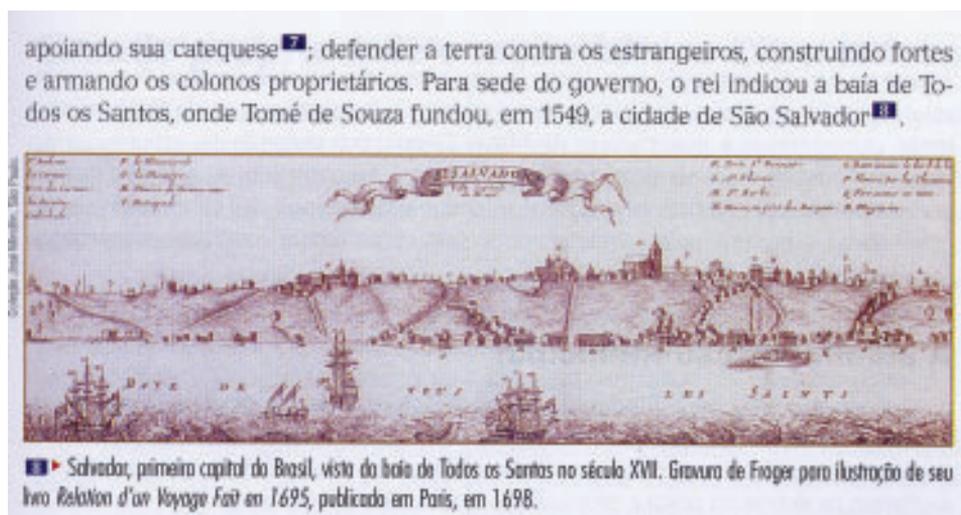


Figura 9 - Capitâncias hereditárias. In: TEIXEIRA, Francisco M. P. *Brasil: História e sociedade*, p. 44.

No terceiro capítulo, “As bases da colonização”, Teixeira apresenta-nos outro mapa (o das principais rotas do tráfico negreiro) e três imagens cartográficas do século XVII. Para explicar onde e como era o local utilizado para se implantar o governo-geral no Brasil, quando o rei de Portugal indicou a baía de Todos os Santos como sede do governo, o autor Francisco Teixeira apresentou a gravura de Froger, de seu livro *Relation d’un Voyage Fait*, publicado na França em 1698, como suporte didático.

Na obra, os mapas aparecem integrados ao texto; já as imagens aparecem sem qualquer explicação de sua autoria e do porquê foi confeccionado. Falta-nos a contextualização histórica da cartografia. Vejamos alguns exemplos:



Na obra, os mapas aparecem integrados ao texto; já as imagens aparecem sem qualquer explicação de sua autoria e do porquê foi confeccionado. Falta-nos a contextualização histórica da cartografia. Vejamos alguns exemplos:



11 ▶ Nesta representação cartográfica do continente sul-americano, o Brasil aparece demarcado pela linha de Tordesilhas, mas com um detalhe especial: o rio da Prata, ao contrário do que deveria ser, está integrado ao território brasileiro como sua fronteira natural ao sul. A representação faz parte do mapa-múndi de Bartolomeu Velho, realizado em Lisboa em 1561.

Figura 11 - Mapa-mundi de Bartolomeu Velho. In: TEIXEIRA, Francisco M. P. *Brasil: História e sociedade*, p. 66.



12 ▶ Na tentativa de consolidar uma posição no estuário do Prata, os portugueses fundaram a Colônia do Sacramento em frente a Buenos Aires e lutaram por quase um século para mantê-la. Não conseguiram. Nas negociações dos tratados de limites, a partir de 1750, tiveram de cedê-la aos espanhóis. Na foto, mapa da Colônia do Sacramento desenhado sobre azulejos, 1762.

Figura 12 - Mapa da Colônia do Sacramento. 1762. In: TEIXEIRA, Francisco M. P. *Brasil: História e Sociedade*, p. 67.

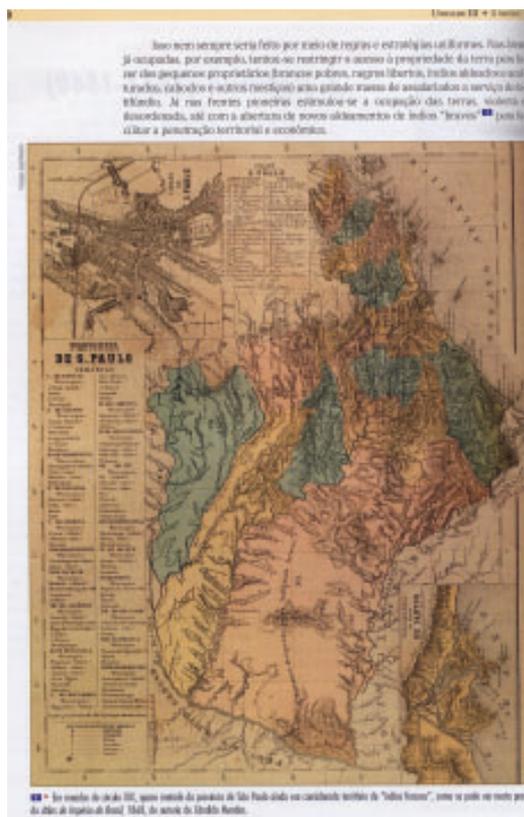


Figura 13 - Prancha do Atlas do Império do Brasil, 1868. In: TEIXEIRA, Francisco M. P. *Brasil: História e sociedade*, p. 180.

Retomando a discussão sobre a confecção dos mapas das capitanias hereditárias, tanto em Francisco Teixeira quanto em Cláudio Vicentino e Gianpaolo Dorigo, os mapas seguiram os ditames estipulados por Manuel Maurício de Albuquerque e seus colaboradores no *Atlas histórico escolar* do Ministério da Educação e Cultura (MEC). Obra elaborada na década de 1970.

Em Alfredo Boulos Júnior, o tema das capitanias hereditárias aparece explicitado numa linguagem clara e direcionada a alunos do ensino fundamental. O mapa, diferentemente do apresentado nos demais livros didáticos, foi elaborado a partir de uma reelaboração dos conhecimentos produzidos por historiadores e especialistas e o que os manuais didáticos vinham trazendo à tona.



Figura 14- Capitanias hereditárias. In: BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 7ª série*, p. 42.

A tarefa de integrar, selecionar e se apropriar de parte dos resultados acadêmicos, articulando-os aos ditames pedagógicos, na confecção dos mapas, couberam a mim. Assim, buscamos através dos mapas demonstrar o que de mais recente se produziu nos centros de pesquisa universitários, unindo conteúdo e apresentação gráfica compatível com o que os alunos poderiam assimilar na idade que tinham, no tempo de estudo que possuíam e no conhecimento que o professor detinha.

Em projetos de capacitação, como o realizado no Estado de São Paulo pela Secretaria da Educação, na chamada Teia do Saber, os professores constantemente reclamam que as imagens e os mapas reproduzidos nos livros didáticos não estão claros e que não trazem

suplementos explicativos sobre o seu conteúdo. A pergunta que sempre nos fazemos: como utilizar mapas na sala de aula? Para que serve a cartografia? O que fazer com as imagens históricas quando aparecem nos livros didáticos e não há qualquer material explicativo sobre ela? Deve-se tratar a cartografia como elementos ilustrativos? Perguntas como estas povoam os cursos de capacitação. Afinal, o que fazer com a cartografia? Como proceder na leitura de um mapa?

Para diminuir a distância entre professores e alunos, na leitura de mapas, solicitamos aos alunos, no mesmo capítulo em que se encontra o mapa das capitanias hereditárias (capítulo 3: Administração no Brasil colônia, p. 41-57), uma atividade interpretativa de “Leitura de imagem”. Vejamos o exemplo:

Refletindo sobre

imagens e textos

LEITURA DE IMAGEM

Observe com atenção a imagem abaixo. O que será que esse desenho mostra? Onde se passa essa cena? Quem está lutando contra quem? Quem teria feito essa imagem? O que se sabe sobre seu autor? Anote no caderno suas observações e os detalhes que mais chamaram a sua atenção.



Henri Schöner, séc. XVI

Ilustração do livro Viagem ao Brasil, século XVI.

A partir das suas observações e das informações obtidas, crie uma legenda para a imagem.

Figura 15 - Reprodução da página de atividades – Leitura de Imagem. In: BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 7ª série*, p. 54.

Capítulo 3

A ilustração foi tirada do livro *Duas viagens ao Brasil*, publicado pela primeira vez em 1556 onde hoje é a Alemanha. Esse livro conta as aventuras e desventuras do próprio autor, o arcabuzeiro alemão Hans Staden, que durante quase um ano viveu como prisioneiro entre os Tupinambá.

Hans Staden trabalhava a serviço de qualquer reino ou bandeira da Europa, desde que fosse devidamente remunerado. Ele estava a serviço dos portugueses quando foi capturado pelos Tupinambá, que eram aliados dos franceses. Graças à sua astúcia, Staden conseguiu que o capitão do *Catherine de Vateville*, um navio francês que tinha vindo ao Rio de Janeiro para fazer escambo com os indígenas, o ajudasse a libertar-se do cativo e viajar de volta para a Europa.

A ilustração retrata uma batalha iniciada quando o navio francês em que Staden viajava de volta à Europa atacou um pequeno navio português no litoral do Rio de Janeiro. Entre os dois navios vê-se o bote em que Staden e os marinheiros franceses estavam. Ao lado do bote, as canoas dos Tupinambá disparam flechas contra os portugueses. No navio português, dois homens dispararam flechas contra os Tupinambá e os franceses.

Em terra firme vemos aldeias e guerreiros Tupinambá, além de folhagens sugerindo a vegetação que havia no lugar. Repare também que está escrito com letras trabalhadas as palavras “Rio de Janeiro” e “Tupinambá”.

O livro de Hans Staden foi um sucesso de vendas na Europa, embora muitos acreditassem que ele exagerava ao contar suas aventuras. As imagens que ilustram o livro nos ajudam a formar uma idéia da disputa entre os portugueses e outros europeus pela posse e a exploração das terras americanas. O conteúdo do livro nos permite conhecer mais sobre a cultura e o estilo de vida dos Tupinambá. O testemunho de Hans Staden constitui um documento raro para o estudo dos cenários e dos habitantes da América portuguesa, que o aventureiro alemão conheceu.



Figura 16 - Reprodução do Apêndice – Elementos de pesquisa para a atividade de Leitura de Imagem. In: BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 7ª série*, p. 413.

A estratégia utilizada para que o aluno se veja presente na discussão da cartografia histórica e na prática da leitura de imagem, levou-nos (o autor Alfredo Boulos e eu), a refletir sobre alguns passos analíticos que julgamos poderem ser úteis ao trabalho dos professores com os alunos na sua prática didática⁸.

⁸ Adaptado de BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 7ª série*, p. 6-7 [Manual do professor].

Passo I: apresentar ao aluno um mapa sem qualquer legenda ou crédito. A seguir, pedir a ele que observe a imagem e, antes de mais nada, descreva livremente o que está vendo. A intenção é permitir que o aluno associe o que está vendo às informações que já possui, levando em conta, portanto, seu conhecimento prévio. Nessa leitura inicial, o aluno é estimulado a identificar o tema, os personagens, suas ações, posturas, vestimentas, calçados e adornos, o caráter geográfico, os objetos presentes na cena e suas características, o que está em primeiro plano e ao fundo, se é uma cena cotidiana ou rara. Pede-se, também, que o aluno exponha se a imagem expressa características da vida urbana ou rural, se apresenta semelhanças urbanísticas entre onde ele mora e o descrito na cena. Enfim, procura-se, nesse primeiro momento, estimular no aluno o senso de observação e a capacidade de levantar hipóteses e traçar comparações.

Passo II: buscar juntamente com os alunos o máximo de informações internas e externas ao mapa. Para obter as informações internas, fazer perguntas do tipo: O que é isto? O que retrata? Para que serve aquela representação? Com relação às informações externas, perguntar: Quem fez? Para que fez? Em que contexto o mapa foi elaborado?

Passo III: de posse das informações obtidas na pesquisa, pedir aos alunos que produzam uma legenda para o mapa em foco. Comentar com eles que, além de fornecer informações sobre o mapa, a legenda deverá dialogar com ele.

Vale a pena lembrar que esta proposta de atividade é apenas uma entre várias possibilidades de trabalho que o mapa proporciona. O que não se tem são materiais didáticos que incentivem e ajudem o docente no desenvolvimento de maneiras e formas de se trabalhar o mapa na sala de aula, que não seja apenas como ilustração. Daí os livros utilizar os mapas como tal. Vejamos mais uma atividade:



Figura 17 - América espanhola - Administração. In: BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania* - 6ª série, p. 327.

>> CAPÍTULO 18 COLONIZAÇÃO ESPANHOLA NA AMÉRICA



três dias em cada semana e os demais os deixem livres para sua lavoura e criação e para aprender ofícios. (...)

(Trecho da Ordenança de uma encomenda no século XVI, In: AQUINO, Rubim Santos Leão de et alii. *História das sociedades americanas*, p. 60.)

8 Na sociedade da América espanhola havia relação entre a cor de uma pessoa e sua ocupação. Explique e dê exemplos.

9 **Discutindo o presente**
Em dupla: Uma historiadora afirma:

No Brasil há um racismo camuflado, disfarçado de democracia racial.

(CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. *O racismo na história do Brasil*, p. 7.)

Reflitam e comentem a frase desta historiadora, tendo em vista as oportunidades oferecidas a negros, índios e seus descendentes na sociedade brasileira.

10 Observe com atenção o mapa intitulado *América espanhola – administração* e explique por que a monarquia espanhola decidiu criar os vice-reinos e as capitanias gerais.

11 **Discutindo o presente**
Em grupo: Na América espanhola, usava-se o mercúrio na mineração. O mercúrio também foi e ainda é usado no Brasil nos locais de exploração de ouro. Façam uma pesquisa e descubram os prejuízos que o uso do mercúrio na mineração causa à saúde e ao meio ambiente.

12 Mostre com um desenho o que era o sistema de frotas e galeões. Depois crie uma legenda para ele explicando o que a Espanha pretendia com isso.

Figura 18 - Atividades – capítulo 18: Colonização espanhola na América. In: BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 6ª série*, p. 330.

No volume II, da sexta série, no capítulo 18 que explica “A colonização espanhola na América” (p. 317-335), elaboramos um mapa sobre a administração espanhola e a idéia de se dividir para governar. Para que o mapa não figure apenas como mera ilustração do capítulo, já que ele não foi discutido no corpo do texto, apenas apareceu para mostrar as divisões da América espanhola em vice-reinos, solicitamos aos alunos que na atividade (nº 10) ele fosse capaz de cruzar o que assimilou do conteúdo textual com o que observou no mapa.

Outra estratégia importante observada nas capacitações ministradas aos professores de História, é que eles, muitas vezes, não sabiam localizar geograficamente o espaço estudado e sua relação espacial, diagramática ou de superfície com o local onde moravam – no caso o Brasil. Onde fica tal lugar? Da mesma maneira que muitos professores não sabem localizar-se num mapa, os alunos também poderiam enfrentar tal dificuldade. Pensando nisso, estipulamos a criação de minimapas nos cantos dos mapas maiores para que o leitor se localize geograficamente.



Figura 19 - Contrabando no Rio da Prata. In: BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 6ª série*, p. 328.

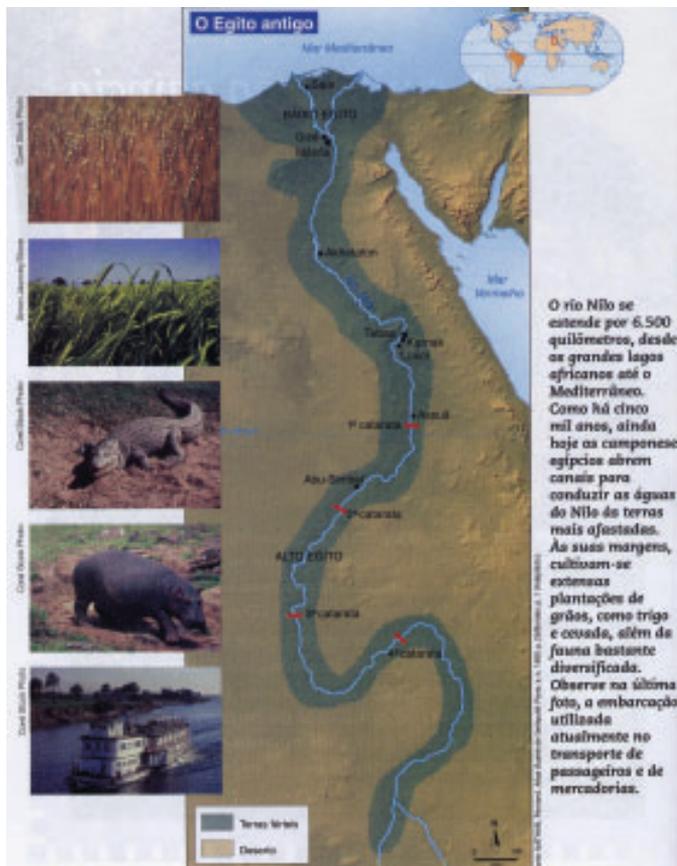


Figura 20 - O Egito antigo. In: BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 5ª série*, p. 126.

O mapa elaborado para a obra de Alfredo Boulos sobre as rotas que chegavam às Minas Gerais e as práticas comerciais advindas da riqueza das explorações do diamante e do ouro foram mostradas no mapa “O comércio com a região das minas – século XVIII”. A maior preocupação na confecção dessa peça didática foi mostrar, com exatidão, os limites territoriais de Minas Gerais no século XVIII (vide Figura 22). Tentamos mostrar o mais próximo possível como era Minas espacialmente naquela centúria e não o que é hoje, como fazem os livros didáticos. Passado esta etapa, preocupamo-nos em demonstrar as rotas e os produtos advindos desse comércio, que integrava Minas aos mercados internos e externos. Pouco a pouco, com o desenrolar do texto, o aluno ia se familiarizando com o que era apresentado no mapa e discutido no texto.



Figura 23 - Limites de Minas Gerais ao longo do século XVIII. In: MOURA, Antonio de Paiva. A metamorfose das Minas. TRATOS CULTURAIS. Home-page: <<http://www.asminasgerais.com.br/diamantina/metamorfose/area.htm>>. Acesso em: 9 jan. 2002.

À GUIA DE CONCLUSÃO

Fechemos com uma provocação, como fizemos na abertura e à qual retomamos agora: Lewis Hine afirmou que “As fotografias não mentem, mas mentirosos podem fotografar”. Afinal: A cartografia mente? Ou a mentira faz parte do ato humano de reproduzir cartograficamente o que se vê? Se num mapa pode-se mentir ou não... não sei... só sei que, antes de julgar se o que está reproduzido é mentira ou não, precisamos aprender a analisá-los crítica e didaticamente, pois o que adianta o conhecimento estar circunscrito aos meios universitários e não expandi-lo aos reais consumidores de nossa produção – os alunos dos ensinamentos fundamental e médio? Os mesmos que no futuro estarão difundindo conhecimentos (se forem agradados por nós!) e, o mais importante, ocupando nossas cadeiras na academia.

BIBLIOGRAFIA

BITTENCOURT, Circe. Capitalismo e cidadania nas atuais propostas curriculares de História. In: BITTENCOURT, Circe (Org.). *O saber histórico na sala de aula*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1998, p. 11-27. (Repensando o Ensino).

_____. Livros didáticos entre textos e imagens. In: BITTENCOURT, Circe (Org.). *O saber histórico na sala de aula*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1998, p. 69-90. (Repensando o Ensino).

BLOCH, Marc. *Apologia da história ou o ofício de historiador*. Edição anotada por Étienne Bloch. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: J. Zahar Ed., 2001.

BOULOS JÚNIOR, Alfredo. *História: sociedade & cidadania – 7ª série*. São Paulo: FTD, 2003.

_____. *História: sociedade & cidadania – 6ª série*. São Paulo: FTD, 2003.

_____. *História: sociedade & cidadania – 5ª série*. São Paulo: FTD, 2003.

BRASIL. Ministério da Educação e do Desporto. Secretaria de Educação Fundamental. *Parâmetros curriculares nacionais: história, geografia*. Brasília, 1997.

REIS, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial do Estado, 2000. (Uspiana – Brasil 500 anos).

SAVIETO, Monica C. Trabalhando com a fonte material em sala de aula. In: ENCONTRO PERSPECTIVAS DO ENSINO DE HISTÓRIA, 2., 1996, São Paulo. *Anais...* São Paulo: FEUSP, 1996, p. 482-486.

TEIXEIRA, Francisco M. P. *Brasil: História e sociedade*. São Paulo: Ática, 2001.

VICENTINO, Cláudio; DORIGO, Gianpaolo. *História para o ensino médio*. São Paulo: Scipione, 2001.

O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

Edil Pedroso da Silva

Professora de História, mestre pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), pesquisadora ligada ao grupo de História, Arte, Ciência e Poder do Programa de Pós-Graduação/Mestrado em História da UFMT e autora de O Cotidiano do Viajantes nos Caminhos Fluviais de Mato Grosso – 1870-1930 (Entrelinhas, 2004).

RESUMO

Este estudo tem como proposta reconstruir o cotidiano dos passageiros e tripulantes das embarcações que durante o século XIX realizavam viagens no percurso marítimo fluvial entre o Rio de Janeiro e as cidades de Cuiabá, Cáceres e Corumbá, em Mato Grosso. Através deste estudo, foi possível adentrar nos barcos e de dentro deles conhecer estes viajantes, os tipos de embarcação, a viagem, a vida dos tripulantes e passageiros, o lazer, as cenas pitorescas, os acidentes, a alimentação e a saúde desses personagens durante a viagem.

PALAVRAS-CHAVE: RIOS; VIAGENS; COTIDIANO

ABSTRACT

This study aims to reconstruct the daily life of the passenger and the crew of vessels that during the XIXth century travelled on the seas and rivers between Rio de Janeiro, Cuiabá, Cáceres and Corumbá, in Mato Grosso. Thorough this study, it was possible to understand and go inside those boats and from them get to know the travelers, the kind of vessels used to the trips, the passengers, the crew's lives, the picturesque scenes, the accidents, the food and welfare of these especial people, during those adventurous voyages.

KEYWORDS: RIVERS; TRAVELS; DAILY LIFE

A ocupação das terras hoje denominadas genericamente de Mato Grosso ocorreu através dos rios. Foi a via fluvial oferecida pela bacia hidrográfica do Alto Rio Paraguai que permitiu que os bandeirantes paulistas, no início do século XVIII, adentrassem ao então território Bororó, formando aí os núcleos populacionais que deram início à ocupação não índia nesta parte do centro-sul americano.

Também foram os caminhos aquáticos que serviram como rota para as expedições comerciais conhecidas como “monções”. E mesmo depois que se abriu caminho por terra, em 1737, por Goiás, e se estabeleceu em 1748 a rota fluvial entre a então capital da Capitania de Mato Grosso, Vila Bela, e o porto de Belém do Pará, os rios alto-paraguaios continuaram sendo a via natural de comunicação e comércio entre Mato Grosso e São Paulo, e daí para outras localidades.

Este caminho, contudo, apesar de ter o Paraguai no percurso, não tinha este rio como principal rota. Para os monçoeiros, eram as acidentadas águas do Tietê, Paraná e Pardo, além das do Taquari, São Lourenço e Cuiabá, que deviam ser transpostas, como bem demonstraram as páginas de Sérgio Buarque de Holanda e Visconde de Taunay. O Rio Paraguai, apesar de não

oferecer acidentes significativos, não foi usado como rota no período colonial porque grande parte de seu curso inferior pertencia à América espanhola, portanto vedado aos seus inimigos lusitanos. Depois, a recém-implantada República do Paraguai não permitiu seu livre trânsito ao Império Brasileiro.

Somente na segunda metade do século XIX, mais precisamente em 1856, após a assinatura do Tratado de Amizade, Navegação e Comércio, estabelecido com a República do Paraguai e o Império do Brasil é que esta via de comunicação foi possível. Essa iniciativa, segundo Augusto de Leverger, então Presidente da Província de Mato Grosso, “*abriria a porta de um futuro de prosperidade e riquezas*”¹. A Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), porém, interrompeu temporariamente esta via, que foi definitivamente reaberta em 1870, o que possibilitou a comunicação entre Mato Grosso e o Atlântico, através da bacia do Prata, sendo a região colocada em contato não só com o litoral brasileiro, mas, através dele, com o exterior.

Dessa forma, os longos e demorados trajetos feitos através da rota das monções foram substituídos, finalmente, por uma nova via fluvial, muito mais rápida, através das bacias Paraguai e Prata, que compreendia também os territórios da Argentina, Paraguai e Uruguai, possibilitando que passageiros e produtos tornassem a sair ou chegar a Mato Grosso em centenas de embarcações que passaram a fazer parte da paisagem dos rios pantaneiros.

Foram os rios transformados em caminhos que proporcionavam o ir e vir a todos aqueles que, em busca de riquezas ou mesmo de construir um lar, durante muitos anos usaram essa via de comunicação entre esta Província e a capital do Império.

O roteiro fluvial em foco tinha em Mato Grosso os Rios Paraguai e Cuiabá como os principais caminhos; saindo pelo Cuiabá, alcançava-se o São Lourenço e daí o Paraguai;

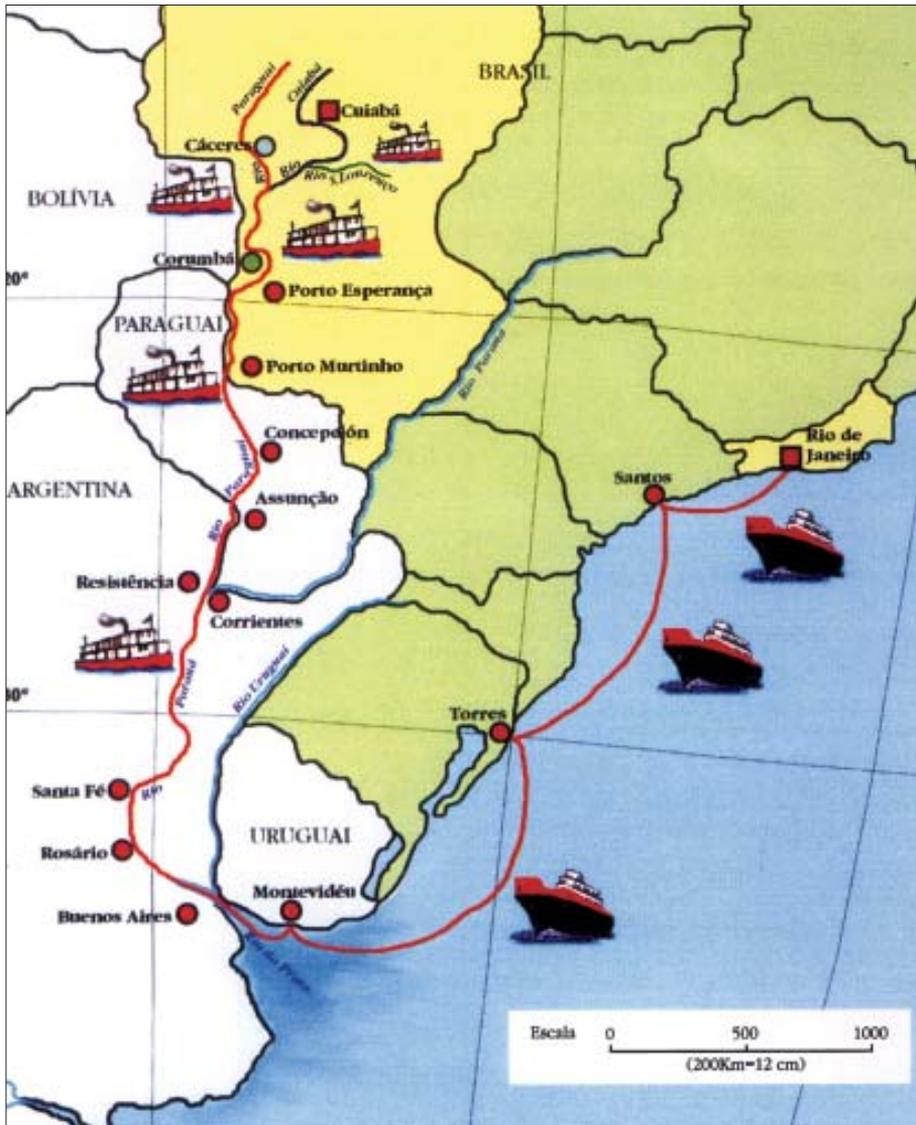
deste ao Paraná, Prata e depois ao Atlântico, até a capital do Brasil. Saindo de Cáceres, o trajeto era realizado integralmente pelo Rio Paraguai, depois pelo Paraná, Prata, e daí ao oceano, até o Rio de Janeiro, tal como se demonstra no Mapa 1. Dessa forma, as embarcações que faziam o trajeto entre o Rio de Janeiro e a foz do Prata eram grandes, oceânicas; enquanto as que navegavam do Prata a Corumbá eram de porte médio, mas bem confortáveis, e as que dessa cidade seguiam ao interior de Mato Grosso eram vapores bem menores e menos confortáveis.

Escrever sobre o cotidiano das pessoas que viajaram pelas águas mato-grossenses, ocupando o estreito espaço de uma embarcação por longos dias, permite compreender a relação entre indivíduo e sociedade, e entre pessoas de diferentes classes sociais; o que, aliás, se constituiu em uma das questões centrais deste estudo, pois, como mostra Michel de Certeau em sua obra *A invenção do cotidiano: artes de fazer*, é no interior do cotidiano e da vida privada que *inventa-se o cotidiano graças às artes de fazer*. Ou seja, é no momento em que o indivíduo se apropria do espaço, criando e invertendo objetos e códigos, adaptando-os ao seu jeito, e fazendo uso deles à sua maneira, que ele cria um lugar próprio, um cotidiano específico².

Assim, faziam o trajeto da foz do Prata, passando por Corumbá, Cuiabá e Cáceres, diferentes tipos de embarcação, que variavam em tamanho e conforto, à medida que se aproximavam ou se afastavam da região mato-grossense. As comodidades oferecidas dependiam das condições econômicas dos passageiros. As embarcações que se dirigiam a Cuiabá, via Rio Cuiabá, eram menores que as demais em função da navegabilidade do rio, mesmo assim, as empresas de navegação procuravam garantir o bem-estar dos passageiros. No primeiro piso encontravam-se os camarotes com suítes, o setor de lazer e a sala de refeições; no segundo estavam

¹ LEVERGER, Augusto. *Vias de Comunicação de Mato Grosso*. Cuiabá: Ed. Avelino de Siqueira, 1905, p. 31.

² CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano: artes de fazer*. Trad. Rio de Janeiro, Petrópolis: Vozes, 1994, p.110.



-  Trajeto Rio de Janeiro – Cuiabá/Cáceres
-  Rio Cuiabá
-  Rio São Lourenço
-  Corumbá
-  Cuiabá/Rio de Janeiro
-  Cáceres
-  Cidades do trajeto

Mapa 1 – Trajeto marítimo fluvial entre o Rio de Janeiro e as cidades de Corumbá, Cuiabá e Cáceres

Navigator 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX



Figura 1 – Cuiabá, o Porto



Figura 2 – Barco *Etrúria*



Figura 3 – Vapor
Fernandes Vieira

os camarotes sem suítes; e no terceiro havia apenas redes e colchões espalhados pelo chão, não se dispoendo de camas. Essa distribuição pode ser notada tanto no vapor *Etrúria* quanto no navio *Fernandes Vieira*, que apresentavam três pisos.

As chegadas e saídas de barcos dos portos eram acontecimentos esperados por todos. Os navios que aportavam em Cuiabá, contudo, demoravam poucas horas, mas era tempo suficiente para provocar um movimento febril de vai-e-vem de pessoas. Era o carregador que levava as bagagens, o carteiro as correspondências, os controladores que andavam de lá para cá, os marinheiros uniformizados, que se misturavam à pequena multidão. Ouviam-se vozes que chamavam e gritos de alegria dos amigos e familiares, resultando em um aglomerado de pessoas, e não faltavam a banda de música, o tiro de canhão e o toque das cornetas nos quartéis, dando a essas partidas e chegadas um colorido todo especial.

O oficial de Marinha belga Ferdinand Nijs registrou, por volta de 1900, que “*um dos eventos sensacionais que se produz em Cuiabá é a chegada e a partida dos barcos, colocando a cidade em contato com o resto do mundo. Daí a maioria da população vir se postar às margens para assistir à sua chegada, exibindo suas mais belas toaletes*”³.

Uma impressão próxima a esta pode ser encontrada nas páginas de Karl von den Steinen, quando o etnólogo relata sua passagem por Cuiabá, dizendo acreditar que a vida pacata da cidade somente era abalada pela chegada dos navios, o que ocorria uma vez a cada mês. “*Apenas um acontecimento perturba essa serenidade*”, informa Steinen. “*É que todo mês a voz do século XIX ressoa no Rio Cuiabá... Um tiro de canhão e a corneta do*

quartel anunciam a presença do vapor, ancorado no porto. Todos correm para o correio e em pouco tempo os que conhecem a leitura e a escrita se acham reunidos para a chamada”⁴.

Cavalcante M. Proença, ao regressar à cidade natal, assim descreveu sua chegada a Cuiabá:

“Bonito dia da chegada a Cuiabá! Duas horas antes, já se avista a cidade, manchas avermelhadas de telhado, traços claros de paredes caiadas, entre o verde escuro das mangueiras e o verde mais claro das outras árvores. Lá está a igreja de São Gonçalo, com o santo em cima da torre, sobre um globo dourado; o cais de pedra-canga feito por Leverger, muito alto, dando idéia da altura a que podem chegar as águas da enchente; uma figueira enorme nascida entre as pedras do cais, dando sombra às lavadeiras e aos garotos que se preparam para pescar piraputanga no porto”⁵.

Pode-se, então, observar que por mais distante que fosse o trajeto entre Mato Grosso e a capital, Rio de Janeiro, mesmo sendo necessário percorrer três países estrangeiros, tendo ainda que passar por vários transbordos no caminho, ora melhorando, ora piorando o conforto dos barcos, a satisfação da chegada à Província e o encontro com a família e amigos eram algo reconfortante.

Era no decorrer da viagem, no entanto, que o dia-a-dia dos passageiros e tripulantes afluía, transformando o barco, o lugar do cotidiano, em um espaço de experiências, onde os passageiros constituíam uma população das mais variadas nacionalidades e de natureza diversa, que se entrecruzavam compondo uma sociedade heterogênea e móvel, como veremos a seguir.

A tripulação, segundo a Marinha Mercante do Brasil, é constituída por todos aqueles

³ NIJS, Fernand. *Viagem ao Mato Grosso: Etudes Coloniales*, n. 8, Bruxelas, 1901, p. 34 (mimeio)

⁴ STEINEN, Karl von den. *O Brasil Central: Expedições em 1884 para a exploração do Rio Xingu*. Trad. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1942, p. 68.

⁵ PROENÇA, Manuel Cavalcanti. *No Termo de Cuiabá*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958, p. 34.

que têm suas atividades a bordo das embarcações nacionais, nas oficinas e estaleiros de construção naval e no trabalho de carga e descarga das embarcações. Ela é formada pelos seguintes grupos: *Marítimos*, que exercem a bordo suas profissões; *Auxiliares Marítimos*, encarregados das atividades técnicas ou profissionais na indústria de construção naval, no reparo de embarcações e em serviços auxiliares de praticagem; e os *Estivadores*, que realizam o trabalho de carga e descarga nos navios e em outras embarcações⁶.

As seções desses grupos variam com o tipo de serviço realizado a bordo. No grupo dos *Marítimos*, o que interessa neste estudo, foram encontradas as seções de Convés, de Máquinas, de Saúde e de Câmara. Fazem parte da seção de *Convés*: capitão-de-longo-curso, capitão-de-cabotagem, primeiro e segundo piloto, primeiro e segundo radiotelegrafista, prático, praticante de prático, conferente de carga, mestre de pequena cabotagem, carpinteiro, contramestre, arrais, marinheiro e moço (moço de convés). Na seção de *Máquinas* trabalham: o primeiro, segundo e terceiro maquinista-motorista, o primeiro e segundo condutor maquinista, o primeiro e segundo condutor motorista, mecânico, eletricista, foguista e o carvoeiro (moço de máquinas). A seção *Saúde* é composta de médico, dentista, enfermeiro e auxiliar de saúde. Faz parte da seção de *Câmara*: o primeiro, segundo e terceiro comissário, escrevente, cozinheiro, ajudante de cozinha, taifeiro, camareira, padeiro e barbeiro⁷.

Eram essas funções que os tripulantes ocupavam nas embarcações em suas viagens. Nos grandes vapores, a distribuição dos trabalhos era bem mais completa, inclusive com médicos e dentistas a bordo. Já nos navios menores, principalmente naqueles que transitavam nos rios da região mato-grossense, a tripulação não era assim tão

completa, mas a hierarquia e o regulamento vigentes eram os mesmos.

De acordo com o depoimento de alguns dos tripulantes entrevistados e do representante da SOAMAR (Sociedade dos Amigos da Marinha) em Cuiabá, nas embarcações trabalhavam em média 20 pessoas. Dentre elas: o comandante (encarregado da navegação e responsável por tudo que acontecia no barco durante a viagem), o prático (segunda pessoa do comandante) e o praticante de prático, estes revezavam-se entre si, de quatro em quatro horas, no comando da navegação. Também faziam parte da tripulação os taifeiros (encarregados de servir as mesas durante as refeições), o cozinheiro (pessoa especializada com cursos na Marinha), o ajudante de cozinha, o conferente de cargas (que conferia as mercadorias), os maquinistas (eram três e cuidavam do motor) e os marinheiros (encarregados de várias outras atividades no navio).

A vida desses trabalhadores ao longo das viagens não era nada fácil, pois a jornada era cansativa, mesmo fazendo rodízio de quatro em quatro horas nas tarefas mais pesadas. Havia momentos em que sentiam medo, principalmente quando o barco encalhava em lugares onde havia muitos jacarés, onças e outros animais perigosos, e eles tinham que descer até o rio para desencahar o barco. Às vezes, na época da vazante, chegava-se ao fim da viagem com uma série de encalhes e desencahes. Esse era um momento estafante e penoso para os tripulantes.

Os regulamentos e a hierarquia estabelecida entre os tripulantes dos navios eram algo fundamental para o bom desempenho da viagem. O comandante era a autoridade máxima, quem dirigia e comandava a embarcação. Seus atos não eram discutidos, porque era dele a responsabilidade por tudo

⁶ MINISTÉRIO DA MARINHA. Diretoria dos Portos e Costas: Ensino Profissional Marítimo: A Marinha Mercante, 1981, p. 9.

⁷ *Idem*, pp. 10-11-12

que acontecia dentro da embarcação, tanto no que se referisse à segurança dos comandados e de quem mais estivesse a bordo, quanto em relação à parte técnica e ao cumprimento de leis e regulamentos. Somente o comandante podia punir os tripulantes, aplicando penalidades que variavam de repreensão verbal ou escrita a desconto de um a cinco dias de soldada, sem prejuízo do serviço que competisse ao punido; impedimento de até cinco dias de baixar à terra; prisão no camarote ou alojamento de um a dez dias, ou até mesmo prisão preventiva com algemas, em local apropriado, por tempo indeterminado. Nenhuma penalidade, entretanto, era aplicada sem que fosse ouvido o acusado.

Os tripulantes obedeciam ao regulamento, na medida em que cada um tinha uma função e um papel a cumprir. Os marinheiros não se misturavam com os superiores. Enquanto estes, em camarotes com suítes, tinham um tratamento especial, os demais tripulantes eram alojados na terceira classe, ou seja, no porão da embarcação, sendo nesse local onde dormiam e faziam as suas refeições, alimentando-se principalmente de sopa no jantar, servida em pratos comerciais, ou prato feito – o famoso PF –, como eles costumavam dizer. A diferença também é percebida no uso do uniforme, cuja finalidade era caracterizar o pessoal de acordo com as categorias, as funções e as especialidades. O respeito a essas regras estabelecidas evitava que a camaradagem e intimidade sadia dessem lugar à indisciplina⁸. Os momentos de dificuldade e cansaço desses tripulantes eram compensados pelas belezas naturais que a viagem proporcionava.

No que se refere aos passageiros, Karl von den Steinen conta-nos que a vida no interior do vapor *Coxipó* era confortável e o cotidiano simples. Todos acordavam muito cedo, tomavam o café ou chá e conhaque – os mato-grossenses não dispensavam o seu

guaraná ralado. O almoço era servido às dez horas da manhã e o jantar às cinco horas da tarde, sendo o cardápio o mesmo do almoço, apenas acrescentando-se um prato, e em seguida era oferecido um cálice de Cherry ou vinho do Porto. Para essas refeições, eram as mesas preparadas e o atendimento era feito pelos taifeiros.

Os demais passageiros e tripulantes não possuíam sala de refeições e lhes era servida uma comida que não tinha os mesmos ingredientes. Os intervalos eram preenchidos com sextas e jogos de baralho. Às sete e trinta horas da noite começavam os preparativos para dormir. Os homens ficavam separados das mulheres e reuniam-se em volta da mesa, vestidos ou semidespidos, onde conversavam animadamente, fazendo caçadas e contando piadas até altas horas. As mulheres, por sua vez, dormiam apinhadas como sardinha em lata, ocupando não só os bancos como também os soalhos dos camarotes⁹ – isso só ocorria quando o piso destinado à primeira classe estava muito lotado. Os demais passageiros não tinham escolha, dormiam sempre apinhados, seja em camas, redes, bancos ou mesmo nos soalhos das embarcações. O pessoal da terceira classe, que era composta principalmente pelos ribeirinhos – pessoas que vivem às margens dos rios – e pelos marinheiros, ficava alojado nos porões das embarcações.

Ao chegar a noite ou quando ocorria uma parada para abastecer, havia uma preocupação generalizada entre os passageiros, porque era nesse momento que os mosquitos atacavam com maior ferocidade, como se fossem vampiros ávidos por sangue, provocando comichões na pele, e o calor se tornava mais intenso e infernal.

As narrativas de viagens relatam o dia-a-dia nos barcos e os hábitos criados pelos viajantes, que descreveram com detalhes algumas situações desse cotidiano, durante

⁸ *Idem*, p. 28.

⁹ STEINEN, Karl von den. In: SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuiabá: notas de um naturalista*. Trad. São Paulo: Cia. Melhoramentos, 1922, p. 267.

Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

a longa travessia. Algumas atividades de lazer que empreenderam para preencher o tempo são minuciosamente narradas. Como a viagem era longa, alguns distraíam-se jogando cartas – o passatempo mais freqüente –, outros admiravam a beleza natural da região e outros aproveitavam os dias para namorar, alguns liam um livro, enquanto outros mantinham animadas conversas.

Ao amanhecer, os passageiros sentiam-se mais aliviados, os mosquitos já não eram tantos, e se envolviam com os encantos da natureza. Todos os relatos lidos, assim como todos os entrevistados que foram ouvidos, falam da magia e da beleza contagiante que a paisagem natural, principalmente a do Pantanal, proporcionava. Essa região está totalmente contida na bacia do Alto Paraguai e seu cenário ecológico é único no continente americano. Possui características peculiares, tais como baías (áreas baixas de forma circular, semicircular ou irregular), baixadas (porções das baías sujeitas a inundação sazonal), barreiros (baías que têm água periodicamente), salinas (lagos com água salina), córregos (pequenos cursos d'água), capões (pequenos morros cobertos de vegetação), cordilheiras (pequenas elevações de terrenos localizadas entre as baías), vazantes (largas depressões situadas entre as cordilheiras) e corixos (pequenos cursos d'água permanente)¹⁰.

O Pantanal mato-grossense, por possuir essas características, é um imenso reservatório natural, e possui uma flora e fauna ricas e diversificadas, com numerosas espécies de mamíferos, répteis, peixes, pássaros, borboletas e outros. Essa diversidade da fauna se constitui em uma infinidade de espécies terrestres e anfíbias. Dentre as espécies podemos citar: anta, ariranha, cachor-

ro-do-mato, capivara, cervo do pantanal, ema, jacaré, jaguatirica, lobo guará, lontra, onça-pintada, tamanduá-bandeira, tatu e veado-campeiro.

Cavalcanti Proença conta que a quantidade de aves na região era enorme. Uma delas, o tuiuiú, grande ave pernalta, chega a medir 1,60m de altura e suas asas atingem uma envergadura de quase três metros de uma ponta a outra, tendo o corpo coberto com plumagem branca, pescoço preto e papo vermelho, atualmente ave símbolo do pantanal. Segundo esse autor, em 1906, acreditando que um bando de tuiuiús enfileirados fosse um pelotão de revolucionários, com o lenço vermelho no pescoço, os homens do Coronel Antônio Paes de Barros, o Totó Paes, um dos chefes políticos que comandava Mato Grosso durante a Primeira República, fugiram em disparada¹¹.

Joaquim Ferreira Moutinho, por sua vez, descreve que durante a viagem que fez entre Corumbá e Cuiabá, na década de 1850, encontrou pelo caminho centenas de colhereiros, garças, marrecos, patos, tuiuiús e uma infinidade de aves aquáticas. E, além desses pássaros, relata que havia nos rios abundância de peixes dos mais variados tipos e tamanhos¹².

O norte-americano Herbert Smith, quando de sua excursão científica pelo Brasil, também registrou um pouco da beleza do Pantanal ao escrever que na região congregavam milhares de aves aquáticas.

"As garças brancas eram tantas que nos lembravam flocos de neve a revoltear em uma tempestade de inverno no norte; com elas estavam colhereiras cor-de-rosa, socós azulados, e grandes tuiuiús de cabeça preta. Lembra-me um descampado por onde passamos ao pôr-do-sol, onde estavam pelo menos umas vinte mil destas gran-

¹⁰ Projeto RADAMBRASIL. Cuiabá: geologia, geomorfologia, pedologia, vegetação e uso potencial da terra, 1982a. In: *Relatório de Impacto Hidrológico e Ambiental da Hidrovia Paraná-Paraguai no Pantanal Matogrossense: um estudo de referência*, 1995, pp. 6-7.

¹¹ PROENÇA, Manuel Cavalcanti, Op. Cit. p.25.

¹² MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Notícias sobre a Província de Mato Grosso seguida d'um roteiro de viagem de sua capital a São Paulo*. São Paulo: Tipografia de Henrique Schoeder, 1869, p.260.

¹³ SMITH, Herbert H., Op. cit. pp. 271-272.

des aves, formando um espetáculo como nunca vira antes¹³.

Durante as horas livres, e talvez seduzidos pela paisagem, os passageiros desenvolviam pequenos romances. Herbert Smith, por exemplo, narra uma cena entre um casal de imigrantes italianos durante a viagem:

"ela vestida com um corpete cor de púrpura sobre o vestido branco de saia curta e os cabelos negros com pesadas tranças, num gracioso penteado italiano. Sentava-se ao seu lado um jovem e belo rapaz usando uma jaqueta curta, calções à altura do Joelho, sapatos grossos e chapéu cônico de feltro. Ao dirigir-lhe rapidamente a fala em seu italiano tão doce, ela permanece com os olhos baixos e a face muda de cor. Ele lhe toma a mão, ela meio que retira, e depois deixa-a ficar; então levanta os olhos para os dele com um sorriso. Em seguida, salta e corre antes que lhe tome mais liberdade"¹⁴.

O senhor Antônio de Arruda, autor de vários livros sobre política, cultura e sociedade mato-grossense, também relatou um namoro a bordo, que ocorreu com o seu sobrinho, quando este viajava de Cuiabá ao Rio de Janeiro com a finalidade de ingressar no seminário. Durante a viagem, ainda muito jovem, ele conheceu uma garota mais ou menos de sua idade, com quem namorou durante toda a viagem. Quando chegou ao colégio, o padre diretor já sabia do ocorrido e mandou-o de volta para casa. Seu pai escreveu uma carta pedindo desculpas ao diretor e dizendo-lhe que não era essa a vocação do seu filho, sendo melhor ser um bom católico do que um mal padre. O namoro continuou em terra firme, mas não chegou a se casar¹⁵.

Maria de Arruda Müller relatou a ocorrência de bailes, músicas, teatro e várias outras atividades de lazer nos navios transatlânticos; nos menores, os jogos de carta

eram os preferidos. Max Schmidt, quando fez a viagem do Rio de Janeiro a Cuiabá, registrou um baile a bordo do Vapor *Diamantino*. Karl von den Steinen, quando viajou de Assunção a Corumbá, registrou que nos momentos de lazer também jogavam cartas e ouviam um pouco de música¹⁶. No que se refere ao teatro a bordo, embora tenha sido relatado esse tipo de lazer por parte dos entrevistados, durante o trajeto fluvial não foi encontrado nenhum documento que comprovasse a sua realização. Apesar disso, é grande a possibilidade de ter ocorrido, uma vez que a expressão cênica faz parte referencial da cultura mato-grossense.

Clínio de Moura, hoje conhecido ceramista da região de São Gonçalo do Rio Abaixo, durante anos trabalhou como tripulante nas embarcações. Em entrevista concedida em 24 de abril de 2001, contou sobre as viagens que fazia regularmente entre Cuiabá e Corumbá. Falou sobre a existência de uma pequena banda, composta de pandeiro e violão, que tocava a noite para divertir os passageiros e tripulantes durante a viagem, e que algumas mulheres, independente da classe em que viajavam, faziam crochê, outras jogavam damas e outras contavam estórias e piadas¹⁷. Os bailes a bordo geralmente ocorriam no primeiro piso dos grandes navios, onde ficavam alojados os passageiros da primeira classe.

Percebe-se que as embarcações apresentavam-se como espaços de experiências, onde os passageiros constituíam uma população das mais variadas nacionalidades e de natureza diversa, que se entrecruzavam, construindo uma sociedade heterogênea e móvel. Nelas viajavam homens, mulheres, jovens, velhos, crianças, comerciantes, políticos, militares, religiosos, estudantes e, até a abolição, também escravos. Sobre a categoria escravos, nada foi encontrado a respeito de

¹⁴ *Idem*, pp. 30-3.

¹⁵ Entrevista realizada com Antônio de Arruda no dia 25 de julho de 2001, na cidade do Rio de Janeiro, onde residiu por muitos anos. Nasceu na cidade de Cuiabá e faleceu em 25 de novembro de 2002.

¹⁶ STEINEN, Karl von den, Op. Cit. p.45.

¹⁷ Entrevista realizada com o senhor Clínio de Moura no dia 24 de abril de 2001, na cidade de Cuiabá, Mato Grosso.

Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

suas atividades nas embarcações, havendo nomes registrados nas relações de passageiros de alguns vapores e no Livro de Registros de Passaporte e Guias, do período de 1861-1869, pertencente ao Arquivo Público do Estado de Mato Grosso. Nestes documentos foram transcritos 145 passaportes, nos quais os nomes dos escravos eram registrados ao lado dos nomes de seus proprietários, com a denominação de criado ou criada, escravo negro ou escrava negra, mas sem haver outros dados sobre sua vida a bordo.

Existem, ainda, registros da presença ocasional de criminosos e de um doente mental a bordo. No Livro Correspondência de número 134, pertencente ao Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, encontra-se o seguinte registro:

“Seguiu a bordo do vapor *Maracanã* o criminoso Joaquim José Barauna, fugitivo da cadeia do Maranhão, apreendido em Cuiabá e conduzido até o rio da Prata, para que o mesmo seja enviado ao chefe de Polícia da Corte”¹⁸.

Foi encontrada uma lista de passageiros, referente ao ano de 1864, em que estava registrada a presença de um sentenciado a galés perpétua por ter dado uma bofetada no major de sua corporação, na cidade de Corumbá¹⁹.

Os incidentes e cenas pitorescas são uma constante na vida dos passageiros e tripulantes a bordo das embarcações. Durante as viagens, principalmente de Corumbá a Cáceres, ou de Corumbá a Cuiabá, os barcos estavam quase sempre lotados e incidentes aconteciam com frequência. Herbert Smith conta que, certa feita, o barco *Coxipó* estava tão lotado que, na hora de dormir, os passageiros se aglomeravam em camas e redes espalhadas por todo o salão e, lá pelas tantas da noite, uma rede mal armada cedeu e a pessoa que nela estava caiu em cima de outra que esta-

va deitada embaixo. Em outro trecho, narra que um passageiro dormiu no banheiro, dentro da bacia, e que mesmo com as pancadas e coices na porta ele não acordou, sendo necessário que um criado subisse pela janela e o acordasse. Isso causou um tremendo alvoroço, porque o banho a bordo dessas embarcações, mesmo para os passageiros da primeira classe, era um verdadeiro ato de penitência, ficava-se uma hora na fila, em frente à porta do único banheiro, com toalha e roupas nas mãos até chegar a sua vez²⁰.

Numa das viagens que fez de Corumbá a Cuiabá, Firmo José Rodrigues relata a ocorrência de outra cena pitoresca a bordo desse mesmo barco. Nessa ocasião, conta que vinha um inglês, a quem coube dormir sobre um dos bancos, pois, quando o número de passageiros excedia, os bancos do salão de refeições eram transformados em camas, mesmo tratando-se de primeira classe. Ocorre que, quando o vapor passava por trechos do rio onde se encontravam cardumes de peixes, estes saltavam e algumas piraputangas e piabas caíam no interior do barco. O inglês, ao saber desse fenômeno, ficou preocupado e perguntou a um tripulante se havia algum perigo. O moço, brincando, maliciosamente respondeu que só havia perigo se o peixe fosse a piranha. A altas horas da noite, um enorme dourado saltou dentro da embarcação e foi cair exatamente sobre o inglês, que acordou assustado e, sem saber da duplicidade da sua fala, gritou: *socorro!...piranha quer me comer!*²¹

A piranha é um tipo de peixe evidentemente perigoso, existente nos rios da região pantaneira. Certa vez, o médico e naturalista alemão Barão de Langsdorff, quando viajava, em meados do ano de 1827, pela águas pantaneiras, resolveu aliviar-se do calor com um banho. Muito à vontade, tirou a roupa e

¹⁸ Livro de Correspondência, nº 134. Ano 1858, APMT.

¹⁹ Lata: 1864 C, APMT.

²⁰ Herbert H. Smith, 1922: 266.

²¹ RODRIGUES, Firmo José. *Figuras e coisas da nossa terra*. São Paulo: Gráfica Mercúrio, 1960, p.112.

entrou nas águas, refrescou-se e, quando já ia dar o último mergulho, uma pequena piranha (felizmente!) mordeu-lhe as partes íntimas²². Assim como esse, há vários outros relatos sobre mordidas de piranhas, contados por pessoas que percorreram a região do Rio Paraguai. Ora é alguém que perdeu a genitália, ora é uma pessoa que perdeu um ou dois dedos, ou um pedaço da parte de trás da coxa. Enfim, o melhor e mais seguro era seguir o costume adotado pelas pessoas da região: tomar banho despejando água no corpo com o auxílio de uma vasilha.

Um fato interessante foi registrado pela esposa do senhor Waldomiro Moreira de Castilho. Ela residia em Corumbá, hoje Mato Grosso do Sul, mas sua família vivia na cidade de Cuiabá. Uma vez ou outra a jovem Paulina ia visitar os parentes, e em uma dessas viagens flagrou o seu compadre aos abraços e beijos com uma outra mulher, no barco em que viajava. Dizia Paulina:

"essa mulher era enrabichada (amante) dele e ele a estava levando às escondidas, e quando ele percebeu a minha presença, ficou todo sem jeito e tentou de várias formas explicar o que estava acontecendo, o que não me convenceu"²³.

Nem tudo, entretanto, corria à mil maravilhas, havia sempre um perigo constante em consequência do aparecimento de insetos, cobras e outros pequenos animais peçonhentos, além de tempestades e de mosquitos sugadores. Max Schmidt, em suas viagens por Mato Grosso, em 1900-1901, registrou algumas ocorrências com animais. Conta, por exemplo, como uma cobra apareceu no convés do barco, surpreendendo e assustando os passageiros. Diz, ainda, que quando

o vapor passava próximo às margens dos rios e roçava nas copas das "formigueiras" – árvores cujos galhos espalhavam formigas-de-fogo –, os passageiros ficavam em pânico²⁴. Maria do Carmo Mello Rego, esposa do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco Rafael de Mello Rego, que morou em Cuiabá entre 1888 e 1889, também se refere a essas formigas quando viajou a bordo do *Coxipó*. Estava ela descansando em uma rede e, no momento em que o barco fez uma das curvas do rio, um galho dessa árvore quebrou-se, cobrindo-a de folhas e de formigas²⁵. Ela e outra senhora que já passara pelo mesmo problema ficaram assustadas, mas, ao mesmo tempo, riram muito da situação, porque consideravam esse e outros incidentes uma distração.

Cavalcanti Proença, ao descrever a viagem que fez de Corumbá a Cuiabá, assim registrou um desses momentos pitorescos, ocorrido durante sua passagem pelo Uacurutuba – travessia um tanto perigosa do trajeto, onde o Rio Cuiabá se estreita e se torna cada vez mais divagante, curva sobre curva, apertado entre as margens. As embarcações faziam esse percurso sempre apitando, para avisar outras que porventura viessem em direção oposta, e navegavam, por precaução, próximo às margens do rio, por isso, quando a correnteza era forte, batiam nos barrancos e roçavam nas margens, derrubando galhos que entravam nas embarcações. Estes movimentos sempre acabavam jogando dentro delas uma ou outra casa de marimbondos assanhados²⁶.

Tratando-se de embarcações a vapor, o abastecimento de lenha era constante e algumas vezes tornava-se um momento de perigo. O vapor *Etrúria*, em uma de suas viagens, teve que parar em uma baía não habitualmente

²² SILVA, Danúzio Gil Bernardino da. (Org.). *Os diários de Langsdorff*. Vol. (III): Mato Grosso e Amazônia. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1998, p.39.

²³ Entrevista realizada com o Sr. Waldomiro Moreira Castilho, em Santo Antonio de Leverger, Mato Grosso em 2000.

²⁴ SCHMIDT, Max. *Estudo de Etnologia Brasileira*: peripécias de uma viagem entre 1900 e 1901. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1942, p. 6.

²⁵ REGO, Maria do Carmo de Mello. *Lembranças de Mato Grosso*. Coleção Memórias Históricas da Fundação Julio Campos. V. I. Varzea Grande: 1993, p. 30.

²⁶ PROENÇA, M. Cavalcanti. Op. Cit. p. 33.

Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

usada para alimentar suas caldeiras. Então, o comandante reuniu os passageiros e pediu que ninguém descesse para tomar banho, por ser um lugar desconhecido e a água estar muito escura. Um rapaz de um grupo de paulistas disse não ter medo da água, ao que o comandante respondeu que ele não estava falando de medo, mas sim de segurança, já que o seu dever era zelar pelo bem-estar dos passageiros. Os rapazes desobedeceram às ordens do comandante e pularam no rio, um deles não sabia nadar e, ao ser empurrado pelos demais companheiros, desapareceu nas águas do Rio Paraguai. Os marinheiros procuraram-no, mas não o encontraram. Esse episódio deixou os demais passageiros abalados²⁷.

A senhora Leda Boabaid, em entrevista concedida em junho de 2001, na cidade de Corumbá, relatou um fato interessante que aconteceu com ela aos seis anos de idade, durante uma viagem que fez de Corumbá a Boa Vista. Contou que ao descer do barco seu pai a segurava pelo braço para que ela não dispersasse e também porque era muito pequena. Mas, como toda criança traquina e curiosa, soltou-se dos braços do pai e saiu correndo, vindo a tropeçar e cair no rio, infestado de piranhas – e ainda usava um vestido vermelho, o que causou o maior alvoroço. Segundo o seu relato: “*com a graça de Deus fui salva, quando me puxaram pelo cabelo*”²⁸.

Um outro fato pitoresco foi contado pelo senhor Antônio de Arruda, que lembra um episódio que aconteceu com uma das senhoras que viajava no mesmo barco que ele. Essa senhora havia feito uma economia de longos anos para passear no Rio de Janeiro. Como era muito difícil fazer transação bancária naquela época, quando viajavam, as pessoas levavam consigo o dinheiro costurado em uma das peças das roupas internas, nesse caso, o dinheiro estava costurado no corpete – peça íntima feminina, muito usada na época

– e, ao tomar banho, a senhora esqueceu a peça no banheiro. O próximo viajante a tomar banho, ao ver aquela “coisa” pendurada, achou que fosse um pano qualquer e a jogou pela janela. Lá se foi toda a economia da senhora nas águas do Paraguai²⁹.

Durante os trajetos, embora a viagem fosse considerada segura, há registros de alguns afogamentos. Um deles consta no relatório do Presidente da Província, de outubro de 1880, que registrou a morte do tripulante Benedito Uemil Palerme, de 18 anos de idade, que trabalhava a bordo do vapor nacional *Dona Constança*, em viagem de Corumbá a Cuiabá, na altura do Rebojo Grande, no Rio São Lourenço, no dia 12 de maio desse mesmo ano. Em outra ocasião, maio de 1881, neste mesmo vapor, no estirão da Sepultura, Rio São Lourenço, o tripulante Raphael Pera, solteiro, 21 anos, natural do Paraguai, caiu na água e afogou-se.

Além das mortes acidentais, também há registros de alguns crimes no interior dos barcos. Em 1901, por exemplo, foi mencionado o assassinato do Dr. João Cláudio Gomes da Silva pelo seu tio, Capitão Miguel Henrique de Carvalho, em Porto Murtinho, a bordo do vapor *Leda*, que fazia o trajeto entre Assunção e Corumbá.

Outro caso de morte a bordo foi testemunhado pelo Capitão Waldomiro Moreira de Castilho: um tripulante morreu durante a viagem que realizava de Corumbá a Cuiabá. Era tarde da noite, um dos rapazes sentiu uma forte dor de cabeça e veio a falecer. O horário e a falta de médico a bordo não possibilitaram a chegada de um hidroavião a tempo para socorrê-lo. Ao aportarem em Cuiabá, um médico foi chamado, dando encaminhamento aos procedimentos burocráticos³⁰.

As mortes no interior das embarcações, no entanto, não ocorriam com frequência.

²⁷ BAPTISTA, Martha. *Estrela de uma vida inteira*. Cáceres (s/ed.). 1998, p.31.

²⁸ Entrevista realizada com Leda Boabaid Bertazzo, em 21 de junho de 2001, na cidade de Corumbá (MS).

²⁹ Antônio Arruda, entrevista citada na nota 15.

³⁰ Waldomiro Moreira de Castilho, entrevista citada na nota 23.

Assassinatos eram muito raros, tanto que na documentação consultada para este estudo foi encontrado apenas um caso, já citado anteriormente. O que acontecia comumente eram alguns acidentes, principalmente com tripulantes e raramente com passageiros.

Após franqueada a abertura da navegação pelos rios da bacia do Prata, uma das medidas sanitárias adotadas pelos governos paraguaio, uruguaio e argentino, para preservar a saúde dos passageiros e tripulantes, determinava que todas as embarcações procedentes do Brasil, especialmente do Rio de Janeiro, fossem obrigadas a obter um certificado de saúde, isto porque a capital do Império recentemente havia passado por epidemias de febre amarela e *cholera morbus*, na tentativa de evitar a introdução dessas doenças naqueles países.

Herbert Smith, quando viajou do Rio de Janeiro a Cuiabá, registrou algumas reclamações pela falta de consideração com os passageiros durante a realização da quarentena. Esta medida era tomada quando se registravam casos epidêmicos a bordo. Contudo, acreditando-se nas palavras do etnólogo, naquela ocasião foi uma medida excessiva, pois não havia sido registrado nenhum caso de enfermidade no barco em que viajava. Mesmo assim o governo de Montevideú exigiu a quarentena, que foi realizada na Ilha das Flores, no Rio de Janeiro.

No que se refere à higiene, levando-se em conta as narrativas de viagens, os documentos encontrados sobre essas embarcações levam a crer que era tudo muito asseado. Segundo essas fontes, os barcos, mesmo os mais simples, eram limpos todos os dias com água e sabão, e nos pontos de parada era sempre feita uma faxina geral. As camas, um privilégio da primeira classe, eram muito bem arrumadas e os lençóis limpos e engomados.

Quanto à alimentação, as embarcações eram sempre abastecidas com os alimen-

tos necessários, antes de dar início ao percurso. Durante as viagens internas, realizadas entre Corumbá – Cuiabá ou Cáceres, segundo informações obtidas dos entrevistados, nos pontos de parada, além do abastecimento de lenha, havia sempre compra ou troca de produtos como ovos, galinhas, peixes, verduras, rapaduras, queijos e doces caseiros com a população ribeirinha. Conta-se que alguns moradores chegavam até a matar gado nas fazendas para abastecer a cozinha das embarcações com carne fresca³¹.

Os passageiros de primeira classe geralmente consideravam a comida a bordo muito boa, conforme pôde ser atestado na pesquisa documental realizada. No Núcleo de Documentação e Informação Histórico Regional (NDIHR-UFMT), encontram-se diversos papéis que informam sobre a grande quantidade e variedade de alimentos existentes nos navios que, entre 1880-1891, cruzavam as águas mato-grossenses. São listas de mantimentos guardados nos ranchos (a cozinha onde havia o controle dos mantimentos que eram utilizados nas refeições durante as viagens) existentes nos navios.

No rancho do paquete nacional *Diamantino* havia vinho branco, bolachas, banha, doces, salsa, nozes, ervilhas, queijo parmesão, farinha, açúcar, vinagre, azeitonas, bacalhau, sal fino, azeite, figos, conservas diversas, anis, salame, carne-seca, alho, presunto, garrações de vinho, cerveja. E no rancho do vapor nacional *Rio Tereré* foi encontrado: bolachas, macarrão, garrações de vinho francês, mate, anis, massa de tomate, azeitonas, queijo suíço, lagostas, ostras, doces de marmelada, sardinha, arroz, café e bacalhau.

Já no vapor *Humaytá*, que comportava mais passageiros e tripulantes, a lista de mantimentos era bem maior e mais diversificada: pipas de vinho, açúcar, bacalhau, cerveja, azeite, arroz, nozes, conhaque, gene-

³¹ PÓVOAS, Lenine de Campos. *Influência do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo: Resenha Tributária, 1982, p.11.

Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

bra, vinho Bordouse, vinho do Porto, champagne, sardinha, latas de conserva sortidas, feijão, café, manteiga, banha, passas, queijo, azeitonas, batatas, cebola, galinha, bolacha, vinho vermute, ameixas, molho inglês, maisena, presunto, massa de tomate, pimentão, licor Bitter, massas sortidas, farinha de mandioca, salame, carne-seca, ervilhas, grãos-de-bico, sal grosso e sal fino, vinagre, chocolate, língua seca, sêmola, orégano, milho, lagosta, mortadela, *cham-pignon*, latas de leite, alcaparras, salsa inglesa, caracu, pimenta negra, e passas de uva e de figo.

Essas relações de mantimentos encontradas confirmam o que os passageiros e tripulantes diziam da rica alimentação reinante a bordo. Com relação às bebidas, essas eram pagas à parte³². Contudo, essa fatura de alimentos era privilégio dos passageiros que viajavam na primeira classe; para os demais, a comida, apesar de farta, era bastante simples, geralmente composta de legumes, feijão, arroz, e no jantar apenas sopa era servida.

Firmo José Rodrigues, que sempre viajou em primeira classe, deixou registradas suas impressões a respeito dos serviços de bordo. Dizia ele que o vapor *Rio Verde* era de pequena lotação, mas que andava sempre muito limpo, vendo-se nas mesas louças e talheres muito finos. À hora das refeições os rapazes de bordo, que serviam a mesa, estavam sempre uniformizados de calça branca, jaqueta de alpaca preta e avental branco. Vinho à discrição, frutas de Montevidéu (uvas, pêras, maçãs, etc.) e, após a sobremesa, um cálice do melhor vinho do Porto³³. Para os passageiros de segunda e terceira classes, as refeições eram servidas em pratos individuais, portanto não possuíam sala de refei-

ções e bebiam aguardente, antes e depois das refeições.

Karl von den Steinen, quando viajou na primeira classe do vapor *Coxipó*, observou e registrou que o cardápio desse barco era composto de sopa *puchero* (cozido de carne com repolho e batatas), pirão, dois pratos de carne e bacalhau no almoço. Como sobremesa, lhe foram servidos doces e queijos, vinho tinto e café à vontade. No jantar, o cardápio era o mesmo do almoço, com o acréscimo de um prato e direito a um cálice de Cherry³⁴.

Lenine Póvoas, que no início do século XX fez várias viagens por esses caminhos, também em primeira classe, deixou registradas suas impressões sobre as refeições a bordo dessas embarcações. Às 7h30min, no salão de refeições, era servido um cafezinho, chá-mate ou preto, pão com manteiga ou bolacha especial. Às 11h30min servia-se o almoço e às 18h o jantar. À noite, antes de dormir, era servido um chá.

"A comida, embora simples, era gostosa e bem feita. Um bife macio e bem passado, com ovos e ervilhas, arroz, feijão, macarrão, sopas diversas, às vezes frango, bastante peixe, tudo isso se revezava na composição dos cardápios. A sobremesa era na maioria das vezes de doces de goiabada, marmelada, leite e outros"³⁵.

Dessa forma, os longos dias percorridos por esses viajantes eram preenchidos com momentos de lazer – jogos, leitura, escrita de cartas, música, estórias, piadas, conversas –, cenas pitorescas, incidentes, namoro, "fofocas". Enfim, de uma forma ou de outra eles ocupavam o tempo. Independente da classe em que cada um viajava – primeira, segunda ou terceira –, todos viviam momentos de lazer, tristezas, alegrias e solidariedade. Essa microssoci-

³² Papéis de Navio: Rolos números 1 e 2: Alfândega de Corumbá, Núcleo de Documentação e Informação Regional da Universidade Federal de Mato Grosso.

³³ RODRIGUES, Firmo José. Op. Cit. p. 111.

³⁴ STEINEN, Karl von den. Op. Cit. p. 45.

³⁵ PÓVOAS, Lenine de Campos. Op. cit. p.10.

idade aos poucos foi criando um cotidiano específico, na medida em que invertia objetos e códigos e os adaptava ao seu jeito, em face do tempo em que os viajantes permaneciam juntos.

Os dados reunidos neste artigo deram visibilidade ao dia-a-dia desses viajantes nas embarcações que, por mais de meio século, fizeram parte do cenário dos rios pantaneiros, trazendo e levando pessoas e objetos.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Capistrano de. *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. Brasília: UnB, s/d.
- ALEIXO, Lúcia Helena Gaeta. A Propósito do Capital Mercantil em Mato Grosso (século XVIII-XIX). *Revista Universidade*, Cuiabá: 1 (3): 31-24, Set./Dez., 1981.
- ANZAI, Leny Caseli. *Vida Cotidiana na Zona Rural do Município de Goiás, 1888-1930*. Universidade Federal de Goiás, 1985 (Dissertação de Mestrado).
- ARIÈS, Philippe e DUBY, Georges (org.). *História da Vida Privada: do Império Romano ao ano mil*. Trad. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- ARRUDA, Antônio de. *Relembrações*. São Paulo: Edit. Resenha Ltda., 1987.
- AZEVEDO, Aroldo de. Cuiabá: Estudo de Geografia Humana. In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, Vol. VII, Tomo II, 1952-1953. São Paulo: 1957, p. 59.
- BAPTISTA, Martha. *Estrela de uma vida inteira*. Cáceres: s/ed., 1998.
- BARRETO, Dantas. *Expedições a Mato Grosso*. Rio de Janeiro:, Laemmert, 1907.
- BEAUREPAIRE-ROHAN, Henrique de. Viagem de Cuiabá ao Rio de Janeiro pelo Paraguai, Corrientes, Rio Grande do Sul e Santa Catarina em 1846. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*: São Paulo. 1896.
- BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da Navegação em Mato Grosso*. Cuiabá: Livro Mato-Grossense, 1991.
- CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Campinas: IFCH-Unicamp, 1993 (Dissertação de Mestrado).
- CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano: artes de fazer*. Trad. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 1994.
- CHARTIER, Roger. *História Cultural entre Práticas e Representações*. Trad. Lisboa: Difel, 1990.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. *O Comércio de Corumbá: 1890-1910*. IFCH – São Paulo: 1980 (Dissertação de Mestrado-USP).
- CORREA, Valmir Batista. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação Cultural de Mato Grosso do Sul, 1985.

Navegador 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

- COSTA, Maria de Fátima. *História da Ocupação da Bacia do Alto Rio Araguaia*. Cuiabá-Neru-UFMT/Tübingen, Centro de Pesquisa sobre a América Latina, nº3, série Diagnóstico, 1995.
- _____. *História de um país Inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVII*. São Paulo: Estação Liberdade – Kosmos, 1999.
- _____. DIENER, Pablo. *Cuiabá: Rio, Porto, Cidade*. Cuiabá: Secretaria Municipal de Cultura, 2000.
- COVEZZI, Marinete. *Lembranças do Porto: um estudo sobre o trabalho e os trabalhadores do porto de Cuiabá (1940 - 1970)*. UNESP – Araraquara, 2000 (Tese de Doutorado).
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- _____. *Hermenêutica do Quotidiano na Historiografia Contemporânea*. In: *Revista do Programa de Pós-Graduados em História e do Departamento de História*. São Paulo: PUC-S P, 1998.
- DOMINGUES, Francisco C. e GUERREIRO, Inácio. *A vida a Bordo na carreira da Índia (Século XVI)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.
- DUBY, Georges. Prefácio à História da Vida Privada. In: ARIÈS, Philippe e DUBY, Georges. *História da Vida Privada*. Do Império Romano ao ano mil. Vol. I. Trad. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 9-11.
- FEBVRE, Lucien. *O Reno: história, mitos e realidades*. Trad. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- FERREIRA, Marieta de M. e AMADO, Janaína (orgs). *Usos e Abusos da História Oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- GINZBURG, Carlo. *O Queijo e os Vermes*. Trad. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- _____. *Mitos, Emblemas, Sinais*. Trad. São Paulo: Cia. Das Letras 1999.
- GOFF, Jacques le. *A História Nova*. Trad. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1998.
- _____. *História e Memória*. Trad. São Paulo: Ed. Unicamp, 1996.
- HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. Trad. São Paulo: Ed. Vértice, 1990.
- HELLER, Agnes. *O Cotidiano e a História*. Trad. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1992.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Ed. Alfa Ômega, 1976.
- _____. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1995.
- LAPA, J.R. Amaral. *Economia Colonial*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1973.
- LEFBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Trad. São Paulo: Ática, 1991.
- LEITE, Gervásio. *Caminho das Monções*. Cuiabá: UFMT, 1975.
- LEITE, Luís Phillippe P. *São Luis de Cáceres*. Cuiabá: UFMT, 1975.
- LEITE, Miriam Moreira. *A condição humana no século XIX no Rio de Janeiro: ontologia de texto de viajantes estrangeiros*. São Paulo: HUCITEC/INL/Fundação Pró-Memória, 1984.
- _____. *Retrato de Família: Leitura da Fotografia Histórica*. São Paulo: Ed. USP., 1993.
- _____. *Livros de Viagem (1803-1900)*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1997.
- LEVERGER, Augusto. *Vias de Comunicação de Mato Grosso*. Cuiabá: Ed. Avelino de Siqueira, 1905.
- MARQUES, A. *Mato Grosso: seus recursos naturais, seu futuro econômico*. Rio de Janeiro: Ed. Americana, 1923.

- MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos em el siglo XVI*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.
- MATTOS, Ilmar R. (org.) *Ler e escrever para contar*. Rio de Janeiro: ACCESS, 1998.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. *Manual de História Oral*. São Paulo: Edições Loyola, 1996.
- MENDONÇA, Rubens de. *Nos bastidores da história mato-grossense*. Cuiabá: EDUFMT, 1983.
- _____. *História de Mato Grosso*. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1982.
- MOURA, Gentil de Assis. *O primeiro caminho para as minas de Cuiabá*. Cuiabá: EDUFMT, 1975.
- MULHALL, M.G. *Viagem a Mato Grosso*. Cuiabá: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, Publicações avulsas, 1998.
- MÜLLER, Maria de Arruda; RODRIGUES, Maria Benedita. *Cuiabá ao longo de 100 anos*. Cuiabá: Editora Eletrônica, 1994.
- NEVES, Lucília de Almeida. História e Sujeito: Substrato da identidade. In: *História Oral: Revista da Associação Brasileira Oral*, n. 3, São Paulo: Jun/2000, p. 109-116.
- NOVAIS, Fernando (Dir.). *História da vida privada no Brasil: Império e a modernidade nacional*. (Org.) Luis Felipe de Alencastro. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- _____. *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. (Org.) Laura de Mello e Souza. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- PERROT, Michelle. A força da memória e da pesquisa histórica. In: *Revista do Programa de Pós-Graduados em História e do Departamento de História*. São Paulo: PUC-SP, 1998, p. 351-360.
- POVOAS, Lenine de Campos. *Influência do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo: Resenha Tributária, 1982.
- PRIORE, Mary del. *História do Cotidiano*. São Paulo: Contexto, 2001.
- _____. (Org.). *Revisão do Paraíso: os brasileiros e o estado em 500 anos de história*. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- _____. História do Cotidiano e da Vida Privada. In: Cardoso, Ciro Flamarion e Vainfas, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 259-274.
- PROST, Antoine. Fronteiras e espaço do privado. In: PROST, Antoine; VICENTE, Gerard. (org.) *História da vida privada. Da primeira guerra a nossos dias*. Trad. São Paulo: Cia. das Letras, 1995 (V. 5).
- RODRIGUES, Firmo José. *Figuras e coisas de nossa terra*. São Paulo: Gráfica Mercúrio, 1960.
- SÁ, Cássio Veiga de. *Memórias de um cuiabano honorário – 1939-1945*. Resenha Tributária, s/d.
- SALSA, Lúcia Corrêa. *O Comércio de Corumbá: 1890-1910*. São Paulo: 1980 (Dissertação de Mestrado), USP.
- SILVA, Edil Pedroso da. *Os caminhos fluviais de Mato Grosso e a nova hidrovía Paraguai-Paraná*. ICHS-Departamento de História-UFMT, Cuiabá: 1993. (Monografia de Especialização).
- _____. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso: 1870-1930*. Cuiabá Entrelinhas, 2004.
- SILVA, Danúzio Gil Bernardino da. (Org.). *Os diários de Langsdorff*. Vol. (III). Mato Grosso e Amazônia. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1998.
- SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. As minas de Cuiabá: primeiros tempos. *Revista Universidade*, Cuiabá: II, (1), 1982, p. 25-32.

Navigator 4 – O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX

TAUNAY, Afonso de E. *Relatos monçoeiros*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: 1981.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado*. Trad. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Trad. Brasília: Ed. UNB, 1998.

VOLPATO, Luíza Rios Ricci. *Cativos do Sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá: 1850-1888*. Cuiabá: Marco Zero, EDUFMT, 1993.

Para uma historiografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)

Carlos Luis Marques Castanheira da Cruz

Historiador e professor, dedica-se à pesquisa em História das Fortificações, mantendo homepage sobre fortificações do Brasil desde 1999. Colaborou no Projeto do CD-Rom "Anhatomirim e centenas de outras fortificações no Brasil e no mundo", da UFSC (2001). Concluiu o Mestrado em História (Linha de Política e Relações Internacionais) em 2005 na UERJ.

“Considera-se também como do Brasil a Ilha da Trindade e adjacentes ilhotas de Martin Vaz. (...) As fontes de água potável que existiam em outro tempo parece que têm secado; as árvores que então cobriam as partes mais elevadas da ilha morreram. Não tem bom porto, e é desabitada; não existem a respeito dela dados fidedignos colhidos nestes últimos tempos.”¹

RESUMO

Na linha de estudos sobre História Política, o presente trabalho tem por finalidade apresentar elementos sobre uma revisão historiográfica sobre a *Questão da Ilha da Trindade* (1895-1896), em um duplo aspecto, em História do Brasil e em História das Relações Internacionais do Brasil. Enfoca aspectos historiográficos teóricos sobre a matéria, procedendo a uma panorâmica sobre os arquivos e respectivas fontes essenciais a uma análise historiográfica, assim como refere aspectos pouco explorados ou relegados a segundo plano por uma historiografia clássica. Complementarmente são apresentadas notas explicativas e uma bibliografia para consulta sobre o tema.

PALAVRAS-CHAVE: HISTÓRIA DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS, HISTORIOGRAFIA, ILHA DA TRINDADE

ABSTRACT

In the line of studies about Political History, the present work has the purpose to present elements about an historiographical revision about the *Question of the Trinity Island* (1895-1896), in a double aspect, in *History of Brazil* and in *History of the International Relations of Brazil*. It focuses theoretical historiographic aspects about the matter, proceeding to a panoramic view on the files and respective essential sources to a historiographical analysis, as well as refers aspects little exploited or left to second degree by the classical historiography. In complement, it will be presented explanatory notes and a Bibliography for consultation about the specific subject.

KEY WORDS: HISTORY OF THE OUTER RELATIONS, HISTORIOGRAPHY, TRINDADE ISLAND, OFFSHORE BRAZIL

¹ WAPPAEUS, J. E. *A geografia física do Brasil refundida* (ed. condensada). Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger & Filhos, 1884. p. 34-35. In: ALVES, Ruy José Valka. *Ilha da Trindade e Arquipélago de Martin Vaz: um ensaio geobotânico*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1998. p. 21.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O meu contato com a Ilha da Trindade decorreu a partir de fontes tradicionais em minha pesquisa sobre História das Fortificações do Brasil – Fausto de Souza², Carlos Garrido³ e Aníbal Barretto⁴: o primeiro e o último, militares do Exército, e o segundo, assessor do Serviço de Documentação da Marinha. Embora a imensa maioria das fortificações brasileira seja terrestre e as fontes tradicionais para a sua pesquisa sejam militares, ao longo da história do Brasil, a maioria dessas estruturas liga-se à História Naval, quer na defesa de ancoradouros (marítimos ou fluviais), quer na defesa de estreitos e mesmo de ilhas⁵. Nesta última categoria, o caso da Trindade revestia-se de singularidade, pela contradição de informações que envolviam, historiograficamente, a sua defesa, no período entre os séculos XVII e o XIX, nos trabalhos dos autores citados.

Ao longo dos anos dessa pesquisa, diversas indagações se colocaram acerca da geopolítica do Atlântico Sul – onde a Trindade se constitui em um multissecular ponto de apoio⁶ –, cada resposta conduzindo a nova pergunta, cada fonte conduzindo a outras. Em busca de respostas para essa questão maior, que até o século XIX envolve a defesa da costa brasileira, do Sul do Rio de

Janeiro até ao Rio da Prata, e, na segunda metade do século XX, a projeção brasileira no continente Antártico, era essencial apreender a história da Ilha da Trindade.

Para compreendê-la, a seu turno, era necessário coligir e analisar, mais profunda e criticamente, a massa documental produzida e divulgada pela chamada *Questão da Ilha da Trindade* (conjuntura), no campo das Relações Internacionais (estrutura), e a diplomacia brasileira à época da República Velha (conjuntura), dentro do cenário das Relações Internacionais pós-1870 (estrutura).

Fui, assim, atraído para o aprofundamento da temática, a fim de buscar ferramentas para uma leitura, reformulação e reinterpretação da Questão da Trindade em História das Relações Internacionais do Brasil, o que concluí em monografia de pós-graduação em nível de mestrado, dentro da linha de Política e Relações Internacionais, junto à Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), em 2005. Esta pesquisa e seu desenvolvimento permitem dispor atualmente de massa documental e de informações suficientes para apresentar um histórico abrangente e revisado não apenas da Questão em si, mas também sobre a ocupação e disputa pela Ilha da Trindade, iluminando pontos até então obscuros ou mesmo subestimados por uma historiografia clássica.

² SOUZA, Augusto Fausto de (1835-1890). Fortificações no Brasil. *RHGB*, Rio de Janeiro, t. 68, parte II, p. 5-140, 1885. Oficial do Exército Brasileiro (coronel), foi presidente da Província de Santa Catarina (20 maio de 1888 a 7 de junho de 1889).

³ GARRIDO, Carlos Miguez. Fortificações do Brasil. Separata do Vol. III dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940. Nascido na Bahia, graduado em Museologia, jornalista, foi professor de História Militar da Aeronáutica, assessor do Serviço de Documentação da Marinha, e sócio do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas. Cf. BARROS, Luiz Nogueira. Discurso de posse na Cadeira 12 da Academia Alagoana de Letras, em 2 de setembro de 1999. (disponibilizado em: <http://www.luiznogueira.com.br/expediente/discursosseal.htm>. Consultado em 3 mar.2006)

⁴ BARRETTO, Aníbal. *Fortificações no Brasil (Resumo Histórico)*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1958. Foi oficial do Exército Brasileiro (coronel).

⁵ Para um resumo de história das fortificações do Brasil, cf. CRUZ, Carlos Luis M C da. *Fortalezas do Brasil*. Disponibilizado em: <http://www.fortalezasdobrasil.pro.br> (Consultado em 2 de março de 2006)

⁶ Como percebido pelo General Golbery, ao considerar, na década de 1950, a consciência de uma comunidade luso-brasileira se estendendo "(...) desde o Rio Grande a Natal e o Amapá e pelos Açores e o Portugal peninsular até à Guiné e Angola, sobre o Atlântico centro-meridional onde a Trindade, ao sul, marca relevante ponto de apoio entre o Rio e Luanda (...)". SILVA, Golbery do Couto e. *Geopolítica do Brasil* (2ª ed.). Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1967. p. 70.

A OPÇÃO PELA QUESTÃO DA ILHA DA TRINDADE (1895-1896)

“A dinâmica das relações internacionais, determinando o surgimento de novos atores e a abertura de discussão de novas questões internacionais, representa contínuo desafio à capacidade analítica das teorias estabelecidas.”⁷

A denominada *Questão da Ilha da Trindade* (1895-1896), embora se trate de um tema relativamente bem explorado, quer em história do Brasil, quer em história das relações internacionais do Brasil, foi priorizada para fins de minha pesquisa devido ao seu bem delimitado recorte espaço-temporal.

Essa escolha atendia, complementarmente, a possibilidade de aprofundar estudos numa complexa rede de interesses abrangendo história política, história militar (particularmente naval), história cultural (particularmente da ciência), história de Portugal (particularmente da Expansão Marítima), história do Brasil (particularmente os séculos XVI a XIX), e, principalmente, a geopolítica do Atlântico Sul a partir do século XVII, quando a Grã-Bretanha desponta como potência naval. Numa perspectiva interdisciplinar, eram requeridas ainda leituras em Teoria e Filosofia da História, Historiografia, Direito Internacional Público, Cartografia e Ciências Naturais (Geologia, Botânica), apenas para referir alguns exemplos.

Desde o início era clara a riqueza das interações que o tema possibilitava, a par dos riscos de extravio em seus meandros, colocando em xeque o enquadramento do objeto da pesquisa. Com consciência de ambos, admitiram-se a Ilha da Trindade, ponto delimitado no espaço, e a *Questão de 1894-1895*, ponto delimitado no tempo, como coordenadas espaço-temporais, a partir das quais se desenvolveu uma linha de tempo, partindo

de questões do presente para o passado, como considerado por Bloch:

“Seria, com efeito, erro grave julgar que a ordem adoptada pelos historiadores nas suas investigações tenha necessariamente de modelar-se pela dos acontecimentos. Tiraram frequentemente proveito sob a condição de restituírem depois à história o seu movimento verdadeiro, de começarem a lê-la, (...), ‘às avessas’. Porque o caminho natural de qualquer investigação se faz do mais bem ou do menos mal conhecido para o mais obscuro.”⁸

Do presente para o passado, do conhecido para o desconhecido, de indagação em nova indagação, de maneira dialética, a pesquisa sobre a *Questão da Trindade* permitiu abordar aspectos concernentes à formação e evolução de uma política mundial de poder, assim como propiciou aberturas para estudos complementares sobre tópicos inerentes às linhas de história política e social (relações entre Estado, política e sociedade) e de história cultural.

Procurando-se combinar uma perspectiva histórica com os eventos mais relevantes, correspondentes a inflexões no comportamento externo do País, conseguiu-se abranger desde a predominância européia no campo da política exterior brasileira, especialmente a da Grã-Bretanha durante o século XIX até ao início do XX, da predominância norte-americana, que desponta com a chamada “Era Rio Branco”, afirmando um gradual “americanismo”, que se aprofunda até à década de 1950, e daí alcançando as especificidades das relações internacionais contemporâneas, ao sabor dos diferentes cenários que vivemos. Essa visão de conjunto permitiu um melhor enquadramento da *Questão da Trindade* à época, e, principalmen-

⁷ GONÇALVES, Williams da Silva. *Relações Internacionais* (texto policopiado). s.l. [Rio de Janeiro]: s.e., s.d. [2002]. p. 6.

⁸ BLOCH, Marc. *Introdução à História* (2ª ed.). Tradução: Maria Manuel Gomes e Rui Grácio. s.l. [Portugal]: Publicações Europa-América, 1974. p. 44.

te, o de seus desenvolvimentos posteriores até aos nossos dias, com peso estratégico como a Questão Antártica e a Questão das Malvinas/Falkland.

Nas últimas quatro décadas, a história das relações internacionais tem apresentado uma renovação em seu objeto de estudo, motivada pela profunda transformação que a história política também conheceu. Anteriormente identificada com uma visão linear e evolutiva dos fenômenos históricos, por meio de uma seqüência de fatos cronológicos sem nenhuma relação com os elementos que compõem a estrutura social, transformou-se no principal alvo das críticas dirigidas pelos fundadores dos *Annales* e pelos marxistas à prática tradicional dos historiadores. Sobre novas bases e novos objetivos, como diz Julliard, a nova história política resulta da tomada de consciência da importância da autonomia do campo político, o que não deve ser vista como um simples reflexo da ação de forças supostamente determinantes. Ao contrário, deve ser encarada a partir das relações com o econômico, o cultural e o social⁹.

Atualmente, a historiografia, pautada nos trabalhos de Pierre Renouvin, Jean-Baptiste Duroselle e Pierre Milza¹⁰, entre outros aspectos, aponta para uma renovação nos estudos da história das relações internacionais, ao identificar que não há uma esfera exclusiva da política externa, distinta das outras categorias do político. Deve-se considerar a política interna dos Estados como uma das principais chaves explicativas do jogo internacional. Se a política interna, no sentido amplo do conceito, pode ser vista como um dos eixos centrais das relações internacio-

nais, ampliam-se também os campos de investigação e as problemáticas de estudo¹¹.

Em face da perspectiva da análise das ligações entre a política interna dos Estados e as relações que estes mantêm com as outras unidades políticas, que estruturam o sistema internacional, abandonaram-se as limitadas premissas que moldavam a chamada história diplomática (não obstante o valioso acervo deixado por esse ramo de estudo – em que, no caso do Brasil, vale lembrar Pandiá Calógeras, Teixeira Soares, Hélio Vianna, Delgado de Carvalho, entre outros), ou seja, a concepção segundo a qual a verdade dos fatos estava inscrita nos documentos diplomáticos, aceitando-se que, para se escrever a História, bastava dispor de uma vasta documentação em ordem cronológica. Uma nova proposta surgiu, mediante a problematização do passado, segundo o interesse do historiador. Segundo essa nova atitude, a elaboração de hipóteses de trabalho, e, principalmente, o manejo de conceitos abstratos para cimentar as hipóteses constituem passos iniciais e imprescindíveis na pesquisa.

A mudança na postura teórica fez-se acompanhar também de modificações no foco principal da pesquisa. A anterior exclusividade dedicada às ações oficiais do Estado foi abandonada em favor de focos múltiplos. Convencida de que o conjunto de decisões político-diplomáticas das chancelarias formava apenas um aspecto da realidade, a história das relações internacionais, sem deixar de priorizar o ator Estado, vai dirigir o seu olhar inquiridor para as relações econômico-financeiras-comerciais, para as relações intersocietais, para as organizações

⁹ J. Julliard. La politique. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (dir). *Faire de l'histoire: nouvelles approches*. Paris: Gallimard, 1974. p. 229-247. Citação à p. 231. Em português, cf.: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (dir). *História: novas abordagens*. Tradução: Henrique Mesquita. Rio de Janeiro: F. Alves, 1976. 200p. Cf. ainda: REMOND, René (dir.). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/Ed. FGV, 1996.

¹⁰ Para exemplo de algumas obras desses autores, cf. Bibliografia.

¹¹ Para os trabalhos dos historiadores citados, cf. RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Introdução à História das Relações Internacionais*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967; DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Tudo o império perecerá. Teoria das relações internacionais*. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000; MILZA, Pierre. Política interna e política externa. In: REMOND, René (dir.). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/Ed. FGV, 1996. p. 365-399. Citação à p. 366.

governamentais e não-governamentais, para o jogo das influências socioculturais, entre tantos outros aspectos conformadores da complexa teia do jogo político internacional. Essa mudança faz-se sentir também na moderna produção em história das relações internacionais do Brasil. No caso específico desta pesquisa, foi dado especial destaque às relações econômico-financeiras-comerciais, ao inserir-se a *Questão da Trindade* em um espectro mais amplo da política imperialista britânica no período.

Embora o seu relatório final possa ser enquadrado no que contemporaneamente se poderia classificar como uma “história em migalhas”, na expressão cunhada por Dosse¹², uma “micro-história”, como difundido por Ginzburg¹³, uma história temática¹⁴ ou mesmo uma história regional, pela circunscrição do recorte espaço-temporal (Brasil, último quartel do século XIX), não houve preocupação em rotular, “a priori”, nem o viés da pesquisa e nem o do seu relatório final, partilhando a visão de Fontana de que:

“Um dos grandes desafios que temos como historiadores é o voltar a meter-nos com problemas do nosso tempo, como fizeram no passado aqueles nossos antecessores que ajudaram [a] melhorar as coisas com seu trabalho. (...) nem os métodos nem a teoria são o objetivo final do nosso trabalho, são apenas ferramentas para tratar de entender melhor o mundo em que vivemos e ajudar os outros a entendê-lo, a fim de contribuir para melhorá-lo, o que faz falta.”¹⁵

Assim, partindo da análise qualitativa das fontes e da crítica histórica, foi possível apreender o fundamental e o efêmero da *Questão da Trindade*, ampliando a compreensão sobre este episódio, e redimensionando a importância desta Ilha sob vários aspectos, de sua manutenção, defesa e preservação ambiental.

A QUESTÃO DA ILHA DA TRINDADE

“Um dos mais sérios problemas diplomáticos da Primeira República foi o contencioso com a Grã-Bretanha em torno da questão da ilha de Trindade. Descoberta em 1501 por João da Nova, a ilha de Trindade – ao largo do Espírito Santo – foi doada por D. João III a Belchior Camacho e ocupada três vezes pelos ingleses no século XVIII. Em 1782 foi desocupada e devolvida a Portugal por ordem do Almirantado britânico. Em 1825, no tratado que confirmou a Independência, foi transferida para o Brasil.”¹⁶

A pequena Ilha da Trindade e seu vizinho, o Arquipélago de Martin Vaz, no Atlântico Sul, altura do paralelo da cidade de Vitória, no Estado do Espírito Santo, são praticamente desconhecidos do grande público. Poucos têm conhecimento de que essa ilha está ocupada permanentemente, desde o final da década de 1950, por uma guarnição da Marinha do Brasil, que ali realiza pesquisas oceanográficas e observações maregráficas e meteorológicas. Menos pessoas ainda têm ciência dos eventos que constituem a história desse território insular brasileiro e que o associam à História das Relações Internaci-

¹² DOSSE, François. *A História em Migalhas: dos Annales à Nova História*. Tradução: Dulce Oliveira Amarante dos Santos. São Paulo: Edusc, 2003. 394p.

¹³ GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. Tradução: Maria Betânia Amoroso e José Paulo Paes. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. 310p.

¹⁴ Compreendida como a que se estrutura em torno de grandes eixos (temas), aprofundando determinadas questões em detrimento de outras, normalmente presentes numa narrativa linear ou em seqüência cronológica.

¹⁵ FONTANA, Josep. *História depois do fim da História*. Tradução: Antônio Penalves Rocha. Bauru, SP: EDUSC, 1998. pp. 37-38.

¹⁶ *De Tordesilhas ao Mercosul: uma exposição da História Diplomática brasileira*. [Rio de Janeiro]: [Ministério das Relações Exteriores], s.d. p. 22-23.

Navegador 4 – Para uma historlografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)

onais, envolvendo como atores¹⁷ principais os governos do Brasil, da Grã-Bretanha, de Portugal e a opinião pública brasileira, num duplo cenário: por um lado, a conjuntura da jovem república brasileira, que se afirmava, e por outro, a estrutura da expansão imperialista das potências industrializadas, na segunda metade do século XIX¹⁸.

Embora desde o final do século XVI, tenham ocorrido diversos incidentes envolvendo a posse (e a identidade) desta ilha, eles agravaram-se durante o século XVII, ao sabor dos interesses econômicos e das relações internacionais européias à época, até que, em 1895¹⁹, ela foi incidentalmente anexada à Grã-Bretanha, com violação de direitos históricos da soberania brasileira, herdados de Portugal por ocasião da Independência, em 1822. A esse evento denominou-se historiograficamente Questão da Ilha da Trindade, ou simplesmente Questão da Trindade, constituindo-se em um teste da capacidade da jovem

República e de sua diplomacia na manutenção das fronteiras herdadas do Império.

Ao tomar conhecimento do fato consumado, com seis meses de atraso, o Estado brasileiro formalizou imediatamente o seu protesto e, através de seu corpo diplomático, procedeu à demonstração da validade de seus títulos, à luz do Direito Internacional.

Por não dispor materialmente desses títulos no momento da eclosão da *Questão*, a chancelaria do Brasil recorreu aos “lugares de memória”²⁰ na Capital Federal – os Ministérios (da Indústria, da Viação e Obras, da Guerra, da Marinha, da Fazenda, da Justiça), o Arquivo Público (hoje Arquivo Nacional) e a Biblioteca Nacional, bem como o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro²¹ – e em Portugal, através da sua legação em Lisboa, para obter documentos históricos que demonstrassem a posse portuguesa e, após a Independência em 1822, a brasileira²². Pretendia demonstrar, juridicamente, uma con-

¹⁷ Para um conceito de atores em Relações Internacionais cf. REYNOLDS, Phillip A.. *Introducción al estudio de las relaciones internacionales*. Madrid: Editorial Tecnos, 1977. p. 23-44.

¹⁸ Para uma compreensão dos conceitos de conjuntura e de estrutura cf. a coleção de RENOUVIN, Pierre (org.). *Histoire des Relations Internationales* (8 v.). Cf. também: RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Introdução à História...*

¹⁹ O mês de janeiro de 1895 é a periodização historiograficamente aceita, quer em História do Brasil, quer em História das Relações Internacionais do Brasil. Ao longo desta pesquisa surgiram evidências de que a ocupação britânica pode datar de dezembro de 1894.

²⁰ Este conceito de Nora é aqui entendido no sentido de que os *lugares de memória* são, antes de tudo, restos. E exemplifica: *Museus, arquivos, cemitérios e coleções, festas, aniversários, tratados, processos verbais, monumentos, santuários, associações, são os marcos testemunhas de uma outra era,... [eles] nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atos, porque essas operações não são naturais*. NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. São Paulo, nº 10, p. 7-28, dez. 1993. p. 12-13. Cf. também: NORA, Pierre (dir.). *Les Lieux de mémoire (Bibliothèque illustrée des histoires, 3t.)*. Paris: Gallimard, t. 1 *La République* (1 v., 1984), t. 2 *La Nation* (3 v., 1987), t. 3 *Les France* (3 v., 1992). Acerca da preservação da *memória nacional* e da função de recordar, cf. ainda: GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. O “Tribunal da Posteridade”. In: PRADO, Maria Emília (org.). *O Estado como vocação*. Rio de Janeiro: Access Editora, 1999. p. 35.

²¹ Para uma análise mais aprofundada acerca do papel do IHGB, cf. GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. Debaixo da imediata proteção de Sua Majestade Imperial: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1838-1889). *RIHGB*, Rio de Janeiro, v. 156, nº 388, p. 459-613, jul./set. 1995.

²² A solicitação de busca de documentos para fundamentação da defesa brasileira foi feita imediatamente, a 19 de julho de 1895. ARRAES, Virgílio Caixeta. A República insegura: a disputa entre o Brasil e a Grã-Bretanha pela posse da Ilha da Trindade (1895-1896). *Cena Internacional*, Brasília, a. 2, nº 1, p. 5-29, jun. 2000. p. 10. É fato que a definição das fronteiras era assunto prioritário para a diplomacia da jovem República brasileira. A esse respeito o Chanceler Carlos de Carvalho relata: *...Para completar a coleção de documentos relativos aos limites da República, incumbi a Biblioteca Nacional e o Arquivo Público de tirar cópia dos que possuísem. Idêntico serviço prestará o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Coecionamento de Documentos. In: Brasil. Relatório do Ministério das Relações Exteriores – 1896. p. 22-23 (digitalizado e disponibilizado em: <http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/relacoes.html>. Consultado em 10 nov. 2004).

tinuidade histórica da posse luso-brasileira, diante dos argumentos britânicos de soberania, pleiteados desde Edmond Halley (1700), e de desapropriação da ilha por utilidade internacional, para a ancoragem de um cabo telegráfico submarino. Além das instituições já citadas, contribuíram ainda, embora com menos divulgação, o Arquivo Público da Bahia e o Instituto Geográfico e Histórico da Bahia²³.

Com o auxílio da mediação da diplomacia portuguesa, a soberania brasileira sobre a ilha foi reconhecida (agosto de 1896)²⁴, o marco de posse britânico retirado (agosto-setembro de 1896)²⁵ e instalado um marco de posse brasileiro (janeiro de 1897)²⁶.

À época, o episódio mobilizou a opinião pública nas grandes capitais, de norte a sul do

País, graças à cobertura da imprensa que explorava um ou outro aspecto das negociações, exacerbando os sentimentos nacionalistas da população. Como exemplo, ao ser informada da ocupação da ilha por forças britânicas, a população carioca reagiu, atacando o Café de Londres, conceituada casa comercial estabelecida à Rua do Ouvidor, ocorrência semelhante se registrando em São Paulo, com a Victória Store²⁷. O assunto revestia-se de particular cuidado uma vez que o governo brasileiro convivia com situações políticas delicadas, quer no plano interno, quer no plano externo: a invasão francesa do Amapá, a negociação de importante empréstimo junto a bancos ingleses, o questionamento da imprensa (nacional e internacional) pelo fuzilamento, em Florianópolis, de cidadãos franceses na repressão à Revolta da Armada²⁸, e os maus-tratos,

²³ Amaral Lapa, referindo-se aos Institutos Históricos, ratifica uma visão de *lugares de memória*, afirmando: ... o papel dessas instituições foi o da preservação da memória nacional, com o recheio dos seus arquivos e a publicação de suas revistas, cumprindo, aliás, seus principais objetivos, como bem demonstrou J. H. Rodrigues [José Honório Rodrigues. *A pesquisa histórica no Brasil*. 2ª ed.. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1969]. Apud: LAPA, José Roberto do Amaral. *Historiografia brasileira contemporânea: a História em questão*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1981. p. 217. A respeito do IHGB e dos Institutos cf. também: LACOMBE, Américo Jacobina. *Introdução ao estudo da História do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Editora Universidade de São Paulo, 1974. p. 134-136.

²⁴ Documento nº 1. In: Anexo nº 1 – Documentos / Ilha da Trindade – Reconhecimento da soberania do Brasil. p. 3. BRASIL. Relatório do Ministério das Relações Exteriores – 1897 (digitalizado e disponibilizado em: <http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/relacoes.html>. Consultado em 10 nov. 2004). Cf. também: *Diário do Congresso*, transcrição da Sessão da Câmara dos Deputados de 5 ago. 1896. In: Manoel Francisco Corrêa. *Ocupação da Ilha da Trindade pela Inglaterra e restituição ao Brasil*. *RIHGB*, Rio de Janeiro, t. 59, parte II, p. 5-28, 1896. Cf. ainda: Eduardo Marques Peixoto. *Ilha da Trindade: memória histórica*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1932. p. 158-159. José Manoel Cardoso de Oliveira. *Actos diplomáticos do Brasil: Tratados do período colonial e vários documentos desde 1493* (ed. fac-sim.). Brasília: Senado Federal, 1997. p. 234. 2v.

²⁵ Documento nº 4. In: Anexo nº 1 – Documentos / Ilha da Trindade – Reconhecimento da soberania do Brasil. p. 5-6. BRASIL. Relatório do Ministério das Relações Exteriores – 1897 (digitalizado e disponibilizado em: <http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/relacoes.html>. Consultado em 10 nov. 2004). Cf. também: José Manoel Cardoso de Oliveira. *Actos diplomáticos do Brasil*... p. 234. 2v.

²⁶ Documento nº 7. In: Anexo nº 1 – Documentos / Ilha da Trindade – Reconhecimento da soberania do Brasil. p. 8-9. BRASIL. Relatório do Ministério das Relações Exteriores – 1897 (digitalizado e disponibilizado em: <http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/relacoes.html>. Consultado em 10 nov. 2004). Cf., também: Manoel Francisco Corrêa. *Restituição da Ilha da Trindade ao Brasil*. *RIHGB*, Rio de Janeiro, t. 60, parte II, p. 165-169, 1897. Para o testemunho dessa comissão cf. Simbad [Segundo-Tenente MB Augusto Carlos de Souza e Silva]. *A Ilha da Trindade – a posse oficial*. *RIGHB*, Salvador, v. 4, nº 11, p. 19-37, mar. 1897. Cf. ainda: José Manoel Cardoso de Oliveira. *Actos diplomáticos do Brasil*... p. 234. 2v.

²⁷ *The Rio News*, Rio de Janeiro, 30 jul. 1895. p. 6 e 5 respectivamente a cada evento.

²⁸ Foram três engenheiros metalúrgicos franceses (Edmond Buette, Charles Müller e Etienne) que procediam a reparos nos navios revoltados da Armada, docados na cidade do Desterro, quando esta foi retomada pelas tropas legalistas sob o comando do Coronel Antônio Moreira César, em abril de 1894. LIMA, Jeferson. Um nome escrito a sangue. In: *A Notícia*. 28 jun. 2002. (disponibilizado em: <http://www.an.com.br/ancapital/2002/jul/28/1ult.htm>. Consultado em 1 mar. 2006.)

nas fazendas de café paulistas, a imigração italiana²⁹.

A NECESSIDADE DE UMA REVISÃO HISTORIOGRÁFICA E OUTRAS FERRAMENTAS

“(...) a recuperação do significado histórico de qualquer texto dado é uma condição necessária entendê-lo, e este processo nunca pode ser alcançado simplesmente por estudar o texto em si mesmo.”³⁰

Ao longo da pesquisa preliminar evidenciou-se que, para o encaminhamento, ao nível de Direito Internacional, de uma solução para a *Questão da Trindade*, os seus atores, à época (último quartel do século XIX), recorreram às diversas narrativas produzidas historicamente, em busca de fontes (escritas, cartográficas, iconográficas) que justificassem os respectivos pleitos. Tornou-se, assim, imperativa uma revisão historiográfica não só das narrativas até então utilizadas, como ainda das que foram produzidas. Essa análise, ao permitir compreender criticamente “por quem”, “quando”, “como” e “por quê” foram construídas e, posteriormente empregadas pelos diversos atores, revelou duas vertentes de trabalho: a das narrativas que se inscrevem na produção historiográfica em História do Brasil, e as que, mais modernamente, pertencem a uma produção historiográfica em História das Relações Internacionais do Brasil.

Ainda considerando que parte expressiva das análises acerca da *Questão da Trindade* o foi anteriormente à formulação do conceito acadêmico de Relações Internacionais, na Inglaterra³¹ e nos Estados Unidos³², após a Primeira Guerra Mundial (1914-1918)³³, foram essenciais à pesquisa o manejo dos conceitos básicos de macro e microrrelações internacionais, política externa, interesse nacional, objetivos nacionais permanentes e outros³⁴. Essas ferramentas demonstraram-se importantes para a compreensão da moderna literatura e paradigmas sobre o tema, principalmente porque as análises brasileiras contemporâneas acompanham a tendência, pós-Segunda Guerra Mundial (1939-1945), na qual os estudos acadêmicos procuram desenvolver considerações sobre o que realmente os povos desejavam, as razões pelas quais estavam organizados em determinados tipos de grupos e as razões do comportamento desses grupos³⁵. É dentro dessa ótica que a *Questão da Trindade* voltou a ser coberta, em nossos dias, pela História das Relações Internacionais do Brasil.

A revisão crítica da historiografia sobre a *Questão* possibilitou desenvolver ferramentas que permitem reinterpretar esse incidente diplomático à luz do seu duplo enfoque, conjuntural – dentro da História das Relações Internacionais do Brasil, da proclamação da República ao início da Era Rio Branco, como vem sendo feito contemporaneamente – e estrutural – dentro de um quadro mais amplo, o cenário das relações internacionais domina-

³⁰ “(...) the recovery of the historical meaning of any given text is a necessary condition of understanding it, and this process can never be achieved simply by studying the text itself.”

³¹ No *Royal Institute of Foreign Affairs / Cátedra Woodrow Wilson* de Relações Internacionais, da Universidade de Gales (1919).

³² No Council of Foreign Relations.

³³ Os estudos anteriores, distribuídos entre os ramos do Direito Internacional e da História Diplomática, não explicavam as razões do conflito mundial. A partir do surgimento da disciplina de História das Relações Internacionais, os estudos acadêmicos passaram a pautar-se por consideração sobre a melhor maneira de fazer o que (se supunha) as nações do mundo desejavam, particularmente após a criação da Liga das Nações (1920).

³⁴ REYNOLDS, P. A. *Introducción al estudio...*

³⁵ ALMEIDA, Paulo Roberto de. *O Estudo das Relações Internacionais do Brasil*. São Paulo: Unimarco, 1999.

de pela disputa entre as potências imperialistas européias, em particular a partir da constituição do Império germânico em 1870, até o início da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) –, o que não havia sido tentado verdadeiramente até o presente, de acordo com o levantamento bibliográfico efetuado.

AS FONTES, OS ARQUIVOS E OS NOVOS TÓPICOS SOBRE A QUESTÃO

“O amor pelos documentos locais e pelos monumentos do passado por parte de um cidadão bem formado pode obviar calamidades contra a cultura.”³⁶

A massa de documentos e informações compulsadas e dadas a público à época da *Questão da Trindade* não só pela imprensa, mas pelas revistas dos institutos acima citados e mesmo pelos Relatórios do Ministério das Relações Exteriores para o ano de 1895 e, em especial, para o de 1896, transformou-se na base de diversos trabalhos de cunho histórico, na ocasião e nas décadas seguintes. A riqueza da massa documental levantada nos diversos arquivos foi de tal ordem que justificou a publicação de quase uma centena de fontes, no *Diário Oficial da União*, ainda em 1904, revista e ampliada *a posteriori*, pelo

Arquivo Nacional, em 1932³⁷. Com o tempo, o tema permaneceu como uma referência pontual sobre as questões de limites na historiografia de História do Brasil, eclipsada pela atuação do Barão do Rio Branco à frente da chancelaria brasileira (1902-1912)³⁸, sendo resgatado, a partir da década de 1990, pela historiografia em História das Relações Internacionais do Brasil³⁹.

Embora se constituísse em tema historiograficamente pouco estudado até à mobilização popular por ocasião da divulgação do incidente (julho de 1895), daquele momento até 1897, foi identificada quase uma dezena de trabalhos publicados sobre a Ilha da Trindade. O levantamento bibliográfico e de fontes constatou que desse número, ainda que parte expressiva tenha se ocupado da *Questão* à época (conjuntura), somente dois autores – Manoel Francisco Corrêa⁴⁰ e Collatino Marques de Souza⁴¹ – levantaram aspectos pertinentes ao quadro internacional, no qual a mesma se inseria (estrutura). Tais aspectos, no entanto, não tiveram peso ou aprofundamento em estudos posteriores em História do Brasil, o que só ocorreu em nossos dias, fundamentado em outras fontes. Apesar de vários trabalhos oferecerem uma consolidação das informações disponíveis em cada época de produção em História do Brasil,

³⁶ LACOMBE, Américo Jacobina. Introdução ao estudo da História do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Editora da Universidade de São Paulo, 1974. p. 6.

³⁷ PEIXOTO, Eduardo Marques. Ilha da Trindade: memória histórica completa. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro, 4 mai. 1904 (em diante). Eduardo Marques Peixoto. *Ilha da Trindade: memória...*

³⁸ Para uma biografia do Barão do Rio Branco cf. LINS, Álvaro. *Rio Branco (O Barão do Rio Branco): Biografia pessoal e História política*. São Paulo: Editora Alfa Omega, 1996. 516p.

³⁹ Cf., por exemplo, os trabalhos de LYRA, Heitor. *A diplomacia brasileira na primeira República (1889-1930) e outros ensaios*. Rio de Janeiro: IHGB, 1992. p. 25-26 e de BUENO, Clodoaldo. *A República e sua política exterior (1889 a 1902)*. São Paulo: UNESP; Brasília: IPRI, 1998. p. 332-340, representantes de duas fases historiográficas distintas em História das Relações Internacionais do Brasil.

⁴⁰ CORRÊA, Manoel Francisco. Ocupação da Ilha da Trindade... *RIHGB...* p. 5-28. Nascido no Paraná, bacharelou-se em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo (1854), tornando-se Presidente da Província de Pernambuco (1862). Eleito deputado por duas vezes, ocupou a pasta dos Negócios Estrangeiros no Ministério do visconde do Rio Branco. Nomeado Senador (1873), ocupou o cargo de membro do Conselho do Estado (1887). Foi o primeiro Presidente do Tribunal de Contas da União. Revista do TCU n. 24, Ano XI. apud: NUNES FILHO, Paulo de Souza. *A História do Tribunal de Contas da União: Desafios para o Próximo Milênio*. (disponível em: <http://www.lognet.com.br/psn/tcu.html>. Consultado em: 2/mar/2006).

⁴¹ SOUZA, Collatino Marques de. In: A Ilha da Trindade e os rochedos de Martim Vaz. *RIGHB*, Salvador v. 3 n.º 8, p. 185-198, jun. 1896. Oficial da Marinha do Brasil, escreveu ativamente sobre temas navais.

Navegador 4 – Para uma historlografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)

nenhum deles o fez enquadrando ou inscrevendo os acontecimentos nas respectivas conjunturas mundiais, quer do século XVIII, quer do XIX, atendo-se a narrativas factuais.

Apenas na década de 1990, com a renovação dos estudos em História das Relações Internacionais do Brasil⁴², é que se procedeu a um enquadramento da conjuntura da *Questão* no cenário político-diplomático da República Velha (1889-1930), embora a mantendo centrada numa conjuntura essencialmente brasileira (local), deixando de inscrevê-la numa conjuntura internacional maior, como, por exemplo, a expansão neocolonial britânica na África e na Ásia, entre o final do século XIX e o início do século XX, dentro do conceito que o historiador Adam Watson denominou de sociedade internacional europeia⁴³. Este viés, privilegiando a análise da *Questão per se*, em bases críticas, deixou outros pontos intocados, tais como: as ocupações precedentes, em termos de conjunturas de Relações Internacionais, nos séculos XVII, XVIII, e mesmo XIX; as diversas expedições de caça ao tesouro a partir da segunda metade do século XIX; os interesses norteamericano e germânico sobre a ilha no mesmo período; a utilização militar da ilha nas duas guerras mundiais; os trabalhos de História Natural (geologia, botânica e outros) desenvolvidos pelo Museu Nacional a partir da Primeira Guerra Mundial (1914-1918); a Questão Antártica, na qual o Brasil se inscreveu pró-ativamente para os trabalhos do Ano Geofísico Internacional de 1957-1958, com a implantação do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade, ali mantido até hoje pela Marinha do Brasil; e todo o posterior desenvolvimento das missões antárticas brasileiras, a partir da década de 1980.

A pesquisa buscou a maior abrangência possível de fontes documentais, bibliográficas e de periódicos (jornais e revistas), de

forma a identificar o máximo do que foi estudado e publicado sobre o tema, a *Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)*.

Para uma análise abrangente da *Questão*, foram pesquisados diversos arquivos no Brasil, em Portugal e na Grã-Bretanha, sem que o assunto fosse esgotado.

Em Portugal, foi consultada a Biblioteca do Ministério das Relações Exteriores, sendo identificado algum material acerca das relações Portugal/Grã-Bretanha e Portugal/Brasil, mas não aproveitado diretamente nesta pesquisa. Mais frutífero foi o trabalho na Biblioteca Nacional portuguesa, cujo catálogo interligado a diversas outras bibliotecas nos propiciou localizar material esparsosobre a Ilha da Trindade, por exemplo, na Universidade Católica Portuguesa (na área de literatura), mas mais especificamente no tocante às relações entre Portugal e a Grã-Bretanha no período estudado (final do século XIX), particularmente no tocante à Questão do Mapa Cor-de-Rosa, um contencioso entre ambas as nações no continente africano, com sérios reflexos na política portuguesa.

No Brasil, foram priorizados como fontes primárias, além do Arquivo Nacional, os documentos arquivados no Ministério das Relações Exteriores, quer nas pastas de documentos referentes ao desenvolvimento das negociações diplomáticas, quer nos Relatórios Ministeriais, apresentados anualmente. Essas fontes, no Arquivo Histórico do Itamaraty, já foram estudadas por Clodoaldo Bueno, que se debruçou ainda sobre os *Anais do Poder Legislativo* (Câmara dos Deputados e Senado Federal), para uma análise contemporânea das mesmas⁴⁴. Sem que fosse possível consultar aqueles documentos originais (nem os mapas utilizados durante a negociação), uma vez que a Biblioteca e a Mapoteca daquele instituto se encon-

⁴² Especificamente com Amado Cervo, Clodoaldo Bueno e, posteriormente, com Virgílio Arraes.

⁴³ WATSON, Adam. *The evolution of international society: a comparative historical analysis*. London; New York: Routledge, 1992. p. 251-262.

⁴⁴ BUENO, Clodoaldo. *A República e sua política exterior...* p. 332-340.

travam temporariamente fechadas ao público naquele momento da pesquisa, esse obstáculo foi contornado recorrendo-se à publicação de época de documentos, tanto pela *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (RIHGB) quanto pela *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia* (RIGHB) e outras fontes bibliográficas, no que a Biblioteca e Mapoteca do IHGB foram de valor. Ainda nesta etapa da pesquisa, recorreu-se às mensagens presidenciais e aos relatórios do Ministério das Relações Exteriores para os anos de 1895 e de 1896, existentes na Divisão de Periódicos da Biblioteca Nacional, porém mais facilmente acessados através da internet⁴⁵. Complementarmente, utilizou-se a Biblioteca do Ministério da Fazenda, no Rio de Janeiro, onde foram acessados o *Diário Oficial da União*, os *Anais da Câmara dos Deputados* e do *Senado Federal*, bem como o valioso acervo de obras raras, praticamente desconhecido para os pesquisadores em História. Estas fontes permitiram reconstruir, com segurança documental, a historiografia tradicional da Ilha da Trindade até à *Questão*, inclusive o envolvimento do movimento positivista.

Com relação às fontes iconográficas, quer aquela na Mapoteca do Itamaraty⁴⁶, quer outras, no Arquivo Nacional, constituem-se essencialmente em mapas e plantas. Estas se prendem à ocupação da ilha por forças portuguesas em momentos distintos na segunda metade do século XVIII, tendo

sido utilizadas como evidências jurídicas pela diplomacia brasileira durante a condução da *Questão da Trindade*, mas que não tangem diretamente os objetivos da pesquisa.

As fontes bibliográficas para a história da *Questão da Trindade* inscrevem-se em momentos historiográficos distintos em História do Brasil. Para abordá-las, recorreu-se à biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, onde foi identificado vasto material publicado, quer na própria revista do Instituto, quer nas revistas dos congêneres, da Bahia e de São Paulo, como acima descrito. Adicionalmente, identificaram-se trabalhos monográficos sobre o tema, com questionamentos pertinentes, obscuros historiograficamente, mas relevantes por analisarem o viés geopolítico⁴⁷ e o jurídico da *Questão*⁴⁸.

Contrapondo-se a essas fontes oficiais, os periódicos da época estão disponíveis em microfilmes na Divisão de Periódicos da Biblioteca Nacional. Ocuparam-se do tema a *Gazeta de Notícias*, o *Jornal do Brasil* e o *Jornal do Commercio*, três dos mais importantes da então Capital Federal. Complementares às fontes estudadas por Clodoaldo Bueno, foram objeto de análise por Virgílio Arraes em sua dissertação de mestrado defendida em 1998⁴⁹.

Por essa razão, a pesquisa concentrou-se no periódico semanal da comunidade de língua inglesa da Capital, o *The Rio News*,

⁴⁵ Digitalizados e disponibilizados pelo Latin American Microfilm Project (LAMP), da Andrew W. Mellon Foundation, no Center for Research Libraries (CRL), em: <http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/relacoes.html>. Consultado em 10 nov. 2004.

⁴⁶ "(804) [Vista perspectiva da Ilha da Trindade desenhada pelo Sargento-mor João de Abreu Pereira, em setembro de 1782] Petipé de 400 braças. 42 x 32 cm. Desenhada a Nanquim com toques de aquarela, em papel encorpado. Esteve anexa ao informe que João de Abreu Pereira enviou ao Vice-Rei D. Luis de Vasconcelos e Souza, em 9/10/1782, remetido para Portugal com o Offício de 11 do mesmo mês e ano, daquele Vice-Rei a D. Martinho de Melo e Castro." *Mapas e Planos relativos ao Brasil Colonial (1500-1822) conservados no Ministério das Relações Exteriores e descritos por Isa Adonias para as Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique*. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1960. p. 669.

⁴⁷ A Ilha da Trindade e os rochedos... *RIGHB*, ... p. 185-198.

⁴⁸ CUNHA, Ruy Vieira da. *A Ilha da Trindade e a desapropriação por utilidade internacional*. s.l.: Escola Técnica de Vitória, 1949.

⁴⁹ ARRAES, Virgílio Caixeta. *A República e o Imperialismo: a posse pela Ilha da Trindade (1895-1896)*. Brasília: UnB, 1998.

Navegador 4 – Para uma historiografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)

fonte ainda não explorada para o tema, cuja análise trouxe os primeiros questionamentos à chamada história oficial. De suas páginas emerge um questionamento independente, revelador dos interesses capitalistas em torno da concessão do serviço de cabo telegráfico submarino entre a Europa e a América do Sul. Acessoriamente, permite entrever aspectos do dia-a-dia da *Questão* não só nos meios diplomáticos e parlamentares brasileiros e britânicos, mas principalmente junto à opinião pública e à imprensa, nacional e estrangeira. Adicionalmente, ao apresentar a ilha e a *Questão* como um tema “exótico” aos seus leitores, fornece valiosos indícios sobre aspectos e fontes relegados a segundo plano na historiografia oficial, como a narrativa sobre o suposto Tesouro da Ilha da Trindade (identificado com o lendário Tesouro de Lima), a suspeição de envolvimento de diplomatas, parlamentares e governos com interesses do capital privado, e, principalmente, a narrativa sobre o pseudo Principado da Trindade e seu autoproclamado soberano, o norte-americano “barão” Harden-Hickey.

Para uma análise crítica, essa massa de novas informações necessitou ser ampliada e criticada. Graças ao auxílio de pesquisadores estrangeiros sobre a história dos cabos submarinos, a pesquisa foi estendida aos arquivos do periódico norte-americano *The New York Times*⁵⁰, de cujas páginas emergem os dados sobre o pseudoprincipado da Trindade, e ao Porthcurno Telegraph Museum & Archive, na Grã-Bretanha, onde foram identificados documentos referentes às subsidiárias brasileiras da empresa de Sir John Penderton (atual grupo Cable & Wireless, que atende a área das Ilhas Malvinas/Falklands).

Ainda no aprofundamento dessa análise, foi de extrema valia o material disponível na Biblioteca e no Arquivo da Marinha. Esta ins-

tituição afeta ao Serviço de Documentação da Marinha, especializada nas áreas de História Naval e Cartografia, conta com um vasto acervo, ao qual recorreremos particularmente para o levantamento de publicações, artigos em periódicos, e principalmente, para a Seção de Obras Raras, onde se encontram depositadas muitas das fontes primárias utilizadas à época da *Questão*, principalmente roteiros de navegação do século XIX e anteriores, em língua portuguesa e outros idiomas. Desta instituição nos vieram não só os elementos para a análise da cartografia quinhenista sobre a ilha, mas importantes elementos sobre geopolítica (desde Mahan), o *Direito do Mar*, o *Ano Geofísico Internacional de 1957-1958*, a *Questão Antártica*, e todo um histórico da Ilha da Trindade (principalmente à época das guerras mundiais), através das páginas da *Revista Marítima Brasileira* e outras.

Acessoriamente, a Biblioteca do Centro Cultural do Banco do Brasil mostrou-se um rico depósito dos relatos dos viajantes, com destaque para uma reedição comentada do *Diário de Bordo da Expedição de La Pérouse*, não essencial à pesquisa sobre a *Questão*, mas importante para a história da Ilha da Trindade.

Para consulta às obras mais recentes em História das Relações Internacionais do Brasil recorreu-se às bibliotecas da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), quer naquela voltada para a graduação (área de ciências humanas), como na da pós-graduação, mais atualizada e abrangente sobre o tema.

Além de diversas bibliotecas nacionais e internacionais possibilitarem contemporaneamente a consulta às suas bases de dados virtualmente, via internet, utilizou-se esse recurso para verificar o Banco de Teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)⁵¹, iden-

⁵⁰ O arquivo histórico deste periódico norte-americano encontra-se disponível em: <http://www.nytimes.com>.

⁵¹ Este banco de dados pode ser acessado pela Internet através do Portal CAPES (disponível em: <http://periodicos.capes.gov.br>. Consultado em 24 nov. 2004).

tificando-se seis trabalhos à época versando sobre a Ilha da Trindade, um único apenas dentro da nossa área de concentração, o de Virgílio Arraes, anteriormente citado. Aprofundando-se essa linha de investigação, o Banco apresenta *link* para o Sistema de Currículos Lattes⁵², na qual é possível identificar outros trabalhos dos autores sobre o tema. Ainda do mesmo modo, recorreu-se ao *Relnet*⁵³, portal voltado para a informação e apoio à pesquisa, ensino e profissionalização das Relações Internacionais no Brasil.

CONCLUSÃO

Em linhas gerais, a pesquisa historiográfica permitiu corroborar que foi a *Questão da Trindade* quem abriu os meios (fontes) para o estudo histórico da ilha. O uso desses meios, no desenrolar da *Questão* à época, permitiu, dentro da historiografia em história do Brasil, sedimentar uma versão da história da ilha, que vem sendo repetida, em suas linhas gerais, sem maiores críticas ou questionamentos, até aos nossos dias. Através de uma análise crítica das fontes, reinterrogando-as, reconstrói-se com maior coerência essa narrativa, recuperando-se e reinterpreta-se dados originalmente não valorizados ou inadequadamente compreendidos.

Particularmente, os meios de comunicação (periódicos) foram instrumentos-chave que atenderam às necessidades conjunturais e estruturais dos atores, no cenário na-

cional e no internacional, transformando a *Questão da Trindade* em agente e sujeito desses mesmos meios. A pesquisa permitiu resgatar outros periódicos até hoje inéditos enquanto fontes para a construção de uma narrativa sobre a história da Ilha da Trindade, e que permitem clarear aspectos até então obscuros na narrativa tradicional.

De maneira complementar, a recente pesquisa, analisando a *Questão da Trindade* para além de um aspecto particular da política externa da nascente República brasileira, ao procurar identificar o interesse geoestratégico de que a Ilha da Trindade se revestiu para a Grã-Bretanha, no Atlântico Sul, eventualmente estabelecendo um paralelo com a questão das Ilhas Malvinas/Falkland no período anterior (dominado pelo chamado “concerto europeu” desde 1815)⁵⁴, demonstra que ela se insere numa estrutura mais ampla na História das Relações Internacionais, num quadro de expansionismo imperialista britânico no último quartel do século XIX, que disputava com as demais potências européias, e em particular com a Alemanha, a necessidade de dominar territórios-chave cada vez mais escassos.

Uma vez que as respostas obtidas às questões iniciais, dentro de um processo dialético, conduziram a novas questões, sem esgotar a pesquisa, diversas delas necessitarão ser desenvolvidas por futuros aprofundamentos, uma vez que o processo de elaboração do conhecimento não se esgota.

⁵² A *Plataforma Lattes* foi desenvolvida pelo Conselho Nacional de Pesquisa – CNPq para classificar e divulgar a produção brasileira em C&T (Ciência e Tecnologia), facilitando a consulta e o intercâmbio de informações entre pesquisadores, órgãos públicos e privados de financiamento e pesquisa, instituições universitárias, e outros. Disponível em: <http://lattes.cnpq.br>. Consultada em 26 nov. 2004).

⁵³ O portal é uma iniciativa do Instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília e da Fundação Alexandre de Gusmão, vinculada ao Ministério das Relações Exteriores (Disponível em: <http://www.relnet.com.br>. Consultado em 26 nov. 2004).

⁵⁴ WATSON, Adam. *The evolution of international...* p. 238-240.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Paulo Roberto de. *O Estudo das Relações Internacionais do Brasil*. São Paulo: Unimarco, 1999. 300p.
- ARRAES, Virgílio Caixeta. *A República e o Imperialismo: a posse pela Ilha da Trindade (1895-1896)*. Brasília: UnB, 1998.
- _____. A República insegura: a disputa entre o Brasil e a Grã-Bretanha pela posse da Ilha da Trindade (1895-1896). *Cena Internacional*, Brasília, a. 2, n° 1, p. 5-29, jun. 2000.
- BARRETTO, Aníbal. *Fortificações no Brasil (Resumo Histórico)*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958.
- BARROS, Luiz Nogueira. Discurso de posse na Cadeira 12 da Academia Alagoana de Letras, em 2 de setembro de 1999. (disponibilizado em: <http://www.luiznogueira.com.br/expediente/discurposseaal.htm>. Consultado em 3 mar.2006.)
- BLOCH, Marc. *Introdução à História (2ª. ed.)*. Tradução: Maria Manuel Gomes e Rui Grácio. s.l. [Portugal]: Publicações Europa-América, 1974.
- BRASIL. *Mensagem Presidencial – 1896* (digitalizada e disponibilizada pelo CRL – Center for Research Libraries em: <http://wwwcrl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/prestoc.htm>. Consultado em 10 nov. 2004).
- _____. Relatório do Ministério das Relações Exteriores – 1896. (digitalizado e disponibilizado em: <http://wwwcrl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/relacoes.html>. Consultado em 10 nov. 2004).
- _____. Relatório do Ministério das Relações Exteriores – 1897 (digitalizado e disponibilizado em: <http://wwwcrl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/relacoes.html>. Consultado em 10 nov. 2004).
- BUENO, Clodoaldo. *A República e sua política exterior (1889 a 1902)*. São Paulo: UNESP; Brasília: IPRI, 1998.
- CORRÊA, Manoel Francisco. Ocupação da Ilha da Trindade pela Inglaterra e restituição ao Brasil. *RIHGB*, Rio de Janeiro, t. 59, parte II, p. 5-28, 1896.
- _____. Restituição da Ilha da Trindade ao Brasil. *RIHGB*, Rio de Janeiro, t. 60, parte II, p. 165-169, 1897.
- CRUZ, Carlos Luis M C da. *Fortalezas do Brasil*. (disponibilizado em: <http://www.fortalezasdobrasil.pro.br>. Consultado em 2 mar. 2006.)
- DE TORDESILHAS AO MERCOSUL: UMA EXPOSIÇÃO DA HISTÓRIA DIPLOMÁTICA BRASILEIRA. [Rio de Janeiro]: [Ministério das Relações Exteriores], s.d.
- DOSSE, François. *A História em Migalhas: dos Annales à Nova História*. Tradução: Dulce Oliveira Amarante dos Santos. São Paulo: Edusc, 2003. 394p.
- DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Todo o império perecerá. Teoria das relações internacionais*. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000.
- FONTANA, Josep. *História depois do fim da História*. Tradução: Antônio Penalves Rocha. Bauru, SP: EDUSC, 1998. 40p.
- GARRIDO, Carlos Miguez. Fortificações do Brasil. Separata do Vol. III dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido*

- pela Inquisição. Tradução: Maria Betânia Amoroso e José Paulo Paes. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. 310p.
- GONÇALVES, Williams da Silva. *Relações Internacionais (texto policopiado)*. s.l. [Rio de Janeiro]: s.e., s.d. [2002].
- GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. Debaixo da imediata proteção de Sua Majestade Imperial: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1838-1889). *RIHGB*, Rio de Janeiro, v. 156, nº 388, p. 459-613, jul./set. 1995.
- _____. O "Tribunal da Posteridade". In: PRADO, Maria Emília (org.). *O Estado como vocação*. Rio de Janeiro: Access Editora, 1999.
- JULLIARD, J.. La politique. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (dir). *Faire de l'histoire: nouvelles approches*. Paris: Gallimard, 1974.
- LACOMBE, Américo Jacobina. *Introdução ao estudo da História do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Editora Universidade de São Paulo, 1974. 210p.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *Historiografia brasileira contemporânea: a História em questão (2ª ed.)*. Petrópolis: Vozes, 1981. 256p.
- LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (dir). *História: novas abordagens*. Tradução: Henrique Mesquita. Rio de Janeiro: F. Alves, 1976. 200p.
- LIMA, Jeferson. Um nome escrito a sangue. In: *A Notícia*. 28 jun. 2002. (Disponibilizado em: <http://www.an.com.br/ancapital/2002/jul/28/1ult.htm> . Consultado em 1 mar. 2006.)
- LINS, Álvaro. *Rio Branco (O Barão do Rio Branco)*: Biografia pessoal e História política. São Paulo: Editora Alfa Omega, 1996. 516p.
- LYRA, Heitor. *A diplomacia brasileira na primeira República (1889-1930) e outros ensaios*. Rio de Janeiro: IHGB, 1992.
- MAPAS E PLANOS RELATIVOS AO BRASIL COLONIAL (1500-1822) conservados no Ministério das Relações Exteriores e descritos por Isa Adonias para as Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1960. 700p. Mapas.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*. São Paulo, nº 10, p. 7-28, dez. 1993.
- NUNES FILHO, Paulo de Souza. A História do Tribunal de Contas da União: Desafios para o Próximo Milênio. (disponível em: <http://www.lognet.com.br/psn/tcu.html>. Consultado em: 2 mar. 2006).
- OLIVEIRA, José Manoel Cardoso de. *Actos diplomáticos do Brasil*: Tratados do período colonial e vários documentos desde 1493 (ed. fac-sim.). Brasília: Senado Federal, 1997. 2v.
- PEIXOTO, Eduardo Marques. Ilha da Trindade: memória histórica completa. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro, 4 mai. 1904 (em diante).
- _____. *Ilha da Trindade*: memória histórica. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1932.
- REMOND, René (dir.). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/Ed. FGV, 1996.
- RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Introdução à História das Relações Internacionais*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.
- REYNOLDS, P. A. *Introducción al estudio de las relaciones internacionales*. Madrid: Ed. Tecnos, 1977. 278p.
- SILVA, Golbery do Couto e. *Geopolítica do Brasil (2ª ed.)*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio

Navegador 4 – Para uma historlografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)

Editora, 1967. 268p. Mapas.

SIMBAD [Segundo-Tenente da Marinha do Brasil Augusto Carlos de Souza e Silva]. A Ilha da Trindade – a posse oficial. *RIGHB*, Salvador, v. 4, n° 11, p. 19-37, mar. 1897.

SOUZA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brazil. *RIHGB*, Rio de Janeiro, t. 68, parte II, p. 5-140, 1885.

SOUZA, Collatino Marques de. In: A Ilha da Trindade e os rochedos de Martim Vaz. *RIGHB*, Salvador v 3 n° 8, p. 185-198, jun. 1896.

WAPPAEUS, J. E.. *A geografia physica do Brasil refundida* (ed. condensada). Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger & Filhos, 1884. p. 34-35. In: ALVES, Ruy José Valka. *Ilha da Trindade e Arquipélago de Martin Vaz: um ensaio geobotânico*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1998. p. 21.

WATSON, Adam. *The evolution of international society: a comparative historical analysis*. London; New York: Routledge, 1992.

RA. [Rio de Janeiro]: [Ministério das Relações Exteriores], s.d.

DOSSE, François. *A História em Migalhas: dos Annales à Nova História*. Tradução: Dulce Oliveira Amarante dos Santos. São Paulo: Edusc, 2003. 394p.

DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Todo o império perecerá. Teoria das relações internacionais*. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000.

FONTANA, Josep. *História depois do fim da História*. Tradução: Antônio Penalves Rocha. Bauru, SP: EDUSC, 1998. 40p.

GARRIDO, Carlos Miguez. Fortificações do Brasil. Separata do Vol. III dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. Tradução: Maria Betânia Amoroso e José Paulo Paes. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. 310p.

GONÇALVES, Williams da Silva. *Relações Internacionais (texto policopiado)*. s.l. [Rio de Janeiro]: s.e., s.d. [2002].

GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. Debaixo da imediata proteção de Sua Majestade Imperial: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1838-1889). *RIHGB*, Rio de Janeiro, v. 156, n° 388, p. 459-613, jul./set. 1995.

_____. O "Tribunal da Posteridade". In: PRADO, Maria Emília (org.). *O Estado como vocação*. Rio de Janeiro: Access Editora, 1999.

JULLIARD, J.. La politique. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (dir). *Faire de l'histoire: nouvelles approches*. Paris: Gallimard, 1974.

LACOMBE, Américo Jacobina. *Introdução ao estudo da História do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Editora Universidade de São Paulo, 1974. 210p.

LAPA, José Roberto do Amaral. *Historiografia brasileira contemporânea: a História em questão (2ª ed.)*. Petrópolis: Vozes, 1981. 256p.

LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (dir). História: novas abordagens. Tradução: Henrique Mesquita. Rio de Janeiro: F. Alves, 1976. 200p.

LIMA, Jeferson. Um nome escrito a sangue. In: *A Notícia*. 28 jun. 2002. (Disponibilizado em: <http://www.an.com.br/ancapital/2002/jul/28/1ult.htm> . Consultado em 1 mar. 2006.)

LINS, Álvaro. *Rio Branco (O Barão do Rio Branco)*: Biografia pessoal e História política. São Paulo:

Editora Alfa Omega, 1996. 516p.

LYRA, Heitor. *A diplomacia brasileira na primeira República (1889-1930) e outros ensaios*. Rio de Janeiro: IHGB, 1992.

MAPAS E PLANOS RELATIVOS AO BRASIL COLONIAL (1500-1822) *conservados no Ministério das Relações Exteriores e descritos por Isa Adonias para as Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique*. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1960. 700p. Mapas.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*. São Paulo, nº 10, p. 7-28, dez. 1993.

NUNES FILHO, Paulo de Souza. A História do Tribunal de Contas da União: Desafios para o Próximo Milênio. (disponível em: <http://www.lognet.com.br/psn/tcu.html>. Consultado em: 2 mar. 2006).

OLIVEIRA, José Manoel Cardoso de. *Actos diplomáticos do Brasil: Tratados do período colonial e vários documentos desde 1493* (ed. fac-sim.). Brasília: Senado Federal, 1997. 2v.

PEIXOTO, Eduardo Marques. Ilha da Trindade: memória histórica completa. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro, 4 mai. 1904 (em diante).

_____. *Ilha da Trindade: memória histórica*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1932.

REMOND, René (dir.). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/Ed. FGV, 1996.

RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Introdução à História das Relações Internacionais*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.

REYNOLDS, P. A. *Introducción al estudio de las relaciones internacionales*. Madrid: Ed. Tecnos, 1977. 278p.

SILVA, Golbery do Couto e. *Geopolítica do Brasil (2ª ed.)*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1967. 268p. Mapas.

SIMBAD [Segundo-Tenente da Marinha do Brasil Augusto Carlos de Souza e Silva]. A Ilha da Trindade – a posse oficial. *RIGHB*, Salvador, v. 4, nº 11, p. 19-37, mar. 1897.

SOUZA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brasil. *RIGHB*, Rio de Janeiro, t. 68, parte II, p. 5-140, 1885.

SOUZA, Collatino Marques de. In: A Ilha da Trindade e os rochedos de Martim Vaz. *RIGHB*, Salvador v 3 nº 8, p. 185-198, jun. 1896.

WAPPAEUS, J. E.. *A geografia física do Brasil refundida* (ed. condensada). Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger & Filhos, 1884. p. 34-35. In: ALVES, Ruy José Valka. *Ilha da Trindade e Arquipélago de Martin Vaz: um ensaio geobotânico*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1998. p. 21.

WATSON, Adam. *The evolution of international society: a comparative historical analysis*. London; New York: Routledge, 1992.

Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática

Gilson Rambelli

Pós-Doutorando em Arqueologia pelo Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Estadual de Campinas (Nee/Unicamp); Bolsista Fapesp; Diretor do Centro de Estudos de Arqueologia Náutica e Subaquática (Ceans), do Nepam/Unicamp; Membro efetivo do International Committee on Underwater Cultural Heritage (Icuch / Icomos). É membro do Conselho Consultivo desta Revista.

RESUMO

Este artigo pretende contribuir com uma nova abordagem, um novo discurso – náutico e arqueológico – sobre o tráfico marítimo de escravos africanos para a América, e em particular para o Brasil, tema considerado clássico na historiografia internacional; e também apresentar um estudo de caso sobre os restos do naufrágio de um navio negreiro de origem norte-americana, de nome *Camargo*, afundado em Angra dos Reis – RJ, em 1852. Projeto que pretende, por meio da análise e interpretação da cultura material, conhecer parte da história que não está nos livros sobre os navios negreiros.

PALAVRAS-CHAVE: ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA; ARQUEOLOGIA NÁUTICA; NAVIO NEGREIRO

ABSTRACT

The papers aims at contributing to producing a new approach, nautical and archaeological, on the maritime slave trade. It refers to a classic topic in international historiography, namely the African slave traffic to Brazil. It also aims at studying the wreck of a US slave ship, at Angra dos Reis, where it sunk in 1852. Through the study of material culture it will be possible to understand history as it is not written in history textbooks.

KEY WORDS: UNDERWATER ARCHAEOLOGY; NAUTICAL ARCHAEOLOGY; SLAVE SHIP

No Brasil, a lembrança das travessias oceânicas a bordo de embarcações deveria receber uma atenção mais significativa por parte da História. Afinal, a pluralidade étnica do povo brasileiro resulta desses feitos, os quais, vale ressaltar, não necessariamente têm início com a era das Grandes Navegações da Modernidade, pois a navegação também era dominada pelas sociedades autóctones que antecederam e que presenciaram o momento da conquista européia. Vestígios arqueológicos de sítios pré-históricos e relatos de viajantes do século XVI testemunham esse conhecimento (RAMBELLI, 2003).

Logo, a importância dessa relação, embarcação e navegação, a qual me refiro, por representar uma memória bastante presente em nossa diversificada tradição cultural, assume o papel do óbvio. Ou seja, é considerado assunto conhecido: navegava-se e pronto!

Mas, será que a importância desse processo tão complexo que envolve a “nave” (o instrumento) e a “navegação” (a ação) pode ser resumida de maneira tão singela? Não

estamos desprezando informações significativas sobre nosso passado? Ora, para tal reflexão, temos que repensar alguns conceitos consagrados como estanques, e compreender, por exemplo, que cada embarcação tem sua forma e nomenclatura que representam em si suas dimensões, função, tripulação, carga, período, etc. Não devemos simplesmente generalizar tudo, pois uma canoa é diferente de uma caravela, que é diferente de uma nau, que é diferente de um galeão português, que é diferente de um galeão espanhol, que é diferente de uma fragata, e, assim, sucessivamente!

A inspiração para este texto vem de nossa proximidade com o tema náutico¹, e do projeto arqueológico que estamos desenvolvendo, com autorização da Marinha do Brasil, sobre os restos de um navio negreiro naufragado em Angra dos Reis – RJ, em 1852, que propiciou a identificação de uma lacuna, em escala econômica informal, para o universo dos tão citados navios negreiros – ou tumbeiros, como eram conhecidos – e, conseqüentemente, de suas viagens oceânicas. Logo, sem a presunção de uma análise exaustiva, este artigo representa mais um aproveitamento desse tema, já bastante conhecido.

Para uma melhor compreensão do leitor, o tema náutico proposto aqui passou a ser assunto de discussão acadêmica há bem pouco tempo – quase 50 anos –, devido à produção de conhecimento gerada pelas pesquisas arqueológicas subaquáticas científicas realizadas nos anos 1960, no Mediterrâneo (RAMBELLI, 2002).

Os achados arqueológicos submersos relativos aos sítios de navios naufragados começaram a questionar a insuficiência da documentação textual existente, conhecida, para suprir as informações levantadas nesses sítios², como detalhes da construção dos navios, os carregamentos, as rotas de comér-

cio; dúvidas e novidades que apontavam para o “nascimento” de uma nova área da produção do conhecimento arqueológico. Mas, ao mesmo tempo em que surgia esse discurso construído a partir da análise e interpretação da cultura material submersa, os então “jovens” especialistas nessa então denominada “Arqueologia Náutica e Subaquática” identificaram um certo preconceito acadêmico pela temática (BASS, 1969; HOFFMAN, 1987; RAMBELLI, 1998; 2002; 2003; 2006).

E este problema identificado, infelizmente, ainda persiste em nossas ciências humanas, mesmo quase cinco décadas depois do início desse processo. Na opinião do arqueólogo britânico Sean McGrail, um especialista na área, a questão passa por uma certa antipatia generalizada pelo tema náutico, relativo ao abismo que separa os homens do mar dos homens da terra (MCGRAIL, 1997; BLOT, 1999; RAMBELLI, 2003; 2006). Tanto o é que são poucos os autores que se “aventuraram nesses mares pouco navegados”!

Essa separação entre marítimos e continentais não representa nenhuma novidade e se perpetua nas sociedades ocidentais pelo fato do mar ainda permanecer “como um espaço mal conhecido, perigoso, fora da cultura terrestre, fora da lei que impera no continente” (DIEGUES, 1998, p.58). E talvez sejam os efeitos dessa divisão de mundos, identificados pela Antropologia Marítima, que contribuem para a construção simplista do “óbvio” apresentada há pouco, influenciando diretamente na maneira da assimilação desse conhecimento específico por não especialistas.

Assim, o que se pretende é contribuir com uma nova abordagem, um novo discurso – náutico e arqueológico –, sucinto, sobre o tráfico marítimo de escravos africanos para a América, e em particular para o Brasil, tema considerado clássico na historiografia internacional.

¹ O autor deste texto é arqueólogo e especialista em Arqueologia Náutica e Subaquática.

² Contribuindo com o fortalecimento da Arqueologia, enquanto ciência social, e rompendo com a tradição de ser considerada como simples técnica de ilustrar a História.

NAVIO NEGREIRO OU NAVIOS NEGREIROS?

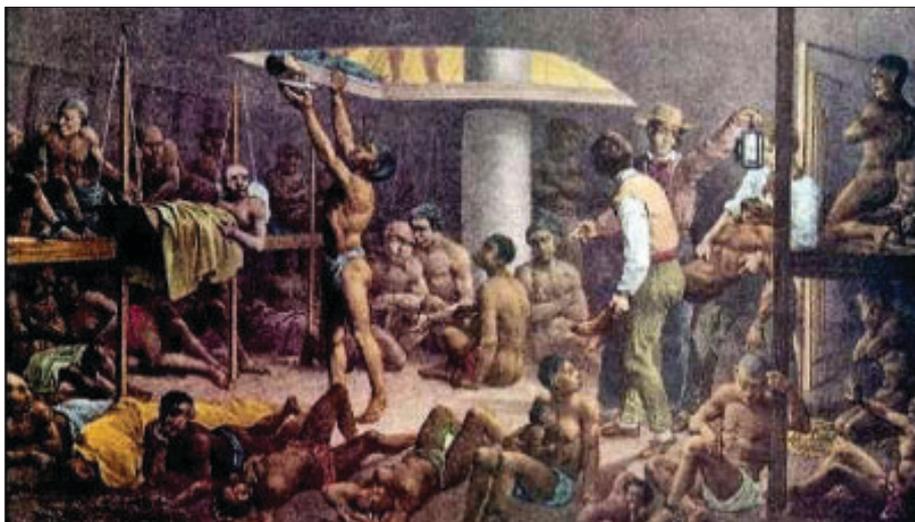


Figura 1 - *Negros no porão* (Johann Moritz Rugendas). Imagem clássica na historiografia nacional do interior de um navio negreiro

Por mais que o tráfico de escravos negros africanos tenha durado mais de três séculos, cabe uma observação quanto ao domínio da navegação, pois foi durante esse período que se aprimoraram novas técnicas de construção naval e se desenvolveram novas tecnologias para navegar, como a propulsão a vapor, por exemplo; mas a imagem que nos vem em mente quando pensamos no transporte de escravos negros africanos, como bem destaca o historiador Jaime Rodrigues, em seu livro *De costa a costa* (2005), é a inspirada na gravura: *Negros no porão* (1835), de Johann Moritz Rugendas, que se tornou um clássico nas ilustrações de obras sobre o tema. Transformando a pluralidade secular dos navios negreiros em uma visão singular.

Com a ilustração de Rugendas, o porão do navio passou a ser “a representação do tráfico por excelência, independentemente do tempo e das mudanças que tenham ocorrido na arquitetura naval. Focalizando essencialmente os porões reduzidos, escuros e repletos de escravos negros, o uso de tais imagens cristalizado do tráfico faz do navio

negreiro um objeto sem história, posto que a maneira de vê-lo é quase atemporal” (RODRIGUES, 2005, pp.131-32).

Essa obra, em particular, tem um apelo interessante porque nos remete à parte interna de um tipo de navio e não ao navio propriamente dito. Devido ao seu emprego ilustrativo constante, carregado de significados, passou a simbolizar, em nosso imaginário coletivo, o interior de todas as embarcações que transportavam escravos negros, homogeneizando mais de 300 anos de construção naval em uma única forma: o porão. O interessante desse fenômeno é que, se a fonte iconográfica for questionada técnica e não ideologicamente, vamos observar que a própria idéia de “negros no porão” não trata de fato o porão do navio representado, mas, mesmo assim, se tornou o cenário do local onde se transportava a carga humana em um navio negreiro!

Essa nossa observação não pretende descaracterizar a crueldade – representada de forma branda por Rugendas na gravura *Negros no porão* – que foi esse processo

do tráfico marítimo de seres humanos. O que queremos é chamar a atenção sobre o pouco que sabemos de fato sobre esses navios, que representavam explicitamente o transporte marítimo, a ponto de generalizarmos alguns termos, frutos de discursos construídos que não coincidiam com a própria arquitetura das embarcações.

Por exemplo, durante os séculos em que aconteceu o tráfico marítimo de escravos africanos, uma gama enorme de embarcações, de diferentes tipos e tamanhos, foi utilizada para esta função; algumas construídas objetivando esse comércio e outras –

na maioria das vezes – já velhas³, adaptadas para esse tipo de transporte. Logo, a referência consagrada dos *Negros no porão* nem sempre condizia com a organização esquemática de um navio mercantil que transportava carga humana. Tudo era possível em termos de acomodação de acordo com o tipo da embarcação, mas, grosso modo, segundo Boudriot (1984), a divisão a bordo se dava em três níveis: 1 – o porão, para o armazenamento da água e dos víveres; 2 – a falsa coberta⁴, para a carga humana (os escravos negros africanos); e 3 – a coberta, para a tripulação.

REPRODUÇÃO

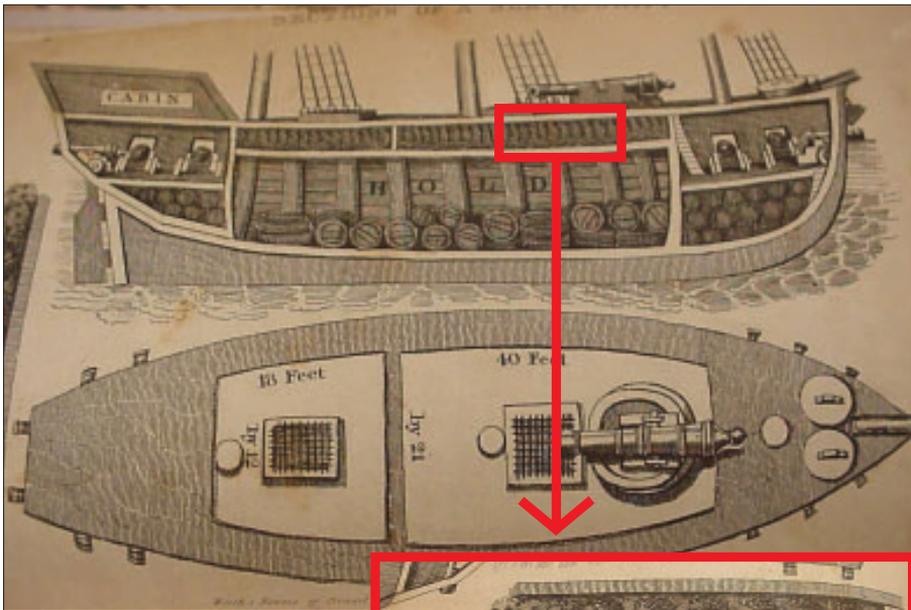


Figura 2 - Esquema do negreiro *Veloz* (Robert Walsh), em *Notícias do Brasil*



Figura 3 - Detalhe da falsa coberta do negreiro *Veloz* (Robert Walsh)

³ Segundo Castanheiras, um navio de madeira chega a navegar entre 15 e 20 anos sem a necessidade da substituição de uma tábuas por apodrecimento (1991).

⁴ Qualquer convés situado abaixo do convés principal (CHERQUES, 1999). Que, para o leigo (homem de terra), induz à idéia de piso inferior do navio: porão.

Navigator 4 – Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática

Cabe ressaltar que esse esquema de organização dos negreiros descrito acima, proveniente de fontes francesas do século XVIII, corresponde ao desenho esquemático feito pelo inglês Robert Walsh, em 1828, após ter visitado o negreiro brasileiro *Ve/oz*, interceptado ainda na África pelo navio em que viajava (WALSH, 1985; CONRAD, 1985; RODRIGUES, 2004, 2005). Esta coincidência é importante para o que diz respeito ao navio negreiro, pois segundo Rodrigues (2005), “Walsh foi um dos poucos viajantes a pisar em um navio carregado de negros” (p. 134), o que demonstra que o mesmo se preocupou em retratar o que viu, sem se deixar influenciar pela propaganda abolicionista de sua época (RODRIGUES, 2000; 2005). O desenho indica a divisão esquemática do navio pelo lado externo, mostrando o porão, com a carga de água e víveres, e a falsa coberta, com espaço reduzido, superlotado, e os escravos ali amontoados, uns sobre os outros.

No que se refere a esta superlotação das falsas cobertas dos navios com carga humana, identificada em diferentes fontes, também compartilhamos com a idéia de que isso se fazia, de maneira cruel, atendendo a demanda de um mercado voraz de mão-de-obra escrava, expressando nitidamente a possibilidade do maior lucro com a quantidade máxima de indivíduos transportados em uma única viagem, mesmo que isso acarretasse em um número considerável de baixas⁵; mas também, acrescentamos a esse fato à tradição marítima do aproveitamento organizado do espaço disponível na embarcação para o transporte de cargas (fato comum em relatos de viagens marítimas). E vale ressaltar que o escravo negro africano, para o homem do mar da época, era considerado carga.

Além do mais, conforto a bordo é termo bastante recente no universo da navegação⁶, consagrado somente no final do século XIX, com transatlânticos dedicados também aos passageiros (indústria da viagem).

Quanto à carga humana embarcada, é importante ressaltar que várias fontes, como o próprio relato de Walsh, descrevem uma certa organização a bordo, como a separação entre os escravos por sexo e por idade. O que demonstra uma preocupação com a distribuição dos mesmos no navio, visando a uma maior segurança a bordo, não só quanto a possíveis revoltas, mas também do ponto de vista do controle do peso da carga viva, que é móvel e pode causar problemas para a navegação e até mesmo um naufrágio.

Quanto à vida dos homens do mar, os responsáveis por esse transporte, vale lembrar que era bastante dura, sem privilégios. Sendo que as desigualdades sociais da época se reproduziam a bordo ainda com mais força (MICELI, 1994; RAMBELLI, 2003). Aos embarcados revelava-se um “mundo profundamente heterogêneo, não se podendo reduzir os personagens do navio a marinheiros simplesmente, sem que essa simplificação grosseira não esconda a divisão do trabalho que sustentava o espaço rigidamente hierarquizado, característico daquela sociedade flutuante” (MICELI, 1994, p.105). Logo, passar privações como sede, fome e desconforto não eram características apenas dos transportados como mercadorias, muitos tripulantes, e também passageiros, enfrentavam esses desafios. Pois, os “homens do mar tinham de aliar a resistência física com provisões mínimas e muitas vezes fome. Além disso, havia os riscos de doenças –

⁵ Que, “segundo Gorender, a alta mortalidade no mar era resultado de um ‘largo diferencial’ entre o preço de compra dos escravos na África e seu preço de venda no Brasil. Certos custos da viagem, ele afirma, tais como o uso do navio e despesas com a tripulação, eram inalteráveis qualquer que fosse a carga, e as únicas despesas adicionais resultantes do excesso de carga eram os gastos com os próprios escravos e um pequeno acréscimo no custo da manutenção. ‘Em tais circunstâncias’, ele conclui, ‘valia a pena arriscar’” (CONRAD, 1985, pp.63-4).

⁶ O transporte de passageiros se dava por meio de acordos com o responsável pela embarcação, pois na maioria das embarcações não havia locais específicos para abrigá-los.

como escorbuto, reumatismo, tifo, febre amarela, úlceras e doenças de pele – e a periculosidade do trabalho, que provocava hérnias ou traumatismos” (RODRIGUES, 2005, p.171). Não é à toa que a perna de pau ou outras mutilações estão presentes em descrições sobre os homens do mar.

A dependência da natureza nas atividades marítimas, como ventos favoráveis, calmarias, tempestades, era fator primordial para que o desespero não tomasse conta de todos a bordo, e não apenas dos escravos transportados. Para eles, o fator físico – decorrente de um processo que se iniciava muito antes da viagem por mar e que os debilitava para os duros desafios dessa travessia oceânica – e o terror psicológico gerado pelo trauma de uma situação desconhecida (o embarcar) imposta à força, lhes colocavam em desvantagem em relação à tripulação, mas, como vimos, não representava um antagonismo quanto às possibilidades do sofrimento a bordo. Pois, “a dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem” (BARRETO apud FLORENTINO, 1997, p. 145).

Abordagens não humanistas sobre as tais sobrecargas a bordo podem ser encontradas em alguns viajantes, que conheciam a vida no mar e que testemunharam o tráfico de uma outra maneira, como, por exemplo, o alemão Schlichthorst em 1829, “que dizia que ‘nos próprios navios negreiros, o espaço não é tão apertado como geralmente se imagina. Um barco, que na Europa receberia trezentos passageiros, transporta da África quatrocentos negros!’” (RODRIGUES, 2005, pp.134 – 35).

NAVIOS, NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E ECONOMIA INFORMAL

Para entendermos mais sobre a navegação marítima e tudo o que ela envolvia, precisamos conhecer mais sobre as embarcações. Desta forma, com o objetivo de facilitar nossas reflexões a respeito da complexidade a bordo de uma embarcação destinada ao tráfico, optamos por um exemplo concreto, que é o estudo de caso feito por um dos maiores especialistas em construção naval do mundo, o arquiteto francês Jean Boudriot.

Em seu livro *Traite: negrier l'Aurore*, publicado em 1984, Boudriot apresenta e discute o navio negreiro francês *l'Aurore*, construído em 1784, por H. Penevert. O texto técnico e especializado é repleto de informações interessantes sobre o tema, que permitem uma maior aproximação ao navio e à sua dinâmica.

O *l'Aurore* era um navio de 280 toneladas⁷, com aproximadamente 30 metros de comprimento e 8 metros de boca⁸, equipado com três mastros (um principal e dois pequenos), artilharia limitada de oito canhões de baixo calibre⁹, e já contava com a tecnologia do revestimento de cobre do casco¹⁰. Mesmo não sendo grande, tendo em vista a vasta tipologia dos navios, esta fragata tinha capacidade para transportar 600 escravos em sua falsa coberta – devido ao aproveitamento de dois andares (tipo bailéu) construídos no mesmo piso –, e contava, para o seu bom funcionamento, com um efetivo de 40 a 45 homens (BOUDRIOT, 1984).

⁷ Tonelada é a unidade que exprime o volume ou a capacidade de carga de um navio, denominada tonelagem (CHERQUES, 1999).

⁸ Boca é o termo náutico que corresponde a maior largura do barco, em sua caverna mestra.

⁹ A artilharia visava à proteção da embarcação, principalmente, contra ataques piratas.

¹⁰ Este revestimento protegia as madeiras do casco flutuantes e imersas (as obras-vivas da embarcação, em termo náutico) da ação do gusano-do-mar (*teredo navalis*) (BOUDRIOT, 1984; CHERQUES, 1999; RODRIGUES, 2005). Trata-se de um molusco que pode atingir de 5 a 100 centímetros de comprimento e 2 centímetros de diâmetro, extremamente nocivo às obras-vivas do casco, onde constrói uma galeria, acabando por perfurar toda a madeira, inutilizando-a, e prejudicando bastante a navegabilidade da embarcação (CASTANHEIRA, 1991; CHERQUES, 1999). Esses vermes são bastante comuns em portos em que as águas são quentes e limpas, como os portos africanos onde as embarcações ficavam ancoradas por meses.

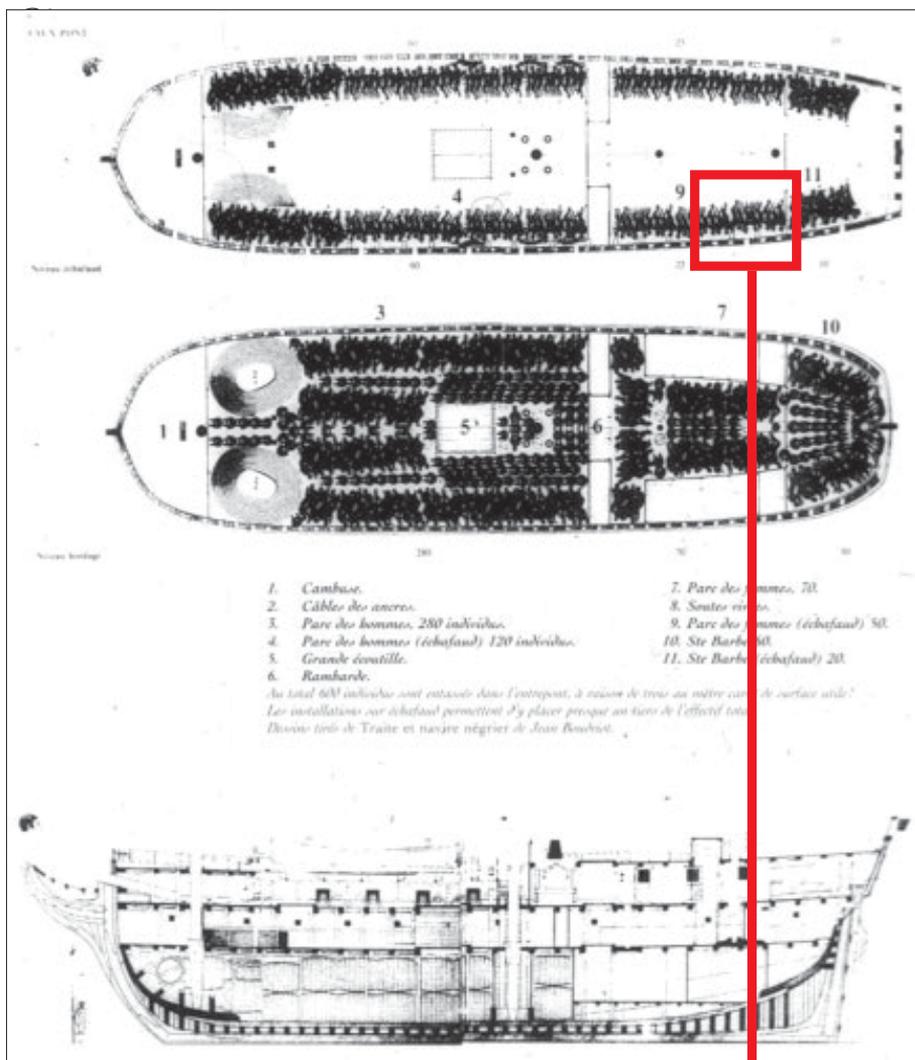


Figura 4 – Esquema do negreiro francês *l'Aurore* (Jean Boudriot)



Figura 5 - Detalhe da falsa cobertura do negreiro francês *l'Aurore* (Jean Boudriot)

Como um dos problemas mais temidos no mar era a sede, para garantir a sobrevivência dessas 650 pessoas a bordo, ainda segundo Boudriot, o navio necessitava de uma importante quantidade de água, o equivalente, aproximadamente, a 2,8 litros por indivíduo, por dia. Logo, para uma viagem de 60 dias, eram necessários cerca de 110.000 litros de água; e 1.820 litros para cada dia excedente. Mesmo considerando que a existência de mortes a bordo reduzissem o efetivo e a carga humana transportada, era necessário, nos cálculos de provisões, levar em conta os desperdícios e os inevitáveis vazamentos dos barris.

Para termos uma idéia mais concreta do que isso significava, no porão do *l'Aurore*, por exemplo, em vez de escravos existiam 581 barris de água¹¹ (de 242 litros cada), representando um total de 140.000 litros, que dava ao navio uma autonomia – em cálculos – equivalente a dois meses e meio de consumo; e mais: dez toneladas de biscoito, 10 toneladas de arroz, quatro toneladas de fava, pólvora e munição para os canhões, cordas¹² e material em geral, entre muitas outras coisas (op. cit., 1984).

Como administrar isso tudo? Somente uma faina disciplinada e organizada para gerir tamanha complexidade. É difícil até de imaginar 650 pessoas em um espaço confinado flutuante em pleno oceano. Idéia que reforça o que já foi comentado anteriormente sobre o trabalho a bordo, e o quanto a navegação em si, fruto dessa atividade orquestrada entre homem-navio-natureza, estava relacionada com o sucesso e precisão dessa operação.

Agora que compreendemos um pouco melhor como era uma embarcação utilizada no tráfico de escravos, entre dezenas de

tipos que existiram, e que variaram consideravelmente nesses mais de 300 anos, cabe refletirmos um pouco sobre as etapas preparatórias de uma viagem oceânica (Brasil–África–Brasil). Estas levavam, muitas vezes, meses e envolviam um considerável número de prestadores de serviço, que aquecia uma economia informal, “discreta” – do ponto de vista das análises tradicionais sobre o tema –, porém totalmente dependente desse comércio. Segundo Rodrigues (2000), é necessário reavaliar o papel e o envolvimento desses diferentes agentes históricos nesse processo, que inclui pobres e escravos traficados ou já nascidos no Brasil.

Para a viagem de ida à África, por exemplo, era preciso: o recrutamento da tripulação, que exigia experiência nesse tipo de marinharia¹³; o carregamento organizado do navio com água, víveres e produtos para serem trocados por escravos, como “tecidos, pólvora, armas de fogo, tabaco e aguardente” (FLORENTINO, 1997, p.152); a documentação alfandegária, que dependendo da época, exigia a embarcação ser vistoriada; o seguro do navio; e enfim o sucesso da viagem, que poderia fracassar por diversas causas ou resultar em avarias que exigiriam reparos, logo, despesas extras em portos africanos e, como consequência, grandes chances de problemas para a volta, pois a maioria dos portos daquele continente não estava preparada para prestar esse auxílio, o que justificava o transporte de peças sobressalentes nos porões dos navios.

Na África também se mobilizava todo um sistema de prestadores de serviço, semelhante ao brasileiro, envolvendo estrangeiros que viviam por lá, e, principalmente, os

¹¹ Quando uma embarcação era abordada pelo patrulhamento britânico antitráfico, uma das evidências do envolvimento dela naquele comércio era a quantidade de barris de água nos porões. As escotilhas gradeadas que separavam a falsa coberta do convés também eram outra evidência berrante (BOUDRIOT, 1984; FLORENTINO, 1997; RODRIGUES, 2005).

¹² As embarcações a vela utilizavam quilômetros de cordas (cabos, na linguagem naval).

¹³ Vale ressaltar as especialidades e as diferenças hierárquicas entre as funções exercidas a bordo, por esses homens do mar. Lembrando que o engajamento em tripulações de navios começava na infância, logo, era comum a existência de crianças a bordo e que também escravos, próprios do navio ou alugados, compunham o “time” de marinheiros (FLORENTINO, 1997; RAMBELLI, 2003; RODRIGUES, 2005).

Navigator 4 – Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática

africanos das etnias que escravizavam as outras, que eram – de lá – os responsáveis pelo sucesso dos negócios no Brasil. Durante esse período das negociações em terra, que poderia levar meses, o navio esperava ancorado nas áreas portuárias¹⁴, onde mantinha a faina a bordo e era reabastecido com água fresca e alimentos¹⁵ para a viagem de volta, o que exigia a colaboração/contratação de pessoas do local. Providenciar as documentações necessárias e o embarque da carga também! Tudo isto gerava na África uma economia informal semelhante à identificada no Brasil.

Uma vez a bordo, o carregamento dos escravos era feito de maneira organizada; para, aí sim, poder levantar âncoras, mesmo sem a certeza do feliz regresso. De volta ao Brasil, tudo recomeçava, tendo como ponto de partida o desembarque dos escravos.

Quando descrevemos essas atividades banais relacionadas a uma viagem do tráfico, temos que projetá-la no plural, pois esse processo envolveu milhares de viagens, milhares de embarcações e centenas de anos.

Segundo Florentino, “embora o tráfico atlântico se constituísse em um negócio de base local, em mãos de homens e de mulheres residentes nos maiores portos do Atlântico, sua rede de interesse abrangia milhares de pessoas na América, Ásia, Europa e África. Muitos participavam diretamente de sua organização, nas tripulações dos tumbeiros, nas capturas, vendas e revendas dos cativos, dentre outras etapas. Indiretamente, porém, esse número era ainda maior, como por exemplo na construção de navios e na produção de manufaturas que, junto com produtos tropicais, participavam do escambo” (1997, p.150).

E, certamente, essa cadeia econômica discreta que envolvia a prestação de serviços direto aos navios do tráfico – na cons-

trução e nos reparos navais –, que exigiam diferentes profissionais, e até mesmo uma espécie de terceirização do trabalho realizado com apetrechos navais e matérias-primas, muitas vezes importadas, estava presente nos estaleiros brasileiros. O que vai reforçar a manutenção desse comércio, mesmo após a primeira proibição oficial do tráfico para o Brasil, em 1831, por mais algumas décadas.

A dinâmica portuária era grande e notável, a ponto de compor os depoimentos dos viajantes Spix e Martius, que dão “um panorama das redes comerciais que envolviam a fabricação e a manutenção de embarcações: ‘Na comprida fila de casas do porto [do Rio de Janeiro], destinadas ao fabrico de apetrechos navais, vemos retorcer amarras de cânhamo russo, forjar instrumentos de ferro sueco, cortar velas de tela do Norte. Os mais importantes materiais, fornecidos pelo próprio Brasil, são a excelente madeira de construção, a estopa e o breu” (RODRIGUES, 2005, p.138).

Esse envolvimento coletivo com o tráfico era abrangente e não se fazia apenas na capital, pois “da mesma forma, em Pernambuco e na Bahia, jangadas e outros pequenos barcos eram enviados ao mar para esperar pelos navios que chegavam, avisar suas tripulações de perigo e guiá-los para locais de desembarque seguro ou até mesmo transportar os escravos para a praia, reduzindo assim os riscos para os navios” (CONRAD, 1985, pp. 130-31).

Toda essa movimentação nos indica que navios e navegações do tráfico beneficiavam não só os aristocratas poderosos e os grandes traficantes, como toda uma rede que se desenvolvia ao redor dessas atividades, favorecendo economicamente setores da so-

¹⁴ Situação, comentada anteriormente, que favorecia a ação do gusano-do-mar (*Teredo Navalis*) sobre as obras-vivas do casco.

¹⁵ Muitas vezes, devido a períodos de escassez de alimentos nas regiões onde se comercializava escravos, esse procedimento ficava comprometido, o que exigia que as embarcações partissem do Brasil, já com autonomia no abastecimento para ida, estadia e volta.

cidade que não se relacionavam diretamente com o objeto principal desse comércio. Era algo tão abrangente e notório no Brasil que um intelectual britânico, Thomas Nelson, escreveu em 1846: “raramente se encontra um indivíduo que, direta ou indiretamente, não esteja pessoalmente interessado no apoio ao sistema escravista, e que não veja com a máxima desconfiança qualquer mudança que se possa propor”. Brasileiros honestos admitiam, segundo Nelson, que ‘abolir o tráfico escravista é o que nem o povo nem o governo têm o menor desejo de tentar’” (op.cit, 1985, p. 119).

Nas palavras de Florentino, “o peso econômico do tráfico e de seus agentes pode ajudar a explicar como, apesar das pressões da mais poderosa economia da época, foi possível ao comércio de almas subsistir oficialmente até 1830, e de maneira ilegal até meados do século XIX” (1997, p. 211).

TRÁFICO ILEGAL E NAVIOS DESCARTÁVEIS

A primeira proibição do tráfico de escravos para o Brasil, de 1831, adotada sob forte pressão inglesa, paradoxalmente, não intimidou as atividades de suas indústrias que continuaram a desenvolver produtos que tinham como maior objetivo o mercado do tráfico de escravos, como, por exemplo, panos-da-costa, armas, pólvora e algemas utilizadas no escambo e na captura e transportes dos escravos africanos.

O envolvimento britânico foi tanto que muitos dos seus cidadãos se estabeleceram no Brasil, e, embora não traficassem diretamente escravos, enriqueceram com a continuidade ilegal desse comércio. Esses negociantes, quando não se associavam, vendiam consideravelmente aos traficantes¹⁶; emprestavam dinheiro para a compra de

embarcações; e faziam o seguro das mesmas, cuja maior ameaça era a própria Armada inglesa (CONRAD, 1985).

Esse envolvimento internacional com o tráfico ilegal não se limitou à participação dos ingleses. Outras nacionalidades também se envolveram de forma bastante atuante, como os norte-americanos, por exemplo, que passaram a ser os responsáveis pela produção e venda de arroz, farinha e outras provisões utilizadas na alimentação das tripulações e dos escravos nas viagens de volta da África. E, pela produção de navios!

Várias foram as vantagens oferecidas pelas embarcações americanas – construídas nos portos atlânticos dos Estados Unidos – para o tráfico ilegal de escravos. Do ponto de vista náutico, destacavam-se pela velocidade, pois eram velozes a ponto de superarem os perseguidores britânicos, os piratas¹⁷ e, principalmente, economizarem tempo nas viagens, o que representava economia de água e de suprimentos, logo, de vidas, ressaltando a característica da carga perecível: seres humanos (BOUDRIOT, 1984; FLORENTINO, 1997). Do ponto de vista político, o destaque era o pavilhão, pois a bandeira americana permitia privilégios, como a não permissão de vistoria a bordo, “eliminando o perigo oferecido pelas autoridades britânicas no mar” (CONRAD, 1985, p.153).

Essas características das embarcações norte-americanas não estavam desatreladas das atividades do próprio tráfico porque, com a sua proibição oficial, o monopólio oficial desse comércio por parte de portugueses, brasileiros e africanos teve fim. Dessa forma, os “comerciantes e marinheiros americanos, já envolvidos no tráfico para Cuba, entraram decisivamente para o tráfico brasileiro e permaneceram envolvidos até o final” (CONRAD, 1985, p.149).

¹⁶ Segundo Conrad (1985), 80% dos produtos utilizados para o escambo na África eram fabricados pelos ingleses.

¹⁷ A pirataria também representou uma grande ameaça ao tráfico realizado por navios negreiros, devido ao valor de mercado das cargas humanas transportadas (FLORENTINO, 1997; DURAN, 2000). As redes de atuação desses homens do mar também alimentavam essa economia informal que estamos evidenciando.

Navegador 4 – Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática

A articulação desse sistema, que tinha o “risco” como uma de suas principais características, era algo muito bem estruturado, envolvendo fortes associações que compunham poderosas redes econômicas que lhes davam sustentação (FLORENTINO, 1997). Com a ilegalidade, o desdobramento desse sistema “cooperativo”, que se impregnava em diversos setores da sociedade e em diferentes camadas socioeconômicas, desenvolveu uma rede bastante significativa de corrupção, que garantia o não cumprimento da lei e a manutenção desse lucrativo comércio (CONRAD, 1985; FLORENTINO, 1997; THOMAS, 1997; RODRIGUES, 2000; 2005). Segundo Conrad, os traficantes norte-americanos, portugueses e brasileiros “eram todos imunes à prisão e julgamento enquanto permanecessem em solo brasileiro” (1985, p.153).

Se não bastassem as articulações e especulações envolvendo corruptores e corruptíveis nesse período do tráfico ilegal, uma outra saída, colocada em prática pelos traficantes, para evitar o risco da captura inglesa e/ou brasileira em nossa costa, era se desfazer das embarcações – que significavam provas – encalhando-as ou incendiando-as após descarregar suas cargas de escravos (RODRIGUES, 2005). Essa opção destrutiva, ao mesmo tempo em que demonstra a rentabilidade desse comércio, a ponto de se permitir a perda dos navios, também pode ser justificada, com maior probabilidade, pelos seguros feitos antes das viagens à África.

E é nesse contexto que se dará nossa contribuição arqueológica com essa temática náutica do tráfico, pois iniciamos um projeto para estudar os restos de um navio negreiro norte-americano que foi incendiado e naufragado propositalmente após ter descarregado escravos de Moçambique no Rio de Janeiro.

O NAVIO NEGREIRO CAMARGO

A lei de proibição do tráfico de escravos africanos para o Brasil, de 1831, manteve até 1850 a máxima do “para inglês ver”, pois pouco se fazia, de fato, para interromper aquele comércio. Nesse ano, porém, foi promulgada a Lei Eusébio de Queirós, que proi-

bia pela segunda vez o tráfico de africanos para o Brasil. Esta “aparente” redundância legislativa se deu em um contexto histórico diferente, pois o que estava em discussão naquele momento não era apenas a pressão inglesa antitráfico; fatores como a ameaça da ordem social, inspirada na revolução do Haiti e em crescentes conflitos internos, resultantes da superioridade da demografia negra sobre a branca, e a não mais incriminação dos compradores de escravos ilegais, também contribuíram com a legitimação desta lei (RODRIGUES, 2004).

Mas, mesmo tendo sido proibido por duas vezes, alguns escravos ainda conseguiam “escorregar” para dentro do Brasil (THOMAS, 1997). Esta possibilidade só pode ser entendida se for considerado muito do que foi apresentado até o momento. Pois, esse tráfico representava muitos interesses, dentre eles os de pessoas que só sabiam viver daquela atividade.

Como os traficantes perdiam cada vez mais o prestígio social e ganhavam conotação de piratas diante das elites, as eliminações das provas evitavam constrangimentos para os envolvidos diretamente com aquele comércio ilegal. Um exemplo dessa prática se deu em dezembro de 1852, quando o Brigue norte-americano *Camargo* descarregou “em Bracuí, ilha Grande (ao sul do Rio de Janeiro), entre 500 e 600 negros provenientes de Quelimane, Moçambique, sendo depois imediatamente incendiado pela tripulação” (BETHELL, 1976, p. 349).

Este episódio repercutiu significativamente na época, por ter sido considerado um dos últimos navios que desembarcou com sucesso escravos no Brasil. Curiosamente, o seu comandante, o também norte-americano Nathaniel Gordon, do Maine, depois de dez anos do feito em águas brasileiras, se tornaria o primeiro e único traficante a ser executado nos Estados Unidos (CONRAD, 1985; THOMAS, 1999; GALINDO, 2001).

Se para a historiografia a documentação textual produzida na época dá conta desse episódio, devido ao fato de envolver corrupção na justiça, pessoas poderosas

na região, e as próprias queixas dos fazendeiros, relativas às investigações policiais, que vasculharam várias fazendas da região de Angra dos Reis, que só conseguiram recuperar 38 dos escravos desembarcados (CONRAD, 1985; THOMAS, 1999); para a Arqueologia, a documentação material ainda está por ser trabalhada.

O estudo sistemático do sítio arqueológico formado pelos restos do Brigue *Camargo*, naufragado intencionalmente em Porto Braçuí, Angra dos Reis (RJ), pretende conhecer a história que não está nos livros, pois com a exceção do trabalho de Boudriot (1984) – já citado – e de alguns estudos de casos levados adiante no mundo pela Arqueologia Subaquática¹⁸, nada se produziu efetivamente sobre os navios negreiros, talvez pela dificuldade “marítima” específica do tema ou mesmo pela carga simbólica que eles representam na memória recente de países ex-escravocratas como o nosso.

Essa nossa impressão de que o tema ainda merece detalhes é compartilhada com o africanólogo Alberto da Costa e Silva, quando em sua obra *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*, refere-se ao navio negreiro: “Mesmo com relação a esse navio, nunca pus os olhos num estudo sistemático a ele dedicado, no qual se recolhessem, analisassem e completassem as informações que temos dispersas sobre a evolução, ao longo de mais de trezentos anos, dos tipos e tamanhos das embarcações empregadas no tráfico, seu fabrico, suas tripulações, sua logística e o manejo econômico” (SILVA, 2003, p.79). Chamamos a atenção de que esta lacuna não está mais tão despercebida, cabendo o nosso reconhecimento à obra de Jaime Rodrigues (2005),

citada várias vezes, que foi a que mais se aproximou do universo do navio negreiro e dos homens do mar envolvidos no tráfico.

De qualquer forma, independente das causas que ainda impedem uma maior dedicação a esse tema, vale aproveitar essa possibilidade, uma vez que tais evidências arqueológicas já foram localizadas por mergulhadores locais¹⁹, pois, para a Arqueologia Subaquática, um sítio desse tipo, que representa algo que deixou de existir de repente, coloca-se como uma *cápsula do tempo*: um momento interrompido de 1852, carregado de restos materiais – como o próprio casco do navio –, testemunhos dessa época, e que pode confirmar e/ou contradizer muito da documentação textual existente e produzida. Mesmo correndo o risco de nosso discurso ser vítima de preconceito acadêmico ou de cair na antipatia generalizada com os temas náuticos. Por fim, mas não menos importante, a nossa História, graças à pesquisa arqueológica, pode mostrar-se menos elitista, capaz de dar voz àqueles cujo sofrimento e luta constitui parte essencial da luta pela liberdade: os oprimidos (FUNARI, 2006).

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos colegas de batalha em prol do patrimônio cultural subaquático: Pedro Paulo Abreu Funari; Paulo Bava de Camargo; Flávio Calippo; Leandro Duran; Randal Fonseca; Glória Tega; Carlos Rios; Robert Grenier; Pilar Luna Erreguerena; Eric Rieth; Francisco Alves; Filipe Castro; Maria Cristina Mineiro Scatamacchia; e Armando de Senna Bittencourt. Agradeço ainda à Fapesp, ao Nee/Unicamp e ao Nepam/Unicamp. A responsabilidade pelas idéias restringe-se ao autor.

¹⁸ Como, por exemplo, os estudos realizados nos anos 1970, sobre o navio negreiro português *James Matthews*, naufragado em 1841, ao largo de Freemantle, na Austrália; ou nos anos 1980, sobre o navio negreiro inglês *Henrietta Marie*, naufragado em 1700, na Flórida (New Ground Reef); não ultrapassando uma dezena de casos espalhados pelo mundo.

¹⁹ Segundo informações recentes de um mergulhador da região, em seu livro: *Guia dos naufrágios da Baía de Ilha Grande*, “após soçobrar, o *Camargo* sofreu alguns saques. Mais recentemente, lanternas e peças foram retiradas para decorar um hotel na Baía da Ribeira. Hoje o navio encontra-se completamente desmantelado, mas em local seguro, pois a área virou sítio arqueológico subaquático, onde só se pode mergulhar mediante autorização” (GALINDO, 2001, p.42).

BIBLIOGRAFIA

- BASS, George F. *Arqueologia subaquática*. Lisboa: Verbo, 1969.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976.
- BLOT, Jean-Yves. O mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico. *Al-Madan*, Almada, Centro de Arqueologia, Série 2, n. 8, p. 41-55, out. 1999.
- BOUDRIOT, Jean. *Traite et navire négrier: l'Aurore (1784)*. Paris: Ancre, 1984.
- CASTANHEIRA, Edmundo. *Manual de construção do navio de madeira*. Lisboa: Dinalivro, 1991.
- CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo, 1999.
- CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Tradução: Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- DIEGUES, Antonio Carlos. *Ilhas e mares: simbolismo e imaginário*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- DURAN, Leandro D. *A construção da pirataria: O processo de formação do conceito de "pirata" no período moderno*. 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- 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.
- FUNARI, Pedro Paulo Abreu. *Arqueologia*. São Paulo: Contexto, 2003.
- _____. Etnicidad, identidad y cultura material: un estudio del cimarron Palmares, Brasil, siglo XVII. In: ZARANKIN, Andres; ACUTO, Felix A. (Org). *Sed non satiata: teoría social en la arqueología latinoamericana contemporánea*. Buenos Aires: Ediciones del Tridente, 1999. p. 77-96.
- _____. Teoria e método na Arqueologia contemporânea: o contexto da Arqueologia Histórica. In: FUNARI, P.P.A.; DOMINGUEZ L. & FERREIRA L. M.. *Patrimônio e cultura material*. Campinas: Unicamp/IFCH, 2006a, p.15-22 (Textos Didáticos, nº 59).
- GALINDO, José E. R. *Guia dos naufrágios da Baía de Ilha Grande*. São Paulo: Um Editora, 2001.
- HOFFMANN, G. *Mundos submergidos: una historia de la arqueología submarina*. Barcelona: Planeta, 1987.
- MCGRAIL, S. *Ancients boats in North-West Europe. The archaeology of water transport to AD. 1500*. London: New York, 1998.
- MELTZER, Milton. *História ilustrada da Escravidão*. (Trad. Mauro Silva) Rio de Janeiro: Ediouro, 2003.
- MICELLI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista*. São Paulo: Scritta, 1994.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002.
- _____. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do baixo vale do Ribeira de Iguape*. 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 1998.
- _____. *Arqueologia subaquática do Baixo Vale do Ribeira*. 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 2003.
- _____. Reflexões sobre o patrimônio cultural subaquático e a arqueologia. In: *Os caminhos do*

patrimônio no Brasil. (Organizadores: Manuel Ferreira Lima Filho e Márcia Bezerra). Goiânia: Alternativa, 2006, p.153-69.

RIETH, Eric. *Deux Bateaux et des Fleuves: Archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*. Paris: Editions Errance, 1998.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850). Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

_____. *O tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Ática, 2004 (Série História em movimento).

_____. *De costa a costa*: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SACCHETTI, Vicente. Os pioneiros. *Portos e Navios*, Rio de Janeiro, p. 48-53, out./nov. 1980.

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

THOMAS, Hugh. *The slave trade: the story of the Atlantic slave trade, 1440-1870*. New York: Touchstone, 1999.

WALSH, Robert. *Notícias do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1985.

A Marinha de Guerra e sua atuação na Guerra da Cisplatina: contribuições para a formação do Estado nacional

Mayra Cristina Laurenzano

Bacharel e licenciada em História pela Universidade Estadual de Londrina (UEL). Atualmente é aluna do Programa de Pós-Graduação da Universidade Estadual de Londrina na especialização História Social e Ensino de História

RESUMO

O artigo tem por objetivo demonstrar a atuação da Marinha de Guerra brasileira na Guerra Cisplatina, de maneira a refletir o cenário político, econômico e social brasileiro no período, demonstrando assim como as orientações que definiram os caminhos do Estado brasileiro influenciaram na definição das Forças Armadas e principalmente da Força Naval. Mais especificamente, há a contribuição para a compreensão do momento em que esta inserida a Marinha e a questão da Banda Oriental.

PALAVRAS-CHAVE: MARINHA DE GUERRA, GUERRA CISPLATINA, ESTADO NACIONAL

ABSTRACT

This article intends to show the Brazilian Navy actions at the Cisplatine War, reflecting about the political attitudes, the economic and social situations during the war, thinking how the directions of Brazilian State had its influence in the definition of Army and Navy. Particularly, there is a contribution to comprehend the moment that Brazilian Navy was passing understanding the problems of the Cisplatine in that period.

KEY WORDS: BRAZILIAN NAVY, CISPLATINE WAR, NATIONAL STATE

Este trabalho teve início como uma pesquisa desenvolvida para o trabalho de conclusão de curso, desenvolvido na Universidade Estadual de Londrina, defendido em 2005, em forma de projeto. A temática foi seguida, desta maneira, sendo aprofundada agora durante o Programa de Pós-Graduação em História Social e Ensino de História, também na Universidade Estadual de Londrina.

O objetivo da pesquisa é a formação dos Estados nacionais na região platina, especialmente quanto à formação do Estado brasileiro, sua afirmação territorial sobre a Banda Oriental, futura República Uruguia, e suas divergências com as Províncias Unidas do Prata que, também buscavam afirmar-se espacialmente integrando a Banda Oriental. Daí vem a importância deste episódio, que podemos definir como o confronto entre o sistema republicano de governo, sob o comando de Buenos Aires, e o sistema monárquico constitucional, liderado pelo Rio de Janeiro, definindo seus limites "naturais", pelo menos no sul, até a Cisplatina.

A bacia do Prata, por ser uma área de interseção entre as possessões ibéricas na América, é distinta de áreas como Amazônia ou Mato Grosso, sendo um espaço privilegia-

do de análise, por ser uma área de ocupação humana mais densa, significando relações mais estreitas entre os súditos das duas Coroas, que cedo tornou-se palco de disputas entre as monarquias ibéricas.

Para isso, é necessário vermos qual o embasamento político e ideológico que se fundamenta a formação do Estado brasileiro, de maneira a refletir o cenário político, econômico e social do período, demonstrando assim como as orientações que definiram os seus caminhos influenciaram na definição do território, do sistema de governo, das Forças Armadas e principalmente da Força Naval, que atua como defensora do sistema monárquico constitucional na tentativa de garantir os contornos territoriais pretendidos.

O trecho abaixo nos esclarece mais sobre o papel fundamental da Marinha de Guerra na consolidação do Estado brasileiro em um ponto de grande importância, que é o reconhecimento como nação independente frente às nações européias, principalmente:

“Em conseqüência da campanha naval, fora resolvido o impasse militar que ameaçava frustrar a luta do Brasil para libertar-se de Portugal e o país, livre das tropas inimigas. Graças aos esforços da Marinha brasileira, o Governo Imperial se encontrava em condições de iniciar negociações de paz que permitissem o reconhecimento de sua Independência com êxito”².

Em outras palavras, podemos dizer que as concepções políticas e estratégicas que nortearam o “lugar” ocupado por esta Força Armada no conjunto do Estado brasileiro – na medida em que se profissionaliza e cristaliza-se como ator político, intervindo na

política, além da grande presença militar na elite política do início do Império³ – contribuem e muito para a compreensão do momento em que está inserida a Marinha e a questão da Banda Oriental.

O território oriental não foi palco de disputas somente neste período de conflito com as Províncias Unidas. A partir de 1821, com a anexação da Cisplatina ao Império português somente aumentam as divergências. Com a independência do Império brasileiro, há uma disputa entre os partidários de Portugal e dos brasileiros, estes conseguindo com que o governo da Província Cisplatina prestasse juramento ao Império brasileiro. No entanto, ainda há resistência quanto aos portugueses que permaneceram na Província Cisplatina, quando, em 1823, D. Álvaro da Costa, depois de negociações, capitula em Montevideú, se dando a retirada das tropas portuguesas da província⁴. Em 1825, as Províncias Unidas do Prata declaram o território cisplatino como parte integrante de sua república, e este ato tem como resposta a declaração de guerra do Império brasileiro.

Podemos dizer que o território da Banda Oriental se torna um alvo de disputa e de delimitação de poder após a fundação de Montevideú, em 1680, pelos portugueses que buscam um ponto mais ao sul onde possam participar das atividades econômicas do estuário, ou seja, ter maior participação na atividade de contrabando de metais vindos do Alto Peru e de outras variedades exploradas na região⁵. O domínio e defesa da posição era determinante na participação destas atividades, além de manter um caminho aberto para os territórios longínquos do Mato Grosso⁶.

¹ Pimenta faz a desconstrução do “mito da origem” em torno da Independência brasileira, como da uruguaia e da argentina, fazendo a crítica desta historiografia que vê já na colônia um sentimento de nacionalidade, um contorno territorial que ainda não existia, que seria criado juntamente com o novo Estado que nasce em 1822. PIMENTA, João Paulo G. *Estado e Nação no Fim dos Impérios Ibéricos no Prata (1808-1828)*. São Paulo: Editora Hucitec/ Fapesp, 2002.

² HISTÓRIA NAVAL. Tomo III. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2002.

³ CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

⁴idem pg. 123.

⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A Revolução Farroupilha*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

⁶ DORATIOTO, Francisco. *A Guerra do Paraguai*. São Paulo: Editora Brasiliense.

Navegador 4 – A Marinha de Guerra e sua atuação na Guerra da Cisplatina

A fundação de cidades ao longo do território oriental se faz num momento de expansão dos territórios portugueses ao sul. E é neste sentido expansionista que no século XVIII há a integração do território rio-grandense ao território colonial brasileiro através do fornecimento de gado de corte e de tração, inserindo-se no contexto colonial como uma economia subsidiária, fazendo o fornecimento do mercado interno, dependendo, portanto, das grandes economias, como a cana-de-açúcar e especialmente da zona mineradora, fornecendo muares e charque, sendo fundamental para a reprodução do sistema, suprimindo a demanda dos núcleos exportadores.

A crescente demanda dessas áreas faz com que haja um rápido desenvolvimento das pastagens sulinas, tendo um importante papel no desbravamento e povoação do território. A fundação do Rio Grande, como aponta Maria Luiza Petrone, acaba por funcionar como um centro irradiador de estâncias, organizadas e povoadas por bandeirantes, principalmente – que se estabeleceram na região acabando por fazer o comércio do gado –, e por homens que serviram e servem na defesa desta parte da colônia⁷. Para a defesa da colônia, foram importantes as fortificações construídas ao longo do território rio-grandense, abreviando as comunicações e a ajuda militar.

Toda a organização e desenvolvimento do Rio Grande acontecem durante as campanhas para defesa da posse da Colônia do Santíssimo Sacramento e outras localidades, dando-lhes retaguarda, sendo que, durante os séculos XVII, XVIII e XIX, a Colônia é utilizada como base de operações sempre que novas operações militares se iniciavam na Banda Oriental, tanto pelo Império português como posteriormente pelo Império brasilei-

ro. Isto quando as campanhas militares não se davam em seu próprio território, pois, além de servirem como base de apoio às operações no Prata, também tinham de defender seu território das incursões espanholas.

Portugueses e espanhóis lutaram pela posse das terras orientais, por suas pastagens, por uma cota maior no contrabando de minérios e couros, reivindicando os territórios para si, disputa que se tentou por várias vezes solucionar através de tratados de paz e de delimitação de territórios (Tratado de Utrecht, Tratado de Madri, Tratado de El Pardo, Tratado de Paris e Tratado de Santo Ildefonso). As disputas em torno de Sacramento, Montevideu, das pastagens e do gado contribuíram enormemente para o povoamento da área, sendo que "(...) a própria guerra fornecia o atrativo econômico, uma vez que era o caminho para o apossamento de terras e rebanhos que iria reiterar a vocação pecuária da província, desenvolvendo mais tarde a produção do charque"⁸.

Por ser uma área de duradouros conflitos, de intercâmbio e de intensa atividade comercial, nela observa-se a formação de interesses que transcendem as fronteiras imperiais, revelando grande heterogeneidade. Esta se transforma num problema de fato para os projetos políticos, quer fosse monárquico, quer fosse republicano, que pretendesse a manutenção da Banda Oriental como parte integrante de seus territórios.

Alguns dos motivos para a defesa destes territórios, bem como de sua expansão para o Prata, são a continuidade dos pampas, assegurando a integridade do território sulino, sem obstáculos de natureza geográfica, além de garantir a melhor posição a fim de rechaçar qualquer investida de estrangeiros indesejáveis. Ainda assegurando o domínio das margens platinas, haveria a segurança

⁷ PETRONE, Maria T. Luiza. *Áreas de Criação de Gado*. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org). *A Época Colonial: administração, economia, sociedade*. 2 ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968 (Col. História Geral da Civilização Brasileira, Tomo I, v.2).

⁸ COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmocles: O Exército, A Guerra do Paraguai e a crise do Império*. São Paulo: Hucitec/editora da Unicamp, 1996.

do acesso aos rios navegáveis afluentes do Prata, que levam ao interior do Brasil⁹. Somente com o domínio do mar seria possível expulsar os elementos portugueses tanto da Cisplatina como de outras áreas que não aderiram ao Rio de Janeiro ou tinham forte presença e resistência portuguesa, como é o caso da Cisplatina, subjugando sob o domínio imperial e preservando a integridade da capital do império, além de estabelecer a hegemonia dos interesses brasileiros na região platina, e para isso era de vital importância a atuação da Marinha de Guerra¹⁰.

Na compreensão da Guerra Cisplatina é necessária uma leitura política da guerra, como uma outra maneira de se ver a história do político, sendo levada em consideração a relação de forças das partes envolvidas na disputa, a questão logística, sem a qual não se faz uma guerra, como, por exemplo, o transporte das tropas e sua manutenção nos locais de disputa, com toda uma estrutura que permite manter os combatentes¹¹. Ainda dentro desta leitura é importante analisar-se as pressões econômicas dentro do conflito, recusando, porém, o dado econômico como centro do conflito e como fator desencadeador e único.

Vemos que o fator econômico esteve muito presente na Guerra Cisplatina pela dificuldade do Império de manter o conflito, pois o governo necessitava de recursos para manter as tropas, sendo obrigado a recorrer a empréstimos para o esforço de guerra, gerando grandes dívidas que irão influir enormemente na política imperial, tanto na assinatura do tratado de paz como posteriormente na abdicação de D. Pedro I, muito desgastado pela impopularidade da guerra, principalmente no que concerne ao

recrutamento forçado para a Marinha e para o Exército.

Também é preciso levar em consideração as questões políticas, internas e externas, do Estado brasileiro, porque a preocupação com o que se passava internamente e no ambiente internacional influem decisivamente nas escolhas políticas, uma vez que não “há nenhum ato de política externa que não tenha um aspecto de política interna”¹². Vemos isso claramente durante a guerra, com os endividamentos, as dificuldades financeiras e o recrutamento forçado influenciando internamente para o fim da guerra, além dos sérios reveses militares sofridos pelo Império, e externamente temos a pressão internacional para o fim do bloqueio do Prata, principalmente inglesa, que tinha seu comércio enormemente prejudicado, levando o Império a aceitar a mediação inglesa no tratado de paz a ser firmado com as Províncias Unidas.

A Província Cisplatina, com o tratado de paz, é declarada independente do território brasileiro, se constituindo em Estado livre e independente de qualquer nação. O governo das Províncias Unidas também declara o território oriental independente e livre.

Ambas as partes comprometem-se a defender a independência e a integridade da República uruguaia, pelo tempo e termos do Tratado de Paz: “Sendo um dever dos dois Governos contratantes auxiliar e proteger a Província de Montevidéu até que ela se constitua completamente, convém os mesmos Governos, em que, se antes de jurada a Constituição da mesma Província, e cinco anos depois, a tranqüilidade e segurança pública for perturbada dentro dela pela guerra civil, prestarão ao seu gover-

⁹ ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. O Último Episódio: A Cisplatina. In: *Navigator*: Subsídios para a História Marítima do Brasil. N. 4. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1971.

¹⁰ VALE, Brian. *Estratégia, Poder Marítimo e a criação da Marinha do Brasil 1822-23*.

¹¹ AZÉMA, Jean-Pierre. *A Guerra*. In: REMOND, René. Por uma história política. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1996.

¹² MILZA, Pierre. *Política interna e política externa*. In: REMOND, René. Por uma história política. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1996.

Navegador 4 – A Marinha de Guerra e sua atuação na Guerra da Cisplatina

no legal auxílio necessário, para manter e sustentar. Passado o prazo expressado, cessará toda a proteção, que por este artigo ficará considerada no estado de perfeita e absoluta independência”(Artigo 10^a do tratado)¹³.

As tropas estacionadas em Montevideú foram remetidas de volta para o Rio de Janeiro, ficando ainda a presença brasileira com algum efetivo a fim de garantir o cumprimento do estabelecido no tratado, bem como algum efetivo argentino, não podendo as partes intervir no estabelecimento do governo, nem da discussão de como deve ser o mesmo. Foi estabelecido um governo republicano, seguindo o exemplo das Pro-

víncias Unidas. Ainda foi garantida a livre navegação do Prata e de seus afluentes.

A perda do território cisplatino marca um recuo nas pretensões tanto brasileiras como argentinas, a república uruguaia se tornando, desta maneira, um “estado-tampão”¹⁴ entre as forças do Império brasileiro e das Províncias Unidas.

“A solução aventada por D. João, a eliminação do risco potencial pela anexação definitiva da Banda Oriental, fracassou em 1828, desistindo o Brasil da anexação e forçando a Argentina a fazer o mesmo. Porém, a política efetiva de ocupação da zona fronteiriça por estancieros brasileiros criava um agravante de notáveis conseqüências para o futuro”¹⁵.

¹³ “Contribuições para a História da Guerra entre o Brasil e Buenos Aires: uma testemunha ocular”.

¹⁴ COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmocles: O Exército, A Guerra do Paraguai e a crise do Império*. São Paulo: Hucitec/ editora da Unicamp, 1996.

¹⁵ Idem.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. O Último Episódio: A Cisplatina. In: *Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*. N. 4. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1971.
- AZÉMA, Jean-Pierre. *A Guerra*. In: REMOND, René. Por uma historia política. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1996.
- CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004
- COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmocles: O Exército, a Guerra do Paraguai e a crise do Império*. São Paulo: Hucitec/editora da Unicamp, 1996.
- DORATIOTO, Francisco. *A Guerra do Paraguai*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- HISTÓRIA NAVAL. Tomo III. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2002.
- MILZA, Pierre. *Política interna e política externa*. In: REMOND, René. Por uma historia política. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1996.
- PESAVENTO, Sandra Jatthy. *A Revolução Farroupilha*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- PETRONE, Maria T. Luiza. *Áreas de criação de gado*. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org). *A época colonial: administração, economia, sociedade*. 2 ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968 (Col. História Geral da Civilização Brasileira, Tomo I, v.2).
- PIMENTA, João Paulo G. *Estado e Nação no Fim dos Impérios Ibéricos no Prata (1808-1828)*. São Paulo: Editora Hucitec/ Fapesp, 2002.
- VALE, Brian. *Estratégia, Poder Marítimo e a criação da Marinha do Brasil 1822-23*.

O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)

Felipe Deveza

Graduado em História pela UFRJ e mestrando do Programa de História Comparada da UFRJ.

RESUMO

Este artigo tem como objeto a travessia regular, durante os séculos XVI e XVII, da prata do Cerro de Potosi através dos Oceanos Pacífico e Atlântico, desde sua extração na Serra Andina, seu beneficiamento e seu transporte até Sevilha. A *Carrera de Indias*, por transportar uma importante parte da economia espanhola, era feita de forma regular, por percursos já traçados e através de comboios armados contra a pirataria e o corso. Nosso objetivo foi traçar uma breve análise das condições logísticas, sociais e econômicas da *Carrera de Indias* em seu ramal sul-americano.

PALAVRAS-CHAVES: AMÉRICA HISPÂNICA; CARREIRA DAS ÍNDIAS; CERRO DE POTOSI

ABSTRACT

This article has as object the regular crossing, during XVI and XVII centuries, of the silver of the Cerro de Potosi through the Oceans Pacific and Atlantic, since its extraction in the Andean Mountain, its improvement and its transport until Seville. The *Carrera de Indias*, for carrying an important part of the Spanish economy, was done by regular form, for traced routes already and through armed convoys against the piracy. Our objective was to trace a quick analysis of the logistic, social and economic conditions of the *Carrera de Indias* in its South American branch.

KEYWORDS: SPANISH AMERICA; CARREER OF INDIA; HILL OF POTOSI

INTRODUÇÃO

O Panamá e o Vice-Reinado do Peru estarão interligados desde o início da colonização espanhola. Quando Pizarro e seus homens são autorizados pela Coroa a conquistar as terras ao sul das Caraíbas, onde se tinha notícia de inúmeras riquezas a conquistar, é do Panamá que Pizarro partirá. Tanto o Peru só poderá existir porque passa comercialmente pelo Panamá, como este só existirá, ao menos até que se estabeleçam as conexões com Manilha, porque existem as minas de Potosi.¹

Diferente do Brasil, a Coroa espanhola logo que chega à América encontra ouro e posteriormente prata, mercúrio, pérolas e principalmente sociedades organizadas, que suprem desde os primeiros anos a necessidade de mão-de-obra para a atividade mineira. Encontrando o que procurava, a Coroa espanhola tratou logo de estabelecer um sistema eficiente para atravessar

¹ Falaremos mais adiante sobre o segundo destino do tráfego comercial que atravessava o Istmo panameño, interligando os dois oceanos, o ramal extremo oriental dos caminhos hispânicos nas Índias.

o Oceano Atlântico e posteriormente o Oceano Pacífico. *Carrera de Índias* era o nome dado a esse sistema de frotas que garantiu a transferência da riqueza americana durante o século XVI, logo após o período inicial da conquista, e entrará em crise junto com o declínio da produção nas minas de Potosi e da Nova Espanha, no final do século XVII. Esse complexo e cadenciado sistema de frotas cruzou, em meio ao corso e a pirataria, durante 150 anos, os Oceanos Atlântico e Pacífico.

Embora a conquista espanhola e a *Carrera de Índias*, como sustentação fundamental do pacto colonial, tenham significado a opressão européia às sociedades indígenas americanas, não é possível estudar essa parte da história hispano-americana sem admirar-se com tamanha logística que este saque mobilizou em uma época em que os recursos tecnológicos limitavam-se ao quadrante, astrolábio e bússola, às caravelas e galeões insalubres em meio a um espírito místico, mercantil e cruzadista. Como os bandeirantes no Brasil, como Pedro Teixeira, que atravessou os sertões do Brasil do século XVII chegando a Quito, ou Cabeza de Vaca, o primeiro europeu a chegar a Foz de Iguaçu, a *Carrera de Índias* foi sem dúvidas uma grandiosa epopéia européia, sobre o braço índio, o controle andaluz em solo americano.

A conquista do México e do Peru já foram temas, e até hoje são preferidos entre a historiografia latino-americana. Tanto com Hernán Cortez quanto com Pizarro, um pequeno número de homens submeteram uma população numerosa e organizada em um espaço de tempo relativamente curto. Existem superestimações e subestimações nas diversas interpretações, tanto da astúcia castelhana como da inocência ou mística

indígena. Para nós, agora, importa destacar que tanto o empreendimento espanhol teve êxito no Peru, submetendo o Incário, se apropriando de suas terras e utilizando os súditos do império em função de seus interesses, como em diversos momentos as escolhas espanholas precisaram levar em consideração o maior ou menor grau de aceitação da população indígena. O fato de certas regiões da colônia espanhola não serem preferencialmente ocupadas relaciona-se à resistência indígena, como a região dos Chacos, no atual Paraguai; ou no litoral sul do Pacífico, terra dos guerreiros araucanos.² Embora as rotas comerciais fossem em grande medida determinadas por fatores econômicos, os espanhóis tiveram de evitar os guaranis, o que sem dúvida explica em parte a opção oficial pela travessia do Istmo com a prata de Potosi, ao invés do Rio da Prata para chegar ao Atlântico. Não só os índios bravios ofereciam resistência no caminho que descia em direção a Assunção, mas o corso e a pirataria tiveram enorme influência na determinação dos locais onde seriam fundadas cidades e os caminhos pelos quais passariam as ricas frotas da prata.

A CONQUISTA ESPANHOLA E O DESCOBRIMENTO DAS MINAS DE POTOSI

É evidente nas cartas e documentos dos iberos que chegaram a América no século XVI a busca por metais preciosos. Quando chegaram à região andina, vieram levados por relatos indígenas sobre um reino ao sul rico em ouro³. Depois de amargar derrotas e poucas promessas em encontrar o precioso metal, Francisco Pizarro pede autoriza-

² Chaunu é bastante claro em afirmar que a região do atual Chile, além de muito distante, cinco vezes em tempo de navegação que a distância entre Panamá–Callao, era ameaçada por uma população indígena hostil. A existência de pequenos complexos portuários só se explica pela necessidade de controlar a proximidade do Estreito de Magalhães. Ver: CHAUNU, P. *Sevilha e a América, nos séculos XVI e XVII*. Rio de Janeiro: Difel, 1980.

³ Na introdução escrita por Galeano para o livro de Cabeza de Vaca, ele nos apresenta o mito da Serra Dourada, que moveu muitos conquistadores às terras ao sul do Caribe, o atual continente sul-americano além das Tordesilhas Portuguesas. Ver: CABEZA DE VACA, N. *Naufrações & Comentários*. Porto Alegre: L&PM Pocket, 1999.

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosí até Sevilha (séculos XVI e XVII)

ção a Carlos V para uma expedição ao sul, conseguindo o título de governador de 200 léguas a conquistar. Em junho de 1531, os espanhóis chegavam ao Tahuatinsuyo, o grande Império Inca, o mais extenso de todos os impérios americanos, que neste momento encontrava-se em uma crise de sucessão e guerra civil. O inca Atahualpa havia derrotado seu meio-irmão Huascar e se dirigia do norte do império para o sul com um poderoso exército para tomar a capital Cuzco. Em Cajamarca, Pizarro encontra com Atahualpa com aproximadamente 160 espanhóis. Em um dos episódios mais controversos da historiografia da conquista espanhola, Pizarro captura o imperador inca, nenhum de seus soldados reage e, depois de uma série de conflitos que não nos cabe narrar aqui, o Império Inca acaba por sucumbir nas mãos castelhanas.

Importante para nosso estudo é a precocidade com que os espanhóis encontraram riquezas minerais na América. Antes mesmo de Pizarro, o Império Asteca havia sido dominado pelos conquistadores, tornado o porto de Vera Cruz já um importante enlace das *Índias*, por onde passavam muito ouro e prata, tanto do botim de Montezuma como da descoberta importante da mina de Zacotecas.

A conquista do Império Inca rendeu muitos lucros aos conquistadores. Diversos relatos sobre o episódio em que Pizarro submete o Imperador Atahualpa nos dão notícias da quantidade de ouro que estes castelhanos se depararam. O episódio em que Pizarro submete Atahualpa é conhecido pelo nome de Batalha de Cajamarca, em 1532. Existem alguns relatos de cronistas que vivenciaram a batalha, e o mais famoso talvez seja o de Francisco Xerez, escrivão de Pizarro, sob o título de *Verdadera revelación de la conquista del Perú*⁴, escrito em 1534.

Embora o saque de Pizarro tenha impressionado os cronistas da época, o que estaria por vir seria ainda maior.

O CERRO DE POTOSI

Depois da segunda metade do século XVI, as minas de Potosí se tornarão, junto com as minas de prata mexicanas, os centros econômicos das *Índias* espanholas. A história da descoberta destas minas envolve diversos mitos, mas os diversos relatos da época citam um tal índio Hualca, que ao perder seu carneiro da terra (Ihama) acaba por pernoitar no Cerro de Potosí, encontrando um veio de prata. Outro índio, Huanca, ao saber, informou a existência de tal veio a Juan Villaroel, um capitão espanhol (PRODANOV, 2002, p.37)⁵. O registro oficial da descoberta foi feito no dia 21 de abril de 1545. Muitas das informações que temos sobre esse fato, bem como dos primeiros séculos da história colonial de Potosí, encontram-se em um livro de Bartolomé de Arzán Orsúa y Vela, *Historia de la Villa Imperial de Potosí*, escrito no século XVIII e atualmente organizado e publicado nos Estados Unidos pela Brown University Press, em uma edição de 1965⁶.

Ao que parece, foi comum, após o contato com os espanhóis e sua sede pelos metais, que os índios lacrassem os veios auríferos e argentíferos. Muito provavelmente, os veios de prata do Cerro de Potosí já eram conhecidos pelos incas mas, pela sua acessibilidade difícil e por haver melhores possibilidades de exploração em outros lugares como também menor demanda de prata, os incas não exploraram esses veios. A primazia espanhola da descoberta do Cerro de Potosí, defendida por muitos cronistas da época, para Prodanov é possivelmente mais uma justificativa legítima-

⁴ XEREZ, Francisco. *Verdadera relación de la conquista del Perú*. Madrid: Concepción Bravo, 1992.

⁵ PRODANOV, Cleber Cristiano. *Cultura e Sociedade Mineradora: Potosí 1569-1670*. São Paulo: Annablume-Feevale, 2002.

⁶ O livro de Orsúa y Vela é possível de ser encontrado na Internet, não na íntegra, mas em diversos trechos na página digital: <http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/07039511944669539732268/index.htm>

dora do direito espanhol sobre a mesma que um fato real. (PRODANOV, 2002)

Diferente dos incas, por desconhecimento ou falta de interesse, os espanhóis logo que tiveram notícias da grandiosa mina de prata passaram a migrar para o local, estabelecendo rotas, impostos, cidades, instituições etc. Durante o período áureo da exploração mineira em Potosi, séculos XVI-XVII, esta foi a cidade mais populosa de todo novo mundo.

As condições de exploração das minas de Potosi estiveram até 1569, com a chegada de Francisco de Toledo, o 6^a Vice-Rei, muito dependente dos indígenas, tanto tecnicamente quanto na relação que os nativos impunham para trabalharem nas minas.

"Durante quase 30 anos, de 1545 até por volta de 1574, em Potosi, controlaram (os índios) tanto o processo técnico de extração do minério quanto sua transformação em prata (...) Durante esse período, os mitayos ainda representavam apenas uma pequena proporção da força de trabalho. Formavam equipes de trabalhadores com os mineiros, forneciam a própria ferramenta e concordavam em entregar uma quantidade fixa de minério, tendo a permissão para guardar o excedente para si mesmos. Assim, tendo minério à sua disposição, produziam em suas próprias *huayras* e produziam a prata diretamente". (PRODANOV, 2002, p.211)

As conseqüências dessas relações de trabalho apresentadas acima, em que o ín-

dio dominava a técnica da *huayra*, era uma maior margem de barganha para os índios mineiros nas relações de trabalho, já que os *encomienderos* castelhanos dependiam do indígena para transformar o minério e, assim, precisavam pagar os mesmos muitas vezes como jornaleiros.

Somente quando foi introduzido o processo de amalgamação, que utilizava o mercúrio (*azogue*, em espanhol) no processo de beneficiamento da prata, é que os espanhóis puderam ter um controle maior sobre a produção argentífera, e definitivamente impor a *mita* como regra das relações de trabalho para a extração da prata de Potosi. Esse mercúrio, inicialmente, vinha das minas de Almadem na Andaluzia, mas com a descoberta das perigosas minas de mercúrio de Huacavélica ao norte de Potosi, o Vice-reinado ficou independente do mercúrio andaluz e inclusive passou a fornecer a matéria-prima para as minas de Zacotecas no México⁷. O mercúrio americano foi um fator tão importante no processo de beneficiamento da prata americana que o esgotamento destas minas está ligado ao declínio das minas de Potosi no final do século XVII.

DE ARICA PARA O MAR

Depois que o produto final, a prata já beneficiada, fundida e separado o quinto real, saía de Potosi⁸ e começava sua longa viagem, que iria encontrar o mar no Porto de Arica⁹. O trajeto de 110 léguas¹⁰ entre Potosi

⁷ Chaunu destaca que a organização das relações de trabalho na América baseadas na mita tornavam a extração do mercúrio muito mais rentável que nas minas de Almadem, tornando a mina de Huacavelica uma exportadora para além das Índias, em um transporte difícil e perigoso pelas próprias características físicas deste metal, que em temperatura ambiente se apresenta na forma líquida. O transporte do mercúrio era por um caminho que descia os Andes, de Huacavélica até o litoral. Do litoral seguia por mar até Arica, por onde os caravaneiros subiam novamente os Andes até Potosi.

⁸ Um dos mais importantes arquivos sobre a história colonial das minas de Potosi estão no Arquivo da Casa da Moeda de Potosi, por onde a prata necessariamente, ou oficialmente, deveria passar para receber o selo real e separar o quinto. Imposto este que variou muito ao longo do tempo, de 20% ou um pouco mais, e até somente 5% da prata beneficiada. (PRODANOV, 2002)

⁹ Inicialmente a prata de Potosi correu pelo porto de Quilca, mas, a partir de 1565, é criado o Corregimiento de Arica e o mineral passa a embarcar através deste porto.

¹⁰ Em geral, uma légua corresponde ao que se pode caminhar em uma hora, por isso não existe uma equivalência fixa com outras unidades. Uma légua espanhola antiga corresponderia aproximadamente a 5.557 metros, mas na cordilheira as caravanas percorriam somente umas 3-4 léguas diárias. Nos documentos da época figuram 112 léguas entre Arica e Potosi, trajeto que se fazia em 25 ou mais dias. (BIANCHI, s/d).

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)

e Arica durava em torno de 25 dias, feito inicialmente ao lombo de lhamas¹¹ e posteriormente em récuas de mulas¹². É deste ponto em diante que a logística naval espanhola levará a prata de Potosi até Sevilha.

Inicialmente, a caravela foi o tipo de embarcação usada neste transporte. Navios pequenos, com aproximadamente 100 toneladas, rápidos e de boa navegabilidade. O galeão, maior, com mais espaço e armas, entre 400 e 650 toneladas, substituiu a caravela por volta do ano de 1550. O livro de Chaunu¹³ apresenta em gráficos alguns navios espanhóis: a Nau *La Trinidad*, operante entre 1506 e 1508, que fez a viagem atlântica por três vezes e tinha 100 toneladas. *Nuestra Señora del Pilar*, um grande galeão que fez diversas vezes a mesma viagem entre Sevilha e a América nos anos de 1610 até 1623, construído em Havana e pesando 640 toneladas.

A construção dos navios era feita, depois de estabelecida a *Carrera*, em meados do século XVI, onde havia disponibilidade de madeira. A princípio, como demonstram os estudos de Chaunu, os portos do norte espanhol, na região da Catabria, um viveiro de marinheiros, de técnica naval, alimentado pela madeira abundante era o principal reduto da construção naval espanhola. Depois, a Holanda e as Índias tomarão o lugar como maiores produtores dos navios que faziam parte da *Carrera de Indias*. A rota do Pacífico, que ligava Arica, Callao e o Porto do Pa-

namá, impôs pelas próprias condições geográficas a dificuldade da travessia entre os dois oceanos, sua própria produção naval. Guatulco, na Nova Espanha, e Realejo, na Nicarágua, forneceram diversos galeões e naus à rota do Pacífico Sul. Próximos a ricas florestas de pinho rígido, resina para calafetagem, algodão, cactos para o velame e o cordame, essas regiões eram quase auto-suficientes na construção naval (ELLIOT, 1998, p. 283-391).¹⁴

A dificuldade de travessia entre os dois oceanos sem a descarga no Istmo do Panamá não só favoreceu a construção naval no Pacífico como acabava por afastar o corso e a pirataria. Mas, como dificuldade não é impossibilidade, o segmento sul-Pacífico, saído com suas riquezas de Arica em direção a Callao e depois ao Panamá, sofreu ataques piratas. O primeiro pirata a conseguir êxito na travessia do Estreito de Magalhães e surpreender os espanhóis na costa do Pacífico foi Francis Drake, em 1578. Saindo em 13 de dezembro de 1577 de Plymouth, a bordo do navio *Golden Hind*¹⁵ com a missão ordenada pela rainha Elizabeth I de atacar toda a costa americana banhada pelo Oceano Pacífico e capturar as cartas náuticas dos espanhóis, que até então eram os únicos a conhecer as correntes marítimas dessas águas. O estreito foi transposto em tempo recorde, 14 dias, perdeu três dos navios de sua esquadra, sobrando somente seu próprio navio. De surpresa, atacou o porto de

¹¹ As lhamas têm menor capacidade de carga (25 kg em viagens longas) que as mulas e não toleram bem o clima costeiro, onde debilitam as patas e adquirem sarna (*garach*, em aimara e quéchuá, de onde deriva o vocabulário latino-americano “caracha”) e outros parasitas. No princípio do século XVII, as lhamas começaram a ser substituídas no transporte até Potosi. As mulas, capazes de transportar em torno de 90 quilos, não toleravam bem a altura e sua “base” era, portanto a costa. Ainda existem em Mollepampa restos dos grandes currais de mulas dos caravaneiros “tacneños” da época colonial. Calcula-se que transitavam em 1700 em torno de 200 mil mulas entre Mollepampa e Arica. (BIANCH, s/d)

¹² Grande parte destas informações sobre a viagem entre Potosi e Arica foram retirados de inúmeros artigos escritos por Renato Aguirre Bianch, *Una Enciclopedia de Arica*, disponível na Internet: http://www.infoarica.cl/1ta/Arica_Andina.htm.

¹³ CHAUNU, Pierre. *Sevilha e a América*. São Paulo: Difel, 1979, p.308-316.

¹⁴ ELLIOT, J.H. *A Espanha e a América nos séculos XVI e XVII*; In: Bethell, Leslie, *História da América latina, América Latina Colonial*, vol.1, trad. Maria Clara Cescato. São Paulo: Edusp, 1998.

¹⁵ O navio de Francis Drake inicialmente tinha o nome de *Pelican*. Depois do êxito no Pacífico, foi rebatizado de *Golden Hind*. Ver: SUGDEN, John. *Sir Francis Drake*, ed. Henry Holt & Co, 1991

Valparaíso e saqueou um galeão espanhol carregado de ouro e prata, capturando, junto, as cobiçadas cartas náuticas espanholas. Aportou em São Francisco e retornou à Inglaterra pelo Pacífico. Em setembro de 1580 foi recebido pela própria rainha e titulado como cavalheiro da Coroa inglesa.

Uma defesa mais efetiva do ramal Pacífico da *Carrera* passou a ser patrulhado pela Armada del Mar del Sul, constituída por dois galeões e quatro embarcações menores, tendo como base o porto de Callao e operando desde a Terra do Fogo à América Central.

A viagem até o Istmo durava em torno de três meses e como ponto mais distante das Índias americanas, sua geografia impunha certas exceções à lógica do pacto colonial¹⁶. Como muitos produtos alimentares chegavam com preços relativamente altos, impostos pelo custo da viagem Sevilha–Callao, o Alto Peru estava autorizado a produzir seus próprios vinhedos, plantar seu próprio trigo e inclusive ter alguma produção manufatureira. (CHAUNU, 1979, p.201)

“As 1340 milhas do Panamá ao Callao constituem obstáculo mais grave, pelo menos para a navegação em comboio, do que as 4300 milhas do baixo Gualquivir até o Istmo” (CHAUNU, 1980, p.189)

A distância entre o Alto Peru e Sevilha favoreceu o comércio entre Acapulco e Manila, ramal criado depois de 1567 para o comércio oriental através do Pacífico. Esse comércio intercolonial foi proibido em 1631 e somente foi reaberto oficialmente no século XVIII.

A TRAVESSIA DO ISTMO DO PANAMÁ

Vendo o mapa hoje, parece óbvio que os espanhóis tenham escolhido o Istmo do Panamá, entre o porto do Panamá e os portos de Nombre de Dios (até 1578), e posterior-

mente Porto Belo, para fazerem a ligação dos comboios de metais preciosos vindos do Callao e seu destino no porto de Sevilha. Após a abertura do ramal que vinha do Oriente, as frotas que vinham de Manila/Acapulco também passaram a atravessar mercadorias pelo Istmo. Outros trechos da América Central e do México foram utilizados como rotas secundárias, principalmente quando os corsários e piratas ameaçavam as rotas Panamá–Nombre de Dios/Portobelo. Mas essas rotas secundárias no comércio oficial representaram muito pouco. Chaunu estima que mais de 85% do transporte entre Potosi–Callao–Sevilha tenham passado pelo Panamá durante os séculos XVI e XVII. Além destes caminhos secundários na América Central, o caminho da prata de Potosi teria ainda, geograficamente, três possibilidades a serem pensadas. A primeira possibilidade seria ao sul, atravessando o Estreito de Magalhães que, como já colocado acima, era muito perigoso para as técnicas de navegação da época, além de necessariamente precisar, durante o trajeto, parar na costa das Índias Portuguesas até chegar a Sevilha.

“Essa impotência em dominar a passagem do sul explica-se sem dificuldade. Há a dificuldade do clima, o afastamento das bases. Mas, sobretudo saímos dos limites acauteladamente fixados do Atlântico fechado de Sevilha. Os marinheiros de Sevilha levaram até a perfeição a exploração do paralelogramo dos mares quentes que varrem de modo imutável no mesmo sentido. As terras magalhânicas estão, por esse fato, radicalmente fora do seu alcance” (CHAUNU, 1980, p.202).

Outro trajeto seria a utilização do Porto de Buenos Aires, descendo pelo Rio da Prata¹⁷, mas pela própria insegurança da região da foz do rio, ameaçada por guaranis e o domínio português durante os primeiros séculos da colonização da região, a Coroa es-

¹⁶ A frequência da *Carrera de Índias* na rota que passava pelo Atlântico era anual, em períodos bem estabelecidos ao longo dos dois séculos. No Oceano Pacífico, essa frequência é bienal.

¹⁷ O nome Rio da Prata foi dado anteriormente à descoberta das minas de Potosi, o próprio Cabeza de Vaca já chamava assim este rio em seu livro *Náufragos & Comentários*.

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)

panhola proibiu a utilização desta rota. Pelo Rio da Prata escoavam o contrabando da prata de Potosi. Somente com a criação do Vice-Reinado da Prata que o mercúrio Andaluz e a prata de Potosi passaram a passar oficialmente por esta rota.

“De cerca de 1580 até 1640, pelo menos, uma parte da prata de Potosi escoava por Buenos Aires e pelo sul do Brasil, fora de Sevilha e dos seus controles, em direção do Atlântico português e por finas e múltiplas redes em direção ao Mediterrâneo, à França, à Europa do norte, ao Extremo Oriente. Buenos Aires, no século XVII, é portuguesa, brasileira, pelo menos tanto quanto é espanhola” (CHAUNU, 1980, p.203).

Por último, temos a rota oriental, ou melhor, a possibilidade oriental, atravessando o Pacífico, utilizado por Francis Drake após saquear o galeão espanhol na sua volta para a Inglaterra. Mas pela distância que essa “volta ao mundo” representava, nem o comércio com Manilha e o Extremo Oriente passavam por este trajeto, preferindo-se a travessia do Istmo.

A região do Istmo, antes da descoberta das minas de Potosi, girava em torno da extração do ouro aluvial e das pérolas. Ambas atividades vão sucumbir com a escassez crescente do braço indígena, fator fundamental para a sustentação dessas atividades. Após o ouro e as pérolas, a região do Istmo fará novamente parte importante da economia das Índias, não como produtor de riquezas, mas como entreposto entre Potosi e Sevilha. O tráfico de Nombre de Dios é superior, entre 1541 a 1650, ao tráfico no Porto de Vera Cruz (CHAUNU, 1970, p.157-6).

Segundo Chaunu, Nombre de Dios/Portobelo representam de 35 a 40% de todo comércio exterior do novo mundo (Extremo Oriente, Brasil e contrabandos incluídos). Nas palavras de Chaunu: “O Istmo associa a menos de 100 km de distancia o maior porto atlântico do novo mundo”. (CHAUNU, 1980, p. 157)

O caminho que a prata seguia através do Istmo, no lombo de mulas e de escravos negros, tem o nome de Camino de Cruces, e uma parte deste trajeto hoje faz parte de uma reserva ambiental com o mesmo nome¹⁸.

Chaunu nos apresenta dois caminhos por onde passam os comboios, um mais lento e outro mais perigoso, embora mais rápido. A rota mais segura é a terrestre, e mais dispendiosa, já que não utiliza nenhuma via fluvial e depende das mulas em todo o trajeto. Uma mula no Istmo era coisa preciosa e sempre aquém das necessidades, valia quatro vezes mais que um cavalo. A via mais rápida e perigosa utilizava o Rio Chagres e passava pelo Camino de Cruces até o porto atlântico.

Para Chaunu existiam três perigos na travessia do Istmo: a natureza tropical, pantanosa, rica em doenças, vírus e micróbios; a rebelião negra dos escravos e dos próprios comboios e; por último, os *cimarrones*¹⁹, sempre prontos a atacar as caravanas.

Além desses perigos elencados por Chaunu, podemos somar os ataques dos piratas que espreitavam os ricos comboios de prata.

Pela própria característica geográfica do Istmo, as cidades panamenhas estavam muito expostas ao ataque corso e por isso

¹⁸ Um bom resumo da história da travessia pelo Istmo do Panamá encontra-se na página virtual da Internet: <http://www.mgar.net/var/portobel.htm>. Outro sitio interessante que trata do caminho comercial entre os dois oceanos é o de uma ONG panamenha que defende a reserva ambiental e histórica do Camino de Cruces da ameaça de construção de um condomínio de luxo no local. (Comité Pro Defensa de los Bosques Urbanos y el Parque Nacional Camino de Cruces). Ver: <http://www.caminodecruces.org>.

¹⁹ *Cimarrón* é o nome castelhano dado a qualquer animal doméstico que se despende de seus amos e retorna a um estado selvagem. Na América espanhola este termo foi utilizado para denominar os escravos que, fugidos, se embrenhavam na mata, constituindo comunidades e muitas vezes bandos que atacavam as vilas espanholas. Esse tipo social se assemelha ao quilombola brasileiro. Ao longo do Istmo do Panamá, os *cimarrones* se constituíram como um dos principais inimigos das caravanas da *Carrera de Indias*.

não passavam de um porto, sem grandes estruturas.

"Se um perigo está iminente, abandona-se Nombre de Dios, as pessoas de Lima fecham-se sobre o Panamá, a frota e a armada tomam posição em Cartagena". (CHAUNU, 1980. p. 161).

Após o ataque de Francis Drake, o porto de Nombre de Dios no final do século XVI é transferido para Porto Belo. Essa transição não modifica a natureza do porto, embora maior que seu antecessor, Porto Belo não passa de uma praia com algumas casas de madeira, com um movimento demográfico sazonal. Somente nos meses que a armada e as frotas ancoram em seus portos alguns "ilustres" da burocracia metropolitana somam-se às mulas e aos caravaneiros que vinham do Panamá.

DE NOMBRE DE DIOS/PORTO BELO ATÉ SEVILHA

Os trajetos marítimos não são como uma estrada de automóveis, no qual de um lado se vai e de outro se vem. As rotas dependem de marés e ventos. Como os ventos sempre tem uma direção, a mesma rota com que se vai não pode ser, para a vela, a que se vem.

A rota utilizada pela *Carrera* na maioria esmagadora das viagens durante todo o século XVI e XVII foi muito próxima da utilizada por Cristóvão Colombo em suas viagens. Essa rota, necessária pelas condições do vento e marés na travessia atlântica, costumava durar em torno de 80 dias, de Havana, ponto de encontro dos comboios de todas as Índias até Cádiz, variando de acordo com as embarcações e das condições climáticas.

No trajeto de Sevilha ao Novo Mundo, a primeira parada de 90% dos comboios, segundo Chaunu, passava pelas Ilhas Canárias em direção as Pequenas Antilhas (Porto Rico, Dominica e outras ilhas próximas), aproveitando-se dos ventos alísios do nor-

deste e da corrente das Caraíbas. Destas ilhas partiam em direção a Tierra Firme (em geral, Cartagena), ao Istmo ou ao norte, em direção a Nova Espanha. A volta acontecia entre os meses de julho e outubro, com o encontro dos navios vindos do Istmo, das ilhas e da Nova Espanha em Havana. Com o tempo se aprendeu a evitar os ciclones na volta para Sevilha, estabelecendo a regra que a volta deveria ser antes de 20 de Agosto. Chaunu considera que a partir de 1550, "a *Carrera* não tem mais progressos a fazer. Atingiu virtualmente a perfeição compatível com as técnicas de seu tempo" (CHAUNU, 1980, p.202).

De Havana²⁰ partiam para os Açores aproveitando as correntes do Golfo. Essa reunião em Havana tinha o objetivo de proteger o carregamento real dos ataques piratas na travessia do Atlântico. Depois de parar nos Açores para reabastecimento de provisões, partiam para o porto de Cádiz, já na Península, e seguiam pelo Rio Guadalquivir, num percurso de 90 quilômetros até Sevilha. De Sevilha ao Istmo eram mais de quatro meses de viagem e o retorno em torno de cinco meses.

Segundo relatos da época, a chegada da *Carreira de Índias* gerava uma enorme expectativa e justificava essa gigantesca operação naval. Não só a prata americana, mas diversos outros produtos do Oriente e da América chegavam com a *Carreira*, alimentando a economia e a sociedade sevilhana.

Podemos ver de diversas formas essa epopéia cotidiana e regular dos espanhóis na *Carreira de Índias*, mas difícil é negar sua grandiosidade. Os mesmos que provocaram a hecatombe indígena, na América, que talvez o pior exemplo seja o extermínio da população nativa do Caribe, também construíram um formidável sistema de rotas, travessias, fisco etc., em uma época que para nossos marinheiros contemporâneos seria quase impossível seguir sem um GPS. Os ma-

²⁰ Havana suplantou São Domingos como centro de reunião dos comboios para a travessia atlântica.

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosí até Sevilha (séculos XVI e XVII)

pas atuais, elaborados a partir de imagens de satélites, demonstram a capacidade com que estes navegadores quinhentistas tiveram não só de atravessar o Oceano Atlântico, mas construir um sistema de transporte freqüente, anual e eficiente.

BIBLIOGRAFIA

- BRITO, Bernardo Gomes de. *História trágico-marítimas*. Lisboa: Afrodite, 1971.
- CABEZA DE VACA, N. *Naufraágios & Comentários*. Porto Alegre: L&PM Pocket, 1999.
- CHAUNU, Pierre. *Sevilha e a América*. São Paulo: Difel, 1979. p.308-316
- ELLIOT, J.H. A Espanha e a América nos séculos XVI e XVII; In: BETHELL, Leslie, *História da América latina: América Latina Colonial*, vol.1, trad. Maria Clara Cescato. São Paulo: Edusp, 1998.
- GAVIRA MÁRQUEZ, María Concepción. Producción de plata en el mineral de San Agustín de Huantajaya (Chile), 1750-1804, Volumen 37, N 1, *Revista de Antropología Chilena*, 2005.
- LUCENA SALMORAL, Manuel. *História de Espanha*. Disponível na internet: http://www.almendron.com/historia/moderna/flota_indias/flota_00.htm.
- PRODANOV, Cleber Cristiano. *Cultura e Sociedade Mineradora: Potosí 1569-1670*. São Paulo: Annablume-Feevale, 2002.
- RUIZ, Bruce C. *Panama History*. Disponível na Internet: http://www.bruceruiz.net/PanamaHistory/el_camino_real_map.htm.
- SUGDEN, John. *Sir Francis Drake*. New York: Henry Holt & Co., 1991.
- VILA VILAR, Enriqueta. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1977.
- XEREZ, Francisco. *Verdadera relación de la conquista del Perú*. Madrid: Concepción Bravo, 1992.

Comunicação

O estudo da História Marítima Brasileira no Ensino Médio: desafios e soluções

Trabalho apresentado no Simpósio Temático: Estudos Políticos e Militares, ocorrido no período de 9 a 11 de outubro de 2006, durante o X Encontro Regional da ANPUH-PR e XII Seminário de Pesquisa em História do DHI – O Profissional da História, na Universidade Estadual de Maringá, Maringá-PR

Comandante Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Graduada em História, com especialização em História Militar Brasileira pela UNI-Rio, atualmente exerce a chefia do Departamento de História Marítima e Naval do Serviço de Documentação da Marinha. É sócia titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB)

O estudo da História Marítima Brasileira no ensino médio: desafios e soluções

“A História da Marinha é a História do Brasil”

Max Justo Guedes

A Marinha do Brasil (MB), vem já ao longo dos anos se preocupando com o ensino e o saber de seu pessoal no que tange à História Marítima e Naval e, na busca de soluções para suprir a lacuna existente, criou Grupo de Trabalho (GT) com a missão de estudar o melhor meio de suprir a lacuna existente em seus segmentos de ensino. Com a premissa de que a carga horária destinada ao estudo da História não sofreria alteração, em seu relatório final, o GT sugeriu a inclusão de bibliografia atualizada, voltada a cada segmento, com a indicação de sites na Internet para consulta. Foi também sugerida visitas guiadas ao circuito expositivo do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) para os professores de História, em especial os do segmento de ensino médio, notadamente do Colégio Naval, no intuito de sedimentar o conhecimento da atuação da MB nos diversos fatos da História do Brasil. Como resultado do estudo, foi incluída nos diversos concursos de carreira a disciplina História Naval; publicada a segunda edição do livro *Fatos da História Naval*, de autoria de Léo Fonseca e Silva e Antonio Luiz Porto e Albuquerque; e, anualmente é realizada palestra para os alunos do Curso de Formação de Reservistas Navais.

Em janeiro de 2006, o Serviço de Documentação da Marinha recebeu da Diretoria de Ensino da Marinha (DEnsM) a incumbência de elaborar um livro-texto em que fossem abordados eventos da História do Brasil nos quais a Marinha tenha tido participação ativa no seu desenrolar. O público-alvo seria os nossos alunos das escolas de aprendizes-marinheiros.

O QUE LEVOU À CONFEÇÃO DO LIVRO

A Marinha do Brasil possui quatro escolas de aprendizes-marinheiros, localizadas em Santa Catarina, Espírito Santo, Ceará e Pernambuco. Estas escolas são responsáveis pelo Curso de Formação de Marinheiros, que habilita o jovem, oriundo de concurso, à carreira do Corpo de Praças da Armada. O curso tem duração de 11 meses, seu currículo agrupa disciplinas propedêuticas, para nivelamento do ensino do segundo segmento do ensino fundamental, e disciplinas profissionalizantes, que têm por finalidade fornecer conhecimentos básicos para as futuras especializações na Marinha.

A DEnsM, órgão central do Sistema de Ensino Naval (SEN), supervisiona e orienta as atividades curriculares aplicadas nos segmentos de ensino da MB. O que motivou o pedido foi a carência de livro-texto que trate da História do Brasil com enfoque na História Naval, ou até mesmo que mencionem participação da Marinha em qualquer evento. Por exemplo: na Independência, raro é ver mencionada a importância da criação de uma Esquadra capaz de fazer frente aos focos lusos resistentes contrários ao nosso desligamento de Portugal. Note-se que, à época, não havia estradas e, portanto, o único meio de garantir nossa integridade territorial foi pelo mar. Da mesma forma que não é mencionado que durante a Regência – período em que ocorreram revoltas em várias províncias, que poderiam ter fracionado o País –, a atuação das Forças Navais, em conjunto com as forças de terra, foram fundamentais para a manutenção de nossa integridade. Já no Segundo Reinado, por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, a atuação da Marinha é

descrita (quando mencionada) de forma secundária, sem ser mencionado o esforço realizado para garantir tanto o abastecimento de material como de pessoal numa região inóspita, distante da Corte. Por fim, difícil é ver alguma citação da participação brasileira na Primeira Guerra Mundial; quanto à Segunda Guerra, o foco fica centralizado no envio da Força Expedicionária Brasileira para os campos da Itália, desconsiderando a atuação da MB no controle do Atlântico Sul.

Então, fez-se necessário elaborar livro que destacasse a atuação das Forças Navais ao longo de nossa História para que nossos alunos tivessem contato com a História Naval em paralelo ao livro-texto adotado pelas instituições de ensino.

A metodologia adotada, a escolha dos temas as serem abordados, as idas e vindas, os erros e os acertos, enfim a experiência adquirida na elaboração do livro *Introdução à História Marítima Brasileira* é o propósito dessa apresentação.

A PRODUÇÃO DO LIVRO

Iniciaremos então, a relatar o processo da elaboração do nosso livro.

O Grupo de Trabalho que atuou na escrituração do livro é composto por seis membros oriundos da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) e do SDM, na sua maioria com formação acadêmica em História ou então com notório saber em História Naval, e contou com a supervisão de pedagoga da DEnsM.

Após debate sobre os temas a serem abordados, o grupo decidiu que o livro seria composto de oito capítulos: História da Navegação; A expansão marítima europeia e o Descobrimto do Brasil; Invasões estrangeiras ao Brasil; Formação da Marinha Imperial Brasileira; Atuação da Marinha nos conflitos internos e externos no Período da Regência; Atuação da Marinha na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai; A Marinha na República; e O emprego permanente do Poder Naval, com bibliografia geral e glosário ao final.

Com os títulos dos capítulos definidos, cada membro do grupo desenvolveu texto relativo ao assunto que lhe tocava. Em uma primeira reunião com a orientadora pedagógica, ao apresentarmos os textos, supostamente prontos, surgiu o primeiro óbice para a equipe. Foi no tocante ao formato do livro e sua apresentação que, segundo a pedagoga, estava extremamente acadêmico e pouco palatável para o público a que se destinava. A intenção da DEnsM seria a produção de obra mais parecida com uma apostila do que com um livro. Nesse impasse, não pareceu oportuno para o grupo desperdiçar o material elaborado, que em muito cativou os seus membros. Buscou-se então uma solução que atenderia tanto ao cliente, a Diretoria de Ensino, quanto aos membros do grupo de trabalho.

A estrutura de cada capítulo ficou definida que seria composta de uma sinopse, onde o aluno teria noções básicas do tema tratado (nosso intento foi de conquistar o interesse do leitor em se aprofundar no assunto), seguido de texto narrativo; ao final de cada capítulo, foi inserido quadro cronológico do período abordado com as datas mais relevantes, um questionário para fixação e um “saiba mais”, onde são relacionados livros e sites da Internet que tratam do assunto.

PROBLEMAS E SOLUÇÕES

Durante a confecção, nos deparamos com uma série de problemas. O primeiro e mais crítico foi elaborar os textos sem que o livro se tornasse um compêndio de História do Brasil. Tínhamos que ter sempre em mente de que a descrição e aprofundamento do fato histórico pertencem ao livro didático, e não à nossa obra. Portanto, foi um grande exercício relatar acontecimentos sem cair na tentação de explanar o momento histórico em detalhes, mas sim utilizá-lo com o propósito de situar o aluno no tempo, não deixando a temática do livro – História Naval – desconexa do processo histórico, óbice aliás verificado em alguns compêndios sobre História Marítima Brasileira editados em décadas passadas.

Outra dificuldade enfrentada pelo grupo, e que vale destacar, foi a de adaptar a lingua-

gem para o público de ensino médio. Para tanto, contamos com a colaboração de jornalistas copidesques/revisores, que suavizaram os textos, tornando sua leitura mais atraente para o jovem. Neste intento, acompanhamos a metodologia dos livros didáticos existentes no mercado, diagramando as páginas com pequenas notas elucidativas e com fatos curiosos.

A busca de imagens foi de certa forma simples, pois utilizamos quase que totalmente o acervo existente do SDM. Neste intento, procuramos inserir o maior número possível de mapas e de imagens de época.

CAPÍTULO I

Sinopse

Os rios, lagos, mares e oceanos eram obstáculos que os seres humanos do passado muitas vezes precisavam ultrapassar. Primeiro, eles se agarravam a qualquer coisa que flutuasse. Depois, sentiram a necessidade de transformar materiais, para que estes, flutuando, pudessem sustentar melhor sobre a água. Assim, ao longo do tempo, em cada lugar surgiu uma solução, que dependeu do material disponível: a canoa feita de um só tronco cavado; a canoa feita da casca de uma única árvore; a jangada de vários troncos amarrados; o bote de feixes de juncos ou de papiro (plantas que nascem junto a rios e lagos); o bote de couro de animais; e outros.

Todas essas soluções simples, no entanto, não permitiam transportar muita coisa, ou eram difíceis de manejar, ou mesmo perigosas em águas agitadas. Era necessário desenvolver embarcações construídas de diversas partes, para que elas fossem maiores e melhores.¹

Durante o século XV, os portugueses decidiram que deveriam prosperar negociando diretamente com o Oriente através do mar. Até então, as mercadorias do Oriente, inclusive as especiarias (pimenta, cravo, canela e gengibre, que eram necessárias para conservar os alimentos), eram trazidas por caravanas de camelos guiados pelos árabes até portos do Mar Mediterrâneo, onde eram compradas pelos italianos, que revendiam na Europa. Para alcançar um bom êxito, nesse ambicioso projeto de interesse nacional de Portugal, foi necessário explorar a costa da África no Oceano Atlântico e encontrar a passagem, ao sul do

¹ A canoa construída de diversos troncos é um bom exemplo. Ela não depende do tamanho de um único tronco, pode ser construída com a borda mais alta para enfrentar as ondas e até pode ser rebocada lentamente com diversos animais para ser mais resistente.

Canoa feita de um só tronco
Modelo de embarcação da Coleção Alves Câmara
Arquivo do Serviço de Documentação da Marinha

Jangada de Robson Cervigni
Arquivo do Serviço de Documentação da Marinha

Bote de couro de animais
Aquarela de Roberto Carnevali
Arquivo do Serviço de Documentação da Marinha



Os seguintes atos de hostilidade do Paraguai levaram à assinatura do 'Tratado da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai, pelo Brasil, Argentina e Uruguai', em 1º de maio de 1865:



Assinatura do Tratado da Tríplice Aliança entre o General Francisco Flores (Uruguai), Dr. Francisco Castelar (Brasil) e o Presidente do Argentina Bernardino Rivadavia.

- o apresamento do Vapor brasileiro *Marquês de Olinda*, que viajava para Mato Grosso transportando o novo presidente dessa província, em 12 de novembro de 1864, em Assunção;
- a invasão do Sul de Mato Grosso por tropas paraguaias, em 28 de dezembro de 1864; e
- a invasão de território da Argentina por tropas paraguaias, em 13 de abril de 1865, ocupando a Cidade de Corrientes e apresando os vapores argentinos *Gualeguay* e *25 de Mayo*.

A aliança com os argentinos era, na opinião de um dos observadores estrangeiros, uma "aliança de cão e gato". Havia muitas desavenças recentes e ao Brasil não interessava subordinar sua Força Naval a um comandante argentino. A Argentina possuía, durante esta guerra, apenas uma pequena Marinha e o esforço naval foi quase totalmente da Marinha do Brasil. O Império não queria criar uma situação em que um estrangeiro pudesse decidir o destino de seu Poder Naval. Poder que sempre desempenhara um papel importante, de diferenciador nos conflitos da região do Rio da Prata.

Isto significava, também, que no início da guerra, as operações envolvendo forças navais e terrestres seriam operações conjuntas, sem unidade de comando².

No início da Guerra da Tríplice Aliança, a Marinha do Brasil dispunha de 45 navios armados. Destes, 33 eram navios de propulsão mista, a vela e a vapor, e 12 dependiam exclusivamente do vento. A propulsão a vapor, no entanto, era essencial para operar nos rios. Todos tinham casco de madeira. Muitos deles já estavam armados com canhões raiados de carregamento pela culatra³.



Tratado de Tríplice Aliança. Arquivo do Serviço de Documentação do Itamaraty.

² Como aliá, aconteceu no Compromisso de Platina, durante o Guerra Civil Americana. No caso do Rio Platina, dois de três rios são de propriedade de um proprietário, sendo compartilhado com o restante dos proprietários.

³ O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (Arsenal de Marinha do Ceará) possui por uma década o vapor em madeira de casco ABC. Atualmente são conhecidos, nomes *Impulsor*, *Luz* e *Carlin* (Bacacanga), todos armados em madeira de ripa. O último vapor de propulsão mista (casco de madeira e sistema de propulsão a vapor) encontra-se nos limites do rio da guerra, sendo preservado e conservado no Piauí.



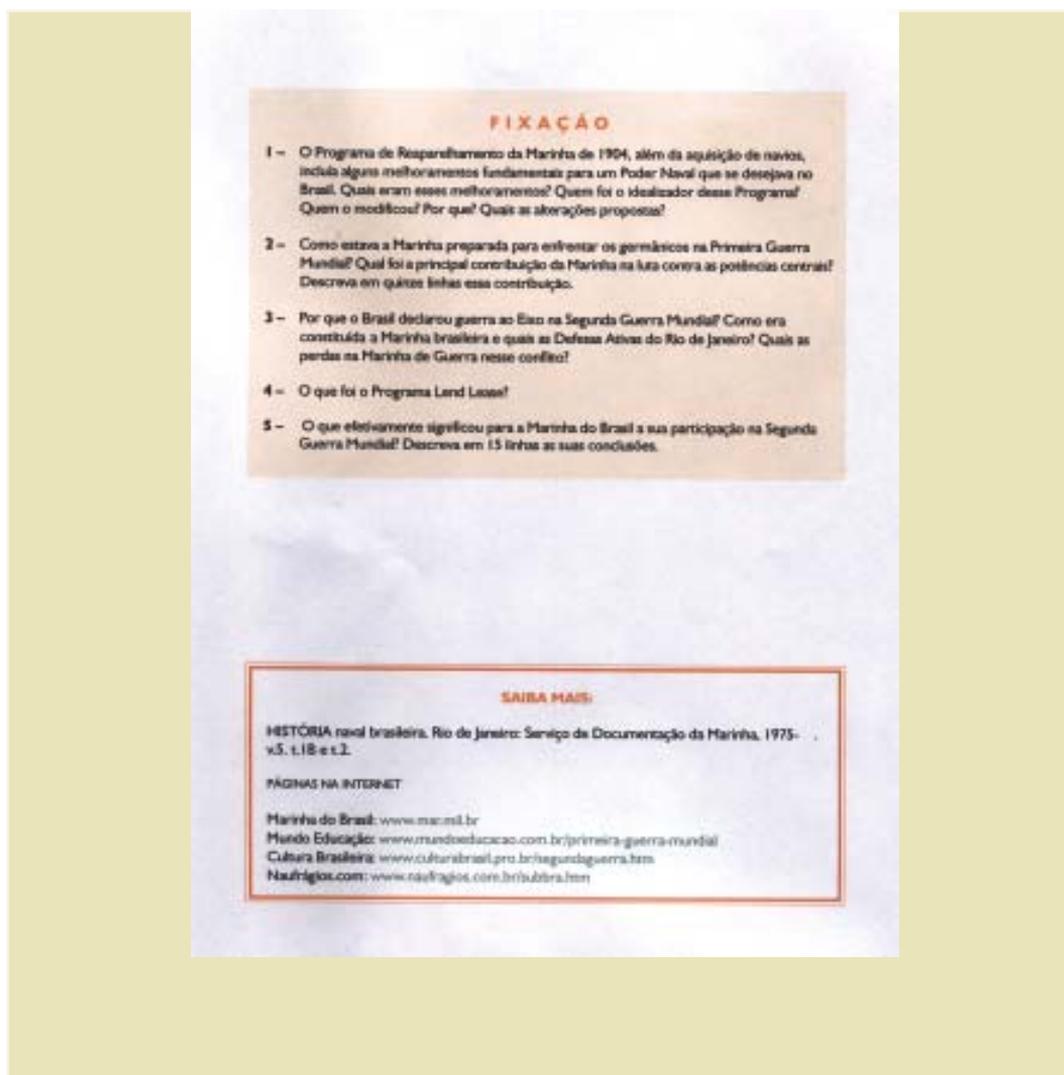
Navio da Marinha Imperial Brasileira ancorado no Baía de Guanabara em 1861. Foto de George Louisa. Arquivo do Instituto Histórico UFRJ, 1988.

C R O N O L O G I A

DATA

EVENTO

- Julho de 1904: Apresentação na Câmara dos Deputados do programa de reaparelhamento naval do Almirante Júlio de Noronha pelo Deputado Laurindo Pitta.
- Nov. de 1906: Aprovação do programa de reaparelhamento naval do Almirante Júlio de Noronha modificado pelo Almirante Alexandrino de Alencar.
- Agô. de 1914: Começa a Primeira Guerra Mundial.
- 17.01.1917: A Alemanha estabelece bloqueio sem restrições ao comércio marítimo com os Aliados.
- 11.04.1917: Rompimento das relações diplomáticas entre o Brasil e a Alemanha.
- 28.10.1917: Declaração de guerra entre o Brasil e a Alemanha.
- 01.08.1918: DNOG suspende Fernando de Noronha com destino à África.
- 09.11.1918: Termina a Primeira Guerra Mundial.
- 09.06.1919: DNOG regressa ao Rio de Janeiro.
- 01.09.1939: Começa a Segunda Guerra Mundial.
- 11.03.1941: Assinatura da Lei de Empréstimos e Arrendamentos – Lend Lease – com os Estados Unidos da América.
- 28.01.1942: Brasil rompe relações diplomáticas com os países do Eixo.
- 31.08.1942: Declaração de guerra entre o Brasil e a Alemanha – Criação dos Comandos Navais na costa brasileira e Mato Grosso.
- 02.08.1942: Criação da Força Naval do Nordeste.
- 19.07.1944: Torpedeamento do Navio-Auxiliar *Viof de Oliveira* no través do Farol de São Tomé.
- 21.07.1944: Afundamento da Corveta *Camaquã* próximo a Recife.
- 08.02.1945: Termina a Segunda Guerra Mundial.
- 04.07.1945: Afundamento do Cruzador *Schö* entre o Nordeste e a África.
- 07.11.1945: A Força Naval do Nordeste regressa ao Rio de Janeiro.



RESULTADOS REFERENTES AO LIVRO

Fora de dúvida, o primeiro resultado da elaboração da obra *Introdução à História Marítima Brasileira* é supressão da lacuna referente ao estudo da História Naval nas unidades de ensino da Marinha.

Outro resultado positivo, resultante de sua elaboração, foi o convite da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) à DPHCM para participar de projeto educacional realizado pelo Ministério da Educação, sob o título *Coleção Explorando o Ensino*, que tem o objetivo de apoiar o trabalho do professor e de ampliar seus recursos instrucionais, permitindo maior aprofundamento dos conteúdos de cada disciplina e sugerindo novas formas de abordá-los em sala de aula. A coleção, que já tem oito volumes publicados, versando sobre Matemática, Química, Biologia, Física e Geografia, é voltada para o segundo segmento, Ensino Fundamental e o Ensino Médio. O volume em questão é referente à História e veio coincidir com o tema abordado no nosso livro. Portanto, enviamos cópia do material produzido que, com algumas adaptações, será incluído no novo volume da coleção a ser publicado ainda neste ano.

ANÁLISE DA LACUNA REFERENTE À HISTÓRIA MILITAR BRASILEIRA

A realização da deficiência apontada no ensino da História da Marinha em nossas instituições de ensino veio fomentar pensamento já existente, de que há uma necessidade emergente de se difundir a História Militar não só dentro da Marinha como no meio civil, mais especificamente no meio acadêmico, que é o formador do paradigma historiográfico vigente.

Uma análise na produção referente à historiografia naval demonstra que houve, na segunda metade do século XX, uma diminuição na sua produção, talvez resultado da falta de interesse no seu estudo por parte do meio acadêmico e, com certeza, por falta de especialistas na área. As produções específicas referente à História Naval sempre foram de autoria de oficiais de Marinha com marcante vertente histórica, a saber: Henrique e Lucas Alexandre Boiteux, Manuel Pinto Bravo, Prado Maia, Theotonio Meirelles da Silva, entre outros. Atualmente, são próceres da História Marítima e Naval Helio Leoncio Martins e Max Justo Guedes.

Na busca de novos interessados no assunto, o SDM, cuja missão é preservar e difundir a História da Marinha, vem ao longo dos anos estreitando os laços com o meio acadêmico, por meio de simpósios e seminários. Desde os idos dos anos 70/80, oferece vagas para estágios nas áreas de história, museologia e biblioteconomia. Atualmente, temos cerca de vinte estagiários de várias universidades sediadas no Rio de Janeiro

Em parceria com o Exército, representado pelo Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), o SDM vem participando do Curso de Pós-Graduação em História Militar Brasileira, promovido pela UNI-Rio. O propósito desse curso, único de que se tem conhecimento no Brasil, é de especializar profissionais em História Militar.

Outra iniciativa promovida pelo SDM para difundir a mentalidade marítima é a reedição da Revista *Navigator*. A *Navigator* visa à publicação de artigos referente à História Marítima e Naval, e é voltada para o público acadêmico com interesse em publicar seus trabalhos na área, fomentando, desta forma, o debate em torno do assunto.

Outro projeto desenvolvido pelo SDM é a publicação da Coleção *História Naval Brasileira*. Esta coleção visa à História da Marinha dentro da História do Brasil, sua abordagem é de caráter científico, portanto não se trata de mera narrativa de acontecimentos, estando todos os textos baseados primordialmente em documentação primária. Do projeto original, dez tomos já foram publicados, restando apenas dois referentes ao período Regencial e à Guerra da Tríplice Aliança.

Documento

DOCUMENTO: Naufrágio do Barroso

DATA: 21/maio/1892

LOCALIZAÇÃO: Arquivo da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha

RESUMO: Original manuscrito do então Primeiro-Tenente Felinto Perry, no qual descreve os últimos momentos do Cruzador Almirante Barroso, que sofreu um acidente no Mar Vermelho, em 1892, causando o seu naufrágio em 21 de maio. O Tenente Perry era um dos Primeiro-Tenentes mais modernos do navio.

Documento

A meia noite deixei o quarto navegando o Barroso a todo o vapôr e o traquete pelo redondo, [S:o], até ½ hora conservei-me na praça d'armas pondo em ordem as observações metereológicas no respectivo livro, deitando-me em seguida. Quando começava a conciliar o sono senti que o navio estremecia como se tivesse tocado em alguma cousa. Logo em seguida um outro choque mais forte e outro mais violento ainda que os primeiros estacando o navio e como para confirmar um triste pressentimento um ruído de passos apressados e vozes de manobra indicarão que realmente alguma cousa de grave se estava passando. Vesti-me apressadamente e ao chegar á tolda já encontrei o Commandante e diversos officiaes começando nesse momento a banda marcial o toque de chamada geral. Com o traquete já carregado, manobrava o Commandante com a machina procurando safar o navio, tendo mandado arriar um escaler, o 1º, o que foi executado com alguma demora, guarnecendo-o apenas 4 praças. O navio já bastante encalhado por BE (dava BB) atravessara alguma [cousa] ao mar dando BB á barlavento de sorte que a arrebentação sobre o costado cada vez o impellia mais sobre as pedras ameaçando emborcal-o. O escaler mau guarnecido não conseguia (chegar a B) ganhar barlavento e a operação de espiar um ancorote único que poderia produzir algum resultado difficultava-se cada vez mais. Por várias vezes atravessou ao mar correndo sua fraca e diminuta guarnição imminente perigo. Achando-se o ancorote a barlavento era impossível recebê-lo o escaler. Acompanhava com a [vista] a embarcação que fazia innuteis esforços ameaçando sossobrar a todo instante, acompanhando as peripécias do seu trajeto até que esgotadas as forças dos seus tripulantes retrocedeo vindo atracar novamente a bordo.

Embora convencido da impossibilidade de receber o ancorote por barlavento com a arrebentação que fazia resolvi tentá-la. Fazendo completa a guarnição do escaler saltei para elle por uma das suas talhas e desta vez vencendo as ondas encapeladas ganhei barlavento e aproximei-me da mesa da enxárcia da gata de BB. Tencionava convencer da impossibilidade de receber o ancorote. Não mais demoramos nessa posição nem o tempo de trocar duas palavras com o official que procurava dar-nos o ancorote. Uma onda alterosa surpreendeu-nos á altura do tombadilho e ter-nos-hia ali arrojado se um movimento rápido que dei ao leme para BE não nos tivesse desviado o suficiente para passar tangenciando a popa. Reconhecida a impossibilidade de dar o ancorote por barlavento pelos que se achavão no tombadilho communicarão a sua passagem para BE, operação difficultosa que só terminou ao clarear do dia. Recebi finalmente o ancorote que suspendi á popa da embarcação. Luta ingente ia agora travar com o mar cada vez mais encapellado infelizmente com o resultado negativo para o pobre do Barroso já bastante cheio d'água e que acellerava sua perda com as pancadas que dava sobre as pedras e que o fazião estremecer da quilha ao tope. Lúgubre espetáculo! O mar galgando as trincheiras de barlavento vinhão-despenhar-se pelas portinholas e portaló de sotavento lavando completamente o convés e até o passadiço, castello e tombadilho. Larguei de bordo. O escaler sobrecarregado com o peso do grande ancorote do navio e espia de aço custou a aproar ao mar só com grande esforço conseguindo-o. Em poucos momentos as forças forão esgotadas. Levantei a voz, fiz um apello pela salvação do querido Barroso; fiz ver aos marinheiros quão glorioso nos seria

salvar com os nossos esforços aquella poderosa embarcação e já havíamos vencido umas dez braças pelo través e pela popa quando um potente e [ruidoso] [urrar] echoou sobre aquella imensidão sobrepujando o concerto do vendaval com o bravio mar Vermelho. Era a resposta que as trezentas bocas da guarnição do Cruzador dava á allocução do Comandante incitando a marinheiragem ao cumprimento do dever. Foi um estimulante aos doze homens da guarnição do escaler e ainda uma pequena distancia conseguimos vencer. A espia de aço formava um extenso seio que nos difficultava o governo da embarcação. Não me calava um instante procurando animar aquella extenuada guarnição. As alterosas montanhas d'água crescião pela prôa e caminham rapidamente pela a embarcação que lutava valentemente. O esforço era sobrehumano. Uma onda mais alterosa que as outras ameaçava-nos de um naufrágio iminente. O seio da espia fazia sobre a embarcação um esforço extraordinário que escapando-nos das mãos. Não havíamos vencido distancia bastante para espiar o ancorote. Foi então que (e impedindo já o governo atravessara (a embarcação) (ao mar) que foi arrastada para a prôa sobre a arrebentação do próprio barco. Foi então que vendo o perigo imminente executei mais rápido que o próprio pensamento a idéia que acudiu-me no meio daquela luta suprema: Peguei uma navalha de barba que trouxera no bolso e cortei o cabo que suspendia a popa do escaler o ancorote que caindo aliviou [] a embarcação. A onda entrou quasi toda enchendo a meio o escaler d'água. Houve um momento de hesitação como se todos ainda duvidássemos que se tivéssemos salvos daquela vez. Virei o leme a BB, desfazer a capa, animar a guarnição com alguns gritos roucos quasi abafados pelo vento foi o que encontrei no próximo momento e correndo com o mar pela alheta de BE com grande custo conseguimos ganhar a sombra do navio já inteiramente perdido.

Tarde

Dia – 4h. embarquei no Mahallah

6h. manhã – cheguei a Suez

7h. tarde – sahi de Suez no Aida

6h. m. – cheguei á praia do sinistro.

11h. m. – a Ras-Gharib.

2h. t – saída de R. Gharib

4h [] – t. chegada ao Barroso

7h t. chegada a Suez no Dolphin

5h. [] manhã Desembarque e []

10h. t. saída de Suez.

4h. m. chegada a Alexandria.

Naufrágio do Barroso.

A meia noite saí do quarto navegando o Barroso a todo o vapor e o traquete pelo redondo, S:º; ali se deu a conservar-me na proa e armas fouse em ordem as observações meteorológicas no respectivo livro, deitando-me em seguida. Quando começava a concubiar o somno senti que o navio estremeceu como se tivesse tocado em alguma coisa. Logo em seguida um outro choque mais forte e outro um violento acida que as primeiras esta causa o navio e como para confirmar um trizte presentimento um ruído de pedras apressadas e vozes de manobra indicava q realmente alguma coisa de grave se estava passando. Oculi-me apressadamente e ao chegar a tolda já encontrei o Coqueiro e diversos officiaes começando nesse momento a banta manobras o fogue se chama da geral. O traquete já carregado, manobrou o Coqueiro com a machina procura do safar o navio, tendo levantado arriar um escaler, o 1:º, o que foi executado com alguma dificuldade, guardados o apenas y proa. O navio já bastante encalhado por BB (dava BB) abandonara alguma coisa ao mar tan q BB a barlavento se torle que a arribação sobre o costado cada vez o impellia mais sobre as pedras ameaçando emborcal-o. O escaler mar guardado não cou seguiu (chegar a B) ganhar barlavento e a operação de deixar um ancorote unico que se seria produzi algum resultado difficil de cada vez mais. Por varias vezes abandonou ao mar corrente sua froca e deitou para unica imminentemente perigo. Chabando no ancorote se barlavento era impassivel receber o escaler. Chacampañava com a meta a embarcação q fazia innumeis esforços ameaça do sustentar a todo o instante, acompanhando as peripecias do seu trajeto até que esgotadas as forças dos seus tripulantes, retrocedo

veindo atirar novamente a bordo.

Embora coa convicção de impossibilidade de de receber o ancorote por barlavento com a direbentação que fogia resolvi tentá-la. Foyzso completa a quarenciã do escaler saltei fora elle por uma das suas talhas e desta vez venimento as outras encapelladas ganhei barlavento e approuxi-me a meza da enuarcia do galeão BB. Pencionava convencer da impossibilidade de receber o ancorote. Mas nos deus ramos nessa posição nem o tempo de tração duas fabeveias com o official y pers. Cuzava dar-nos o ancorote. Uena onfla allerosa suspentes nos a allura do bom babillo e ter-nos-hia ali arrojado se um movimento rapido que dei ao leme para BB não nos tivesse desviado o suficiente p^a passar largueando a foga.

Reconhecida a impossibilidade de dar o ancorote por barlavento pelos que se acham na embarcação começamos a ser por fogos p^a BB, operação difficilissima que só terminou ao clamar do céu. Recabi finalmente o ancorote que suspenti a foga da embarcação. Isto ingente já agora estava com o mar cada vez mais encapella do simplesmente com resultados negativos fora o fabe Barrozo p^a barlavento cheio de goa e que acelerava sua perca com as pancadas que dava sobre as pedras e q^o fogião recommençar da quilha ao topo. Quê! Que espectáculo! O mar galgando ao brío cheios de barlavento nichas despenhas-se pelas fortibatas e porfalo de sabonete louando coampeladamente coaviej y ali o fossadico, castillo e tambabillo. Larguei a bordo. O escaler sobrecarregado com o peso do grande ancorote do novio e copio de aço castrou a aprior ao mar co' com grande esforço coaseguindo-o. Sem paus cos enameitos as forças foram esgotadas. Levantei a voz, fiz um apello pela salvação do querido Barrozo; fiz ver um

marinheiros quasi gloriosos nos seria
 apoiar com os nossos esforços aquella
 poderosa embarcação e já nos achamos ven-
 cido umas vez braços pelo trovão e pela
 foga quando um potente e unico
 ruzrah echaou sobre aquella immensi-
 daõ sobrepuzando o concertõ do vento
 val com o brevio mar Vermelho. Era
 a nefasta que as frentas boscos do
 Cruzador dava a allocaõ do Camu-
 iõ citando a enquiabagem as cumpi-
 mento do dever. Foi um estimulante
 aos Toje barmes do guarnição do escalar
 e ainda em uma pequena distancia con-
 seguirnos vencer. A espia de aço formo-
 va um extenso sei que nos difficul-
 tava o governo do embarcação. Não me
 colava um instante produzindo acin-
 mas aquella estenuada guarnição. As
 alteros montanhas d'agua cresciã su-
 pra e coincidõs rapidamente p' o
 embarcação que lutava valentemente.
 O esforço era sobrehumano. Nem uma
 mais alterosa que as outras ameaça-
 ramos de um naufragio imminente.
 A sei da espia forã sobre a embarca-
 çã um esforço extraordinario (14 ho-
 ras) nos por unã, não havia um
 nevoio distancia bastãte para espior
 a ancorã. Foi entã que se impediu
 p' o governo a travessia (e embarca-
 çã) que foi acastada p' a prã sobre
 a arribentação de proprio banco. Foi
 entã que nento o fuzgo imminente
 succulci em rapido e proprio pensa-
 menti a idea d' acudir me no mes da
 quella late supremo: fuzi um novõ de
 forã d' trouner no balco e colli o esto
 que suspendi a foga do escalar e ancorã
 que cobindo aliviou iminentes a emba-
 rcação. A onda entrou quasi tapa em
 chinda a meio e escalar d'agua. Houve
 um momento de hesitação como se
 todos ainda duvidassem se se lãis-

Salvo aquella vez. ~~Polis~~ Verão e leve
a B/B, desfozer a capa, amissor a
quorinica. Com alguns gritos ranciz
quasi atafos pelo vento foi o q
succeubi no proximo momento e
corrento com um erro recuou
pela albeta de B/B com grande cus-
to conseguimos gauter a Saubem
do novo ji interocemente perdidos.

Dia - 4^h tarde - Cheguei no Mghallah
 6^h manhã - Cheguei a Suez
 7^h tarde - Saki de Suez no chita
 16^h m. - Cheguei a praia de si-
 - 1 - Mishes.
 11^h m. - a Ras- Ghoub.
 2^h L - palita de R. Ghoub.
 4^h 30^m L - Chegado ao Berrozo
 5^h L - " a Suez no Delfi
 5^h 30^m L - Cheguei a abastecimento
 10^h L - Saki de Suez.
 7^h m. - Chegado a Alexandria.

Resenha

Fatos da História Naval

Alexandre Soviero

Oficial de Marinha, graduado pela Escola Naval, Mestre em Ciências Atmosféricas pela Universidade de São Paulo, e graduando em História pela Universidade Católica de Petrópolis. É o atual Vice-Diretor do Serviço de Documentação da Marinha.

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e; SILVA, Leo Fonseca e.
Fatos da História Naval. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: Serviço de
Documentação da Marinha, 2006. 184 p.

Decorridos trinta e cinco anos da primeira edição, finalmente é lançada uma edição revisada de *Fatos da História Naval*, no escopo das atividades do Serviço de Documentação da Marinha, de resgate da memória e divulgação da História Naval, tanto para oficiais de Marinha como para historiadores navais, e interessados em geral.

Como o próprio título indica, a abordagem da obra é muito próxima da história narrativa factual, não apresentando reflexões problematizadas sobre os processos históricos envolvidos, tendo como foco principal a importância do mar e do Poder Naval para a História. Apresentando, em seqüência cronológica, fatos relevantes da História Naval que, segundo o Prof. John Hattendorf, titular de História Marítima no Naval War College, envolve o estudo e a análise de como os governos organizaram e empregaram a força no mar para alcançar seus objetivos nacionais. Nos eventos abordados, os Estados que eram mais fortes no mar foram favorecidos estrategicamente e que isto não se deu pelo acaso, foi sim fruto de uma política de governo. Os fatos da História Naval brasileira são apresentados dentro do contexto histórico mundial, abordando os processos de transformação tecnológica dos meios navais.

A obra é ricamente ilustrada e de fácil leitura, não exigindo para seu entendimento um conhecimento prévio do assunto, sendo uma excelente introdução para o iniciante em História Naval. Podendo ser utilizada nas disciplinas de nível superior relacionadas com a História Naval, principalmente nos cursos de formação de Oficiais de Marinha. Um legado dos autores, oficiais de Marinha, que atuaram no ensino da História Naval, destacando suas atividades na Escola Naval e Escola de Guerra Naval, norteados a formação de gerações de oficiais.

A necessidade do fomento da Mentalidade Marítima no povo brasileiro é salientada pelo saudoso Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira, na apresentação da primeira edição da obra, tendo recebido, nesta edição, nova apresentação do Almirante Armando de Senna Bittencourt, que ressalta a utilidade didática do livro. Este é dividido em sete capítulos e três leituras complementares, com adaptações de trechos do livro de Courtlandt Canby, intitulado *História da Marinha* (1965).

O capítulo 1º – Introdução à História do Mar: Guerra e Paz – aponta para a relevância do tema, conceitos importantes para seu entendimento relacionados ao Poder Marítimo e ao Domínio do Mar, e o início das atividades marítimas durante a História Antiga. Os autores alertam que: “Além do Poder Naval, o Poder Marítimo engloba a Marinha Mercante, o território marítimo, as indústrias subsidiárias, a vocação marítima do povo, a política governamental e outros elementos afins”; e o fato de que cerca de 98% do comércio internacional é feito por mar, demonstrando a importância das comunicações marítimas e a necessidade do Poder Naval para garantir sua manutenção.

No capítulo 2 – A Dimensão Restrita do Mar –, observa-se à importância do Mar Mediterrâneo na Antiguidade e na Idade Média. O surgimento na Grécia antiga de uma potência marítima, e como o Poder Naval grego foi decisivo para rechaçar as tentativas de invasão dos persas, salvaguardando o legado da cultura helênica; e a transformação de Roma de potência terrestre em também potência marítima, provocando a destruição de Cartago, e sua hegemonia no comércio marítimo no Mediterrâneo.

Por sua vez, o capítulo 3 – A Expansão do Mar – explora os eventos que provocaram a

mudança da principal via de comércio marítimo do Mar Mediterrâneo para o Oceano Atlântico, em função das grandes navegações e descobrimentos marítimos, descortinando para os europeus todas as possibilidades de um novo mundo. Cabendo a Portugal e Espanha o papel de liderança nas novas conquistas, levando a divisão do novo mundo entre si. As primeiras tentativas de povoamento do Brasil e combate a invasores também são comentadas ao final deste capítulo.

Continuando no capítulo 4 – O Poder Marítimo e o Poder Terrestre –, temos a tentativa desastrosa da Espanha de invadir a Inglaterra com sua “Invencível Armada”, sendo a Inglaterra também fustigada pela França até a derrota final de Napoleão. Também é descrita a formação da Esquadra brasileira e sua contribuição fundamental para a Independência e manutenção da unidade do País.

No capítulo 5 – Reflexos da Revolução Industrial –, são apresentadas as implicações do desenvolvimento industrial no século XIX para a História Marítima, principalmente em relação à “Vela *versus* Vapor” e às novas armas e táticas navais; sendo também abordados os conflitos decorrentes da expansão colonial.

O capítulo 6 – Os dois grandes conflitos mundiais – destaca os principais eventos da Primeira e da Segunda Guerras Mundiais e suas lições para a estratégia naval, ressaltando o aparecimento da guerra submarina na primeira e a supremacia do navio-aeródromo em relação ao encouraçado na segunda. A participação do Brasil em ambos conflitos mundiais, em função dos ataques a seus navios mercantes, demonstra a necessidade da manutenção de um Poder Naval

adequado para garantir abertas suas comunicações marítimas.

No capítulo 7 – A Política Marítima Brasileira no Pós-Guerra – temos os principais fatos contemporâneos que marcaram a modernização de nossa Marinha, como o programa de Construção Naval de 1967 e as últimas aquisições da Marinha do Brasil, inclusive a Aviação Naval de asa fixa.

Na primeira leitura complementar, disposta entre os capítulos 3 e 4, é feita uma análise dos acontecimentos nos séculos XVII ao XIX, que transformariam a Inglaterra em potência marítima hegemônica, inicialmente suplantando os holandeses, muito em função da administração do secretário do Almirantado Samuel Pepys, e depois a França, derrotada na famosa Batalha de Trafalgar em 1805, pelo Almirante Nelson.

A segunda e terceira leituras, colocadas ao final do livro, são respectivamente: – A roda vai girando – trata do reflexo da marcha do progresso sobre as marinhas e as perspectivas futuras; e – Da Vela ao Vapor – analisa a transição entre estas duas formas de propulsão dos navios, ficando em ambas evidenciado o reflexo da evolução tecnológica nos navios.

Por apresentar conceitos fundamentais para o entendimento da História Naval, a obra dos comandantes Antonio Luiz Porto de Albuquerque e Leo Fonseca e Silva tem seu espaço reservado nos corações e mentes daqueles que se dedicam ao estudo deste campo da história, sendo também merecedora de especial atenção por aqueles que apreciam o tema ou desejam iniciar na pesquisa da História Naval.