



Revista do
CLUBE NAVAL

ISSN 0102-0382 • ANO 129 • Nº 401 - JAN/FEV/MAR 2022

A VINDA DA FAMÍLIA REAL

MARÇO INICIAL DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL





3 DE MARÇO
Dia do Corpo
de Intendentes
da Marinha



“Edifício Almirante Gastão Motta”



7 DE MARÇO
Aniversário do
Corpo de
Fuzileiros Navais



SUMÁRIO

PALAVRAS DO PRESIDENTE

- 04 Alte Esq (Ref°) Luiz Fernando Palmer Fonseca

EDITORIAL

- 05 C Alte (Ref°-FN) José Henrique Salvi Elkfury

EM PAUTA

- 06 Eventos e comemorações na Sede Social

CLUBE NAVAL

- 07 Conheça o projeto de visita guiada do Clube Naval

200 ANOS DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

- 10 A vinda da família real portuguesa para o Brasil e suas consequências
CMG (Ref°-FN) Jaime Florencio de Assis Filho
- 16 A gênese do Poder Marítimo brasileiro
Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva
- 21 Caiena: batismo de fogo
CF (T) Valdir Gouvêa Rêgo | 1° Ten (RM2-T) Rodrigo de Oliveira Schneider
- 25 A influência da abertura dos portos brasileiros no processo de desenvolvimento do Brasil
Diretoria de Portos e Costas

ENTREVISTA

- 28 Alte Esq Wladmilson Borges de Aguiar

FILATELIA

- 34 A história da Marinha do Brasil e suas origens narrada pela filatelia
CMG (Ref°) Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer

HISTÓRIA DA CAPA

A obra de Alcebiades Miranda de Noronha (1976) retrata a chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro, acompanhada pela Brigada Real da Marinha, em 7 de março de 1808, e encontra-se atualmente exposta no Salão 7 de Março, na Fortaleza de São José, na Ilha das Cobras.



CULTURA

- 36 Quando "hum príncipe se decide a atravessar o oceano"
CT (T) Sergio Willian de Castro Oliveira Filho
- 42 A chegada da Arte no Brasil
Vera Gonzalez
- 48 A Literatura brasileira: da chegada da família real até a Independência
CC (Ref°-IM) Antônio Tângari Filho
- 51 O protestantismo, a liberdade religiosa e a Independência do Brasil
CT (CN) Rodrigo da Nobrega Moura Pereira
- 56 Evolução histórica da música brasileira
CMG (RMI-T) Sidney da Costa Rosa
- 62 Comemoração do centenário da Semana de Arte Moderna
CMG (Ref°-FN) Wilson Soares Diniz

ECONOMIA

- 65 O papel da casa dos Bragança na independência econômica do Brasil
CC (IM) Guilherme Penha Pinto | CC (IM) Roberto Nogueira Marques | CT (T) Thais Figueiredo Miranda Telles

DIREITO

- 70 Greve no serviço público
V Alte (Ref°-EN) Renato Vilhena de Araujo

SEGURANÇA MARÍTIMA

- 73 Doutrina de Segurança para navios nucleares no Brasil
CMG (RMI-EN) Leonam dos Santos Guimarães

DEFESA

- 78 Uma nova Escola, os mesmos princípios
Escola Superior de Defesa

MARINHA DO BRASIL

- 82 Navio Aeródromo "São Paulo": primeiro dia de mar
C Alte (Ref°) Antônio Alberto Marinho Nigro
- 84 A baixa do Cruzador "Tamandaré"
CMG (Ref°) Paulo Marcos Lustoza
- 87 Marinha inaugura agência de notícias
Centro de Comunicação Social da Marinha

ÚLTIMAS PÁGINAS

- 88 O mundo precisa de paz e cooperação, e não de guerras
CF (Ref°) Gilberto Rodrigues Machado

PALAVRAS DO PRESIDENTE

Prezados Sócios

É com grande satisfação que o Clube Naval retoma em 2022 o ciclo de palestras e painéis tradicionalmente conhecido como “Palestras da Presidência”. Ao longo do primeiro semestre, teremos, em 7 de abril, o painel que abordará as consequências da vinda da família real para o Brasil e, em maio, uma apresentação sobre os aspectos atualizados do levantamento da Plataforma Continental Brasileira.

Durante o segundo semestre estão agendados para setembro um painel comemorativo da Independência do Brasil e uma apresentação sobre a imprescindibilidade de uma infraestrutura de dados espaciais marítimos; para outubro, teremos uma palestra sobre o tema “Guerra e Arte: a pintura na guerra como instrumento e justificação das monarquias”; e um outro painel sobre os quarenta anos da primeira expedição brasileira na Antártica. Em novembro, uma apresentação sobre o passado e o presente da nossa Esquadra.

Como pode-se constatar, os temas versam sobre assuntos diversos e, em sua maioria, serão abordados segundo diferentes perspectivas. Convido-os, desde já, a assistirem aos eventos citados que serão sempre realizados na sede, às 16 horas. ■

Luiz Fernando Palmer Fonseca
Almirante de Esquadra (Refº) • Presidente

CLUBE NAVAL

Av. Rio Branco, 180, 5º andar
Centro - Rio de Janeiro / RJ
Brasil - 20040-003

PRESIDENTE

Alte Esq (Refº) Luiz Fernando Palmer Fonseca

DIRETOR DO DEPARTAMENTO CULTURAL

C Alte (RefºFN) José Henrique Salvi Elkfuri

ASSESSORA DO DEPARTAMENTO CULTURAL

CC (RMI-T) Ana Cláudia Corrêa de Araujo



Revista do CLUBE NAVAL

Publicação trimestral editada pelo Departamento Cultural do Clube Naval. As ideias e opiniões emitidas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores e não representam, necessariamente, a opinião dos oficiais da Marinha do Brasil, nem do Clube Naval, a não ser que explicitamente declarado. A reprodução de matérias aqui publicadas necessita de autorização prévia da Revista do Clube Naval.

ANO 129 • Nº 401

EDITORA DE ARTE E DIAGRAMADORA

Fabiana Peixoto

COLABORADOR

José Carlos de Medeiros

CONTATOS

revista@clubenaval.org.br
(21) 2112-2429 / 2465



ESCANEE AQUI
para informações sobre
submissão de artigos

EDITORIAL

O Brasil comemora este ano duzentos anos de sua Independência, o que nos traz à mente o celebrado Grito do Ipiranga, proferido pelo Príncipe Real D. Pedro de Alcântara de Bragança, em 7 de setembro de 1822. Todavia, embora seja o evento principal das comemorações, nossa separação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves foi um longo processo, que teve como referência inicial a vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808.

Continuando a singradura que conta a história da nossa Independência, esta edição contempla artigos que descrevem a transferência da Corte portuguesa para o Brasil e o impacto causado em várias áreas, incluindo economia, ciências, cultura e religião, bem como na continuação da guerra contra Napoleão, com a invasão da Guiana Francesa.

Na sequência de entrevistas, recebemos o Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, que descreve a atuação da Diretoria-Geral de Navegação e sua contribuição para o preparo e a aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo, apoiando o Comandante da Marinha na sua atuação como Autoridade Marítima Brasileira.

Uma particularidade deste trimestre é o início de uma seção elaborada pelo CMG (Ref^o) Fernando Antonio Borges Fortes de Athayde Bohrer que, por meio da Filatelia, mostrará passagens relevantes da História do Brasil, com destaque para a Marinha e suas origens. Além disso, a Revista está com novo visual, pois a diagramação passou a ser feita por equipe do próprio Departamento Cultural, representando importante redução nos custos de produção.

Como sempre, são apresentados textos sobre assuntos variados, tratando de temas de interesse para a Marinha e para o desenvolvimento cultural dos Sócios, conforme previsto na concepção da nossa Revista, bem como para não sócios, como se pode ver pelas palavras da Sra. Katharine Sandler Klein. ■

José Henrique Salvi Elkfury

Contra-Almirante (Ref^o-FN) • Diretor Cultural

E-MAIL

encaminhado para a Revista do Clube Naval em 8/3/2022

"Quando minha tia se mudou para o apartamento onde ela mora atualmente, ela recebeu duas revistas do Clube Naval que eram do antigo inquilino. Ela trouxe para minha casa pois sabe que meu filho em idade escolar precisa fazer alguns trabalhos escolares usando revistas.

Durante uma das tarefas em que estava ajudando meu filho a procurar algumas palavras da revista, comecei a ler uma matéria de forma desprezível da parte de ciência de tecnologia. Fiquei absolutamente perplexa com a matéria maravilhosamente exposta na revista. Nem revistas especializadas abordaram tão bem e de forma tão fácil sobre mecânica quântica. E olha que sou da área de engenharia e leio muitos artigos acadêmicos e profissionais.

Quero sinceramente parabenizar a equipe da revista que, pelo que eu li em apenas duas edições, é de um conteúdo riquíssimo. Linguagem simples para leigos sobre assuntos complexos. Sem erros gramaticais e ortográficos (como eu já vi em algumas revistas... infelizmente). Conteúdo realmente incrível.

Hoje em dia é difícil encontrar revistas com conteúdo tão incrível como eu encontrei em apenas dois exemplares.

Mais uma vez, parabéns pela excelente revista.

Atenciosamente,
Katharine"

ECONOMIA DO MAR

Foi criado o Grupo de Interesse em Economia do Mar (GIEM), tendo como Coordenador o V Alte (Refº) Paulo César Dias de Lima, com o propósito de promover estudos, pesquisas, palestras, seminários e visitas a instituições e contribuir para o desenvolvimento das atividades econômicas relacionadas ao mar. No dia 9 de março, às 15h, inaugurando a primeira reunião, foi proferida uma palestra pelo Prof. Dr. Thauan Santos, Coordenador do Grupo de Economia do Mar (GEM), vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da



Escola de Guerra Naval.

Os Sócios interessados em fazer parte do GIEM podem se inscrever pelo e-mail cultural@clubenaval.org.br.



INDÚSTRIA DO PETRÓLEO

No dia 10 de março, no Salão dos Conselheiros, foi proferida a palestra “A Indústria do Petróleo no Brasil e no Mundo” pelo Prof. Albino Lopes D’Almeida, do Departamento de Engenharia Química da Universidade Federal Fluminense (UFF). Durante a exposição, foi apresentada a indústria do petróleo, com sua formação, estruturação e características. De forma muito elucidativa, o palestrante apresentou as mudanças mais importantes ocorridas e o relacionamento entre os Estados Nacionais e as grandes companhias petrolíferas; as condições desse mercado nos dias atuais; e as possíveis tendências para as próximas décadas.

Aos que não puderam participar, a palestra encontra-se disponível em nosso site.

CÍRCULO LITERÁRIO

Após quase uma década como Coordenador do Círculo Literário do Clube Naval, o CF (Refº) Gilberto Rodrigues Machado transmitiu a função ao CMG (Refº-FN) Wilson Soares Diniz.



Conheça o projeto de **VISITA GUIADA DO CLUBE NAVAL**

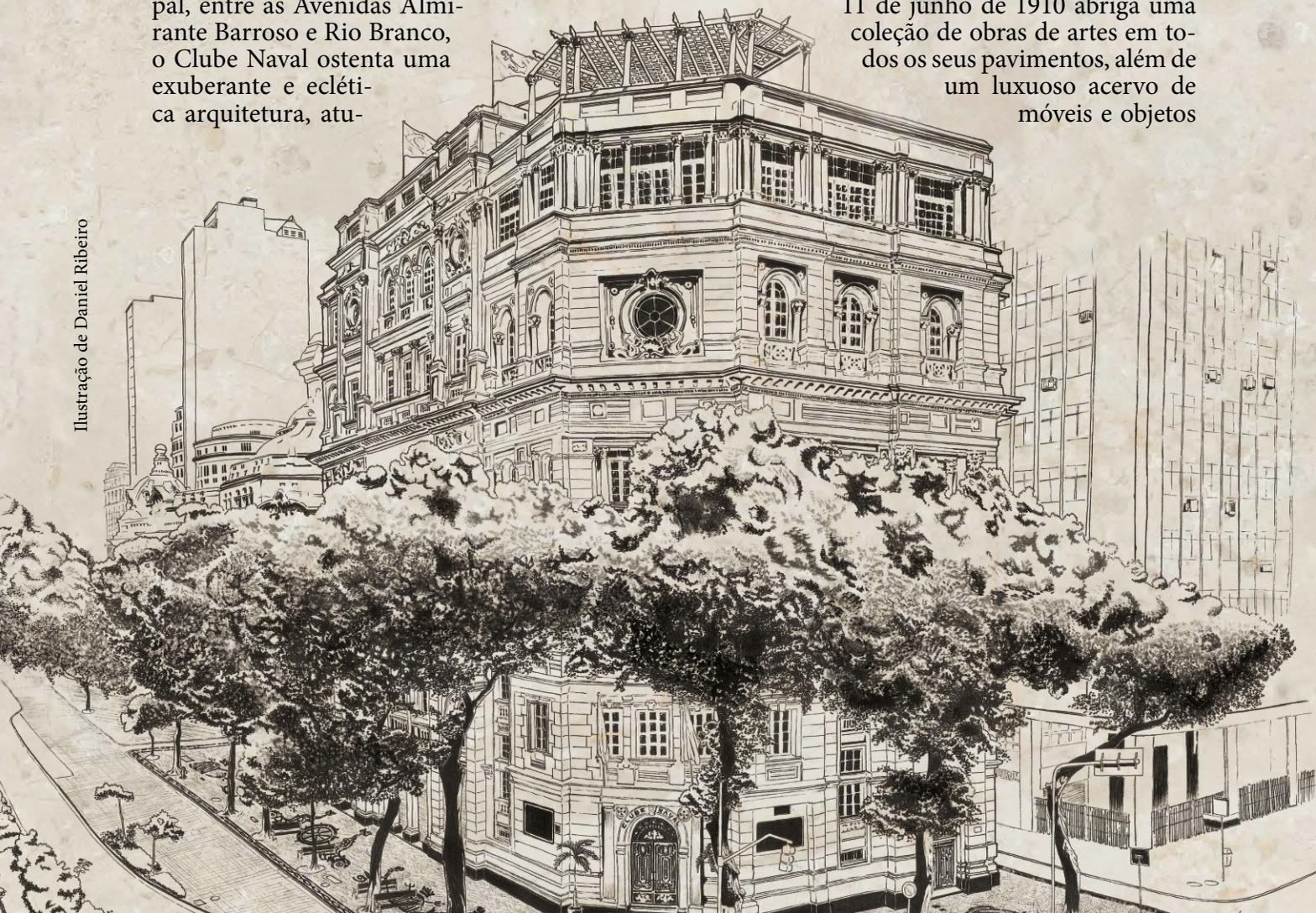
Passear pelo Centro Histórico do Rio de Janeiro é como voltar no tempo. É percorrer vias e prédios centenários que fazem parte da história do Brasil, do Império à República. O visitante que caminhar pela Avenida Rio Branco vai se deparar com museus e centros culturais remanescentes do “glamour francês” do início do século 20. Como exemplo de destaque nessa região de pura cultura, temos o Clube Naval.

Situado ao lado do Theatro Municipal, entre as Avenidas Almirante Barroso e Rio Branco, o Clube Naval ostenta uma exuberante e eclética arquitetura, atu-

almente com sete pavimentos e uma pérgula em sua cobertura. O edifício, projetado pelo arquiteto italiano Tomazzo Bezzi e construído pelo engenheiro Heitor de Melo, faz parte da primeira geração de prédios da Avenida Central, atual Rio Branco, compondo com o Theatro Municipal, Biblioteca Nacional, Museu de Belas Artes e o Centro Cultural da Justiça Federal, o Corredor Cultural da cidade.

Conhecida como a “Casa dos Homens do Mar”, a Sede Social inaugurada em 11 de junho de 1910 abriga uma coleção de obras de artes em todos os seus pavimentos, além de um luxuoso acervo de móveis e objetos

Ilustração de Daniel Ribeiro





O luxuoso Salão Nobre e sua pintura em três planos. No detalhe ao lado, o teto com o belo vitral da antiga Casa Formenti



de decoração antigos. Todo esse legado é fruto do esforço e da visão das gerações de sócios, frequentadores e diretores.

A decoração interna da Sede Social foi conservada, seguindo criteriosos padrões de originalidade à época da construção do prédio. Todo o acervo artístico, bem como os pisos em mármore Carrara, as colunas decoradas com pintura marmorizada, lustres e adornos do teto estão em perfeitas condições de ma-

nutenção e conservação.

Para a decoração, contribuíram muitos artistas nacionais e estrangeiros, como o riquíssimo trabalho feito por César Formenti e seu filho Gastão, responsáveis por cobrir boa parte do Rio de Janeiro com a arte dos mosaicos.

Entre as inúmeras obras de arte que adornam as paredes do Clube, está o quadro *Marinha em Veleiro*, de José Pancetti. Datado de 1927, foi pintado pelo artista aos 23 anos, quando servia no Encouraçado *Minas Gerais*. Depois de ter sido adquirido por um oficial da Marinha em 1995, este resolveu vendê-lo ao Clube Naval por considerá-lo o local mais apropriado para expor a obra, tendo em vista a sua história.



Marinha em Veleiro

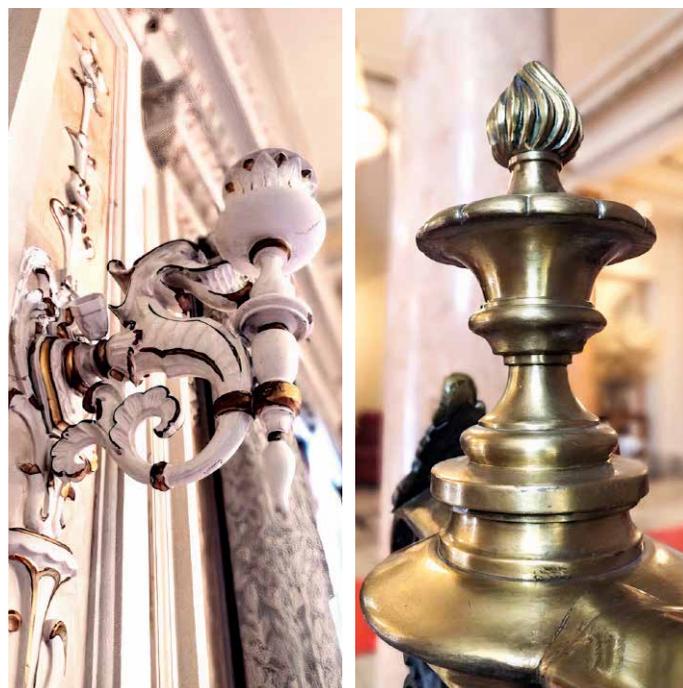
óleo sobre tela de José Pancetti, artista modernista brasileiro que foi também Marinheiro

Tombado em 1987 pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), o Clube Naval ficou conhecido por abrigar um dos salões mais bonitos do Centro do Rio, o Salão Nobre, decorado em estilo Luís XV, um convite a um mergulho no fundo do mar. Neste espaço e no salão anexo (Salão Vermelho) acontece o Salão do Mar e o Salão de Belas Artes que têm como propósito contribuir para o estreitamento dos laços culturais entre os Sócios do Clube Naval e a comunidade de artistas plásticos, tanto civis quanto militares. Estas exposições acontecem todos os anos, respectivamente em abril e setembro.

Aproveitando-se dos espaços recortados da arquitetura do Salão, as paredes possuem pinturas de Helios Seelinger, onde o artista representa, em três planos, desde o céu até o fundo do mar. No primeiro plano, o fundo do mar, com sereias, nereidas e ninfas. No segundo plano, ao centro, vê-se a evolução da Marinha do Brasil, da caravela ao encouraçado e, por fim, no teto, o céu do Brasil.

No 4º andar, no Salão dos Conselheiros, ornamentos e arandelas, em formato de cavalos-marinhos pintados na cor branca e com detalhes em dourado, apresentam-se de forma sutil perante toda a magnitude daquele espaço. Na parte superior, em estuque, surgem embarcações de várias épocas e estilos.

Para mostrar todo esse requinte e beleza, o Departamento Cultural disponibiliza visitas guiadas, onde um funcionário devidamente capacitado apresenta a história, o estilo arquite-



Andarela em forma de cavalo marinho e detalhe em bronze na escadaria do primeiro andar

tônico e o acervo artístico do Clube, ao mesmo tempo em que debate os fatos históricos, numa linguagem acessível e didática.

As visitas, que compreendem todos os andares, acontecem de segunda a sexta, das 14h às 17h.

Em 2022, existe a intenção de retomar a visita guiada junto a grupos escolares, como forma de divulgar esse belo acervo artístico, consolidar o conhecimento dos alunos sobre os fatos históricos que envolvem nosso país e a Marinha do Brasil e despertar, desde cedo, uma mentalidade marítima em nossos jovens.

Todos os Sócios e seus familiares, grupos escolares e frequentadores do prédio estão convidados a conhecer a Sede mais antiga do Clube e a fazer uma viagem histórica ao começo do século 20. Participe! E convide os amigos a embarcarem nessa viagem cujo porto de destino é a preservação da memória naval e da história do nosso país. ■



VISITAS GUIADAS

Mais informações podem ser obtidas pelo e-mail visitaguiada@clubenaval.com.br ou pelo telefone (21) 2112-2427.

A vinda da **FAMÍLIA REAL PORTUGUESA PARA O BRASIL** *e suas consequências*

Jaime Florencio de Assis Filho*



A ideia de transferência da família real portuguesa para o Brasil difundida nos livros de História nos leva a crer que foi obra do Príncipe Regente (P.R.) D. João, mas não foi. Desde a época da União Ibérica, em 1580, quando tropas espanholas avançaram para ocupar Portugal, seu soberano – D. Antônio I – já havia sido alertado para planejar e buscar refúgio além-mar. Em ocasiões semelhantes, quando a ameaça ao território lusitano se fazia sentir, a mudança da sede da monarquia voltava à tona.

Mas, durante a era vitoriosa de Napoleão Bonaparte, o antigo planejamento brotou do papel para a execução. Acuado de um lado por uma

invasão do exército francês e, por outro, de sujeitar-se a ver suas colônias ultramarinas ocupadas pela Inglaterra, caso não honrasse acordos pretéritos, o P.R. tinha que tomar uma decisão.

A França, durante as invasões napoleônicas no território europeu, não foi capaz de conquistar as terras insulares do outro lado do Canal da Mancha, por isso decretou, em novembro de 1806, o bloqueio continental, que proibia as nações europeias de comercializar com a Inglaterra, aliada de longa data de Portugal e grande consumidora dos produtos oriundos do Brasil.

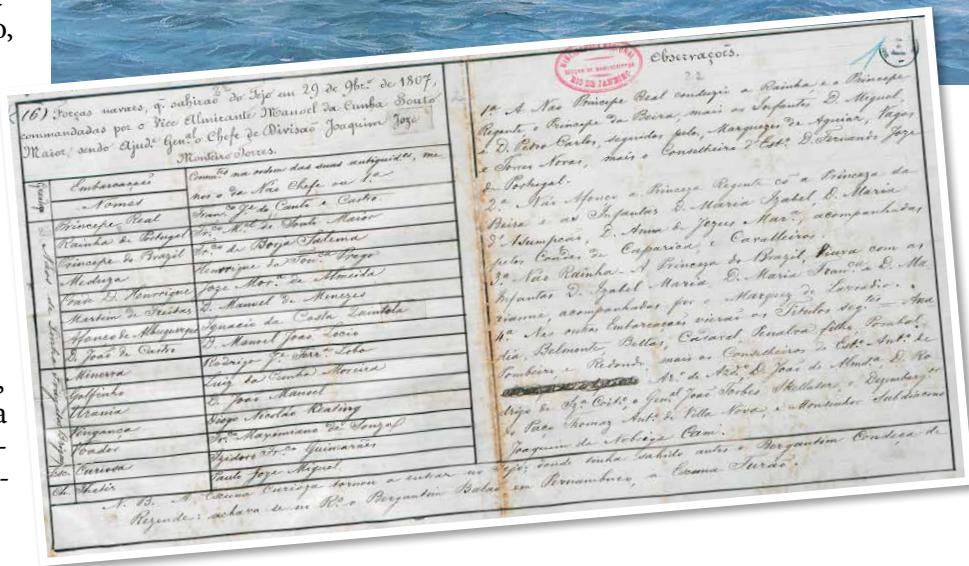
D. João, no entanto, há tempos fazia jogo duplo, simulando uma postura de neutralidade e, de certa forma, ganhando tempo e ludibrian-

Em 1807, a Nau "Príncipe Real" parte para o Brasil como capitânia da esquadra que transporta a Corte portuguesa.
Wikimedia Commons



do Napoleão, ao disfarçar uma posição de hostilidade contra a Inglaterra até quando o tempo lhe permitisse, graças às dificuldades, na ocasião, das comunicações Lisboa-Paris. Com a iminente aproximação do exército francês da sua fronteira, as Cortes portuguesas o forçaram a decidir e não lhe restou outra opção senão unir-se à Inglaterra e fugir com a sua família para o Brasil, escoltado pela Armada Real britânica, já posicionada ao largo da foz do rio Tejo, pronta para ocupar Portugal ou escoltar a esquadra lusitana ao Brasil, conforme fosse a decisão do P.R.. Com as tropas do General Junot cruzando a fronteira luso-espanhola, decidiu pela Inglaterra.

Neste artigo descreveremos alguns fatos históricos ocorridos por ocasião da transferência da família real para o Brasil, as consequentes mudanças na então colônia e sua importância para o processo de Independência do Brasil.



O EMBARQUE

O dia 29 de novembro de 1807 consta na história de Portugal como aquele em que o país foi abandonado e deixado sob a responsabilidade de um Conselho de Regência, criado pelo P.R. três dias antes da sua partida, logo substituído pela administração francesa. O povo ficou acéfalo, sem orientação, uma vez que o rei era o decisor dos seus destinos. A Rainha D. Maria I, afastada do cargo que fora por problemas mentais, embarcou junto da sua Corte, tendo como destino o Rio de Janeiro, a capital da sua maior colônia – o Brasil.

O maior óbice foi o curto tempo disponível para o embarque, iniciado quatro dias antes da partida, ocasionando tumultos e desorganização no deslocamento das centenas de carroças carregadas de pertences da Corte para o porto de Lisboa, sob a sombra da aproximação dos

Relação das naus e seus comandantes que partiram com a família real portuguesa e sua corte na viagem para o Brasil, em 1807

Fonte: BN Digital

franceses. A família real carregou tudo o que tinha. D. João limpou os cofres, levando, pelo menos, um quinto de todo o meio circulante.

A correria foi tanta que até as pratarias das igrejas e parte da biblioteca real foi esquecida no cais⁽¹⁾. Estima-se entre doze e quinze mil pessoas embarcadas nos cerca de quinze navios da esquadra e trinta mercantes portugueses empregados. Seria possível em tão escassos navios embarcar tanta gente? Não há registros fidedignos, mas avalia-se que, em alguns navios, embarcaram mais de mil pessoas.

A TRAVESSIA

Quando as tropas francesas adentraram Lisboa, ainda era possível ver no horizonte alguns navios se afastando. No primeiro dia, durante uma reunião dos ingleses com D. João, ficou acertado que, em caso de tempestades e afastamento visual entre os navios, dever-se-ia concentrá-los na Ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde. A bonança dos momentos iniciais transformou-se, em várias ocasiões, em tempestades, assustando os passageiros e causando destruição nos desgastados navios da esquadra régia, impondo a um deles o retorno a Lisboa.

É impossível elencar todas as agruras sofridas pelo pessoal embarcado. Muitos viajaram nos tombadilhos e nas cobertas abaixo não havia conforto algum. Água e alimentos eram insuficientes, a falta de vitamina C acometeu o pessoal com escorbuto, não se trocavam as vestimentas, entre tantos outros problemas de higiene.

As tempestades afastavam os navios e deixavam os marinheiros de primeira viagem nauseados. Depois de vários dias, reuniram-se em Cabo Verde, para os reparos necessários e abastecimento. Continuando a viagem, alguns navios arribaram na Paraíba e em Pernambuco e outros seguiram direto para o Rio de Janeiro. D. João, em Cabo Verde, decidira alterar a rota e atracar primeiro em Salvador, primeira capital da colônia, chegando em 22 de janeiro de 1808, após 54 dias de viagem.

O PRIMEIRO DESEMBARQUE

Chegando em Salvador, somente o governador da província foi saudar o P.R., que desembarcou no dia seguinte com sua Corte, sendo recebidos com festas e muita alegria. Era o primeiro soberano a ausentar-se da sua sede para visitar uma colônia.

Ao pisar em solo brasileiro, o P.R. deu início a várias e significativas mudanças no Brasil. Seria o passo inicial para a sua independência? Tudo leva a crer que sim. Cumprindo acordos com a Inglaterra, em 28 de janeiro de 1808, D. João instituiu, por Carta Régia, a Abertura dos Portos às Nações Amigas, decretando o fim do monopólio de comércio português com a sua maior colônia, favorecendo grandemente os ingleses que, doravante, não dependeriam mais da intermediação de Portugal. Além disso, criou a primeira Faculdade de Medicina do Brasil e revogou o decreto que proibia o estabelecimento de indústrias na colônia. Ao final de fevereiro, a família real deixou Salvador em direção ao Rio de Janeiro.

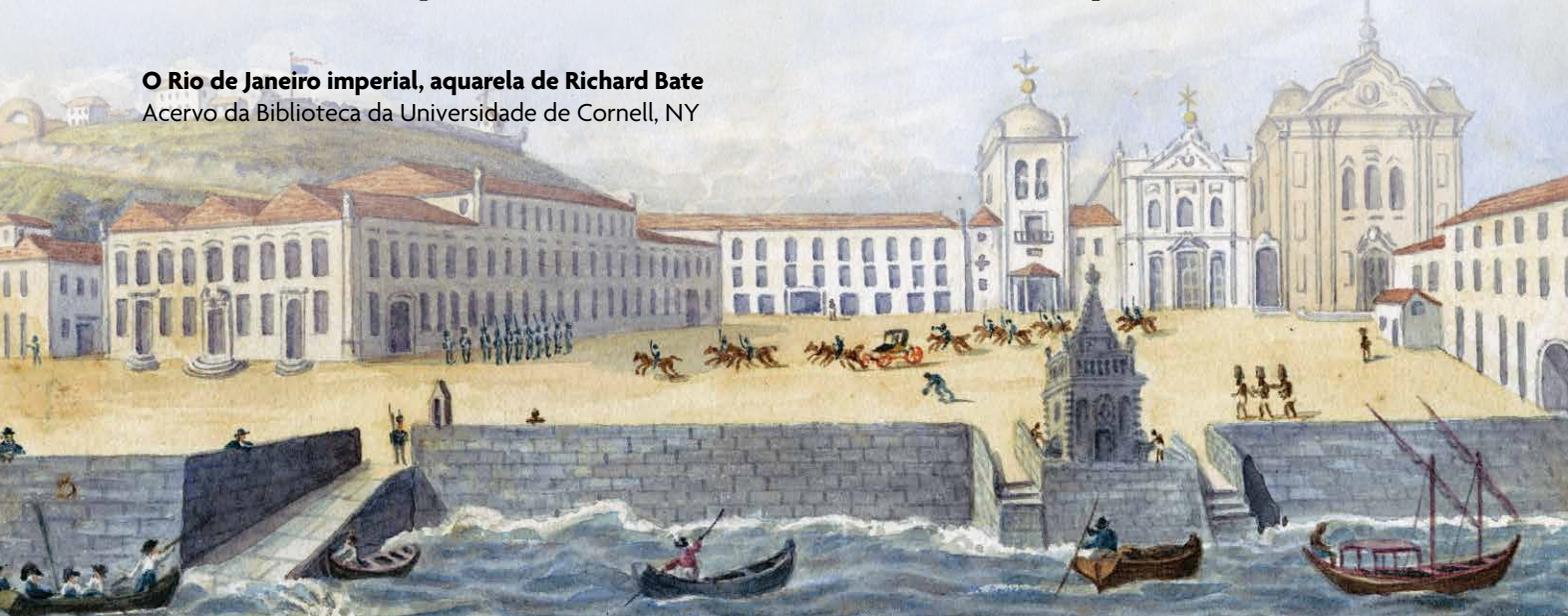
O SEGUNDO DESEMBARQUE

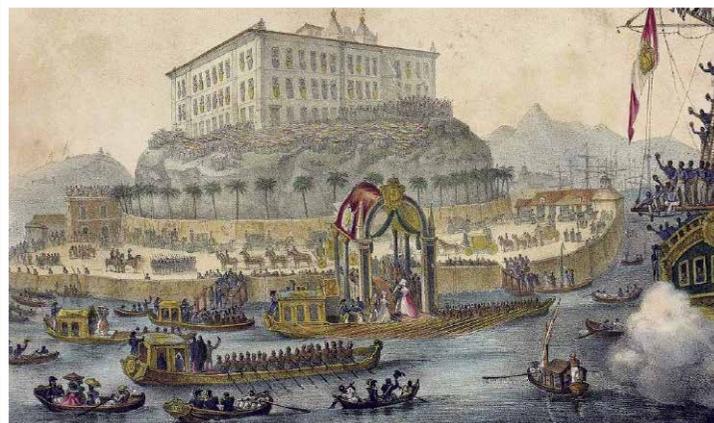
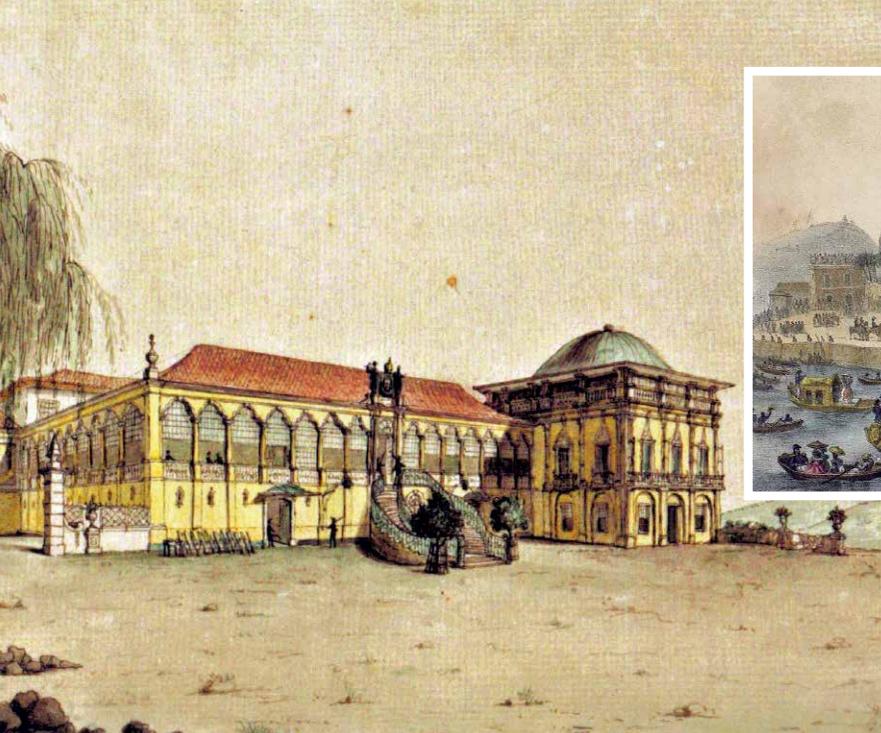
Em 7 de março de 1808 as últimas belonaves da frota portuguesa e a Nau britânica "Bedford" chegaram ao Rio de Janeiro, mas só houve desembarque no dia seguinte, marco do início de uma transformação da capital, que abrigava cerca de sessenta mil habitantes. No primeiro dia, o Vice-Rei e o arcebispo local estiveram a bordo. No dia seguinte, D. João e a nobreza, após os atos formais de recepção ao tocar o solo da cidade, foram para a Igreja do Rosário, a Matriz, onde realizou-se o "Te Deum"⁽²⁾, e, a seguir, para o Palácio dos Vice-Reis, o Paço Imperial (na atual Praça XV de Novembro), onde passaram a residir, inicialmente. O povo festejou por quinze dias a chegada da rainha.

Junto à família real, desembarcaram os primeiros integrantes da Brigada Real da Marinha, que deu origem ao Corpo de Fuzileiros Navais do Brasil. Embarcados na Nau "Conde D. Henrique" estavam os integrantes da Academia Real de Guardas-Marinha Portuguesa, embrião da Escola Naval do Brasil, que, ao desembarcar, fi-

O Rio de Janeiro imperial, aquarela de Richard Bate

Acervo da Biblioteca da Universidade de Cornell, NY





O Palácio de São Cristóvão (Quinta da Boa Vista), durante o reinado de D. João, e o desembarque da Princesa Leopoldina, no Rio de Janeiro, retratados por Jean-Baptiste Debret, um dos mais renomados integrantes da Missão Artística Francesa

cou instalada no Mosteiro de São Bento, onde permaneceu até 1832. Ela é considerada o mais antigo estabelecimento de ensino superior do Brasil.

O INÍCIO DA ADMINISTRAÇÃO DE D. JOÃO

O Rio de Janeiro, com todo o seu esplendor para quem chega pelo mar, era uma cidade suja, com ruas e vielas estreitas, sem conservação e com esgoto a céu aberto, os dejetos eram jogados nas ruas ou transportados em baldes por escravos para serem despejados no mar. A Corte sentiu muito essa transformação no seu modo de vida. No entanto, como sede do reino, deu-se início a mudanças gradativas em diversos setores, como o econômico, social, cultural, diplomático, política externa etc.

D. João ordenou a realização de obras de melhorias na cidade. Em 13 de junho fundou o Jardim Botânico, onde foi instalada a Casa da Pólvora, e, em 12 de outubro, criou a primeira instituição financeira da colônia – o Banco do Brasil. As siderúrgicas e manufaturas prosperaram e várias estradas foram construídas, ligando as províncias. O primeiro jornal publicado no Brasil – a *Gazeta do Rio de Janeiro* – iniciou sua circulação em 10 de setembro de 1808, imprimindo seus periódicos nas máquinas inglesas trazidas pela família real. Todavia, só publicava notícias que enaltescessem o governo instituído. As contradições ao regime ficaram a cargo do *Correio Braziliense*, lançado e impresso em Londres três meses antes da *Gazeta*.

Ao final do ano, D. João, que em maio havia

decretado guerra à França, deu início a uma política expansionista, sendo uma delas, como forma de retaliação ou não⁽³⁾, a invasão da Guiana Francesa, com uma tropa de quinhentos militares, que, em 1809, conquistou e ocupou a capital Caiena, situação essa revertida somente em 1816, após as tratativas do Congresso de Viena. Em 1811, autorizou a invasão da Cisplatina, cujo desfecho dar-se-ia dez anos depois, com a anexação daquela província, perdida em 1828, já no período imperial de D. Pedro I.

A fim de implantar no Rio de Janeiro a essência cultural lisboeta, incentivou as artes, em todos os seus aspectos: música, pintura, teatro, escultura e tantas outras. Para isso, contratou-se, em Paris, a Missão Artística Francesa, cujo membro mais famoso foi Jean Baptiste Debret, que viveu no Brasil por quinze anos e retratou, nas suas pinturas, momentos importantes da passagem da família real, da vida cotidiana da cidade e de seus *landscapes*.

D. João e seus filhos Pedro de Alcântara e Miguel Maria foram morar na Quinta da Boa Vista, enquanto algumas de suas irmãs viviam com a mãe Carlota Joaquina na Chácara, em Botafogo. Pedro, durante sua infância, apesar de dispor de professores em várias matérias, não teve uma criação e nem estudos suficientes que o habilitariam, em condições ideais, a tornar-se rei, até porque seu pai não lhe permitia aproximação do centro do poder. Dessa forma, estudava, mas vivia à sua maneira, cavalgando, estudando música, namorando e frequentando lugares não muito condizentes para um príncipe. As consequências viriam mais tarde já como Imperador.

O BRASIL DEIXA DE SER COLÔNIA

Com a derrocada de Napoleão em Waterloo, em junho de 1815, e em razão das resoluções do Congresso de Viena, o mapa da Europa retornaria ao *status quo* de antes das conquistas francesas. Para Portugal ter voz ativa nesse Congresso, foi necessário D. João estabelecer, a 16 de dezembro de 1815, o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. A sede oficial do Reino passou a ser o Rio de Janeiro.

No ano seguinte, em 20 de março, a rainha D. Maria I veio a falecer e o P.R., embora agindo como tal, só foi aclamado rei em 6 de fevereiro de 1818, quando adotou o título de João VI, dando continuidade à dinastia dos Bragança. Pedro de Alcântara passou a ser o seu natural sucessor, sob o título de Príncipe da Beira⁽⁴⁾.

Momentos antes, porém, as insatisfações dos portugueses aqui no Brasil com as atitudes de D. João, concedendo privilégios aos governadores das províncias, aumentando-lhes poderes, fornecendo vantagens a comerciantes e permitindo a censura à imprensa dissidente, geraram distúrbios e descontentamentos em Portugal, cujos súditos, a todo custo, reivindicavam: o retorno do rei à sua terra natal; a volta do Brasil à condição de colônia (restauração do Pacto Colonial⁽⁵⁾); e o reestabelecimento do poder em Lisboa. O descontentamento era geral, tanto que em 1817 eclodiria em Recife a Revolução Pernambucana, de cunho separatista republicano, ameaçando a tranquilidade das províncias vizinhas e no Rio de Janeiro. A revolta foi abafada e o poder central recuperou o controle local.

D. João VI preocupou-se, também, em garantir a manutenção da dinastia, situação que resolver-se-ia com o casamento do Príncipe D. Pedro, o que demandava a procura de uma princesa que aceitasse as severas condições de ausentar-se das Cortes europeias e cruzar o oceano para viver em uma colônia portuguesa. Pedro José Joaquim, o 6º Marquês de Marialva, depois de muitas negociações, conseguiu uma noiva para o herdeiro do rei, a Arquiduquesa do Império Austro-húngaro Carolina Josefa Leopoldina de Habsburgo. O casamento, por procuração, foi realizado em Viena, em 13 de maio de 1817. Leopoldina chegou ao Brasil em 5 de novembro, sendo recebida com pompas e circunstâncias, casando-se no dia seguinte na Capela Real.

Leopoldina era bastante querida e admirada pelo povo brasileiro. Teve uma formação política consistente e participou ativamente do Con-

gresso de Viena, quando conheceu personagens importantes, que decidiram o destino da Europa. Sabia lidar com situações para as quais seu marido não tinha nenhum traquejo e demonstrava tino e sabedoria para lidar com as artimanhas da Corte portuguesa.

Com a eclosão da revolução do Porto de 1820 e a conseqüente exigência do retorno de D. João VI a Portugal, a essa altura sob uma monarquia constitucional, com limitados poderes ao rei, ficou no Brasil, como Príncipe Regente, seu filho Pedro, obediente, no início, aos mandos e desmandos das Cortes portuguesas, que exigiram, também, a sua volta, o que contribuiria, sobremaneira, para o retorno do Brasil à condição de colônia. Sabiamente, Leopoldina, criada para ser uma rainha, em gestação de mais um filho, não aceitou retornar com o marido para Portugal nessas condições, antevendo, se assim o fizesse, um futuro negro para o Brasil.

Depois do retorno de D. João VI, as Cortes em Lisboa insistiram nas tentativas de recolonizar o Brasil anulando os decretos aqui emitidos pelo rei. Ante as arbitrariedades daquela Corte, as províncias, principalmente as de São Paulo e Minas Gerais, organizaram-se e alertaram D. Pedro sobre o perigo que assolava o Brasil. O resultado aos insistentes apelos, que sensibilizaram o Príncipe Regente, resultou no seu famoso discurso, de 9 de janeiro de 1822, na sala do trono, onde esteve presente José Clemente Pereira, presidente do Senado da Câmara, responsável que fora pelo pedido de sua permanência no Brasil, falando

Dom João VI, Rei do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, e seu filho, D. Pedro I, retratados por Paul Tassaert e Benedito Calixto, respectivamente.





Obra de Georgina de Albuquerque que ilustra o conturbado episódio em que Maria Leopoldina presidiu uma reunião do Conselho de Estado que resultou na assinatura do decreto da Independência

em nome dos fluminenses, mineiros e paulistas. Essa data ficou conhecida como o “Dia do Fico”. Daí em diante, as constantes intromissões das Cortes portuguesas no destino do Brasil resultaram no famoso “Grito do Ipiranga”, quando D. Pedro, no curso de uma viagem a São Paulo, logo após receber uma carta encaminhada por Leopoldina, contendo o relato das imposições da Corte em Lisboa, proclamou, às margens do Ipiranga, a Independência do Brasil.

Muito se deve a Leopoldina a nossa independência, pois, nas ausências de Pedro, conduzia com sabedoria e destreza as reuniões do Conselho de Ministros, liderado por aquele que se tornou o seu grande aliado – José Bonifácio de Andrada e Silva, o futuro Patriarca da Independência. O reconhecimento da independência por Portugal só foi obtido em 1825, muito mais por pressão da Inglaterra do que por vontade dos governantes portugueses. Contudo, a liberdade já havia raiado no horizonte do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, não somente os fatos citados anteriormente mas também outros aqui não elencados permitiram, de maneira nem sempre amistosa, a separação do Brasil de Portugal. Após o “Grito do Ipiranga”, muito houve de ser empreendido de modo a cortar, definitivamente, os laços com a Coroa lusitana, a começar pela busca da unidade nacional, obtida pelo uso da força e com o concurso fundamental da

recém-criada Marinha Imperial Nacional, da qual fizeram parte oficiais estrangeiros.

Finalizando, podemos atribuir a Napoleão Bonaparte, de forma indireta, uma contribuição para o início do processo de nossa Independência, pois forçou a Rainha Maria I e sua Corte a instalar-se no Brasil, mudando, consideravelmente, o *status quo* da sua maior colônia de além-mar. Seguem-se a abertura dos portos às nações amigas, a liberação das indústrias e manufaturas, o ensino da medicina, o início da imprensa, o Congresso de Viena, a mudança nos hábitos culturais com a vinda da Missão Francesa e, não menos importante, na concepção deste autor, o casamento de D. Pedro com a Arquiduquesa Leopoldina, arquiteta maior do nosso grito de liberdade. ■

NOTAS

- (1) Esse acervo foi direcionado para o Rio de Janeiro, em 1811, e passou a fazer parte da Biblioteca criada pelo P.R.
- (2) Cântico de ação de graças da Igreja cristã que principia pelas palavras “Te Deum Laudamus”
- (3) Na época existia uma disputa territorial entre Portugal e França a respeito da área do Amapá.
- (4) Título conferido, desde 1645, para o filho mais velho do monarca, sendo ou não herdeiro presuntivo da Coroa de Portugal. Em 1734, o título passou a ser concedido a ambos os sexos. A mulher perdia o título ao ganhar um irmão varão.
- (5) Exclusividade do comércio externo da colônia em favor da metrópole dos colonizadores.

REFERÊNCIAS

- ARMITAGE, João. História do Brasil. Edições Melhoramentos, 6ª Edição, 1977.
- GOMES, Laurentino. 1808 - Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil. Editora Planeta do Brasil, 2007.
- MARTINS, Helio Leôncio. Os ingleses na Marinha da Independência - Revista Marítima Brasileira V. 137 Suplemento - 2017.
- PEDREIRA, Jorge e COSTA, Fernando Soares. D. João VI, um príncipe entre dois continentes. Companhia das Letras, 2008.
- REZUTTI, Paulo. D. Leopoldina: a história não contada. Editora Casa dos Mundos, 2017.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº-FN)



Baía de Guanabara vista da Ilha das Cobras, obra de Félix Émile Taunay (1828)

A GÊNESE DO PODER MARÍTIMO BRASILEIRO

Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva*

Alocução proferida durante cerimônia alusiva ao Aniversário da Abertura dos Portos, conduzida pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), como parte das comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil.

A teoria clássica do poder marítimo, desenvolvida pelo estrategista norte-americano Alfred Mahan, defende que a prosperidade nacional do Estado está fundamentada no desenvolvimento do comércio marítimo. A existência de uma Marinha Mercante é imprescindível para a expansão e crescimento dessa atividade. Por conseguinte, o conceito de poder marítimo é definido pelo autor como a “integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos”.⁽¹⁾ A Força Naval, organizada e criada por um governo, representa um subconjunto do poder marítimo cuja missão é a garantia do domínio do mar.

Sob esta perspectiva, iniciar as comemora-

ções do Bicentenário da Independência e, por consequência, da criação da Esquadra, mediante análise acerca da Abertura dos Portos às Nações Amigas, é pertinente não só para a compreensão do processo de formação do Estado, mas também da gênese do poder marítimo brasileiro.

As Guerras Napoleônicas abalaram o continente europeu, entre 1804 e 1815, colocando em confronto a França liberal contra as aristocracias europeias e a principal potência política e marítima, a Inglaterra. Derrotado na batalha naval decisiva de Trafalgar, em 1805, o plano estratégico militar de Napoleão Bonaparte sofreu um revés. A guerra econômica foi a alternativa encontrada. Em 1806, o Imperador dos Franceses assinou o Decreto de Berlim, estabelecendo o Bloqueio Continental. Os países europeus deveriam abster-se de importar produtos britânicos. Caso contrário, sofreriam intervenções militares das tropas napoleônicas.

Diante dessa conjuntura histórica, o Príncipe Regente D. João encontrava-se num dilema: a manutenção dos laços comerciais com a Inglaterra, não aderindo ao Bloqueio Continental, ou a ruptura com sua principal aliada política para cumprir as ordens de Napoleão. Em 1807, pela Convenção Secreta de Londres, entre Inglaterra

e Portugal, D. João decidiu-se pela transferência da Corte para o Brasil e a assinatura de um tratado de comércio com os ingleses quando da sua chegada. A mudança da sede do Império Ultramarino Português para o Brasil era um meio de assegurar à Casa de Bragança a Coroa de Portugal, como também protegeria suas colônias, em especial o Brasil, da cobiça das potências europeias: a Grã-Bretanha, que, em troca da escolta da Royal Navy, obteve benefícios econômicos, mas viu afastada qualquer ambição colonial de natureza territorial; a França, que poderia ver-se tentada a desafiar a Inglaterra na América do Sul; e a rival histórica, Espanha, que disputava território e poder na região.⁽²⁾

Em 27 de novembro de 1807, o Príncipe Regente e sua Corte embarcaram na nau capitânia "Príncipe Real". Na tarde de 22 de janeiro de 1808, após 54 dias no mar, parte da esquadra fundeou na baía de São Salvador. Em seu desembarque, D. João encontrava-se acompanhado de D. Fernando José de Portugal, ex-Vice-Rei, profundo conhecedor da realidade do Brasil, e do deputado José da Silva Lisboa. Em 28 de janeiro de 1808, D. João assinou a Carta Régia, conhecida como Abertura dos Portos. Pelo disposto no documento, poderiam, a partir daquela data: "exportar para os portos que bem lhes parecer a benefício do comércio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e produções coloniais, à exceção do pau-brasil, [...] transportados por navios estrangeiros das

potências que se conservem em paz e harmonia com a minha Real Coroa, ou em navios de meus vassallos".⁽³⁾

Na Abertura dos Portos, complemento natural da transferência da família real para o Brasil, o Príncipe Regente revogava: "todas as leis, cartas-régias, ou outras ordens que até aqui proibiam neste Estado do Brasil o recíproco comércio e navegação entre os meus vassallos e estrangeiros".⁽⁴⁾ A Carta Régia tornou-se, portanto, um ponto de inflexão no processo histórico brasileiro, tendo em vista que sacramentou a inversão colonial. Chegou ao fim o regime mercantilista, caracterizado pelo "pacto colonial", ou seja, o monopólio econômico exclusivo da metrópole sobre a colônia, conduzindo o Brasil ao comércio livre e à autonomia econômica.

O processo de modernização econômica induziu a transição da economia aurífera à cafeeira, ao mesmo tempo que foi possível a expansão da produção algodoeira, assim como o fumo e o arroz, e da exportação de couro e sebo, além da instalação de manufaturas em diversas áreas do território. O Rio de Janeiro substituiu Lisboa como "alfândega" entre os territórios do Império Ultramarino Português e os demais países. A partir da capital, ocorriam reexportações para demais portos do País entre a Bahia e Montevideu⁽⁵⁾, além da atuação no comércio triangular, no eixo Ásia-Rio-África. Por resultado: "os valores envolvidos nessas operações comerciais e financeiras de importação e reexportação excederiam mesmo o da exportação de produtos do chamado "complexo agroexportador" e foram

A gravura de Francesco Bartolozzi baseada em desenho de Henry L'Évêque retrata o momento tenso vivido pela Corte portuguesa antes de sua transferência para o Brasil



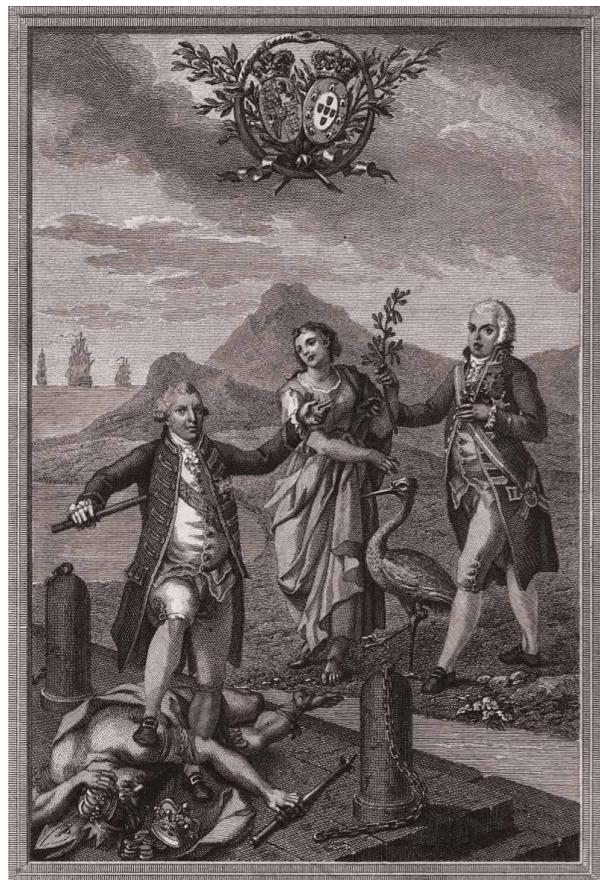
Alegoria de J.C. da Silva ao Tratado de Comércio e Navegação (1810), ilustrando Jorge III do Reino Unido e o Príncipe Regente D. João

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal

do aparato político e burocrático e a elevação do Brasil à condição de Reino Unido permitiram a ascensão do Rio de Janeiro como centro de poder e de autonomia política. A presença do monarca tornou-se fonte de legitimidade, garantindo a obediência dos súditos e a integração do Império Luso.

As realizações promovidas em 1808 foram fortalecidas em 7 de setembro de 1822, por meio da aclamação da Independência brasileira. As províncias centrais Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, que contavam com apoio popular na capital fluminense, optaram pelo regime de uma monarquia constitucional, conduzida por D. Pedro I, a fim de impedir o projeto recolonizador das Cortes portuguesas e garantir a manutenção dos interesses políticos e econômicos. Contudo, a soberania brasileira não foi alcançada de forma pacífica. A presença das juntas governativas portuguesas na Bahia, Grão-Pará, Maranhão e Cisplatina ameaçavam a unidade nacional.

A formação da Marinha Imperial foi concomitante com a constituição do Império do Brasil. No Rio de Janeiro, o Ministro José Bonifácio buscava garantir a unidade territorial, defendendo a Marinha de Guerra como o instrumento capaz de defender o país contra agressões da



antiga metrópole. Afinal, somente mediante o domínio do mar, ou seja, a proteção das linhas de comunicação, seria possível garantir a manutenção dos domínios territoriais tendo em vista que era através do mar que as províncias litorâneas, onde estava concentrada a maior parte da população e da força produtiva brasileira, se interligariam e comercializariam seus produtos.

Retomando a Alfred Mahan, conforme o fortalecimento do poder marítimo, aumenta-se

Lista dos navios construídos na Bahia no ano de 1810 e das quilhas postas nos estaleiros desde janeiro até 1º de março de 1811

Fonte: BN Digital

II-3782, 46.

Lista dos Navios Construídos na Cidade da B.ª no anno de 1810
das Quilhas postas nos estaleiros desde Jan. até o dia 1.º de Março de 1811

Qualidade	Nome	Proprietarios	Constructores	Quilha limpa	Recapitulacão		
Navios Construídos em 1810	Navio	J. Gualter	J. Gualter, Alz. da Costa	132 palmos	Navio		
	Sulista	Quilha Pacheco	M. de Azevedo, J. de Azevedo	117 palmos			
	Bergantim	Sulista	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	111 palmos	Sulista	
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	95 palmos		
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	88 palmos	Bergantim	
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	105 palmos		
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	86 palmos	Sulista	
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	101 palmos		
		Sulista	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	78 palmos	Sulista
			Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	88 palmos	
Navios Construídos nos estaleiros desde Janeiro até 1º de Março de 1811	Navio	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	132 palmos	Navio		
	Sulista	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	117 palmos			
	Bergantim	Sulista	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	95 palmos	Sulista	
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	88 palmos		
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	105 palmos	Bergantim	
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	86 palmos		
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	101 palmos	Sulista	
		Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	78 palmos		
		Sulista	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	88 palmos	Sulista
			Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	Quilha Pacheco	88 palmos	

Filipe de Castro



Aquarela de Eduardo de Martino que ilustra a Nau "Pedro I", uma das embarcações integrantes da Esquadra que trouxe a Corte portuguesa para o Brasil, em 1807

o poder do Estado e sua influência direta sobre acontecimentos e comportamentos. No caso brasileiro, é possível concluir que, a partir da abertura dos portos, estimulou-se o desenvolvimento de um poder marítimo luso-brasileiro que, por sua vez, aumentou o poder econômico e político da população local. Por consequência, a antiga colônia modificou seu comportamento, rompendo os laços com a antiga metrópole e estabelecendo a luta pela formação de um novo Estado Nacional. Ademais, esse mesmo poder marítimo originou o Poder Naval capaz de garantir os interesses nacionais. Portanto, a influência da conjuntura histórica na formação desta esquadra contribuiu para concretizar a unidade política e defender a integridade territorial⁽¹²⁾”.

E, na longa duração histórica, é possível afirmar o legado da instituição para o desenvolvimento político, econômico e social do país, conforme afirmou o Ministro da Marinha José Rodrigues Torres em 1838: “concorrer para a manutenção da integridade, da independência, e da honra nacional; favorecer a indústria, a proteção do comércio e enriquecer as ciências com novas observações e descobertas, tal é a alta missão, que hoje compete à Marinha militar. É inegável os relevantes serviços já prestados pela Força Naval a ordem pública. (...) E com nossa esperançosa mocidade cheia de talento e nobre desejo de distinguir-se, chegaremos sem dúvida a ter, com o volver dos anos, uma Marinha que concorrerá para um dia autorizar o Brasil entre as Nações civilizadas do mundo”. E, que honra temos nós, presentes aqui hoje, para iniciarmos as comemorações do Bicentenário da nossa Independência, de sermos as testemunhas históricas desse legado e atores desse processo de continuidade da missão da Marinha do Brasil, que

surgiu na era à vela e, hoje, alcança a tecnologia nuclear, para permanecer defendendo o Estado, o povo e o poder marítimo brasileiro. ■

NOTAS

- (1) ALMEIDA, Francisco Alves de. Os gigantes da estratégia naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: 2015, p. 101.
- (2) MOREIRA, Márcio Marques. Teoria e realidade econômica na época de D. João VI. In: BESSONE, Tânia Maria. D. João VI e o Oitocentismo. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2011, p. 28.
- (3) JOÃO. Carta ao Conde de Ponte, admitindo nas alfândegas do Brasil toda e qualquer mercadoria estrangeira, ao mesmo tempo que permitia a exportação de produtos da terra, à exceção do pau-brasil, para os países que se conservaram em paz com a Coroa portuguesa. [S.l.: s.n.], 1808. 02 f, 34,5 X 22,2. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1157496/mss1157496.pdf. Acesso em: 19 jan. 2022.
- (4) Idem. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1157496/mss1157496.html. Acesso em: 19 jan. 2022.
- (5) Idem.
- (6) LIMA, OLIVEIRA. D. João VI no Brasil. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.
- (7) MOREIRA, Márcio Marques. Op. Cit. pp. 35-37.
- (8) Idem, p. 439.
- (9) SIMONSEN, Roberto C. História Econômica do Brasil (1500/1820). São Paulo, 1997, pp. 439-440.
- (10) Idem, p. 441.
- (11) SILVA, Carlos Antonio Lopes da. A Transmigração da Família Real para o Brasil e a Independência. In: ABREU, Guilherme Mattos de. Rio de Janeiro: SDM, 2018, p. 80.
- (12) SIMONSEN, Roberto C. Op. Cit. p. 441.
- (13) Op. cit. p. 110.

* Doutoranda em História, Política e Bens Culturais (FGV), Mestre em Estudos Marítimos (EGN)

CAIENA

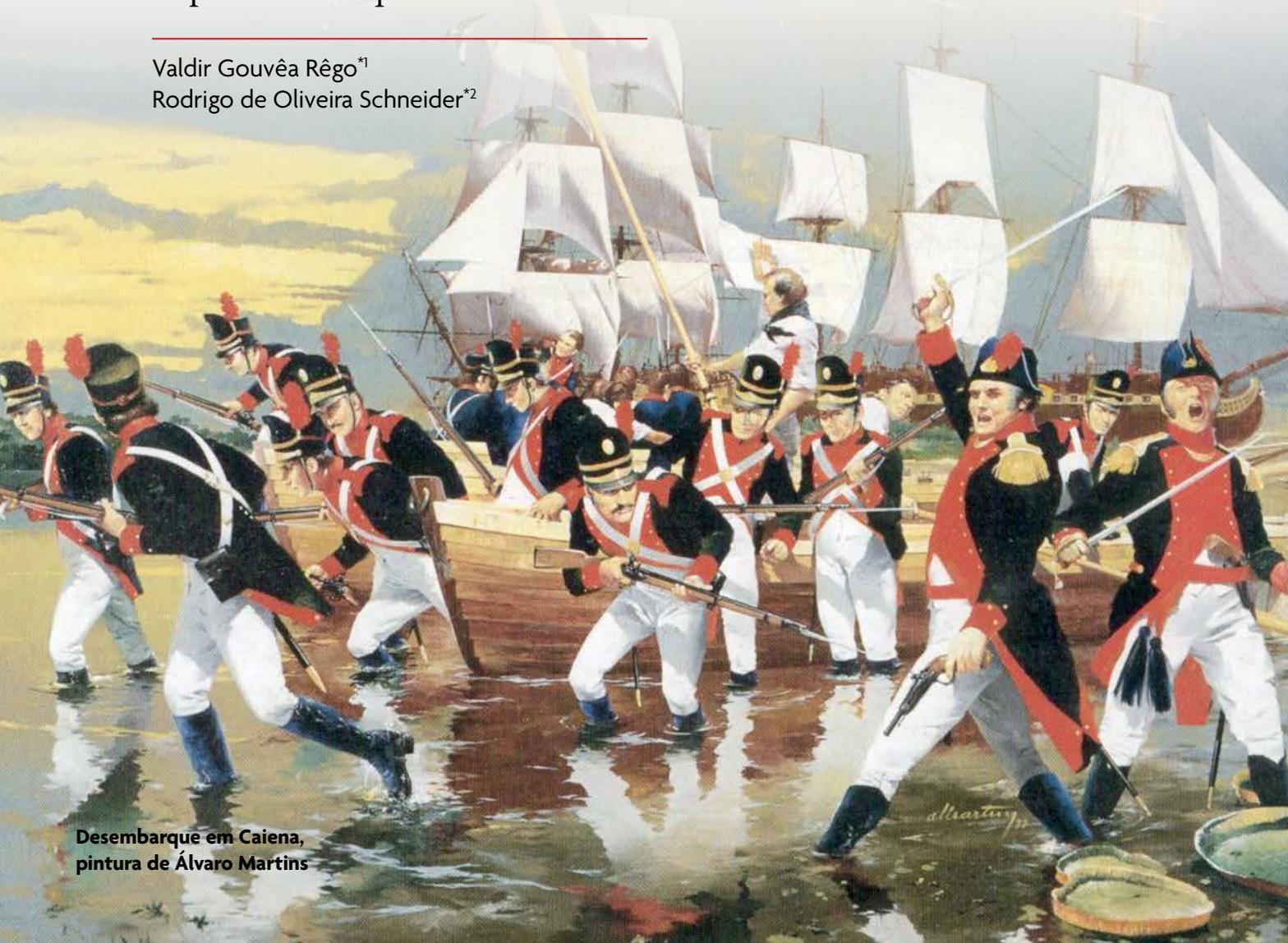
BATISMO DE FOGO



Em janeiro último, lembramos os 213 anos da Tomada de Caiena, capítulo heroico da história militar brasileira, no qual os Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil tiveram seu batismo de fogo. Para compreendermos os fatos que levaram a tais feitos, é imprescindível que analisemos os antecedentes históricos.

Valdir Gouvêa Rêgo*¹

Rodrigo de Oliveira Schneider*²



Desembarque em Caiena,
pintura de Álvaro Martins

QUESTÕES TERRITORIAIS NA REGIÃO NORTE

A região da Guiana era constantemente disputada por ingleses, holandeses e franceses. A primeira investida francesa no território da Guiana se deu no ano de 1503, com a instalação de um pequeno grupo na ilha de Caiena, durante alguns anos.

Em 1630, teve início o processo formal de povoamento com a instalação de colonos franceses às margens do Rio Sinnamary, transferidos posteriormente para Caiena. Desde o início do processo de povoamento, França e Portugal estiveram envolvidos na disputa para a definição da fronteira entre suas colônias: Guiana e Grão-Pará. A área em questão compreendia as terras situadas entre o Rio Amazonas e o Oiapoque, então chamadas de Cabo do Norte, atual estado do Amapá, doadas pelo Rei Felipe IV da Espanha e III de Portugal a Bento Maciel Parente. Era de grande interesse dos franceses a posse dessas terras que, tendo como limite sul a margem esquerda do Rio Amazonas, permitiria o acesso à rede fluvial amazônica e o direito de navegação, podendo chegar até o Peru.

Entre 1678 e 1802, uma série de tratados buscou pacificar a questão territorial entre as duas colônias, sendo o último o Tratado de Amiens, firmado entre a Grã-Bretanha e a França, de cujas negociações Portugal ficou de fora, que fixava a fronteira no Rio Araguari, indo contra os interesses da Coroa portuguesa.

CONTEXTO EUROPEU

O início do século 19 foi marcado pela política expansionista de Napoleão Bonaparte, que procurava conquistar toda a Europa, tendo como principal adversário ao seu projeto a Inglaterra.

Em 1806, Napoleão Bonaparte decretou o bloqueio continental determinando que os países europeus fechassem os portos para os navios ingleses. Diante da negativa portuguesa de fechar os portos ao seu maior aliado, a França iniciou a invasão do território português, o que provocou a partida da Corte para o Brasil, antes da chegada das tropas a Lisboa.

TOMADA DE CAIENA

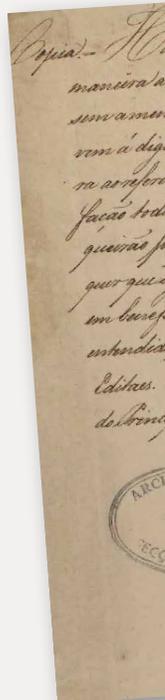
Após a chegada da família real ao Rio de Janeiro, em 7 de março de 1808, o Príncipe Regente, D. João VI apontou sua política externa contra a França. Em 02 de maio de 1808, é divulgado às potências da Europa e ao mundo

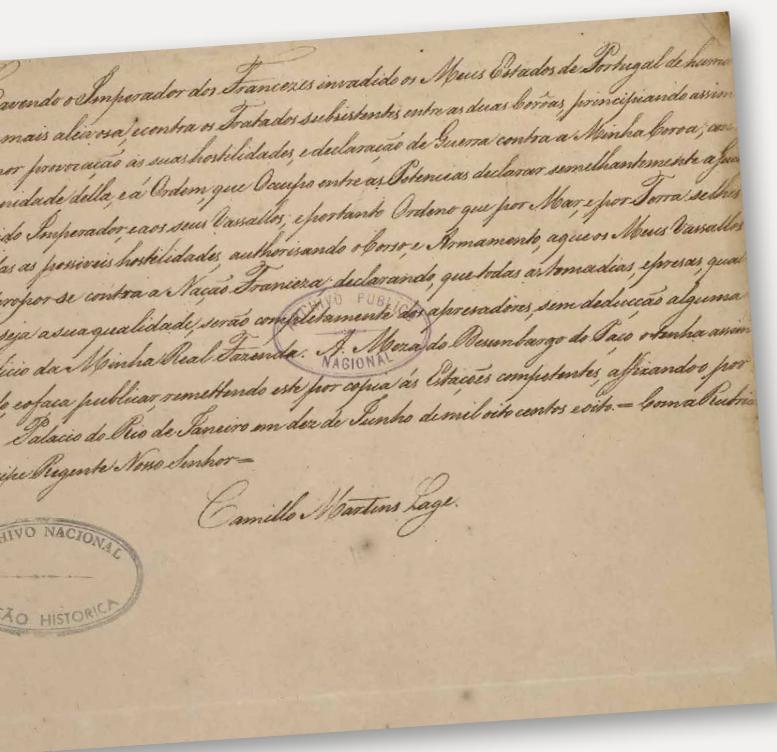
inteiro o manifesto do Príncipe Regente, declarando guerra à França:

“Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor, no seio do novo Império, que veio criar na América Meridional, levanta a sua voz, e expõe com energia e dignidade os sacrifícios que por muitos anos, houvera feito para conservar a tranquilidade do seu povo comprando por muitos milhões de cruzados uma neutralidade pacífica, que o pérfido Napoleão, Imperador dos franceses, por vezes vendeu, e que logo ele mesmo quebrava, para ter o pretexto de nova negociação: penteia as traições, as intrigas, e infames manobras, que o mesmo Imperador maquinou por meio dos seus enviados, e agentes, a fim de perturbar a nação portuguesa e abalar a estabilidade do trono: enfim depois de lembrar toda a Europa a execranda perfídia com que o dito Imperador invadiu o reino de Portugal e o ocupou, declara Sua Alteza Real guerra a Napoleão e aos franceses, permite aos seus vassallos da Europa, do Brasil e Domínios Ultramarinos o repelir, por mar e por terra os seus inimigos e fazer-lhes guerra. Declara Sua Alteza nulos, e de nenhum efeito todos os tratados, que o Imperador dos franceses o obrigou a assinar, e que jamais deporá as armas, senão de acordo com o seu antigo e fiel aliado, Sua Majestade Britânica, e que não consente nem consentirá em caso algum da cessão do Reino de Portugal, que forma a mais antiga parte da herança e dos direitos da sua real família. Este manifesto no qual tanto reluz a verdade e a justiça da causa do Príncipe Regente Nosso Senhor, foi bem recebido na Europa, e com especialidade pelos ingleses, e abriu os olhos a muita gente, a quem Napoleão havia fascinado com as suas imposturas e deslealdade.”

Em outro decreto, de 10 de junho, ordenou D. João que “por mar, e por terra se lhes façam todas as hostilidades”. Autoriza o corso e os armamentos que seus vassallos quisessem, no intuito de se propor contra a França.

Antes, no entanto, em 13 de maio de 1808, o Príncipe Regente, por decretos e alvarás, regulou o Corpo da Brigada Real da Marinha e o soldo que haveriam de receber os membros dessa instituição, além de criar a Contadoria Real da Marinha para o expediente do corpo militar, a Biblioteca da Academia Naval e dar outras providências.





O documento de 10 de junho de 1808, pelo qual o Príncipe Regente autorizou que se fizessem todas as possíveis hostilidades contra os franceses

Nesse contexto, a Tomada de Caiena configurou como um revide à invasão de Portugal empreendida pelas tropas napoleônicas, além de oportunizar o reestabelecimento da fronteira no Rio Oiapoque, garantindo os limites territoriais brasileiros.

Diante de tal cenário, o governador do Grão-Pará recebeu, em 22 de julho de 1808, a Ordem Régia para fazer marchar rapidamente e não antes de receber de Pernambuco as tropas de Infantaria, Artilharia e as forças de mar e terra, a fim de tomar posse solene e estabelecer um destacamento à margem direita do Oiapoque, de modo a promover a reintegração dos justos limites da Capitania do Pará. O governador organizou, com os recursos escassos, uma Força Naval com embarcações de pequeno porte conduzindo cerca de trezentos homens para o desembarque na Guiana Francesa. A partida aconteceu em outubro.

Os Fuzileiros-Marinheiros da Brigada embarcaram em 5 de novembro de 1808 na Esquadra que levava também homens da Artilharia do Exército para a invasão à Guiana Francesa. O Contingente oriundo do Rio de Janeiro apresentava a seguinte composição:

- Fragata “Confidence”, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra James Lucas Yeo, com 26 peças de artilharia;
- Brigue “Voador”, às ordens do Capitão de Fragata José Antônio Salgado, com dezoito peças;
- “Infante D. Pedro”, às ordens do Capitão-Tenente Luís da Cunha Moreira, também com dezoito peças de artilharia;
- Escuna “General Magalhães”, com doze canhões; e
- Cúteres “Vingança” e “Leão”, com oito peças de artilharia, cada.

Além destes, compunham a expedição três barcas-canhoneira e três barcos-transporte. Das tropas que desembarcaram do Rio de Janeiro, formavam o efetivo desses navios trezentos homens da Brigada Real da Marinha.

Logo em seguida, começou o ataque aos pequenos fortes situados às margens do Rio Apropak, que impediam o prosseguimento da missão. Em 7 de janeiro de 1809, foram conquistados os dois últimos fortes, o que permitiu o desembarque da tropa que estava nos navios nas praias de Caiena, manobra que os ingleses chamam de “littoral war”. O destacamento ocupou o território da Guiana, cooperando ativamente nos combates travados até a vitória em 12 de janeiro de 1809 e garantindo para o Brasil parte do atual estado do Amapá.

O ofício de 29 de janeiro de 1809, do governador da Capitania do Pará dava:

“Ao Príncipe Regente a certeza de que a colônia francesa de Caiena se havia rendido por capitulação ao seu soberano domínio, depois de vários ataques. (...) O comandante dessa expedição o Tenente-Coronel Manoel Marques havendo-se senhoreado em dois dias de todos os pontos fortificados, que da parte do continente defendiam a passagem para a Ilha de Caiena, em virtude da capitulação, que os franceses ofereceram, e que foi assinada aos 12 de janeiro, entrou na praça aos 14, e nela ancorou a real bandeira portuguesa, solenizando este ato com uma salva de vinte e um tiros de artilharia.

Segundo a capitulação a guarnição francesa evacuou a praça, saindo com todas as honras de guerra, devendo ser mandada para a França em embarcações portuguesas. (...) Grande foi o contentamento nesta corte pelo feliz sucesso das nossas armas na conquista desta parte da Guiana.”

Como prêmio, D. João mandou cunhar uma medalha de prata comemorativa da Tomada de Caiena, em cujo anverso estava sua figura em perfil coroada de louros e, no reverso, a data de 14 de janeiro de 1809, com a inscrição: Caiena tomada aos franceses.



A ocupação da Guiana Francesa contribuiu para a fixação da fronteira brasileira, pois, quando da sua devolução, em 1817, ficaram tacitamente estabelecidos os limites do Oiapoque, tornados definitivos, posteriormente, pela atuação do Barão do Rio Branco, que teve o respaldo de argumentos históricos cartográficos.

Esta missão foi o **BATISMO DE FOGO** dos Fuzileiros Navais. A Tomada de Caiena evidenciou que os componentes da Brigada Real da Marinha possuíam um diferencial: a **VOCAÇÃO ANFÍBIA E EXPEDICIONÁRIA**. Eram destemidos combatentes de mar e de terra.

Ao retornarem após a Campanha da Guiana, os Fuzileiros-Marinheiros foram aquartelados, em 21 de março de 1809, por determinação do Ministro da Marinha, D. João Rodrigues Sá e Menezes, o Conde de Anadia, na Fortaleza de São José da Ilha das Cobras, ocupando os velhos edifícios em que estavam instaladas as

prisões masmorras. A Fortaleza, a partir de então, passou a ser a sede do Corpo de Fuzileiros Navais. ■

REFERÊNCIAS

- MARQUES, Antero José. Livro Histórico do Corpo de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro: Imprensa Naval. ed.2.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. Nossas Campanhas Navais: a Conquista de Caiena. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1939
- MELO, Ronaldo Lopes de. Tomada de Caiena: seu significado para a História do Corpo de Fuzileiros Navais. In: Revista Navigator. Disponível em: http://www.revistanavigator.com.br/navig1/dossie/N11_dossie6.pdf. Acesso em fev 2022
- RÊGO, Valdir Gouvêa. Antecedentes históricos da origem do Corpo de Fuzileiros Navais. In: O Anfíbio. Rio de Janeiro: Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil, 2020, v. 38, p. 75.
- ROSTY, Cláudio Skôra. Campanha da Guiana Francesa: Caiena tomada aos franceses. In: Revista Navigator. Disponível em: http://www.revistanavigator.com.br/navig1/dossie/N11_dossie4.pdf. Acesso em: fev 2022.
- PEREIRA, Ivete Machado de Miranda. Conquista e Capitulação da Guiana Francesa. In: I Seminário Internacional Brasil no Século XIX. Disponível em: <https://www.seo.org.br/images/Anais/Arthur/Ivete%20Machado%20de%20Miranda%20Pereira.pdf>. Acesso em fev 2022.
- CONQUISTA de Caiena. Disponível em: http://www.eb.mil.br/exercito-brasileiro?p_p_id=101&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_101_struts_action=%2Fasset_publisher%2Fview_content&_101_assetEntryId=1538200&_101_type=content&_101_urlTitle=conquista-de-caiena&inheritRedirect=true. Acesso em fev 2022.
- RAMOS, Maurício Filipe Afonso. A Brigada Real de Marinha. Dissertação de Mestrado. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/33736/1/530-22815-ASPOF%20M%20Afonso%20Ramos-BRM-%28vers%3a3o%20final%20assinada%29.pdf>. Acesso em fev 2022.

*1 Capitão de Fragata (T), Encarregado do Museu do Corpo de Fuzileiros Navais

*2 Primeiro-Tenente (RM2-T) Museólogo do Museu do Corpo de Fuzileiros Navais

Gravura da Ilha das Cobras, de James Forbes
Fonte: BN Digital





A INFLUÊNCIA DA ABERTURA DOS PORTOS BRASILEIROS NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

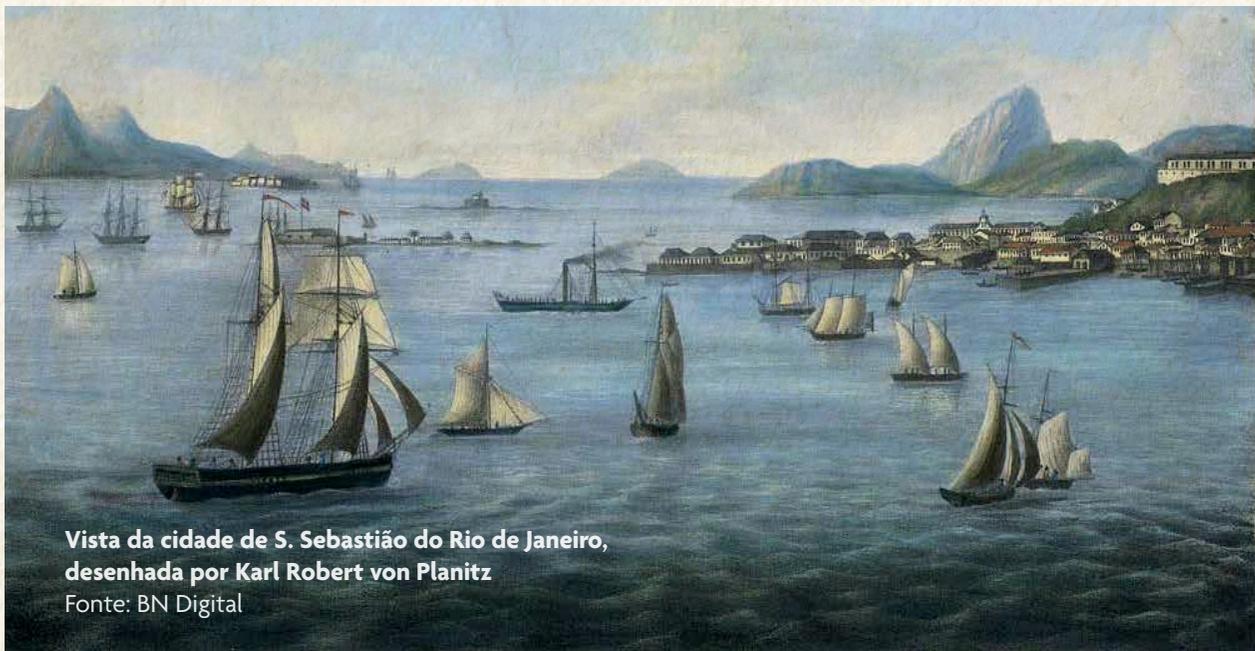
Diretoria de Portos e Costas

Logo após desembarcar em Salvador, em janeiro de 1808, uma das primeiras medidas promovidas pelo Príncipe Regente D. João foi a assinatura do Decreto responsável pela Abertura dos Portos às Nações Amigas. A Carta histórica estabelecia que todos os produtos brasileiros, à exceção da árvore Pau-Brasil, poderiam ser exportados para os Estados que possuíssem alinhamento político com Portugal, mediante pagamento de impostos. Em contrapartida, também estava autorizada a importação de produtos desses Estados.

Tal medida, já exigida pelo governo britânico para realizar a escolta da Corte portuguesa ao Brasil, veio como resposta a uma premente necessidade de desenvolvimento econômico da colônia brasileira, a qual ficava limitada em decorrência de estar subordinada a Portugal por meio do monopólio da metrópole sobre o território daquela colônia. Desde o século 16, toda a produção brasileira era comercializada por intermédio de Lisboa.

Assim, em carta endereçada ao Conde da Ponte – Governador e Capitão Geral da Bahia, Dom João declarou:

"Eu o Príncipe Regente vos envio muito saudar, como aquele que amo. Atendendo a representação que fizestes subir a minha real presença sobre se achar interrompido, e sus-



Vista da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro,
desenhada por Karl Robert von Planitz
Fonte: BN Digital

penso o comércio desta capitania com grave prejuízo dos meus vassallos, e da minha Real Fazenda em razão das críticas, e públicas circunstâncias da Europa, e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta, e capaz de melhorar o progresso de tais danos, sou servido ordenar interina, e provisoriamente enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias o seguinte: primeiro, que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas, e mercadorias transportadas, ou em navios estrangeiros das potências que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Coroa, ou em navios dos meus vassallos pagando por entrada vinte e quatro por cento a saber vinte de direitos grossos e quatro de donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamento por que até o presente se regulam cada uma das ditas Alfândegas, ficando os vinhos, águas ardentes, e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos que até agora nelas satisfaziam."⁽¹⁾

Desse modo, formalizava-se a transferência do centro de poder de Lisboa para o Rio de Janeiro, onde passou a se concentrar todo o aparato político e burocrático do Império Ultramarino Português, possibilitando aos súditos de "além-mar" a experiência de uma efetiva administração pública de seu território.

Em pouco tempo o Rio de Janeiro se tornava um dos cerne econômicos do poder português, visto que sediava o principal porto e alfândega no comércio entre Portugal e seus aliados, em especial a Inglaterra. Tal ação, ao mesmo tempo que desencadeou diversos atos de modernização e alavancagem da economia local, por meio do surgimento de fábricas e manufaturas, acirrou os conflitos entre brasileiros e portugueses, que buscavam garantir ou expandir seus interesses.

Paulatinamente, a colônia foi ganhando expressão econômica, fato que motivou uma efervescente inquietude na Corte portuguesa que identificava, naquele momento, o início do processo de emancipação da colônia que assim se abria ao comércio internacional.

Hoje, passados mais de duzentos anos da assinatura do Decreto de Abertura do Portos às Nações Amigas, os portos brasileiros se apresentam dia a dia como uma via robusta e importante para o desenvolvimento econômico do País que vem ao longo do tempo reconhecendo as vias marítimas e fluviais como essenciais para o crescimento da Nação.

As mais de 175 instalações portuárias de carga (portos marítimos e instalações aquaviárias) e os cerca de oitenta terminais portuários, localizados fora da zona litorânea formam uma infraestrutura de atendimento a todos os entes envolvidos nesta complexa operação logística que permite a fluidez do abastecimento de cargas para a navegação de longo curso (quando o transporte é realizado entre portos de diferentes



nações) e para a navegação de cabotagem (realizada entre portos do território brasileiro), possibilitando o emprego direto e indireto de mais de 120 mil pessoas, além de ser responsável pela melhoria da infraestrutura de acesso e do entorno das instalações, como anéis viários e ferroviários.

País nascido com uma natural vocação para o mar, o Brasil tem em seus 5,7 milhões de km² de área oceânica (nossa Amazônia Azul) e nos 42 mil km de vias interiores navegáveis e potencialmente navegáveis, um fator decisivo para seu crescimento. Porta de entrada e saída de produtos e insumos, a malha portuária eleva o setor a um determinante e crescente papel no contínuo desenvolvimento do Brasil.

Responsável por cerca de 11% de toda a carga transportada no País, o setor portuário possui um potencial de crescimento ainda a ser explorado e, aos poucos, de maneira progressiva, vem ampliando também sua importância dentro da cadeia logística de movimentação de bens no território nacional.

Classificada como serviço essencial, as atividades do sistema portuário brasileiro permaneceram ininterruptas durante a pandemia do novo coronavírus, fato que possibilitou a manutenção do abastecimento do mercado interno e escoou a produção de grãos, cumprindo, em conjunto com o setor de navegação, a tarefa de manter ativa a nossa economia.

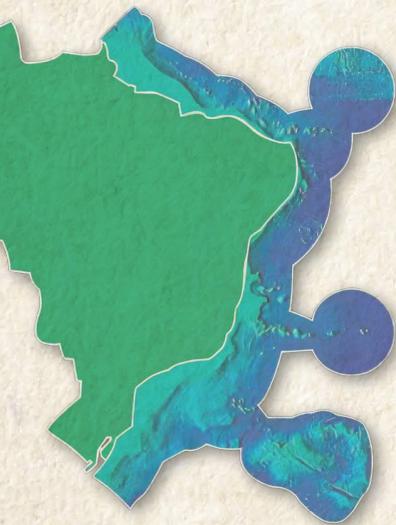
Com a evolução da tecnologia nos duzentos anos de portos abertos às nações amigas, novas formas de transporte passaram a ser ofertadas; entretanto, a marítima permanece sendo a mais econômica e com mais

oportunidades do que qualquer outra. Contando com um preço inferior e maior eficiência, é o transporte marítimo que garante a relação entre os países, tornando o modal a “espinha dorsal” do comércio e da economia global. Tendo movimentado, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), cerca de 278 milhões de toneladas, durante o primeiro semestre de 2021, os portos brasileiros protago-

nizaram uma alta de 17,5% nas importações realizadas, enquanto que as exportações tiveram crescimento registrado de 9,3%, movimentando 148 milhões de toneladas.

Esforços voltados para o aumento da eficiência, compartilhando com os usuários os benefícios advindos deste trabalho, melhorias da infraestrutura de acesso e na movimentação de cargas e modernização da legislação que rege o setor, permitem que vislumbremos o incremento, a agilidade e a modernidade no setor, reduzindo os custos das transações envolvidas. Nesse sentido, estas inovações apontam para um crescimento cada vez maior das atividades portuárias no País.

Na história mundial, foram as navegações que permitiram o desenvolvimento e a colonização dos países. Sendo utilizada como forma de transporte de mercadorias, de pessoas e de serviços, o seu uso é essencial para o contínuo processo de multinacionalização. Desta forma, para celebrar o Bicentenário da Independência do Brasil, é imperativo retornar às suas origens históricas. A Abertura dos Portos às Nações Amigas foi um marco histórico que contribuiu para a inversão da situação colonial, a corrosão dos laços entre a colônia e a metrópole e serviu de impulso para a autonomia econômica brasileira. Desde então, o comércio marítimo permanece sendo essencial para o processo de globalização cultural e econômica do Brasil. ■



País que nasceu com natural vocação para o mar: além dos 5,7 milhões de Km² de área oceânica (Amazônia Azul), possui 42 mil Km de vias interiores navegáveis



NOTA

(1) BIBLIOTECA NACIONAL. A CARTA DA ABERTURA DOS PORTOS ÀS NAÇÕES AMIGAS. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/a-carta-de-abertura-dos-portos/>, acesso 22 nov. 2011.

O FUTURO DO BRASIL ESTÁ NO MAR

É com grande satisfação que a Revista do Clube Naval recebe o Almirante de Esquadra Wladmilson BORGES de Aguiar para discorrer sobre a Diretoria-Geral de Navegação (DGN), Órgão de Direção Setorial da Marinha do Brasil (MB) criado em 18 de junho de 1968 com o propósito de contribuir para o preparo e a aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo no tocante às atividades relacionadas com os assuntos marítimos, à segurança da navegação, à hidrografia, à oceanografia e à meteorologia, constituindo importante instrumento para o Comandante da Marinha (CM) na sua atuação como Autoridade Marítima Brasileira.

RCN • A Lei Complementar nº 97, de 1999, confere atribuições subsidiárias à Marinha do Brasil que impactam as atividades no mar e nas águas interiores, o que confere ao CM a designação de Autoridade Marítima. Como a DGN conduz essas atividades e qual sua contribuição para o desenvolvimento do País?

ALMIRANTE BORGES • As atribuições subsidiárias da MB, insculpidas na Lei Complementar nº 97/99, estão relacionadas ao controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que concerne à Defesa Nacional; à promoção da segurança da navegação aquaviária; à contribuição na formulação de políticas nacionais que digam respeito ao mar; e à fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo federal ou estadual.

A DGN possui duas Diretorias Especializadas (DE) subordinadas: a Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), que contribuem para a consecução das atividades subsidiárias em epígrafe.

Dessa forma, é possível destacar a contribui-



ção da DGN para a aplicação do Poder Naval e para a consolidação e incremento do Poder Marítimo relacionada aos seguintes assuntos:

- segurança da navegação, incluindo a normatização da Autoridade Marítima, o Ensino Profissional Marítimo e o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA);
- salvaguarda da vida humana no mar e nas águas interiores;
- prevenção da poluição hídrica por embarcações e instalações de apoio marítimo;
- preservação do ambiente marinho; e
- ações de hidrografia, oceanografia, meteorologia marinha e auxílios à navegação.

RCN • A História do Brasil mostra a importância do Poder Naval na conquista, defesa e expansão do território. Recentemente, a fronteira leste foi ampliada, graças ao trabalho dos “Bandeirantes das Longitudes Salgadas”,

que “conquistaram” a Amazônia Azul. Como foi essa “conquista” e o que representa para o Brasil?

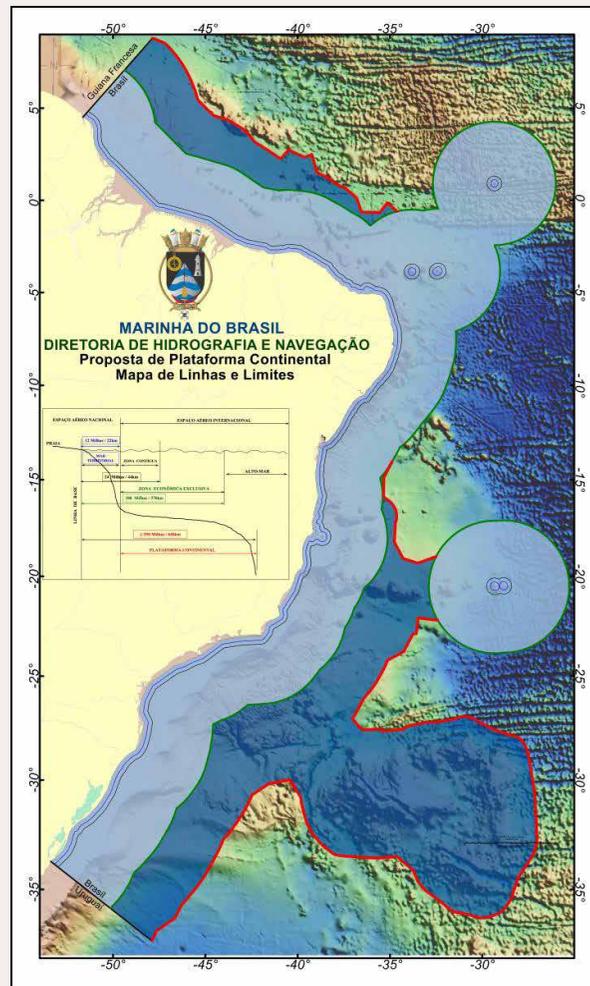
ALMIRANTE BORGES • Essa conquista se deu por meio do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), instituído pelo Decreto nº 98.145/1989, com o propósito de determinar o limite exterior da Plataforma Continental Brasileira, além das duzentas milhas marítimas, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Sob a coordenação da Comissão Intermunicipal para os Recursos do Mar (CIRM), as atividades foram desenvolvidas pela DHN, PETROBRAS e comunidade científica brasileira. Na primeira fase de aquisição de dados, concluída em novembro de 1996, da qual participaram quatro navios da MB, foram coletados cerca de 330.000 km de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos ao longo de toda a extensão da margem continental brasileira.

O Brasil depositou sua primeira proposta de extensão da Plataforma Continental junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU) em 2004. As recomendações da CLPC foram favoráveis à quase totalidade da área reivindicada, uma região equivalente à soma das áreas dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Do total aproximado de 960 mil km² de área reivindicada, a CLPC não concordou com cerca de 190 mil km². Teve início então a segunda fase do LEPLAC, quando cinco navios foram empregados na aquisição de, aproximadamente, 440.000 km² de perfis de dados. Para a elaboração dessa proposta revista, a margem continental brasileira foi dividida em três áreas distintas: Região Sul, Margem Equatorial e Margem Oriental/Meridional.

A proposta da Região Sul, inserida em parte da Margem Meridional, foi encaminhada à ONU em abril de 2015 e apresentada à Comissão de Limites em 25 de agosto de 2015. Em março de 2019, a CLPC aprovou na sua totalidade o Limite Exterior proposto pelo Brasil relativo a essa submissão, incorporando à nossa Plataforma Continental uma área de cerca de 170.000 km². Foi uma vitória preliminar importantíssima dos nossos “Bandeirantes das Longitudes Salgadas” para incorporação total da Amazônia Azul.

A proposta da Margem Equatorial foi apre-



Proposta para Plataforma Continental Brasileira

sentada em 8 de março de 2018. Sua análise foi em agosto de 2019 e, em função da pandemia da COVID-19, desde fevereiro de 2020 encontra-se paralisada.

A proposta da Margem Oriental/Meridional, incluindo a elevação de Rio Grande (ERG), foi encaminhada à ONU em 7 de dezembro de 2018 e, com o atraso decorrente da paralisação da análise da Margem Equatorial, possivelmente será apreciada a partir de 2024. Com a inclusão da ERG nessa submissão, a Amazônia Azul passa a ter cerca de 5,7 milhões de km², 67% do território terrestre. Assemelha-se à Amazônia Verde em dimensão e riqueza da biodiversidade.

Essa conquista tornou-se possível porque esses “Bandeirantes das Longitudes Salgadas” têm desbravado técnica e cientificamente nossos mares com competência, representando inúmeras oportunidades e riquezas para as futuras gerações e desafios relevantes que denotam a importância em defender tanto nossa soberania

Farol de Santa Marta, Laguna (SC)

bem como a biodiversidade marinha.

Fruto dessa experiência, o Brasil tem capacitação técnica ímpar no estabelecimento de limites no mar e já atuou na área internacional de cooperação técnica assessorando outros estados costeiros no estabelecimento do limite exterior de suas plataformas continentais.

RCN • Estamos no ano do Bicentenário da Independência do Brasil, processo que iniciou com a vinda da Família Real para o Brasil em 1808, quando o Príncipe Regente decretou importantes medidas, como a Abertura dos Portos às Nações Amigas e a permissão para instalação de manufaturas, marcando, assim, o início da nossa “independência comercial e industrial”. Que lições podem ser tiradas daquele episódio para os dias de hoje?

ALMIRANTE BORGES • A Abertura dos Portos Brasileiros às Nações Amigas em 1808 constituiu um marco importante no processo de independência econômica do Brasil colonial, com o enfraquecimento do jugo econômico português. A importação direta de manufaturas, sem a participação da metrópole, possibilitou a diversificação dos produtos aqui comercializados e contribuiu de forma decisiva para que o Brasil promovesse um gradativo desenvolvimento econômico.

Dono de um litoral de extensões continentais, o Brasil considera o modal marítimo estratégico e vem progressivamente evoluindo no seu desenvolvimento para torná-lo cada vez mais eficiente. Responsável por um movimento de cerca de 95% das trocas com o exterior e movimentando, em média, 293 bilhões de reais por ano, o modal marítimo vem consolidando sua posição como grande alavanca do comércio nacional.

Não há como se dissociar o comércio marítimo do seu “par casado”, ou seja, o “terminal portuário”, que representa a porta de entrada e de saída de produtos manufaturados e de insumos que, em conjunto com toda infraestrutura que o suporta, contribui diretamente para projetar nossa imagem no cenário mundial como potência em crescimento. Durante a COVID-19, o serviço prestado pelos “terminais portuários” foi definido como “essencial”, explicitando o papel estratégico dessa atividade, que manteve o abastecimento do mercado interno e escoou a produção, permitindo que a economia se man-



Foto de Joel Colman

tivesse nos trilhos do crescimento.

Assim, as lições que podemos extrair daquele episódio em 1808 se referem à importância da existência de um Poder Marítimo forte, disponível, confiável e de alto desempenho, para assegurar ao País as condições fundamentais para o desenvolvimento de um comércio marítimo pujante. Ao longo desses mais de duzentos anos, os “portos brasileiros” consolidaram sua posição estratégica e fizeram com que a sociedade brasileira, mirando o horizonte, enxergasse no Poder Marítimo o rumo de seu desenvolvimento.

RCN • Uma das atribuições da DHN é contribuir para a pesquisa científica em nossas águas. Outras atribuições são a cartografia náutica, a meteorologia marinha e os auxílios à navegação. Como o DGN vê as prioridades na alocação de recursos de toda ordem para essas distintas atribuições, ou seja, de contribuir e de realizar o esforço principal?

ALMIRANTE BORGES • A produção e divulgação de informações de segurança da navegação e do ambiente marinho são, sucintamente, a tarefa da DHN, o que se alinha ao seu propósito, devidamente citado neste questionamento.

Em razão das restrições orçamentárias, foram estabelecidas novas parcerias estratégicas e revisados antigos convênios com diversos setores da sociedade visando um incremento de recursos financeiros. Neste sentido, considera-se uma grande oportunidade a Lei nº 9.966/2000 (Lei do Óleo), que criou um fundo que destina recursos para projetos de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D). De acordo com a Resolução nº 30, da Agência Nacional do Petróleo (ANP), esses recursos destinam-se à construção de infraestrutura de P&D ou em pesquisa aplicada, e podem ser utilizados nas atividades do Setor de Navegação.

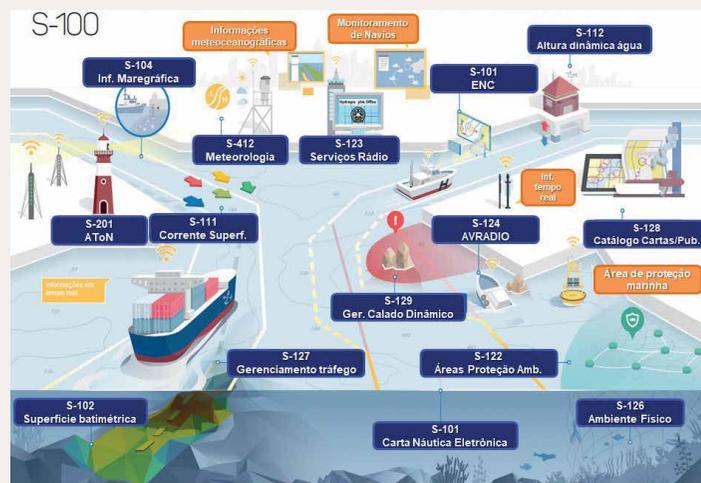
RCN • O avanço tecnológico aplicado à navegação tem sido espantoso. Nele, ressalta o conceito de *e-Navigation*, em fase de implantação em todo o mundo. As repercussões desse conceito extrapolam o âmbito comercial e entram nos âmbitos da defesa e da segurança. Como o senhor vê a implantação desse conceito em nossas águas?

ALMIRANTE BORGES • É importante ressaltar que o *enhanced-Navigation* (navegação aprimorada) não consiste em um equipamento ou sistema, mas um conceito que contempla ampla gama de sistemas e serviços de informação integrados e harmonizados, relacionados aos serviços portuários, que permitirá a otimização do comércio marítimo, trazendo exatidão à programação dos navios, somada ao reforço da segurança da navegação e à prevenção da poluição hídrica. Da mesma forma que aeronaves e aeroportos se comunicam com rapidez e segurança, a implantação do *e-Navigation* possibilitará a ampliação dessas capacidades de controle para navios e portos. Assim, a economia brasileira será devidamente favorecida, principalmente na redução do “custo Brasil”, face ao aprimoramento da segurança da navegação e da eficiência logística, fatores que influenciam diretamente no valor do frete marítimo.

Em junho de 2021, o CM aprovou a Estratégia para Implementação do Conceito de *e-Navigation* na MB, submetida pela DGN. A Marinha tem se empenhado em divulgar o tema e é um dos atores que podem contribuir para uma futura estratégia nacional sobre o *e-Navigation*, que deverá abranger diversos partícipes, como institutos de pesquisa; fundações de apoio à pesquisa; federações das indústrias; seguradoras; autoridades portuárias; Ministério da Justiça e Segurança Pública; Ministério da Saúde; Ministério das Comunicações; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações; Ministério da Defesa; Ministério da Economia e o Ministério da Infraestrutura; bem como empresas voltadas para projetos correlatos e demais atores da sociedade nacional com interesse na navegação.

Com vistas a destacar a importância do conceito *e-Navigation* para a Autoridade Marítima Brasileira, no mês de outubro de 2021, ocorreu o Seminário “*e-Navigation* – Desafios e Oportunidades”, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), organizado pela DGN. O Seminário foi aberto pelo Secretário-Geral da International Maritime Organization (IMO), senhor Kitack Lim, que observou que muitos

elementos formadores do novo conceito *e-Navigation* já estão presentes na navegação há muitos anos e destacou que o comércio marítimo necessita de uma força de trabalho altamente treinada para encarar os desafios do século 21, como a descarbonização e a automação. Assim, reitero que a implantação do conceito em nossas águas demandará o compartilhamento de conhecimento e a colaboração entre as diversas esferas de interesse, para que alcancemos um transporte marítimo mais eficiente, seguro, protegido e sustentável.



***e-Navigation* - modelo universal de dados hidrográficos**

RCN • Quais as vantagens para o País da formação de um cluster marítimo no Rio de Janeiro?

ALMIRANTE BORGES • A formação de clusters relacionados ao mar ainda é algo recente no Brasil. Um cluster se estabelece para prover uma estrutura que venha solucionar questões de um setor ou mais, por exemplo, mercado de trabalho, capacitação, inovação, pesquisa, marketing, desempenho ambiental, encadeamento produtivo entre pequenas, médias e grandes empresas etc.

A MB acompanhou o lançamento da Associação do Cluster Tecnológico Naval do RJ, em 2019, que busca estimular a Economia do Mar e congrega os respectivos atores econômicos já estabelecidos no RJ, Academia, membros do setor público e parceiros de outras regiões.

A consolidação de um cluster marítimo no RJ poderá servir para a troca de boas práticas e lições aprendidas com outras regiões do Brasil que também possuem potencialidades afetas à Economia do Mar, além de facilitar o incremen-

to de negócios e parcerias no País.

RCN • Como o conceito Economia Azul se aplica ao caso brasileiro?

ALMIRANTE BORGES • Trata-se de um conceito que vem sendo amplamente empregado por diversos países e organizações internacionais e traz reflexões sobre a contribuição dos oceanos à economia e a necessidade de garantir a sustentabilidade ambiental e ecológica dos espaços marítimos. Se, por um lado, essa dinâmica instrumenta o uso dos recursos vivos e não vivos em benefício do desenvolvimento, por outro, provoca crescente preocupação com a saúde dos oceanos, principalmente para assegurar que as futuras gerações também possam usufruir os recursos neles existentes. De forma simples, a Economia Azul pode ser definida como a Economia do Mar sustentável.

De acordo com o relatório da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), de 2016, anterior à pandemia da COVID-19, os oceanos representam a sétima maior economia do mundo e estima-se que o valor gerado pela indústria oceânica mundialmente poderia dobrar de 1,5 trilhão de dólares em valor agregado global em 2010 para três trilhões em 2030. Em particular, a aquicultura marinha, a pesca, o processamento de pescado, as atividades marítimas portuárias e eólicas *offshore* foram vistas como as de maior potencial para o crescimento.

O Brasil é um país de vocação marítima. Dos mares retiramos cerca de 97% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos no País. Pelas rotas marítimas, escoamos mais de 95% do comércio exterior brasileiro. O Brasil já tem resultados significativos nos setores mencionados e pode consolidar posição nos setores emergentes relacionados ao mar classificados pela OCDE, por exemplo, aquicultura, energia eólica *offshore*, biotecnologia marinha, produtos e serviços marítimos de alta tecnologia, navios autônomos etc.

Conforme estudo da Dra. Andrea Carvalho (FURG), o PIB do Mar no Brasil corresponde a quase 20% do PIB nacional, considerando os municípios defrontantes com o mar, em 2015. Em agosto de 2021, foi criado, no âmbito da CIRM, o Grupo Técnico “PIB do Mar”, sob coordenação do Ministério da Economia, para, entre suas competências, definir o conceito de Economia Azul ou Economia do Mar para o Brasil e mensurar o PIB do Mar, visando

ao acompanhamento estatístico regular de sua evolução no País.

Frente aos efeitos da pandemia de COVID-19, fica mais evidente o papel estratégico dos setores da Economia Azul na retomada do crescimento e da recuperação econômica brasileira.

RCN • O Brasil foi descoberto pelo mar e tem no mar inestimável fonte de riquezas, valiosa herança que precisa ser assegurada às futuras gerações, implicando elevado grau de conscientização sobre a importância do Poder Marítimo. Como a DGN tem contribuído para desenvolver esse elemento intangível, a mentalidade marítima brasileira?

ALMIRANTE BORGES • Primeiramente, deve-se compreender que a mentalidade marítima consiste no grau de conscientização da sociedade e dos decisores governamentais sobre a importância do Poder Marítimo e de seus elementos constituintes para a vida da Nação, bem como o sentimento de pertencimento dos homens e mulheres do mar à comunidade marítima brasileira, cuja interação sinérgica favorece a ampliação desse poder em prol dos interesses nacionais.

Visando promover a mentalidade marítima, a DGN tem realizado, por meio das Capitânias, Delegacias e Agências do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, ações cívico-sociais de conscientização sobre importância da manutenção dos mares e rios seguros e limpos, contribuindo para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica por embarcações, além da conscientização de que as medidas adotadas em terra concorrerão para o fomento sustentável da economia do mar e a preservação da Amazônia Azul. Também junto ao SSTA, a DGN apoia o Movimento Escoteiro do Mar e demais projetos





Ensino Profissional Marítimo em comunidades indígenas

de educação náutica da juventude que tenham o mar como caminho e o barco como instrumento de educação, e apoia o Projeto Navegar (PROFESP), disseminando a cultura dos esportes náuticos como instrumento de socialização e de despertar para a consciência marítima da juventude.

O Ensino Profissional Marítimo é um grande contribuinte para a disseminação da mentalidade marítima, com cursos de formação de aquaviários que permitem o ingresso na Marinha Mercante, abrangendo, ainda, o Ensino Português e de atividades correlatas.

Esta Diretoria-Geral planeja a elaboração de um livro intitulado provisoriamente “Economia Azul como Vetor do Desenvolvimento Nacional”, que propiciará uma comunicação objetiva e científica sobre o tema junto à sociedade, especialmente no período em que estamos inseridos (2021-2030), denominado, segundo a ONU, como a “Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável”, mais conhecida como a Década do Oceano. O lançamento será em 16 de novembro de 2022, Dia Nacional da Amazônia Azul, data em que entrou em vigor, em 1994, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A DGN participa do “Comitê Executivo para a Promoção da Mentalidade Marítima” (PROMAR) e do “Comitê Executivo Desenvolvimento Sustentável – ODS 14 e a Década do Oceano”, ações advindas do Décimo Plano Setorial para os Recursos do Mar (X PSRM), da CIRM. O PROMAR tem o objetivo de fortalecer o interesse da população pelo mar, por meio de projetos, atividades e parcerias que abordam a conservação e o uso racional e sustentável dos

recursos do oceano, nossa Amazônia Azul. O Comitê Desenvolvimento Sustentável, coordenado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), contribuirá para a conscientização social sobre o ODS 14, que se refere a conservar e usar sustentavelmente os oceanos, mares e os recursos marinhos, como também para que a sociedade se engaje nas atividades afetas à Década do Oceano.

RCN • Alcançar o topo da carreira naval, servindo em diferentes segmentos da Marinha, confere ao senhor uma gama de vivências e conhecimentos que representam valiosos ensinamentos aos oficiais mais jovens. Que palavras o senhor pode dirigir a esses oficiais, para que busquem participar das atividades do Setor DGN ao longo de suas carreiras?

ALMIRANTE BORGES • A carreira naval contempla diversas possibilidades, dentre as quais eu destaco o Poder Marítimo, projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais.

Nesse contexto, se insere o propósito da DGN, o de contribuir para o preparo e aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo no tocante às atividades relacionadas aos assuntos marítimos, à segurança da navegação, hidrografia, oceanografia e à meteorologia.

Portanto, é incontestável a forte relação entre a MB, os órgãos do governo, a comunidade marítima, as universidades e as instituições de pesquisa. Nesse sentido, faz-se necessário manter uma sólida cooperação voltada às atividades de desenvolvimento do País nas mais diversas áreas, entre elas: estudo e pesquisa relacionados à utilização e exploração dos mares e rios, biologia marinha, ciências geofísicas, desenvolvimento da Economia Azul, prevenção da poluição hídrica, habilitação e qualificação do pessoal da Marinha Mercante, salvaguarda da vida humana no mar e aprimoramento da sinalização náutica.

Assim, concito a todos os oficiais conhecerem e servirem no Setor de Navegação, aproximando-se da sociedade civil e nela despertando a necessidade de garantir a proteção e preservação da Amazônia Azul.

Por fim, gostaria de deixar a mensagem que “O futuro do Brasil está no mar”. ■



A HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL E SUAS ORIGENS

NARRADA PELA FILATELIA

Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer*

A VINDA DA FAMÍLIA IMPERIAL PORTUGUESA PARA O BRASIL

Neste ano de 2022, comemoraremos o Bicentenário da Independência do Brasil e da invicta Esquadra brasileira.

A Revista do Clube Naval homenageará, no decorrer deste ano, importantes passagens de nossa História, com uma série de artigos.

Como filatelista, veio-me a ideia de representar essa história através da Filatelia, mostrando as diversas passagens dessa árdua e vitoriosa jornada nos selos postais emitidos, no Brasil e no exterior, alusivos aos fatos, datas e heróis que dela participaram, fazendo um passeio por esse período.

Ressalto que o relato minucioso da História do Brasil deixarei para os historiadores e articulistas e, apenas, me reservarei a mostrar esses fatos históricos por meio dos selos postais.

Assim, nesta edição, abordarei o marco inicial do processo da nossa Independência, a vinda da família real para o Brasil, que chegou no Rio de Janeiro em 8 de março de 1808, em fuga das tropas de Napoleão que rumavam para a Península Ibérica, em direção a Portugal.



2008 – 200 anos da chegada da família imperial portuguesa ao Brasil

1778 – Bergantim "Real", serviu na cerimônia matrimonial do Príncipe D. João com a Infanta Carlota Joaquina



Nau "N. Sra. do Bom Sucesso" que participou, em 1807, da Esquadra que transportou a família real ao Brasil

Com a família real vem D. João (ainda não era D. João VI) que teve importante papel para o Rio de Janeiro e para o Brasil. Com a Corte portuguesa vieram a Real Academia de Guardas-Marinha (hoje Escola Naval) e a Brigada Real da Marinha (hoje Corpo de Fuzileiros Navais), embarcados nos navios da Esquadra portuguesa.



Selos comemorativos aos 230 anos da Escola Naval e aos 200 anos do Corpo de Fuzileiros Navais



200 anos da Abertura dos Portos às Nações Amigas

D. João VI abriu o País ao estrangeiro (Abertura dos Portos às Nações Amigas), criou a estrutura estatal e instituições culturais.



D. João VI

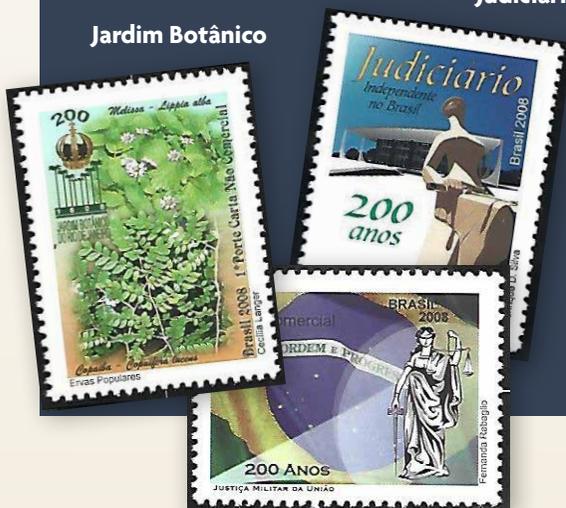


Instituições culturais e estrutura estatal



Judiciário

Jardim Botânico



Justiça Militar

São legados “Joaninos”, dentre muitos, os Conselhos de Estado e de Fazenda, os Supremos Tribunais de Justiça e Militar, o Jardim Botânico do Rio de Janeiro, o Arsenal da Corte, depois Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) e as Instituições que serviram de base ao Ministério das Relações Exteriores, ao Exército Brasileiro e à Marinha do Brasil.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº)

Quando "hum príncipe se decide a atravessar o oceano"

Transformações na vida cultural do Rio de Janeiro durante o período joanino (1808-1821)

“Finalmente, há uma lenta, mas favorável revolução nas artes. O Brasil foi elevado à categoria de Reino (1815) e sentiu-se a necessidade de lhe dar algum esplendor; assumindo um aspecto completamente diferente do que na época em que era apenas uma colônia.” (1)

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho*

Finda as Guerras Napoleônicas (1803-1815), alguns cidadãos franceses decidiram atravessar o Atlântico rumo ao Brasil. A famosa Missão Artística Francesa, que desembarcou no Rio de Janeiro em 1816, possuía entre seus membros pintores, escultores, escritores, desenhistas, arquitetos, gravadores, músicos, serralheiros, curtidores, dentre os quais, até hoje faz-se menção por haverem se destacado em seus misteres nomes como: Jean-Baptiste Debret, Joachim Lebreton e Auguste de Montigny.

Naquele mesmo ano, o Rio de Janeiro, então sede do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, e morada do Rei Dom Joao VI há oito anos, também receberia o escritor e historiador parisiense Ferdinand Denis, que, apesar de não figurar como um dos membros da Missão Artística Francesa, ficaria no Brasil até o ano de 1821 e, posteriormente, se dedicaria a escrever obras sobre a história do Brasil.

O Museu Nacional no Campo da Aclamação (Campo de Santana), litografia de P. G. Bertichem
Fonte: BN Digital





Alegoria à vinda de Dom João, Príncipe Regente de Portugal para o Brasil ⁽²⁾

Fonte: BN Digital

A citação que abre o presente texto, de autoria de Denis, foi publicada em uma obra no ano de 1825, e nela o autor aborda aspectos que eram bastante recentes na história do Brasil, os quais vivenciara pessoalmente. O historiador francês apontava que a elevação do Brasil a Reino Unido, ocorrida em 1815, trouxera modificações substanciais na antiga colônia portuguesa, tendo havido a necessidade de dotar o Rio de Janeiro de um certo “esplendor”, diante de sua nova condição. Além disso, as artes tinham um papel de destaque nesse processo, em que, nas palavras do autor, passavam por uma verdadeira “revolução” no País.

Ora, todo esse contexto de transformações pelo qual passou o Brasil nos anos que precederam sua Independência só pode ser compreendido a partir da análise do Período Joanino (1808-1821), quando milhares de cortesãos, militares e funcionários públicos portugueses, assim como muitos de seus criados, atravessaram o Atlântico juntamente com a família real lusitana e fixaram residência na cidade do Rio de Janeiro.

A presença da Corte no Brasil inexoravelmente trouxe mudanças exponenciais no cotidiano da colônia, especialmente à cidade do Rio de Janeiro, que se transformou em sede do império ultramarino português por mais de uma década. Dentre as mudanças, gostaria de

ater-me àquilo que irei aqui denominar de transformações na “vida cultural”.

Robert Pechman assinalou que tal momento da história do Brasil constituiu-se como um “contraste fascinante”, na medida em que o Rio de Janeiro parecia:

“Uma ilha de brancos cercada de escravos por todos os lados e no centro dessa ilha uma corte com rei europeu e tudo. Que contraste fascinante! Uma corte numa cidade movida a braço escravo. (...)”

Deparei-me, então, com um fenômeno intrigante: o de uma corte numa colônia sem nenhuma cortesia e totalmente desconectada do circuito ocidental de civilização e civi-

lidade. Tratava-se de uma sociedade tangida pelo chicote do feitor e governada pelas ácidas, ásperas e truculentas Ordenações Filipinas que espremia seus membros entre a pena de morte e o exílio. Sobre tal realidade, o rei com sua corte estenderia um manto de veludo “enobrecendo” nossa crua rudeza colonial.” ⁽³⁾

O “manto de veludo” do rei estendido sobre alguns pontos da cidade do Rio de Janeiro visou justamente atenuar as imensas diferenças existentes entre a metrópole e a colônia no âmbito daquilo que se entendia como “civilização” ou a civilidade necessária a uma “Sociedade de Corte”, haja vista que milhares de pessoas, incluso nesse cômputo a própria família real, antes habitavam em uma Lisboa que lhes propiciava uma vida mundana repleta de espaços “civilizados” (teatros, óperas, jardins, museus, bibliotecas), e agora encontravam-se destituídos de tais benesses.

Consoante Juliana Meirelles:

“Por esse prisma, o que tem no Reino, necessariamente deve existir também na nova Corte, já que a residência do monarca tem que ser digna de sua persona. Cada uma dessas instituições compõe as imagens e símbolos do poder real, sendo diferentes expressões de uma mesma questão: a manutenção da integridade imperial pelo viés da formação pedagógica de bons súditos ilustrados.” ⁽⁴⁾

Desse modo, o espaço e as práticas na América portuguesa tiveram de sofrer substanciais modificações. A colônia que por séculos se viu privada, propositalmente em alguns casos, de determinados meios de difusão cultural, a partir da presença da família real passou a tê-los ou, ao menos, a sentir a necessidade de dar mais “cortesia” à cidade sede do Reino.

IMPRESA RÉGIA

A primeira medida nesse sentido foi a criação da Imprensa Régia no Rio de Janeiro por parte do Príncipe Regente. Existente desde o século 18 em Lisboa, a Imprensa Régia precisou ser instalada no Rio de Janeiro, na medida em que a Coroa necessitava de um órgão de imprensa para dar publicidade aos atos administrativos. Assim, em 13 de maio de 1808, dois meses após a chegada de Dom João ao Rio de Janeiro, a Imprensa Régia foi criada no Brasil, fazendo surgir o primeiro jornal editado na América Portuguesa, a ‘Gazeta do Rio de Janeiro’.

Este periódico começou a circular em 10 de setembro, e como dito anteriormente, tinha um caráter quase que oficial, restringindo-se a divulgar atos administrativos e notícias do interesse da família real. Não obstante, sua criação foi de fundamental importância para o desenvolvimento da imprensa no Brasil, redundando no decorrer das décadas do século 19, especialmente após a Independência do Brasil, no surgimento de centenas de periódicos por todo o território nacional.

Por mais que grande parte da população fosse iletrada, a circulação de periódicos no Brasil Joanino, como a ‘Gazeta do Rio de Janeiro’ ou o ‘Correio Braziliense’, este publicado em Londres e trazido clandestinamente ao Brasil, transformou as práticas locais de difusão de informações, na medida em que, muitas vezes, a leitura de periódicos se dava em ambientes públicos com um leitor que falava em voz alta aos demais. Em poucos anos, o cenário tipográfico brasileiro seria a arena dos embates políticos do Período Imperial.

INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR

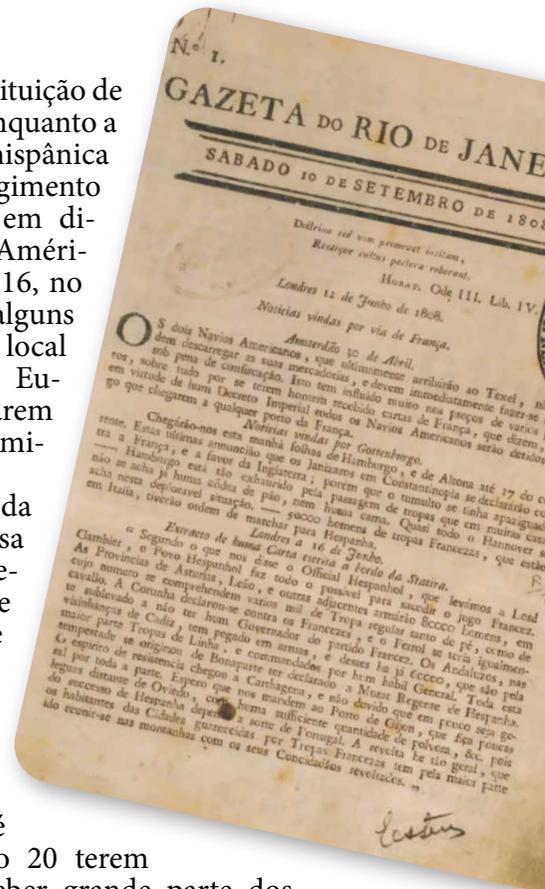
Diferente da América espanhola, até o século 19 o Brasil não contava

com nenhuma instituição de ensino superior. Enquanto a cultura colonial hispânica possibilitou o surgimento de universidades em diversos pontos da América desde o século 16, no caso do Brasil, alguns dos filhos da elite local eram enviados à Europa para realizarem seus estudos acadêmicos.

A transferência da Corte portuguesa para o Brasil alterou em parte esse cenário. Apesar de as instituições de ensino superior na Europa, em especial as situadas em Coimbra e em Paris, até meados do século 20 terem

continuado a receber grande parte dos brasileiros que tinham condições financeiras e interesse em receber uma formação superior, a chegada da família real ao Brasil trouxe outra novidade: a instalação ou criação de instituições de ensino superior na Bahia e no Rio de Janeiro.

Faculdade de Medicina da Bahia, fundada em fevereiro de 1808



Primeiro número da *Gazeta do Rio de Janeiro*, de 10 de setembro de 1808

Fonte: BN Digital

uma emigração de pessoas, mais do que isso, instituições foram transferidas integralmente ao Brasil. Dentre tais instituições que saíram de Lisboa e instalaram-se no Rio de Janeiro pode-se citar a Real Academia de Guardas-Marinha, órgão de formação dos oficiais da Marinha portuguesa com caráter de ensino superior e que permaneceu no Brasil mesmo após o retorno de Dom João VI a Portugal no ano de 1821, sendo hoje denominada de Escola Naval.

Cabe salientar que, além do pessoal e da estrutura administrativa, os navios que suspenderam de Lisboa rumo ao Brasil no fim de 1807 também trouxeram uma vasta quantidade de materiais, dentre os quais o acervo da Biblioteca da Real Academia de Guardas-Marinha. Grande parte desse acervo não mais retornou a Portugal e hoje encontra-se no Setor de Obras Raras da Biblioteca da Marinha do Brasil disponível ao acesso público na cidade do Rio de Janeiro.

Outra instituição de ensino superior institu-

ída no Período Joanino foi a Escola de Cirurgia da Bahia (futura Faculdade de Medicina da Bahia). Sediada na cidade de Salvador, a criação da nova instituição foi uma das primeiras medidas tomadas pelo Regente após a chegada no Brasil, tendo sido criada em 18 de fevereiro de 1808, poucos dias após a chegada da Corte à Salvador. Nove meses depois, uma Escola congênera seria criada no Rio de Janeiro.

REAL BIBLIOTECA, REAL HORTO E MUSEU REAL

Pode-se afirmar que dentre os principais equipamentos culturais e de lazer da cidade do Rio de Janeiro na atualidade figuram três que foram criados durante a permanência de Dom João VI no Brasil, a saber: a Real Biblioteca (instalada em 1810 e que atualmente denomina-se Fundação Biblioteca Nacional), o Real Horto (oficialmente criado em 1811, cuja denominação atual é Jardim Botânico do Rio de Janeiro) e o Museu Real (atual Museu Nacional, criado em 1818).

A Real Biblioteca, instalada no Rio de Janeiro, compunha-se originalmente de um vasto acervo trazido ao Brasil em etapas. A primeira de-

Jardim Botânico do Rio de Janeiro em 1856, litografia de P. G. Bertichem

Fonte: BN Digital



las quando da transmigração e as demais obras trazidas nos anos de 1810 e 1811. Até 1814 o acesso às obras se dava por meio de consentimento régio, mas a partir daquele ano, quando a organização do acervo foi finalizada, o acesso foi franqueado ao público. No decurso dos anos o acervo da Real Biblioteca sofreu acréscimos por meio de aquisições, assim como em decorrência do gradativo aumento de oficinas tipográficas no Brasil e consequente publicação de obras em terras brasileiras.

Já o Real Horto insere-se em um amplo contexto de crescimento dos estudos de botânica na Europa, potencializado no século 18 com a difusão dos estudos de Carl Lineu relacionados à taxonomia. Ao mesmo tempo, a intensa exploração de territórios pelo globo desde as grandes navegações fez surgir por toda a Europa jardins botânicos e jardins de aclimação onde eram cultivadas e estudadas espécimes das mais variadas floras advindas de outros continentes.

O Brasil, por si só era um imenso jardim a céu aberto que durante todo o século 19 foi destino de muitos naturalistas interessados em sua fauna e flora. Contudo, quando da chegada do Príncipe Regente, carecia de um espaço institucionalizado para estudos botânicos. Assim, o atual Jardim Botânico do Rio de Janeiro foi originalmente um jardim de aclimação estabelecido ainda em 1808 e tendo recebido plantas oriundas das Índias Orientais. Em 1º de março de 1811 o jardim de aclimação foi oficialmente transformado em Real Horto por meio de decreto régio, tendo recebido nos anos seguintes mudas de diversos recantos do mundo, inclusive do Extremo Oriente. Sua abertura à visitação pública se daria somente após a Independência do Brasil, já com a denominação de Imperial Jardim Botânico.

Estando já o Brasil na condição de Reino Unido e Dom João coroado rei, foi a vez da criação do Museu Real no ano de 1818. Sua criação se deu no sentido de promover a arte e as ciências no Brasil tendo por foco inicial estudos nas áreas de botânica e zoologia. Originalmente, o Museu Real foi instalado no Campo de Santana, tendo sido transferido para o Palácio de São Cristóvão na Quinta da Boa Vista (antiga morada do rei luso e dos dois imperadores brasileiros) apenas em 1892.

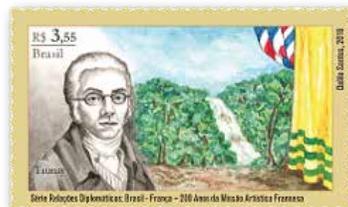
A MISSÃO ARTÍSTICA FRANCESA E A ESCOLA REAL DE CIÊNCIAS, ARTES E OFÍCIOS

Anos antes, em 1816, conforme já citado, deu-se a chegada ao Brasil da famosa Missão

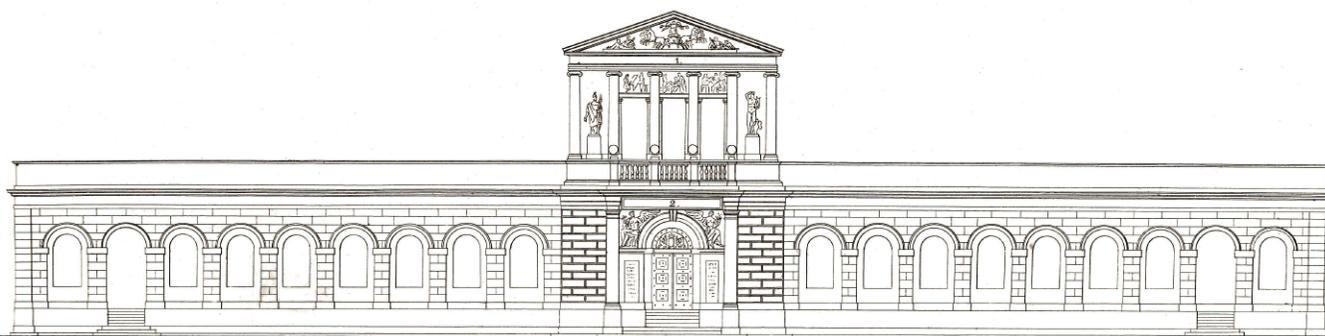
Artística Francesa. Possivelmente fruto da iniciativa dos próprios artistas e artífices franceses que se encontravam em dificuldades na França após a restauração Bourbon, e contando com o apoio de alguns particulares portugueses, os primeiros membros da Missão chegariam ao Rio de Janeiro em 26 de março de 1816, tendo recebido uma boa acolhida do governo de D. João que os contratou para vários trabalhos encomendados bem como para exercerem a função de professores.

Faziam parte da missão artística: Joachim Lebreton (intelectual francês e líder da iniciativa), Pierre Dillon (secretário de Lebreton), Jean-Baptiste Debret (pintor), Nicolas-Antoine Taunay (pintor), Felix Taunay (filho e aprendiz de Nicolas), Auguste-Marie Taunay (escultor, irmão de Nicolas), François Bonrepos (auxiliar de Auguste Taunay), Auguste-Henri-Victor Grandjean Montigny (arquiteto), Charles de Lavasseur (assistente de Montigny), Louis-Symphorien Meunié (assistente de Montigny), Charles-Simon Pradier (gravador), François Ovide (mecânico e engenheiro), Jean-Baptiste Level (ferreiro), Nicolas Magliot Enou (serralheiro), Louis-Joseph Roy (carpinteiro), Hyppolite Roy (carpinteiro, filho de Louis-Joseph), Pelite (peleteiro), Fabre (peleteiro), Sigismund von Neukomm (músico austríaco), Marc Ferrez (escultor) e Zéphyrin Ferrez (gravador de medalhas, irmão de Marc). Muitos destes franceses trouxeram familiares e empregados ao Brasil e não mais regressaram à França.

A presença dos artistas e artífices franceses no Brasil contribuiu para a criação da Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios em 12 de



Selos lançados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos no ano de 2016, em alusão ao bicentenário da chegada da Missão Artística Francesa ao Brasil



Desenho da fachada da Academia Imperial de Belas Artes, de autoria de Jean-Baptiste Debret

agosto de 1816, a qual posteriormente denominar-se-ia Academia Imperial de Belas Artes e que hoje é a Escola de Belas Artes vinculada à Universidade Federal do Rio de Janeiro. Inicialmente, a Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios contaria com alguns dos membros da Missão Artística Francesa em seu corpo docente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presença da Corte no Brasil durante mais de uma década modificou significativamente os rumos históricos de Brasil e Portugal. Para além das transformações políticas e econômicas claramente perceptíveis quando do estudo desse período, ainda mais quando se vislumbra o processo de Independência do Brasil que teve impulso com a transmigração, não se pode perder de vista as intensas modificações no cotidiano cultural, em especial, da cidade do Rio de Janeiro, a partir do ano de 1808. A tacanha cidade sem ares ou aspirações à vida cortesã tornou-se, do dia para a noite, sede do Império colonial português que se estendia por África e Ásia, tendo de adaptar-se e transformar-se minimamente com mimetizações de uma capital europeia, dentro das proporções cabíveis.

Foi então que o aveludado “manto real”, apesar do uso ostensivo do “chicote do feitor” nas relações sociais, provocou uma reviravolta na América portuguesa, dando-lhe, nas palavras de Ferdinand Denis, “um aspecto completamente diferente do que na época em que era apenas uma colônia”. ■

NOTAS

- (1) DENIS, Jean-Ferdinand. *Résumé de l'Histoire du Brésil*. Bruxelles : Lib.-Imp. de la Cour, 1827. p. 156. Tradução Livre.
- (2) De autoria de I. A. Marques, tal obra traz diversos aspectos alegóricos importantes, dentre os quais, o busto do Príncipe Regente em destaque ladeado pela Justiça e pela Providência, à sua frente a representação da guerra e do tempo. Acima o Livro da sabedoria se sobressai de um céu turvo iluminando o Regente e os navios. Abaixo há a seguinte legenda: “Os fados respondem por Espadas de Luz, às Virtudes que as imprecão foragidas, e afflitas. A fortuna de Napoleão tem o limite marcado no momento em que hum Principe se decide a atravessar o Oceano para no Império de Brazil malograr o ultimo disgnio do systema destruidor. A Gloria coroa este Principe e a Gratidão assignala o seu Heroismo”.
- (3) PECHMAN, Robert Moses. *Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002. pp. 14-15.
- (4) MEIRELLES, Juliana Gesuelli. *Política e cultura no governo de Dom João VI: imprensa, teatros, academias e bibliotecas (1792-1821)*. São Bernardo do Campo, SP: EdUFABC, 2017.

REFERÊNCIAS

- DENIS, Jean-Ferdinand. *Résumé de l'Histoire du Brésil*. Bruxelles : Lib.-Imp. de la Cour, 1827.
- ELIAS, Norbert. *A Sociedade de Corte*. Tradução de Ana Maria Alves. Lisboa: Editorial Estampa, 1987.
- MALERBA, Jurandir. *A corte no exílio: Civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808 a 1821)*. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.
- MEIRELLES, Juliana Gesuelli. *Política e cultura no governo de Dom João VI: imprensa, teatros, academias e bibliotecas (1792-1821)*. São Bernardo do Campo, SP: EdUFABC, 2017.
- PECHMAN, Robert Moses. *Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

* Capitão-Tenente (T), Doutor em História Cultural pela Universidade Estadual de Campinas. Professor de História Naval na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará.

A chegada da **ARTE NO BRASIL**

Vera Gonzalez*

Neste ano de 2022, comemora-se o bicentenário da Independência do Brasil, que em 7 de setembro de 1822 separou-se de Portugal, processo que durou até 1825, com guerras internas, passando à condição de nação independente. Nessa época, para falarmos da vinda da arte ao Brasil, vamos nos reportar a alguns anos atrás.

Com a vinda da família real de Portugal para o Brasil, por meio de Dom João VI foram tomadas medidas que permitiram a construção de universidades, teatros, bibliotecas etc. Artistas e intelectuais estrangeiros vieram para o País e a circulação de conhecimento aumentou consideravelmente. Mudanças sensíveis aconte-

ceram no Brasil nessa época, que ficou conhecida como Período Joanino. Essas mudanças ocorreram nos campos cultural, econômico e até mesmo político. Em 1815, o País foi elevado à condição de reino e deixou de ser colônia portuguesa.

No dia 12 de agosto de 1816, por meio de um Decreto-Lei de D. João VI, foi criada a Escola Real das Ciências, Artes e Ofícios, que viria a se transformar na Escola de Belas Artes - EBA. Antes dessa iniciativa, só havia um relato de estudo de artes em nosso país: “A Aula Pública de Desenho e Figura, estabelecida por carta régia de 20 de novembro de 1800 foi a primeira ação oficial que se tem conhecimento para que se es-

***Entrada da baía e da cidade do Rio
a partir do terraço do Convento de
Santo Antônio, pintada pelo francês
Nicolas-Antoine Taunay (1816)***

Acervo: Museu Nacional de Belas Artes



tabelesse o ensino da arte no Brasil”, informa a comunicação da EBA.

Esse decreto criou a Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios, para a qual foi contratada uma Missão Artística Francesa, que chegou ao País no mesmo ano para inaugurar as atividades da instituição. A Escola pretendia formar o artista para o exercício das belas artes e também o artífice para as atividades industriais. A Missão teve origem no esforço de Joachim Lebreton (1760-1819), secretário perpétuo do Institut de France que, com o apoio de Dom João VI e do Conde da Barca (1754-1817), trouxe ao País um grupo de artistas e técnicos, entre os quais os pintores Nicolas-Antoine Taunay (1755-1830) e Jean-Baptiste Debret (1768-1848), o escultor Auguste-Marie Taunay (1768-1824) e o arquiteto Grandjean de Montigny (1776-1850), autor do projeto da sede da Academia Imperial de Belas Artes - AIBA e principal responsável pelo ensino da arquitetura na Academia. As obras do arquiteto são exemplares do estilo neoclássico no Brasil, como por exemplo, a antiga Alfândega, hoje Casa França-Brasil, e o Solar Grandjean de Montigny, sua antiga residência, atualmente pertencente à Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

A Academia Imperial de Belas Artes – AIBA (1826), cujo pórtico encontra-se no Jardim Botânico, demoraria dez anos para ser inaugurada e foi constituída para a realização do ensino

artístico no Brasil em moldes semelhantes aos das academias de arte europeias. Esse atraso na efetiva implantação da Academia pode ser atribuído não só ao pouco interesse da sociedade brasileira em relação às artes, mas também à resistência de muitos elementos da burocracia portuguesa em aceitar a proeminência de franceses na instituição. As dificuldades se agravaram com a morte de Lebreton, em 1819, e sua substituição na direção da Academia pelo pintor português Henrique José da Silva, ferrenho adversário dos franceses.

Antes da inauguração, porém, em 1821, Debret e Grandjean de Montigny, cansados das protelações da burocracia, alugaram um casarão no centro da cidade e deram início às aulas de pintura e arquitetura, atendendo a um reduzido número de alunos. Nesse mesmo ano, Nicolas-Antoine Taunay regressou à França, deixando a cadeira de pintura de paisagem a seu filho, Felix

Estatutos da Imperial Academia e Escola de Bellas Artes, estabelecida no Rio de Janeiro por Decreto de 23 de novembro de 1820 (folha de rosto). À esquerda, entrada da Academia Imperial de Belas Artes, que passou a se chamar Escola Nacional de Belas Artes após a proclamação da República. Seu pórtico encontra-se atualmente no Jardim Botânico (imagem da direita).



Foto de Marc Ferrez. Acervo: Instituto Moreira Salles

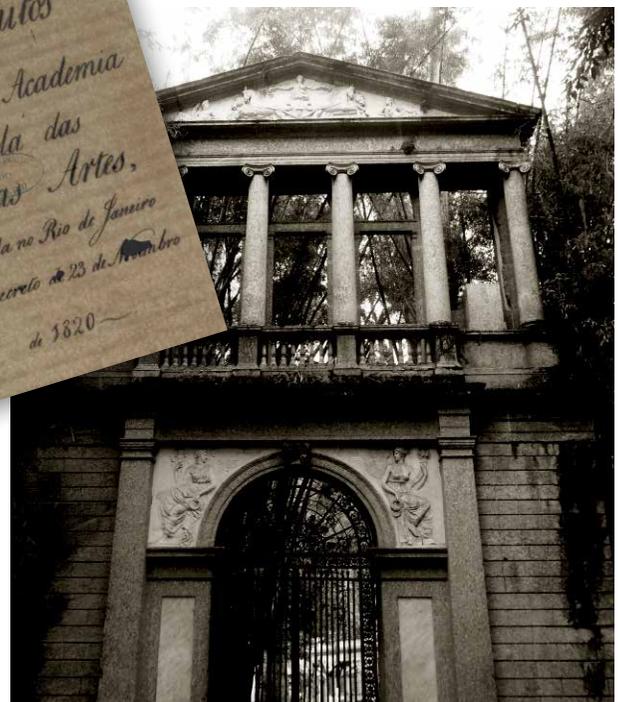


Foto de Carol Vieira, via Wikimedia Commons

Émile Taunay.

As academias procuravam garantir aos artistas formação científica e humanística, além de treinamento no ofício com aulas de desenho de observação e cópia de moldes. Eram responsáveis, ainda, pela organização de exposições, concursos e prêmios, conservação do patrimônio, criação de pinacotecas e coleções, o que significava o controle da atividade artística e a fixação rígida de padrões de gosto. No Brasil, a arte realizada na Academia corresponde, em linhas gerais, a modelos neoclássicos e românticos aclimatados, que têm que enfrentar as condições da natureza e da sociedade locais. Entre as várias alterações no modelo encontra-se o predomínio das paisagens entre os pintores acadêmicos no Brasil, a despeito da hierarquia que considerava a paisagem secundária. No que diz respeito à pintura histórica, vale destacar o papel da "arte acadêmica nacional" na construção de uma iconografia do Império, sobretudo no período de Dom Pedro II, entre 1841 e 1889.

Ao lado da profusão de retratos do imperador e do registro de comemorações oficiais, parte dos artistas acadêmicos envolveram-se na construção de uma memória da nação, de timbre romântico, com a eleição de alguns emblemas: o índio era um dos mais importantes. E a arte brasileira se fez representar!

Comprometidos com o governo de Dom Pedro II, Victor Meirelles (1832-1903) e Pedro Américo (1843-1905) fizeram obras artísticas com o intuito de enaltecer o Império e o nacionalismo do País recentemente independente.

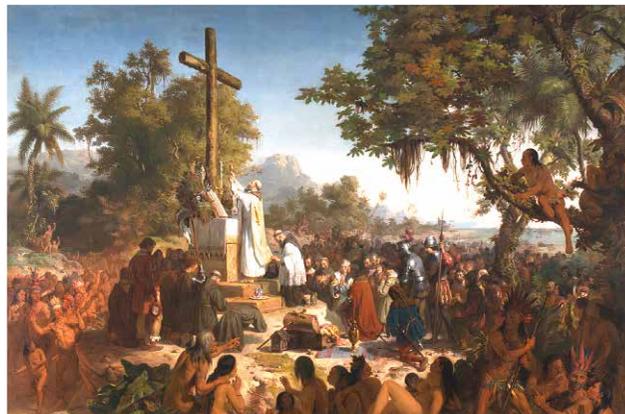


Um exemplo disso é o famoso quadro de Victor Meirelles *Batalha dos Guararapes*, hoje no Museu Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro, e *Independência ou Morte*, de Pedro Américo, que encontra-se no Museu do Ipiranga, em São Paulo, e é a mais famosa imagem do episódio da Independência do Brasil.

A pintura histórica encontra nas obras de Victor Meirelles e Pedro Américo seus maiores exemplos. Entre as obras mais importantes de Victor Meirelles, encontram-se *A Primeira Missa no Brasil* (1860), reveladora dos traços característicos do pintor: a riqueza de detalhes e o predomínio do desenho sobre a cor na composição, no que foi seguido por Pedro Américo; *Batalha dos Guararapes* (1875/1879), que contribui para fazer do episódio um dos marcos da nacionalidade; e *A Batalha Naval do Riachuelo*, que retrata o conflito ocorrido em 11 de junho de 1865, às margens do arroio Riachuelo, um afluente do Rio Paraná, na província de Cor-

Batalha dos Guararapes (1875/1879) e A Primeira Missa no Brasil (1860), de Victor Meirelles: obras que retratam momentos importantes da história brasileira

Acervo: Museu Nacional de Belas Artes





A obra *Independência ou Morte* (1888), de Pedro Américo, a mais famosa sobre o episódio da Independência do Brasil, atualmente exposta no Museu do Ipiranga (SP)



Batalha do Avaí (1872), também de Pedro Américo, retrata um dos combates travados durante a Guerra do Paraguai

Acervo: Museu Nacional de Belas Artes

rientes, na Argentina, do qual o Brasil sagrou-se vencedor pelo comando de Francisco Manuel Barroso da Silva, conhecido na história brasileira como Almirante Barroso.

A famosa tela de Pedro Américo, *Batalha do Avaí* (1872), foi apresentada ao lado da *Batalha dos Guararapes* na Exposição Geral de Belas Artes, em 1879. Pedro Américo destacou-se precocemente na Academia, onde ingressou como aluno em 1856. *Independência ou Morte - O Grito do Ipiranga* (1888) é outra de suas obras mais importantes, bem como *Dom João IV Infante*.

Debret era o pintor mais importante da AIBA nos primeiros tempos. Iniciou seu trabalho no Brasil com a organização dos festejos de aclamação de Dom João VI, em nada semelhantes às festas revolucionárias francesas. Durante sua estadia brasileira, observa-se um interesse crescente pelo acompanhamento de aspectos variados da vida social brasileira - o movimento das ruas, o interior das casas, o cotidiano dos escravos etc., traduzido em desenhos e aquarelas, boa parte litografadas e reunidas no livro *Viagem Pitoresca e Histórica do Brasil* (1834, 1835 e 1839). Os nomes de Almeida Júnior

(1850-1899) e Rodolfo Amoedo (1857-1941) destacam-se entre os alunos da primeira geração de pintores saídos da AIBA, em função das soluções originais de suas obras.

Almeida Júnior, a partir de 1879, caminhou para a temática regionalista com a obra *O Derubador Brasileiro, Caipiras Negaceando* (1888) e *Caipira Picando Fumo - estudo* (1893), evidenciando suas afinidades com o Realismo. Amoedo, por sua vez, produz telas de acentuado tom realista e apelo erótico, como *Marabá* (1882) e *Estudo de Mulher* (1884).

Enquanto durou, de 1826 até 1889, a AIBA teve sete diretores e passou por duas grandes reformas (1831 e 1855), mas foram as gestões do pintor Félix Taunay (1795-1881) - de 1834 a 1851 - e a do pintor e crítico de arte Manuel de Araújo Porto Alegre (1806-1879) - de 1854 a 1857, que consolidaram a Academia.

A fase de Taunay marcou a estruturação dos cursos, a criação das Exposições Gerais de Belas Artes em 1840 e a concessão de prêmios de viagem ao exterior, a partir de 1845.

A era Porto Alegre, primeiro brasileiro a dirigir a instituição, coincidiu com a tentativa de modernização da Academia pela ênfase no estabelecimento de bases teóricas para o ensino, na ideia de nacionalização da biblioteca (transformando-a na memória pictórica brasileira) e na criação de coleções de arte brasileiras. Porto Alegre confere importância destacada à pintura de paisagens que deveria, segundo ele, sair da cópia de estampas e dos quadros da pinacoteca e voltar-se para o registro da natureza nacional.



As gravuras de Jean-Baptiste Debret retratam paisagens e cenas variadas da vida social brasileira. Acima, a litografia *Os refrescos do Largo do Palácio após o jantar*, registrada no livro *Viagem Pitoresca e Histórica do Brasil* (vol. II).

A pintura de paisagens encontra forte enraizamento na arte brasileira, desde Nicolas Taunay, por exemplo a *Cascatinha da Tijuca* e *Vista do Outeiro, Praia e Igreja da Glória*, ambas realizadas entre 1816 e 1821. A defesa feita por Porto Alegre da pintura ao ar livre e do registro realístico da flora e da fauna nacionais encontra sua efetiva realização, décadas depois, nas obras do pintor alemão Georg Grimm (1846-1887) e seu grupo.

Destaque-se ainda que a Academia formou muitos artistas que acabariam por aderir às tendências realista e impressionista, como Rodolfo Amoedo, Almeida Júnior e os irmãos Henrique e Rodolfo Bernardelli, responsáveis por certa renovação das artes plásticas no Brasil, nas últimas décadas do século 19.

Quando se reformulou o ensino superior do Brasil, a Escola foi absorvida pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em 1931, significando o fim de um sistema e o início de um outro, dominado pelo Modernismo, cujos princípios combatiam o previsível e o rotineiro na prática artística e na disciplina metódica da escola oficial, propondo caminhos com outros valores, prestigiando a espontaneidade criativa e o gênio individual. A despeito das críticas, o modelo da Academia tradicional inspirou a es-

truturação de escolas de arte similares em vários pontos do Brasil, como foi o caso do Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro (1856), do Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo (1873) e do Liceu Nóbrega de Artes e Ofícios em Pernambuco (1880), e das Escolas de Belas Artes mantidas por universidades regionais, como o Instituto de Artes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1908), provando sua eficiência e capacidade de adaptação e renovação.

Após o advento do regime republicano, mudou de nome e passou por mudanças em sua direção. Ainda nas primeiras décadas do século 20, os padrões estéticos vigentes na agora chamada Escola Nacional de Belas Artes – ENBA, ainda permaneciam presos a um estreito classicismo, não tendo sido a escola



Retrato de D. João VI, pintura de Debret
Acervo: Museu Nacional de Belas Artes

A SEMANA DE ARTE MODERNA

A Semana de Arte Moderna aconteceu entre 13 e 18 de fevereiro de 1922, no Teatro Municipal de São Paulo. Considerada um marco no Modernismo brasileiro, congregou artistas de diversas áreas: pintura, escultura, arquitetura, música, dança e literatura. Participaram, direta ou indiretamente, nomes célebres da arte brasileira, como Graça Aranha, Oswald de Andrade, Menotti del Picchia, Ronald de Carvalho, Mario de Andrade, Anita Malfatti, Heitor Villa-Lobos, Victor Brecheret, Di Cavalcanti, Guiomar Novais, entre outros.

Pinturas e esculturas ficaram expostas

no saguão do Teatro e causaram grande escândalo ao gosto público da época. Conferências, saraus e apresentações de dança e música aconteceram em três dias do evento, consolidando o ambiente propício para a publicação de diversas obras que caracterizaram a Primeira Geração do Modernismo brasileiro.



capaz de absorver, senão com muita lentidão e parcimônia, os princípios impressionistas que se difundiam na Europa desde a década de 1870.

Já as questões que motivavam reflexões entre as vanguardas modernistas, que agitavam o ambiente cultural do velho continente, eram completamente ignoradas na ENBA. Foi justamente esse ambiente, resolutamente apegado ao classicismo, que seria atacado pelos renovadores da Semana de Arte Moderna de 1922. O cenário da época era ideal para a renovação artística nacional, e esse foi um dos motes da “Semana”: a atualização intelectual da consciência nacional. O Brasil, que se transformava e se modernizava, precisava de um novo olhar artístico, sociocultural e filosófico que propusesse uma arte nacional original e atualizada, trazendo consigo um pensamento a respeito dos problemas brasileiros e da variedade cultural que se estendia por nosso vasto território.

Primeira manifestação coletiva pública na história cultural brasileira a favor de um espírito novo e moderno em oposição à cultura e à arte de teor conservador, a Semana de Arte Moderna completa, neste ano de 2022, o seu centenário e hoje contamos com extensas literaturas sobre os desdobramentos e repercussões, com novas interpretações, sobre os bastidores daquele movimento modernista, pioneiro na arte do Brasil.

Com base no que foi apresentado, pode-se concluir que o incentivo à vinda de artistas europeus para o Brasil no Período Joanino, com a Missão Artística Francesa, e a introdução do

ensino superior acadêmico contribuíram expressivamente para o aprimoramento das artes, transformando o cenário cultural brasileiro e favorecendo o surgimento de novos processos estéticos, como o movimento que culminou com a Semana de Arte Moderna de 1922. ■

REFERÊNCIAS

- SILVA, Daniel Neves. "Independência do Brasil"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilescuela.uol.com.br/historiab/independencia-brasil.htm>. Acesso em 03 de janeiro de 2022.
- MACHADO, Diogo de Souza, Usuário. Origem: Wikipédia, a enciclopédia livre. Missão Artística Francesa. Acesso em 4 de janeiro 2022
- PEDRO Américo. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileira. São Paulo: Itaú Cultural, 2022. Disponível em: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa21332/pedro-americ>. Acesso em: 05 de janeiro de 2022. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7
- Victor Meirelles Por Editores da Enciclopédia Itaú Cultural In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileira. São Paulo: Itaú Cultural, 2022. Disponível em: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa8725/victor-meirelles>. Acesso em: 04 de janeiro de 2022. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7
- FRANZ, Teresinha Sueli. "Victor Meirelles e a Construção da Identidade Brasileira". In: 19&20, 2007; II (3)
- Laura Aidar. Semana da Arte Moderna. Toda Matéria, Acesso em 4 janeiro 2022.

* Presidente da Academia Brasileira de Belas Artes



A LITERATURA BRASILEIRA

DA CHEGADA DA FAMÍLIA REAL ATÉ A INDEPENDÊNCIA

Antônio Tângari Filho*

A família real de Portugal com a maioria da sua Corte chegou ao Rio de Janeiro em 7 de março de 1808, após uma longa viagem desde Lisboa, com passagem por Salvador.

Viajaram cerca de quinze mil pessoas, incluídos aí os familiares e serviçais. Tal movimentação foi causada pela iminência da invasão de Portugal pelas tropas de Napoleão Bonaparte. A mudança foi estimulada e acompanhada pela Inglaterra, que designou belonaves para escoltar os portugueses.

Em 26 de abril de 1821, regressava D. João VI a Portugal depois de pouco mais de treze anos de permanência no Brasil.

Após este pequeno introito, e justificando as ações iniciais e criativas do Príncipe Regente

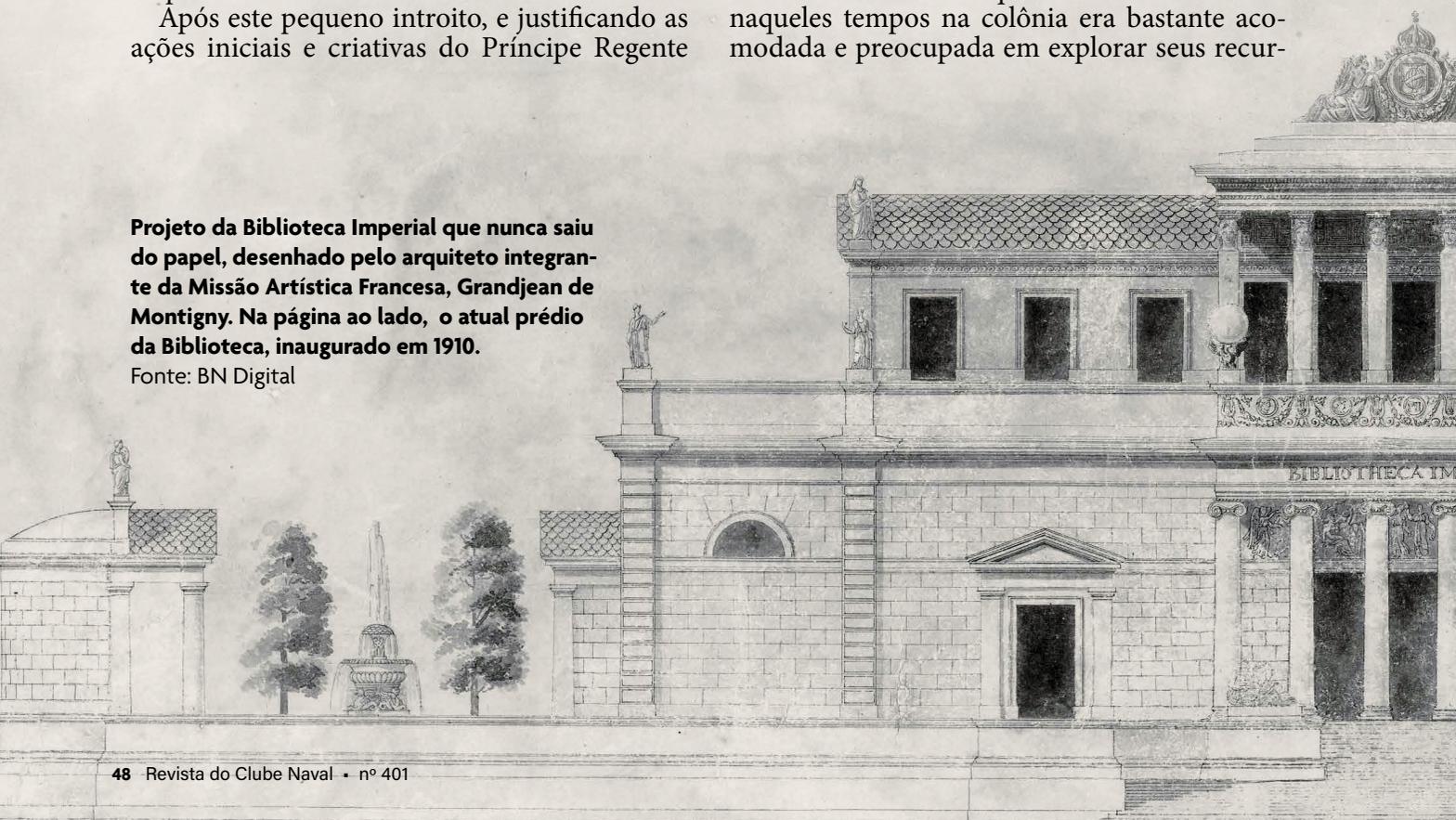
logo na chegada, registre-se que ele encontrou um Brasil Colônia sem escolas de nível superior, comércio exterior somente com Portugal e não tendo qualquer tipo de indústria de produção mais elaborada. Existiam algumas cópias de livros e jornais, todos vindos de Portugal, em quantidades diminutas, competindo em desvantagem com outras necessidades.

Muito pouco havia de atividades intelectuais, desde literárias até artísticas, sendo também terminantemente proibida a importação de livros e publicações que não tivessem sido previamente aprovados pelos representantes da Corte de Portugal.

Pode-se considerar que a sociedade existente naqueles tempos na colônia era bastante acomodada e preocupada em explorar seus recur-

Projeto da Biblioteca Imperial que nunca saiu do papel, desenhado pelo arquiteto integrante da Missão Artística Francesa, Grandjean de Montigny. Na página ao lado, o atual prédio da Biblioteca, inaugurado em 1910.

Fonte: BN Digital



tos abundantes, usando os escravos. Assim se procedia no âmbito da agricultura, na mineração bem como no comércio e produção de alimentos para consumo interno ou para exportação via Portugal.

Imaginem, caríssimos leitores, o impacto deste verdadeiro exército de novos habitantes, quase quinze mil pessoas como dito no início, chegando à cidade do Rio de Janeiro que na época tinha somente cerca de cinquenta mil moradores! A Corte estava acostumada ao luxo e a ter suas necessidades de alimentação mais sofisticada, conforto, recreio e distração atendidas no nível elevado de Lisboa. Como iriam se adaptar, desde o mais simples funcionário até o próprio Príncipe Regente?

D. João, seus ministros e secretários tiveram que arregaçar as mangas e preencher o vazio acima descrito, procurando dotar a então colônia de recursos e instituições que permitissem a sua administração e mudassem para melhor as condições da vida urbana no Rio de Janeiro, nova sede do governo de Portugal.

Dentre as inovações, que tiveram importância na futura criação de uma elite informada e que possibilitaram o início de uma literatura eminentemente nacional, podemos destacar a criação do primeiro jornal do País, a Gazeta do Rio de Janeiro, e especialmente da Biblioteca do Rio de Janeiro.

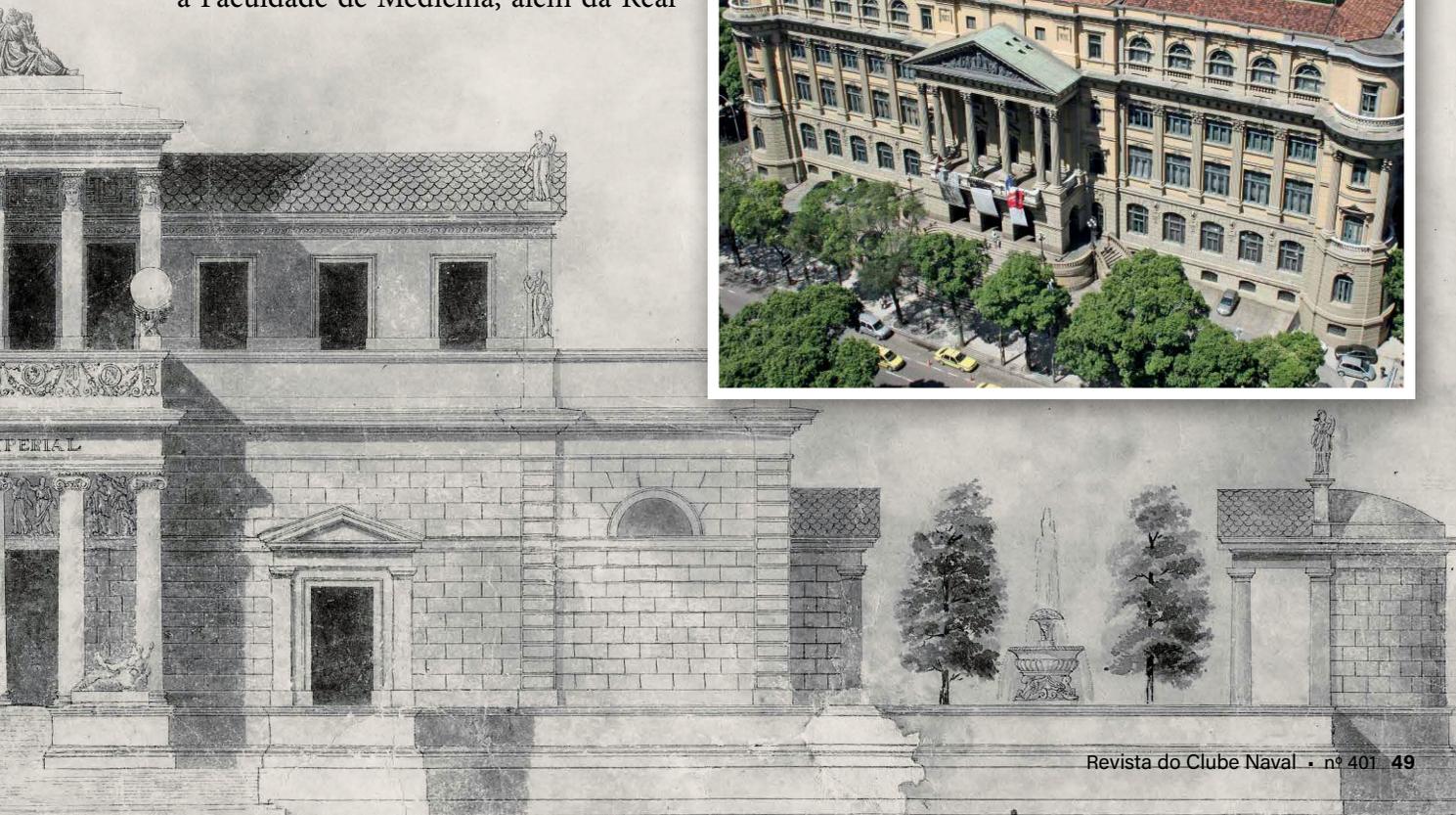
Outras instituições importantes também foram criadas, como a Faculdade de Cirurgia da Bahia. No Rio de Janeiro, a Faculdade de Medicina, além da Real

Academia de Guardas-Marinha. Essas Escolas de nível superior, embora não diretamente ligadas à Literatura, por certo contribuíram para a formação de grupos com maior conhecimento. Não havia faculdades específicas voltadas para o ensino de Letras.

As dificuldades para atividades literárias eram enormes, já que antes da Tipografia Régia, montada com equipamentos de impressão trazidos de Portugal nos navios em 1808, só existiu uma tipografia, pertencente a Antônio Isidoro da Fonseca. Essa foi de vida efêmera, pois após a edição de apenas três livros foi fechada pelos administradores do Brasil Colônia. A abertura dos portos do Brasil para outras nações também foi uma conquista da época de D. João no nosso país.

D. João teve ainda outra boa iniciativa, que foi a vinda da Missão Artística Francesa em 1816. Com ela vieram pintores, arquitetos, restauradores, artesãos e escritores.

No período em que a Corte esteve no Brasil foram impressos na Tipografia Régia centenas de obras, além da legislação e correspondência real. Na sua maioria eram traduções do inglês e do francês, ou de autores portugueses. Tratavam basicamente de assuntos do dia a dia, como orientações de medicina e cirurgia, agricultura, pecuária e atividades de caráter militar. Como



REVERBER

ONSTITUCIONAL FLUMI

ESCRITO

POR DOUS BRASI

AMIGOS DA NAÇÃO, E

TOMO PR



RIO DE JANEIRO,
NA TYPOGRAPHIA NACIONAL:
M. DCCC. XXII.

O PATRIOTA,
JORNAL LITTERARIO, POLITICO,
MERCANTIL, &c.

D O
RIO DE JANEIRO.

Eu desta gloria só fico contente,
Que a minha terra ame, e a minha gente.
Ferreira.

N. 1.^o
JANEIRO.

Reservado da
Biblioteca Nacional
RIO DE JANEIRO.
NA IMPRESSÃO REGIA.
1813.

Com Licença.
Vende-se na Loja de Paulo Martin, filho,
na rua da Quitanda, n.º 34, por 800 reis. Na
mesma Loja se faz a subscrição a 4000 reis
por semestre.

Com a transferência da família real, entre as medidas necessárias à acomodação da Corte e à satisfação das novas demandas administrativas destaca-se o Decreto de 13 de maio de 1808 que instituiu a Impressão Régia no Rio de Janeiro
Fonte: BN Digital

colaborava na sua disseminação. Na Conjuração de Pernambuco, o Monsenhor Arruda e o Padre João Ribeiro Pessoa de Melo, intelectuais que também escreviam sobre as ideias libertárias. Por serem revoltosos, suas trajetórias foram interrompidas, pelo degredo, condenação à morte ou cometendo suicídio.

Cidadão português, Luiz Joaquim dos Santos Marrocos, que veio para o Brasil em 1811 trazendo a remessa dos livros da Biblioteca de Lisboa, também pode ser destacado nesse período como literato. Enviou quase duzentas cartas para seu pai e sua irmã em Portugal, que estão arquivadas na Biblioteca da Ajuda em Lisboa. Casou-se com uma brasileira em 1814 e foi ministro de D. Pedro I após 1822, falecendo no Brasil em 1838.

Concluindo, embora não fossem lançados grandes autores nacionais nesse curto período de treze anos, a nossa Literatura teve sua base fortemente solidificada, o que possibilitou o surgimento de pensadores, escritores e poetas após a Proclamação da Independência. Com a liberação da censura tão rigorosa e contestada no Brasil Colônia, floresceu a nossa imprensa possibilitando mais espaço para o desenvolvimento da Literatura Brasileira. ■

REFERÊNCIAS

- Romances Históricos 1808 e 1822 – Laurentino Gomes
- Site da Biblioteca Nacional
- Literatura Brasileira – José Veríssimo
- Impressão Régia – Angélica Ricci Camargo
- 200 anos de história do Livro no Brasil – Patrícia Abreu
- Wikipedia – Missão Artística Francesa – Publicações da Imprensa Régia e ilustrações
- Wikipedia – Inconfidência Mineira e Conjurações da Bahia e de Pernambuco

* Capitão de Corveta (Ref^o-IM), membro efetivo do Círculo Literário do Clube Naval

O PROTESTANTISMO, A LIBERDADE RELIGIOSA E A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

“Sustentamos a liberdade de cultos (...) em virtude da supremacia da consciência individual, cujo direito privado é indagar a verdade e professá-la livremente, (...) sem ser constrangida pela força bruta de nenhum poder constituído”.⁽¹⁾

Ashbel Green Simonton

Rodrigo da Nobrega Moura Pereira*

O Brasil de 2022 é muito diversificado culturalmente e abriga uma variedade de expressões religiosas que, a despeito de alguns desentendimentos e atritos indesejáveis, convivem, predominantemente, de forma pacífica e tolerante. Mas nosso país não nasceu assim. Essa é uma conquista de nossa nacionalidade, que tem sido construída, com lutas e dificuldades, ao longo dos dois últimos séculos, e que precisamos valorizar e cultivar.

Se, de acordo com o último censo demográfico do IBGE⁽²⁾, em 2010, a população brasileira contava com cerca de 123 milhões de católicos, 42,3 milhões de evangélicos, 3,8 milhões de espíritas, mais de meio milhão de seguidores de religiões de matriz africana, além de inúmeros outros segmentos minoritários, em um ambiente de adesão voluntária, com plena liberdade para todos praticarem sua fé (como, aliás, acontece em todas as democracias ocidentais



modernas), até o limiar de nosso processo de independência, porém, qualquer crença declarada contrária à religião do Estado era considerada crime, passível de severa punição.

Ao realizarem a colonização de suas possessões na América, os portugueses fizeram vigorar a proibição de dissidência religiosa, embora, como esclareceu Gilberto Freyre, a necessidade de povoar tão vastos territórios levou à miscigenação com as populações indígenas e africanas e a miscigenação resultou num intenso sincretismo religioso, que se desenvolveu inalcançado pela catequização dogmática ou pelas esporádicas visitas da Inquisição. Na superfície dessas profundidades da religiosidade popular sincretista, porém, havia uma aceitação compulsória e formal à religião estabelecida – que funcionava, segundo Freyre, como um “sistema de profilaxia social e política”.⁽³⁾

Foi na “Nova Holanda”, sob o governo de João Maurício de Nassau (1637-1643), que a liberdade religiosa teve sua primeira experiência no Brasil.⁽⁴⁾ As primeiras igrejas protestantes foram edificadas (chegando a 22), o catolicismo foi permitido e o judaísmo floresceu, como nunca antes, erigindo, inclusive, no Recife, a primeira sinagoga das Américas, em 1637. Porém, lamentavelmente, o conflito que resultou na expulsão dos neerlandeses varreu os vestígios do período de convivência pacífica entre as religiões. A única concessão realizada à tolerância apareceu, ainda no século 17, no “Tratado de Paz e Aliança”, assinado pelo Rei João IV e Oliver Cromwell, em 1654, o qual proibiu que os britânicos, em terras portuguesas, fossem “molestados por causa de religião”, podendo praticar sua fé de forma privada.⁽⁵⁾ Sem a possibilidade de divergências acerca de crenças, a questão da tolerância não foi mais discutida aqui, até o século 19, no contexto da Independência do Brasil.

Como é sabido, tão ou mais importante, para a emancipação do Brasil, do que o rompimento declarado por D. Pedro às margens do Ipiranga, foi a fuga da família real portuguesa decidida por D. João VI, em 1808, para salvar sua própria Coroa das tropas de Napoleão. Sob a tutela militar da Inglaterra, a metrópole lusa, com todos os seus órgãos administrativos, foi transferida para o Rio de Janeiro, de sorte que foi irresistível a realização de enormes concessões aos interesses britânicos no Brasil. Nenhum documento foi mais contundente nessas concessões do que o “Tratado de Comércio e Navegação” de 1810,

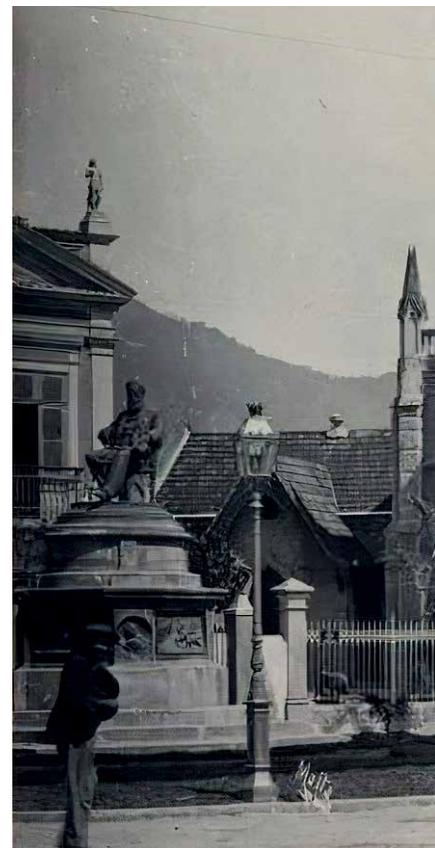
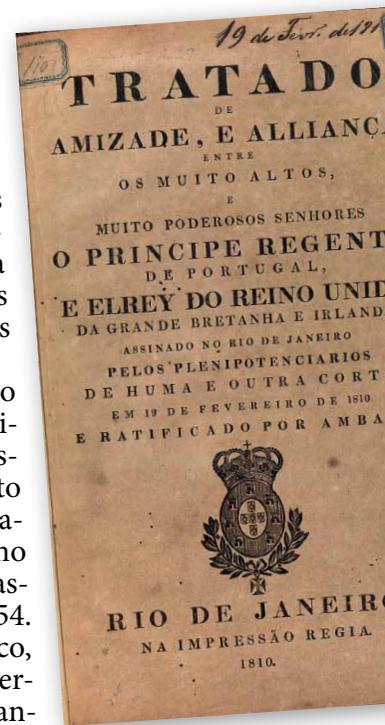
o qual não só dava privilégios aos comerciantes ingleses em nosso mercado, mas também garantia vários direitos caros aos súditos da Inglaterra, nos domínios portugueses. Inclusive, dizia conceder “perfeita liberdade de consciência” aos britânicos, extensiva a todos os estrangeiros.⁽⁶⁾

Embora não fosse, assim, tão perfeita, pois não permitia a divulgação de ideias nem a construção de templos com formato exterior característico, a liberdade de consciência garantida no Tratado de 1810 ampliava bastante o que fora previsto em 1654. Com base nesse marco jurídico, podemos dizer que foi por interferência da Inglaterra protestante que a “liberdade religiosa” foi incorporada às nossas leis, tanto quanto seria a abolição do tráfico de escravos. Entretanto, os britânicos demoraram para fazer uso pleno dessa tolerância e apenas em 1822 o primeiro templo protestante autorizado pela Monarquia lusa foi construído em nosso país: a Capela anglicana, erigida na atual Rua Evaristo da Veiga, no Rio de Janeiro.⁽⁷⁾

Isso ocorreu meses antes de D. Pedro bradar a ruptura com as Cortes de Lisboa, que queriam reconduzir o Brasil à condição de colônia. Ele fez o rompimento, aconselhado por José Bonifácio e Leopoldina, com respaldo de uma elite de proprietários, altos funcionários públicos e representantes dos poderes locais das principais províncias, os quais tinham, em muitos casos, estudado na Universidade de Coimbra, dentro do ideário da ilustração pom-balina.⁽⁸⁾ Disso resultou que o iluminismo de tipo lusitano, anticlerical, mas não antidespótico, esteve bem presente no pensamento dominante, embo-

Catedral Metodista do Rio de Janeiro, inaugurada em 1886

Foto de Augusto Malta



ra a ideologia do liberalismo conservador, substanciado no constitucionalismo, tenha sido a tônica dos defensores da Independência.⁽⁹⁾ Tal iluminismo se manifestava numa instituição crucial naquele contexto, que concorria com os símbolos e as ideias do catolicismo (sem, contudo, buscar eliminá-lo), nas instâncias elevadas das formulações políticas: a Maçonaria.

Ainda que fossem movidos mais pelo pensamento maçônico do que por sentimentos religiosos tradicionais, os integrantes do pequeno extrato de nossa sociedade que dirigiu o processo de independência entendiam a importância da manutenção do catolicismo como religião oficial, pois o novo Estado Nacional seria consolidado, por um lado, a partir de uma ruptura (para com Portugal), mas, por outro lado, com base na continuidade da mesma Dinastia Monárquica, que se fundamentava, em grande medida, em seus símbolos católicos de unidade e identidade.

Quando, pois, se deu a solene cerimônia de “Coroação e Sagração” de Pedro I, ele foi ungido pelo Capelão-mor na Igreja de Nossa Senhora do Carmo, na atual Praça XV, e ajoelhado perante o altar jurou “defender a religião católica apostólica romana”.⁽¹⁰⁾ Porém, interessantemente, já em 1827, o Parlamento brasileiro rejeitou, categoricamente, a aceitação do documento pelo qual o Papa Leão XII estendia ao nosso Imperador o direito do Padroado sobre a Igreja do Brasil, afirmando, simplesmente, que o Pontífice não tinha essa autoridade.⁽¹¹⁾ Ou seja, para

nossos próceres, inclusive para D. Pedro I, o direito que o Monarca brasileiro possuía de dirigir os negócios eclesiásticos decorria da soberania estatal. Nesse contexto, a Constituição de 1824, que o Imperador outorgou depois de rejeitar os resultados do trabalho da Constituinte de 1823, previa, em seu artigo 5º, a manutenção do caráter oficial do catolicismo no Brasil, mantendo a direção estatal sobre a religião nacional e as mesmas permissões e restrições que o Tratado de 1810 determinara a respeito dos cultos e igrejas não católicas. A principal diferença é que o proselitismo não era mais expressamente proibido.

As discussões políticas da geração da independência acerca da conveniência da concessão de liberdade religiosa aos protestantes tiveram duas posições principais e antagônicas: a primeira afirmava que a tolerância de heterodoxos religiosos no novo Império devia ser rechaçada, senão, seria causadora da quebra do sentimento de unidade nacional fornecido pelo catolicismo – essa ideia foi defendida, principalmente, pelo futuro Visconde de Cairu, que declarou no Parlamento: “há enorme diferença entre perseguição de heterodoxos, e permissão indefinida de serem os nacionais perjuros, apóstatas, infiéis, ímpios”⁽¹²⁾; a segunda entendia que a liberdade religiosa não ameaçaria o país, pelo contrário, seria indispensável para atrair imigrantes europeus necessários ao povoamento do território brasileiro. Como declarou, na mesma Assembleia, o futuro Visconde de Cachoeira: “é este o meio de convidar estrangeiros para aumentar a nossa povoação que tão minguada está, e tão desproporcionada à grande extensão do território que possuímos.”⁽¹³⁾

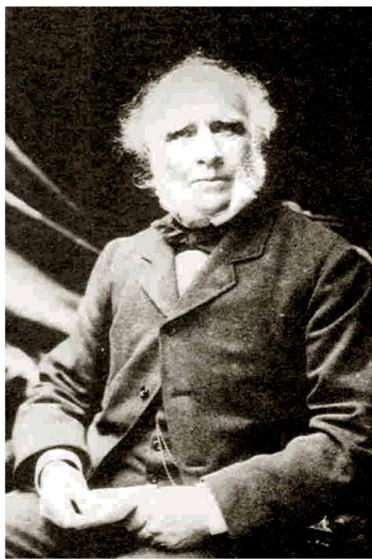
Essa última posição prevaleceu na Constituinte de 1823, que decidiu oferecer amplas liberdades aos protestantes. E, embora D. Pedro I tenha decretado uma Constituição mais restrita nesse aspecto do que desejou a maioria dos constituintes, foi ele o responsável por implementar uma política determinando a busca ativa e a atração de imigrantes germânicos, predominantemente luteranos, para fundarem colônias de pequenos proprietários subsidiados, especialmente em localidades próximas à fronteira sul – garantindo aos colonos não apenas a tolerância de seu culto, mas também o incentivo a suas práticas religiosas. As primeiras igrejas luteranas foram fundadas em 1824, em Nova Friburgo e São Leopoldo, multiplicando-se sobretudo nas províncias do Sul, chegando a ter seus primeiros pastores assalariados pelo Governo





À esquerda, luteranos em Santa Catarina

no Ashbel G. Simonton, pastor fundador do presbiterianismo brasileiro, que criou a “Imprensa Evangélica”, em 1864 – órgão de divulgação do protestantismo e primeiro porta-voz, no Império, da propaganda pela liberdade religiosa baseada na separação entre Estado e Igreja, conforme o modelo democrático dos



O médico e pastor escocês Robert Kalley

Imperial, tal como os sacerdotes católicos.⁽¹⁴⁾

Os luteranos continuaram chegando ao Brasil, durante o século 19, até que se sentiram fortes e organizados o suficiente para, em 1887, dirigir um abaixo-assinado “aos representantes da nação”

reunidos no Parlamento, subscrito por 7.893 pessoas, em nome do “Sínodo Riograndense”, reivindicando a plena liberdade religiosa que ainda não existia para os brasileiros protestantes, já que, apesar da tolerância, os direitos civis dos não católicos eram frustrados pelas leis do País.⁽¹⁵⁾

Nisso, os colonos apenas reforçaram um movimento que já repercutia na Corte Imperial desde a década de 1850: a campanha pela liberdade religiosa promovida pelos fundadores das primeiras igrejas evangélicas missionárias do Brasil independente. Desde os anos 1830, os pregadores protestantes vindos dos Estados Unidos percorriam o País distribuindo Bíblias e evangelizando – sendo o mais importante desses trabalhos a missão metodista de Daniel P. Kidder e Justin Spaulding, ocorrida entre 1836 e 1840.⁽¹⁶⁾ Porém, só no fim da década de 1850 o médico e pastor congregacional escocês Robert R. Kalley fundou congregações compostas por brasileiros convertidos e venceu resistências contra a liberdade de culto, recebendo apoio pessoal do próprio D. Pedro II.⁽¹⁷⁾

Nesse período, chegou também à Corte o missionário norte-americano

Estados Unidos. Durante décadas, o periódico protestante anunciou sua aspiração para o Brasil: “É preciso criar uma nova geração imbuída nos princípios do Evangelho, a qual poderá conciliar a religião com a liberdade e a liberdade com a religião”.⁽¹⁸⁾

Com o fim da Guerra de Secessão (1861-1865) nos Estados Unidos, ocorreu a migração de milhares de norte-americanos para o Brasil, os quais se fixaram, sobretudo, no interior da Província de São Paulo. Sendo a maioria desses imigrantes fiéis presbiterianos, batistas e metodistas, fundaram, especialmente na região de Santa Bárbara d’Oeste, igrejas evangélicas que serviram de base para o envio de missionários para todo o território brasileiro, durante as últimas décadas do Império. Ao lado das congregações religiosas, esses missionários costumavam abrir escolas, pois entendiam como parte importante de seu trabalho a difusão da educação. Foi assim que, por exemplo, o casal de missionários presbiterianos George e Mary Ann A. Chamberlain, em 1870, iniciou as atividades educativas que resultaram na formação da “Escola Americana” da cidade de São Paulo, dando origem ao que seria, mais tarde, o Instituto Presbiteriano Mackenzie.⁽¹⁹⁾

Quanto, porém, à discussão sobre a liberdade religiosa, ainda no ano de 1864, o Papa Pio IX decretou a proscricção da tolerância, no seu *Syllabus*





O Cemitério dos Americanos, localizado no município de Santa Bárbara d'Oeste (SP)

NOTAS

Errorum, afirmando: “A liberdade dos cultos, o poder concedido a todos de manifestar clara e publicamente suas opiniões e pensamentos, produz corrupção dos costumes e do espírito”.⁽²⁰⁾ Dali em diante, vários políticos e intelectuais brasileiros colocaram-se na oposição ao Vaticano e entraram em diálogo com os missionários protestantes, aderindo à causa da separação total entre política e religião. É importante ressaltar, contudo, que esses intelectuais não abjuraram o catolicismo, mas confessaram-se “católicos liberais”. Entre os mesmos, destacaram-se Tavares Bastos, Cristiano Ottoni, Saldanha Marinho, Quintino Bocaiuva e Rui Barbosa.⁽²¹⁾

Quando, na década de 1870, D. Pedro II autorizou a punição dos Bispos de Olinda e do Pará por suas ações radicais contra a Maçonaria, a maior parte das lideranças nacionais aderiu à proposta de liberdade religiosa irrestrita, que passou a figurar nos programas dos principais partidos. Tal proposta seria, enfim, implementada ao cair do regime imperial, estabelecida na Constituição Republicana de 1891, conforme a concepção do mentor jurídico da Carta Magna, Rui Barbosa – o qual declaradamente se inspirou no exemplo de democracia laica e liberal dos EUA.⁽²²⁾ Desde então, até hoje, a laicidade do Estado vigora em nossa República como um princípio fundamental de direito.

Portanto, em 2022, ao completarmos duzentos anos da nossa Independência, com a diversidade religiosa nacional em franco crescimento, é fundamental lembrarmos e refletirmos sobre a mensagem dos que primeiro levantaram a bandeira da liberdade religiosa em nosso país, os quais entenderam, perfeitamente, que ela não só contempla o respeito pelos direitos individuais, mas também expressa a essência do Evangelho de Cristo. Pois foi Jesus quem disse: “Dai a César o que é de César e a Deus o que é de Deus”. ■

(1) A questão da liberdade religiosa no Brasil, em: Imprensa Evangélica, 07 de julho de 1866, p. 97.

(2) Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf

(3) Gilberto Freyre. Casa-Grande e Senzala, São Paulo: Editora Record, 2001, p. 79.

(4) José Antonio Gonçalves de Mello. Tempo dos flamengos, Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 2001, pp. 252-258.

(5) L. M. E. Shaw. The Anglo-Portuguese Alliance and The English Merchants in Portugal – 1654-1810, New York: Routledge, 2017, p. 205.

(6) Tratado de Amizade, Comércio e Navegação, Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1810, Artigo XII, p. 18.

(7) Duncan A. Reily. História Documental do Protestantismo no Brasil. São Paulo: ASTE, 1984, p. 36.

(8) José Murilo de Carvalho, A Construção da Ordem – O Teatro de Sombras, Rio: Editora UFRJ, 1996, p. 57.

(9) Lúcia M. B. P. Neves, Corcundas e Constitucionais – A cultura política da Independência, Rio: Editora Revan, 2003, pp. 141-168.

(10) José Honório Rodrigues, Independência: Revolução e Contra-Revolução, Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1976, p. 270.

(11) João Dornas Filho, O Padroado e a Igreja Brasileira, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938, p. 48.

(12) Anais da Assembleia Constituinte de 1823, sessão em 29 de outubro de 1823, p. 175.

(13) Idem, p. 173.

(14) Carlos Henrique Hunsche. Protestantismo no Sul do Brasil. Porto Alegre: EST, 1983.

(15) Duncan A. Reily. op. cit., p. 51.

(16) Daniel P. Kidder. Reminiscências de viagens e permanência no Brasil. São Paulo: EDUSP, 02 vols, 1972.

(17) David Gueiros Vieira. O Protestantismo, a Maçonaria e a Questão Religiosa no Brasil, Brasília: Editora UnB, 1980, p. 121.

(18) Imprensa Evangélica, 02 de novembro de 1867, p. 166.

(19) Osvaldo H. Hack. Protestantismo e educação brasileira, São Paulo: Editora Cultura Cristã, 2000.

(20) Cristiano Ottoni, A questão religiosa - a liberdade dos cultos no Brasil, Rio de Janeiro: Brown & Evaristo editores, 1877, p. 33.

(21) Rodrigo da Nobrega Moura Pereira. A salvação do Brasil: as missões protestantes e o debate político-religioso do século XIX. Tese (Doutorado), Universidade do Estado do Rio de Janeiro: IFCH, 2008, pp. 158-171.

(22) Rui Barbosa. O Papa e o Concílio - Prefácio, Rio de Janeiro: Elos, 1877, pp. 261-262.

* Capitão-Tenente (CN), Pastor Batista. Doutor em História Política pela UERJ. Bacharel em História pela UERJ e em Teologia pelo Seminário Teológico Batista do Sul do Brasil.

Ashbel G. Simonton, pastor fundador do presbiterianismo brasileiro e criador da Imprensa Evangélica

Evolução histórica da Música Brasileira

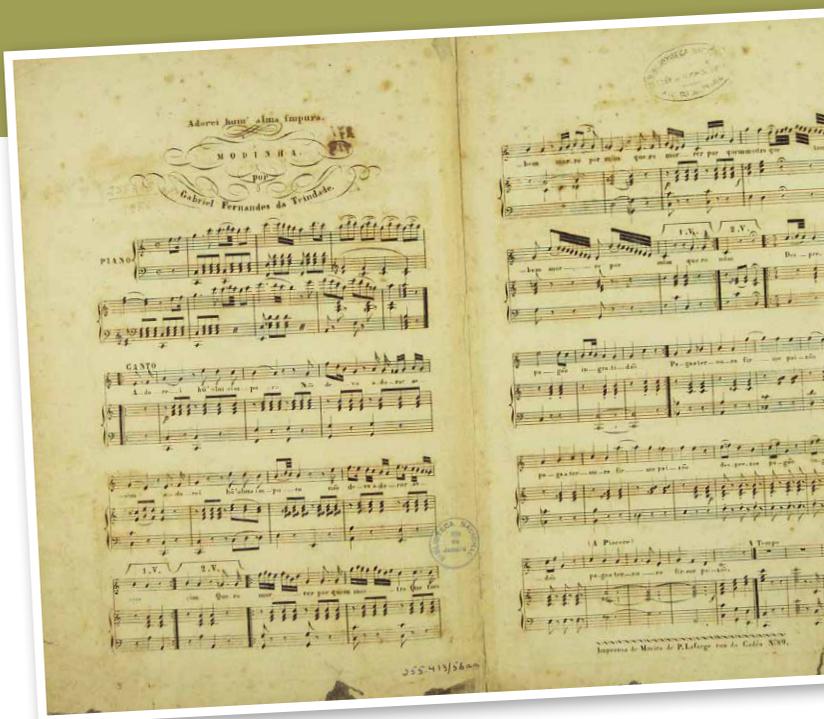
Reino • Império • República

Sidney da Costa Rosa*

Neste ano de 2022 o Brasil comemora seus 200 anos de Independência. Como não poderia deixar de ser, a música sempre esteve presente na cultura, nas manifestações folclóricas, religiosas e, também, no meio militar, através das bandas de música espalhadas em nosso país. Neste artigo, tomaremos como base a chegada da família real no Brasil sem, contudo, ignorar a importância do período colonial, onde a participação dos índios e negros na música brasileira foi marcante.

A FAMÍLIA REAL NO BRASIL

A chegada de D. João no Brasil, em 1808, junto com a Corte lusitana, proporcionou um grande impulso na cultura musical brasileira. Foi um período em que a música religiosa se desenvolveu de forma grandiosa com a reorganização da capela real. A música sacra passou a ser assunto de Estado e decaíram grandemente, em todo o território nacional, as irmandades de música e suas atividades independentes. Os incentivos financeiros concedidos à capela real e à importação de músicos de Lisboa e *castrati*



da Itália possibilitaram a reunião de cinquenta cantores, com instrumentistas e dois mestres de capela. Na opinião de estrangeiros, que por aqui passavam, atuava naquela época uma das melhores orquestras do mundo.

Junto com a Corte portuguesa, chega ao Brasil a Banda da Brigada Real da Marinha, que deu origem à Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais. Em paralelo à reorganização da capela real, foi construído em 1813 o luxuoso Real Teatro de São João, no lugar onde hoje se situa o Teatro João Caetano, na Praça Tiradentes.



O PAPEL DAS BANDAS DE MÚSICA MILITARES

A música também se fazia presente através das bandas militares que, muitas vezes, tomavam parte das festas oficiais da monarquia luso-brasileira, tanto em honra à família real e imperial em eventos diversos, quanto por questões de Estado tais como: aclamações, vitórias militares e celebrações cívico-políticas. A atuação frequente favoreceu a divulgação deste tipo característico de formação instrumental - a banda de música - como um importante elemento simbólico na representação monárquica, sendo possível destacar a atuação das bandas militares em quatro festas importantes ocorridas no Rio de Janeiro entre 1808 e 1818: o desembarque da família real, em 1808; o casamento da Princesa Maria Teresa, em 1810; a recepção à Princesa Leopoldina, em 1817; e a coroação de Dom João VI, em 1818.

A MÚSICA NO BRASIL IMPÉRIO

No período demarcado entre 1822 e 1889, verifica-se um declínio nas atividades musicais promovidas pela Coroa no Brasil devido ao regresso da família real a Lisboa. Embora D. Pedro I fosse músico de formação e autor de importantes composições, tais como o Hino da Independência e o Hino da Carta (adotado como hino nacional português até o ano de 1910), a

O Real Teatro de São João, inaugurado em 1813. Gravura de Karl Wilhelm Theringin

Fonte: BN Digital



O festivo desembarque da Princesa Leopoldina, pintado por Franz Joseph Frühbeck

Acervo: Instituto Moreira Salles



Recepção a sua alteza imperial e real D. Maria Francisca Leopoldina em 6 de dezembro de 1817

Fonte: Revista Marítima Brasileira V.121 N° 07/09

crise financeira que assolou o império brasileiro levou à decadência das atividades desenvolvidas na capela imperial. As dificuldades para contratação de instrumentistas e cantores trouxeram sérias complicações para a produção de música sacra. O incêndio ocorrido no Real Teatro de São João, em 1824, reconstruído e reinaugurado em 1826 sob o nome de Imperial Teatro de São Pedro de Alcântara, também contribuiu para esse declínio.

No Primeiro Reinado, a execução de óperas marcou a música no Brasil. Composições de Rossini e Donizetti eram as obras executadas e essas produções contribuíram para a permanência de muitos estrangeiros no Brasil, os quais atuavam como músicos e professores. A música sacra e a modinha foram fortemente influencia-



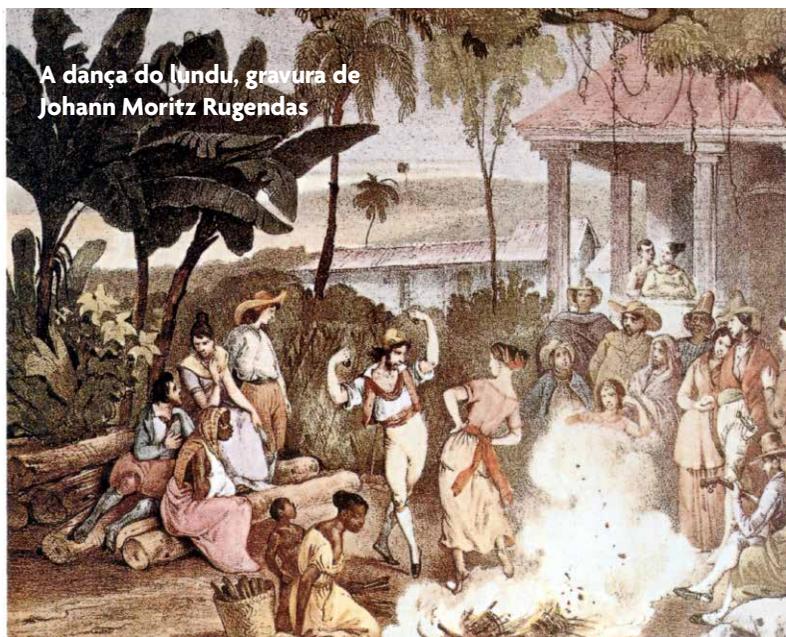
O Imperador Dom Pedro I do Brasil compo o Hino da Independência em 1822, obra de Augusto Bracet
Acervo: Museu Histórico Nacional

das pelas óperas. Observa-se a popularização de gêneros musicais como a modinha e o lundu, a partir de 1830, os quais se faziam presentes nos salões e em ambientes de festas que ocorriam nas províncias.

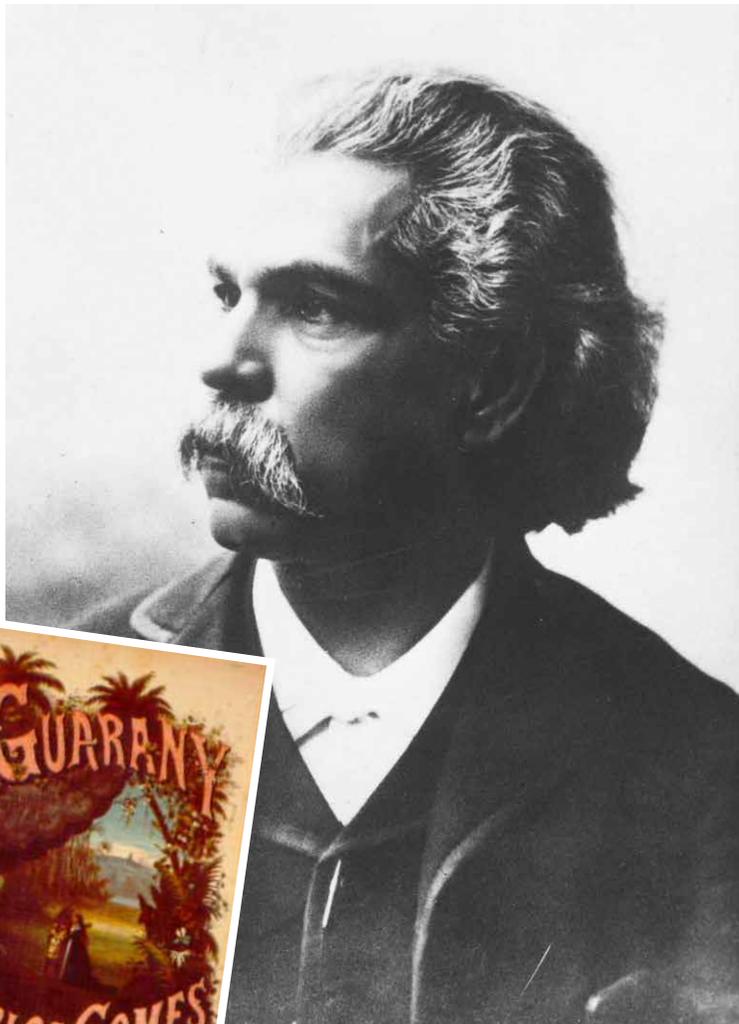
Na segunda metade do século 19, a influência do gênero operístico na música brasileira prosseguiu, porém assumindo um caráter nacionalista. Óperas italianas foram traduzidas e encenadas em vernáculo e compositores brasileiros como Elias Álvares Lobo, Domingos José Ferreira, Henrique Alves Mesquita e Carlos Gomes passaram a figurar com suas obras no cenário das apresentações da ópera nacional. Carlos Gomes (1836-1896) foi considerado um dos maiores no gênero operístico das Américas no século 19. Dentre suas obras, podemos destacar *O Guarani*, *Fosca*, *Salvador Rosa* e *Lo Schiavo*. A ópera *O Guarani* é considerada por muitos como a obra que o imortalizou e apresentou o Brasil para o mundo musical, podendo ser considerada como o segundo Hino Nacional brasileiro.

Com relação à música militar, há que se inferir a participação dos músicos na Guerra do

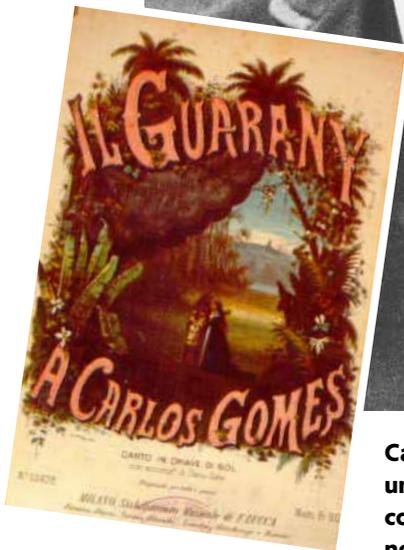
Paraguai, de 1864 a 1870, onde, em seu repertório, de acordo com Vinícios Carvalho, constava, entre outras, composições de Filipe Neri de Barcellos, mestre de música do 7º Batalhão de Voluntários da Pátria, intituladas: *O rompante do Lopes*, dobrado; *O Ataque do Riachuelo*, dobrado; *O Explendido Triumpho de Uruguayana*, galope; *O Hymno de Glória o Imperador do Brasil*; e *A Patiada aos Paraguays*, polca.



A dança do lundu, gravura de Johann Moritz Rugendas



Carlos Gomes, considerado um dos mais importantes compositores de ópera no Brasil



flauta, o violão e o cavaquinho constituem o trio adotado como formação musical que originalmente o representa.

MOVIMENTO NACIONALISTA BRASILEIRO

Período da história da música iniciado nas últimas décadas do século 19 e que perdurou até a 2ª Guerra Mundial. Evidenciou-se no Brasil, a partir da década de 1920, crescendo com o advento da Semana de Arte Moderna. Seus precursores foram Brasília Itiberê da Cunha, Alexandre Levy, Ernesto de Nazareth e Alberto Nepomuceno. Esse movimento estimulou muitos compositores a pesquisarem a fundo o folclore brasileiro e a utilizarem em suas obras temas e ritmos bastante enraizados no cotidiano do povo. A música erudita no Brasil foi popularizada e aceita por integrantes de diferentes camadas sociais. Surge nesse cenário o maior nome da música brasileira: Heitor Villa-Lobos (1887-1959). Era compositor, regente e instrumentista e, como adepto da vida boêmia, frequentou desde cedo as rodas de choro do Rio de Janeiro, o que acabou por influenciar suas obras de maneira considerável, como pode

ser verificado na sua série de dezesseis choros compostos entre os anos 1924 e 1929.

MÚSICA CONTEMPORÂNEA BRASILEIRA

Música de concerto composta a partir do século 20, onde tópicos estéticos e ideológicos modernistas são explorados. As correntes estéticas que compuseram o movimento da música contemporânea foram, entre outras: impressionismo, expressionismo, nacionalismo, atonalidade, microtonalidade, influências do jazz, música aleatória, música concreta e música eletroacústica. Grandes compositores brasileiros tiveram suas carreiras influenciadas por essas correntes, tais como Villa-Lobos, os quais passaram a produzir músicas que ultrapassavam as convenções musicais estabelecidas até então. Essa nova música, com ausência das características tradicionais, foi recebida pelo público com estranheza, tendo sido considerada por muitos como ruído.

A MÚSICA NO BRASIL REPÚBLICA

Na transição do Império para a República surge, no Rio de Janeiro, nos primeiros anos da década de 1870, o maxixe como uma dança popular urbana, tendo como principais compositores Ernesto Nazareth (1863-1934) e Chiquinha Gonzaga (1847-1935). Nessa mesma época, surge também o choro, concebido inicialmente como um jeito de tocar os gêneros musicais estrangeiros da época, como a polca, a valsa, o schottisch e a quadrilha. O termo "choro" era utilizado para designar o conjunto musical e as festas onde esses conjuntos se apresentavam. No decorrer dos anos, com a ascensão de Pixinguinha como o símbolo desse estilo, o termo se consolidou como um gênero musical onde a



À esquerda, o sambista Ismael Silva. Acima, Vinicius de Moraes com Tom Jobim ao piano e Baden Powell no violão. À direita, três dos maiores representantes da Jovem Guarda: Erasmo Carlos, Wanderléa e Roberto Carlos

MÚSICA POPULAR BRASILEIRA NOS SÉCULOS 20 E 21

Diferentes acontecimentos marcaram o desenvolvimento da música popular brasileira no início do século 20. A chegada dos registros fonográficos no Brasil possibilitou a difusão e a comercialização física da música. Surgem nesse contexto os gêneros e os movimentos musicais que marcaram a nossa história musical, dentre os quais podemos destacar o samba e a bossa nova.

O samba

Gênero musical de origem afro-brasileira, surgiu na Bahia, mas se popularizou no Rio de Janeiro e tornou-se música nacional a partir dos anos 1930. É considerado um dos principais elementos representativos da cultura brasileira no exterior.

A bossa nova

Gênero musical surgido no Rio de Janeiro no final da década de 1950. Música de harmonia dissonante, melodia sofisticada e ritmo sincopado, mesclando influências do samba, do jazz, do blues e da música impressionista. Tem como ponto inicial o lançamento da canção *Chega de*

saudade (1959) por João Gilberto, composição de Vinicius de Moraes e Tom Jobim. A bossa nova teve sua ligação às tradições musicais populares do Brasil através da criação da Música Popular Brasileira (MPB), em 1965, movimento que incorporou elementos musicais de outros gêneros, como o forró e o frevo. Como principais artistas podemos citar Nara Leão, Edu Lobo, Elis Regina, Gilberto Gil e Chico Buarque. Dentre outros movimentos que surgiram destacam-se o Tropicalismo, o Clube da Esquina e o Movimento Armorial.

O rock brasileiro

Música marcada por letras simples, ritmo acelerado e dançante, onde guitarra elétrica, baixo elétrico e bateria compõem os conjuntos executantes. Seu sucesso influenciou a criação, em meados da década de 1960, do movimento musical denominado Jovem Guarda, também conhecido como “iê-iê-iê”, bastante influenciado por ídolos internacionais como Elvis Presley e Chuck Berry, liderado por artistas como Roberto Carlos, Erasmo Carlos e Wanderléa.

Após o rock brasileiro da década de 1980, surgiram diferentes gêneros musicais com ritmos considerados mais tradicionais. Surgem assim os gêneros musicais brasileiros de maior repercussão: sertanejo, axé music e o pagode,





Banda Marcial de Fuzileiros Navais em evento cívico no ano de 2017



criados dentro da massificação cultural, tendo a música como uma forma de entretenimento e com objetivo de obtenção de lucro.

CONCLUSÃO

Como podemos observar, a história da música brasileira é muito rica no que se refere às diversidades rítmicas, ao folclore nacional e às influências europeias. Podemos perceber que essa arte sempre esteve presente no cotidiano da população brasileira, sendo apreciada ou executada em diversas ocasiões da sua história, na qual grandes talentos musicais brasileiros marcaram suas existências com contribuições expressivas, cada um em sua época.

Os movimentos musicais brasileiros, em que pese as influências externas, preservaram a sua identidade, enfatizando a cultura e as tradições folclóricas brasileiras, estando a música presente em todas as camadas sociais e rincões de nosso abençoado Brasil. As bandas de música militares emprestam às cerimônias e eventos cívico-militares um brilho especial até os dias de hoje. ■

* Capitão de Mar e Guerra (RM1-T), Assessor Musical e Regente da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais

SEMANA DE ARTE COMEMORAÇÃO DO CENTENÁRIO MODERNA

Wilson Soares Diniz*

A libertação dos escravos, em 1888, e a Proclamação da República, em 1889, trouxeram ao País um acentuado aumento da pobreza, acarretando em favelas e na perda do poder aquisitivo da população branca, de funcionários, empresários e fazendeiros, pelo fato de passarem a ter que pagar aos empregados antigos e aos novos.

As cidades e as fazendas tiveram diminuição nas atividades diversas, incluindo as artes, como a literatura, pintura, escultura, entre outras. Na década de 1890, havia duas correntes literárias majoritárias: o Parnasianismo e o Simbolismo, ambas consideradas clássicas e um tanto ultrapassadas.

O Movimento Modernista já começara na Europa e se espalhou até os Estados Unidos. Um confronto entre conservadores e modernistas, embora moderado, avançava entre os mais jovens. O escritor parnasiano Raimundo Correia, em artigo ao jornal literário *A Semana*, já discorrera sobre o fato da corrente parnasiana estar esgotada. O poeta Olavo Bilac e o escritor Alberto de Oliveira também já haviam detectado o desgaste da corrente literária em questão.

O escritor Capistrano de Abreu aludiu a queda da literatura à falta de leitores, que foi associada à pobreza e à queda do poder aquisitivo das classes média e empresarial. O Simbolismo, também chamado de “Novismo”, apresentou



desgaste, como se expressaram Alfonsus de Guimarães e Cruz e Souza.

O modelo modernista começou então a surgir com o poeta Mário Pederneiras e o prosador Adelino de Magalhães, quase no fim do século 19.

SÉCULO 20

Neste século, começaram a surgir artistas, sendo alguns com passagem pela Europa e Estados Unidos, realizando inicialmente o planejamento da corrente modernista. Anita Malfatti, artista plástica, Mário de Andrade e Oswald de Andrade, escritores, foram os precursores desse planejamento.

No início do século surgiram alguns aspectos nas áreas cultural, social e econômica, além da industrialização e a imigração da Europa e da Ásia. Outros fatos foram a revitalização do ensino escolar, a ampliação da burguesia e ascensão dos banqueiros.

Houve mais viagens à Europa e Estados Unidos trazendo novas ideias. Os artistas passaram a se relacionar com artistas estrangeiros. O desenvolvimento do capitalismo e o liberalismo concorreram para ampliar o movimento em vários estados brasileiros.

Em 1903, os Estados Unidos aprovaram a Independência do Panamá, com vistas à abertura do canal, ampliando o movimento dos navios entre o norte e sul da América.

Dois personagens não ligados à classe artística concorreram indiretamente para o movimento: o Barão do Rio Branco, com a política de expansão da fronteira e o Marechal Rondon, no processo de interiorização no País.

O PAPEL DE SÃO PAULO

O estado de São Paulo assumiu a liderança do Movimento Modernista. O Presidente da República, em 1920, ressaltou o

Obra *Abaporu* (1928), de Tarsila do Amaral, é uma das mais conhecidas da pintora e tornou-se símbolo do movimento antropofágico, desdobramento da Semana de Arte Moderna



Correio Paulistano de 13 de fevereiro de 1922

Fonte: memoria.bn.br

projeto do estado em construir um monumento à Independência, por ocasião do centenário, em 1922. Como homenagem na ocasião, Menotti Del Picchia, escritor, ressaltou que a obra moderna era uma das mais belas da América, observando a sua maquete.

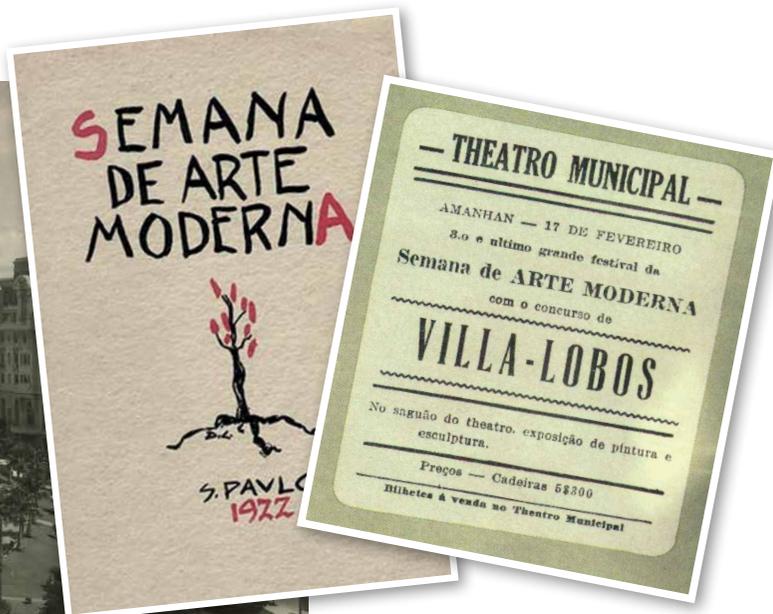
No mesmo período, o escritor francês Brecheret, radicado há alguns anos no Brasil, regressou a Paris, divulgando as ideias modernas de artistas brasileiros, e sendo aplaudido pela classe artística francesa. Isto estimulou os jovens artistas em São Paulo e reforçou o planejamento já iniciado.

Outros fatores que reforçaram o movimento foram as adesões, embora relativas, de artistas parnasianistas e simbolistas e a crescente imigração, mais seletiva, para São Paulo, de italianos, franceses, portugueses, espanhóis, eslavos, alemães e outros.

Desde 1920, jovens artistas, em São Paulo, já eram doutrinados por Brecheret para o "Futurismo". O grupo principal era formado por Anita Malfatti, Oswald de Andrade, Mário de Andrade, Vicente de Rêgo Monteiro, Di Cavalcanti e Menotti Del Picchia.

O ano de 1921 foi o período do "combate", da contestação e da afirmação. Já 1922 foi o ano da execução, ocorrendo a antecipação da comemoração do Centenário da Independência do Brasil, provocada pelos versos de Mário de Andrade em "Paulicéia Desvairada".

O Theatro Municipal de São Paulo, local onde aconteceu a Semana de Arte Moderna de 1922.



O cartaz criado por Emiliano Di Cavalcanti para simbolizar o evento e o outro anunciando o último dia do festival

O ESTOPIM DO MODERNISMO

Anita Malfatti esteve na Europa estudando pintura, no fim do século 19, na Escola de Belas Artes de Berlim e absorveu o valor das luzes e cores na pintura. Conviveu com grandes artistas como Monet, Gauguin, Van Gogh, Cézanne e Renoir.

Em 1914, Anita retornou ao Brasil e fez exposições de seus quadros na cidade de São Paulo. Em seguida, foi aos Estados Unidos e conviveu com Isadora Duncan, Máximo Gorki e Diaghleve. Já em 1917, voltou a São Paulo e fez outra exposição com enorme sucesso. A partir de então, os amigos Di Cavalcanti, Oswald de Andrade e Mário de Andrade começaram a preparar a Semana de Arte Moderna, com debates em São Paulo e Rio de Janeiro.

A 1ª Grande Guerra Mundial (entre 1914 e 1918) não atrapalhou o grupo, mas dificultou as relações com a Europa. Como sentiram a aprovação do movimento pela maioria dos artistas, resolveram antecipar o movimento para fevereiro de 1922.

CONCLUSÃO

O movimento modernista começou pela pintura e agregou a literatura, a escultura e outras artes, no fim do século 19, em 1893.

A partir de 1920, ocorreu a fase de planejamento. Em 1921, a fase de afirmação e, em 1922,

a fase de execução, com a meta de realização no Centenário da Independência do Brasil, em 7 de setembro de 1922.

Houve, no período de 1920 a 1921, a adesão do Parnasianismo e do Simbolismo. Neste contexto, podemos citar a plêiade de artistas que participaram do movimento, no período de 1920 a 1922, como Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Menotti Del Picchia, Patricia Galvão (mais conhecida como Pagu) e Tarsila do Amaral. Também participaram: Sergio Millet, Cassiano Ricardo, Guilherme de Almeida, Paulo Mendes de Almeida, Di Cavalcanti, Augusto Frederico Schmidt, Capistrano de Abreu e Vicente de Carvalho. Eram do Parnasianismo: Olavo Bilac, Raimundo Correia, Alberto de Oliveira e do Simbolismo: Cruz e Souza e Alfonsus de Guimarães.

O movimento que gerou a Semana de Arte Moderna, em 1922, no Brasil, começou em São Paulo, mas espalhou-se pelo Brasil. Houve a adesão do Rio de Janeiro e outros estados como Minas Gerais, Paraná e Pernambuco, especialmente. ■

REFERÊNCIA

BRITO, Mário da Silva. História do Modernismo no Brasil. Editora De Civilização Brasileira, 3ª edição, 1973.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº-FN), Coordenador do Círculo Literário do Clube Naval



O PAPEL DA CASA DOS BRAGANÇA NA INDEPENDÊNCIA ECONÔMICA DO BRASIL

Guilherme Penha Pinto^{*1}

Roberto Nogueira Marques^{*2}

Thais Figueiredo Miranda Telles^{*3}

O advento do Bicentenário da Independência política do Brasil é um momento alvissareiro para o debate de diversos temas que cercam essa importante efeméride, tal como a independência econômica como ator relevante desse processo político. Para essa discussão, a análise do período entre os movimentos do início do século 16 e a vinda da família real, torna-se decisivo para a compreensão dos movimentos da economia brasileira.

O processo de acumulação de riqueza no Brasil, em uma recente abordagem⁽¹⁾, calcada em estudos econométricos e antropológicos, revela questionamentos sobre o conceito de prevalência de uma economia de subsistência, no mercado interno colonial até a vinda da família real para o Brasil. Ou seja, desenvolve-se a tese sobre uma economia pujante, à parte do poder central da metrópole, muito aderente ao atual conceito dos “invisíveis” da economia brasileira. Essa economia “velada ou invisível” também conhecida por economia informal, especialmente localizada no interior da colônia, assim

pode ser denominada por fazer referência a um segundo plano subjugado às medidas metropolitanas que impediam o avanço da escrita e da educação no Brasil, impossibilitando o registro amplo dos costumes e atividades econômicas.

Esta visão não carece de críticas⁽²⁾, ou seja, a compilação de dados de diversos historiadores corroborando um maior crescimento da colônia frente à metrópole no período colonial é vista como uma ruptura com a escola de pensamento econômico de Celso Furtado. Ainda segundo a crítica, a relevância do mercado interno já foi tratada por outros autores, não sendo um novel ao tema, e, também, sem citações contundentes sobre a questão.

Assim sendo, busca-se analisar aspectos econômicos da Independência brasileira, compreendendo alguns eventos históricos ocorridos em anos anteriores a 1808, tais como o Iluminismo e os movimentos da Revolução Industrial, que aceleraram o processo que culminou na autonomia político-econômica do Brasil.

A ECONOMIA DOS “INVISÍVEIS” E SUAS INICIATIVAS ANTES DOS BRAGANÇA

Os registros sobre a riqueza do Brasil denotam que no século 16 se verificava a existência de excedentes econômicos, especialmente, dos

povos autóctones, com a pujança de um mercado interno. Diante disso, se rechaça a ideia de agregação de valor apenas pelo processo de exportação de produtos da colônia. Isso, em termos gerais, significa que a acumulação de riqueza na economia brasileira era decorrente da economia doméstica.

Por sua vez, os oceanos foram o canal indutor de alterações significativas no ambiente econômico desde as primeiras interações com novas técnicas e culturas, as quais trouxeram ganhos de produtividade que proporcionaram os excedentes. Com a regularidade das passagens dos navios na costa, o câmbio entre os índios Tupi e os europeus inseriu os utensílios de ferro e viabilizou a exportação do Pau-Brasil.

Durante o período de dominação da Espanha sobre Portugal, entre 1580 e 1640, a colônia permaneceu com seu desenvolvimento interno. Já em 1650, um empreendimento expressivo foi a criação de um estaleiro, pelo suporte de carpinteiros indígenas, onde iniciou-se a construção do maior navio do mundo na época. Esse feito foi possível a partir dos excedentes econômicos das relações internas com a América do Sul, pela navegação interior, com a acumulação de prata advinda de Potosí e o tráfico de escravos angolanos.

Cabe destacar que os excedentes também advinham de outros setores internos como pecuária, agricultura, tecelagem, metalurgia e transportes, independentemente do ritmo da

metrópole. Entre 1787 e 1825 o processo de diversificação da economia brasileira era latente, muito em decorrência do mercado interno, ao largo do grilhão metropolitano, invisível ao processo de arrecadação central, um claro indício de dinamismo econômico perante a metrópole, sendo que esta última apresentava declínio entre os anos de 1770 e 1790, causando fenômenos como a capitalização de Santas Casas, as quais não possuíam incidência de impostos, devido às restrições impostas pela metrópole, por parte de grandes empreendedores locais.

CORTE PORTUGUESA CHEGA AO BRASIL E ALTERA O CENÁRIO POLÍTICO-ECONÔMICO

As ideias iluministas tomavam conta do continente europeu, causando inclusive a eclosão de movimentos contra as milenares monarquias europeias. A vinda da família real para a colônia foi uma solução para o poder metropolitano, a partir da pressão francesa, mas também uma alternativa. Em 1736, durante o reinado de Dom João V (bisavô de Dom João VI), o conselheiro real Dom Luís da Cunha, nos escritos *Instruções Políticas*, faz defesa contundente sobre a ideia de transferir a corte para o Brasil, com base no seguinte argumento: “É mais cômodo e seguro estar onde se tem o que sobeja do que estar onde se espera aquilo do que se carece” (Caldeira, 2017, p. 187 e 188).

Vale lembrar que quatro quintos da arrecada-

**Largo da Glória, desenho de
Henry Chamberlain**

Fonte: Brasileira Iconográfica



ção da metrópole tinham como origem a colônia, bem como cerca de 80% do comércio exterior de Portugal era reexportação da colônia, ou seja, a velada independência econômica do Brasil foi uma oportunidade de manter o império português.

Em 22 de janeiro de 1808, os membros da família real portuguesa aportam na Bahia e, posteriormente, deslocaram-se em direção à nova cidade-sede da Corte portuguesa no Rio de Janeiro, protegidos pela escolta da Inglaterra. Com isso, houve uma mudança na relação político-econômica entre o Brasil e a metrópole lusitana. Com a Coroa portuguesa instalada no Rio de Janeiro, foram mantidas e estabelecidas as decisões políticas em solo brasileiro, antes instituídas no Velho Mundo.

Cabe ressaltar que, antes da chegada dos Bragança, imperavam medidas draconianas da metrópole no campo da cultura, educação e literatura que impediram os avanços na colônia. Tais medidas também colaboraram para que a corte se deslocasse para o Brasil como arautos da evolução e indutores do fim da era colonial. Porém, em 1803, como registra Simonsen, Dom Rodrigo de Sousa Coutinho (futuro Conde de Linhares) havia aconselhado a regência sobre a mudança da Corte para a colônia, dado que “Portugal não formava a parte essencial e melhor da monarquia. No Brasil, havia a possibilidade de se criar um poderoso império” (Simonsen, p. 549, 2005).

A reorganização do aparato burocrático é digna de nota, com a vinda de diversos intelectuais e membros da alta burocracia influenciados pela anterior Era Pombalina na metrópole e pelo pensamento liberal, entre eles D. Rodrigo, que desde 1801 propunha aos Bragança diversas inversões, principalmente na área logística, no Brasil (Mattos, 2021, p.59).

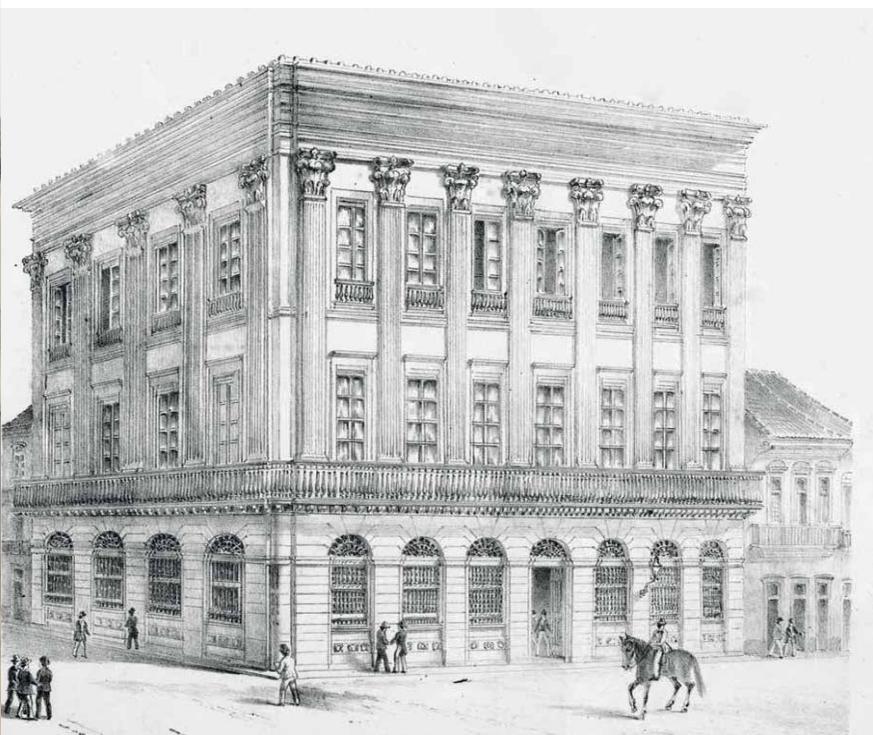
Dessa forma, promoveu-se uma ampla transformação na colônia brasileira a fim de fundar uma nova sede do Império lusitano que consolidasse a operação da esfera político-administrativa. Portanto, compreende-se que o marco inicial para o nascimento da emancipação econômica do Brasil é a chegada da família real portuguesa, sendo que em “22 de janeiro de 1808, a Nau “Príncipe Real”, onde o Príncipe Regente D. João encontrava-se embarcado, chegou à Bahia. D. João proclamava a independência econômica do Brasil com a publicação da famosa Carta Régia que abriu ao comércio estrangeiro os portos do país” (Brasil, 2006, p.66).

A diversificação e a modernização da economia brasileira tiveram seu início no império, iniciativas que culminaram em uma próspera relação entre a exportação agrícola e o incremento das atividades internas, sejam os transportes, fábricas, bancos, casas comerciais e o incremento da produção de alimentos para o mercado doméstico (Saraiva, 2020, p. 243). No plano econômico, a abertura dos portos às nações amigas (1808), a fundação do primeiro Banco do Brasil (1808) e o Tratado de Aliança e Comércio (1810) viabilizaram a liberdade econômica para a então colônia e favoreceram a Inglaterra.

No entanto, a Carta Régia de 1808 seria apenas a consumação de uma abertura informal que já ocorria no Brasil, principalmente pela ação de contrabandistas ingleses, ou seja, formalizou-se um processo advindo da conjuntura internacional (Mattos, 2021, p.62).

Assim sendo, D. João retribuiu a colaboração inglesa após chegar ao Brasil, abrindo os portos às “nações amigas”. Contudo, o Príncipe Regente promoveu mudanças que fortaleceram a elite comercial e incentivou a produção industrial no Brasil, a exemplo da revogação do Alvará de 1785, que proibia as manufaturas na colônia.

Litogravura do Banco do Brasil por P. G. Bertichem, na rua da Alfândega, esquina com Candelária, no Rio de Janeiro, em 1854



Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, litografia de Pieter Godfred Bertichen

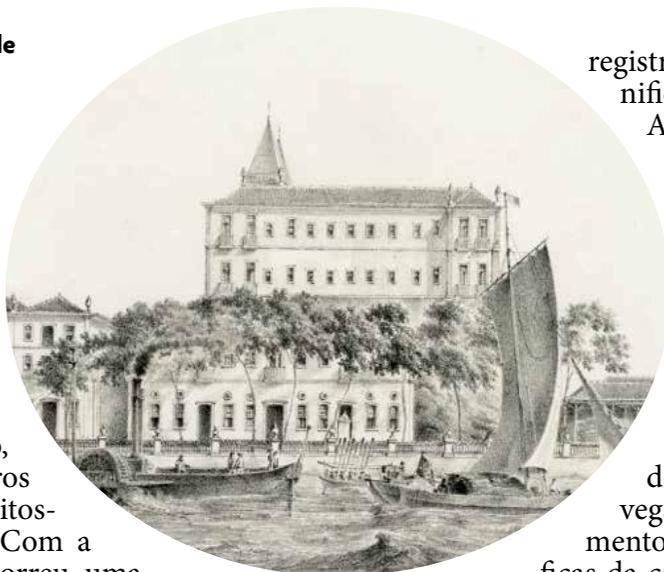
Acervo: Coleção Brasileira

**EFEITOS-DIFUSÃO
PROMOVIDOS PELOS
BRAGANÇA**

Cabe destacar que o século 19 foi um período em que o Brasil emergiu como nação, sendo esses os primeiros movimentos para os efeitos-difusão na economia. Com a vinda dos Bragança ocorreu uma inflexão na história econômica brasileira, com o País incorporando-se aos mercados mundiais como um ente independente, habilitado a formular suas próprias políticas, a partir de dois componentes básicos: a influência dos parceiros comerciais e a percepção dos interesses autóctones das políticas implementadas. Euclides da Cunha fez uma equivalência das revoluções liberais à adoção do livre comércio pelos Bragança no Brasil. Diversos matizes empresariais do Brasil entendiam que o livre comércio era a melhor opção para o Brasil, porém cabe destacar que se tratava mais de um liberalismo agrário (Albuquerque, 1977, p.38-39).

A suspensão por D. João do Alvará de 1785 viabilizou a instalação de fábricas de ferro em 1811 tanto em São Paulo quanto em Minas Gerais. No entanto, as mercadorias inglesas vendidas a preços acessíveis e com maior qualidade restringiam o desenvolvimento da produção de similares em território brasileiro. Concomitantemente, ocorreu o fim do pacto colonial (monopólio comercial), que limitava o Brasil a comercializar somente com Portugal, e a extinção do Alvará que proibia a instalação de indústrias no Brasil.

Segundo Simonsen, a rede fluvial foi o modal preferido para a expansão das ações de penetração para o interior, onde os estadistas portugueses já projetavam, desde 1801, a criação de um vasto sistema de interligação pela rede fluvial, bem como a proteção da costa com uma marinha ágil e presente. Os transportes por água eram mais fáceis e com menores inversões. De fato, a vinda da família real incrementou o tráfego marítimo, especialmente a cabotagem, literalmente viabilizou um Programa “BR do Mar” do período imperial, mais tarde sendo



registradas atividades significativas, em 1811, do Arsenal Real da Marinha da Bahia, com lançamentos de diversos navios, além da ampliação do Arsenal Real da Marinha no Rio de Janeiro.

Simonsen registrou também as iniciativas para melhoria das condições de navegação, com o levantamento de cartas hidrográficas da costa brasileira, com a criação do Arquivo Militar, em 7 de abril de 1808, concentrando mapas, cartas e levantamentos das regiões brasileiras.

Para Caio Prado Jr., a libertação econômica do aparelhamento burocrático metropolitano foi favorável aos interesses da colônia, porém os resultados podem ter sido sobrestimados, mas, sem dúvida, não se pode deixar de registrar a contribuição para o desenvolvimento econômico do Brasil e como indutor das transformações. Esses fatos foram corroborados na época por diversos viajantes que cruzaram o Brasil, com indícios de uma emancipação.

De acordo com Simonsen, as mudanças mundiais no sistema capitalista e das políticas comerciais na época ensejaram um desconforto para a economia brasileira, sendo que a vinda da família real e seus atos positivos em benefício da colônia tiveram sua dimensão prejudicada na economia brasileira, apesar da Corte abarcar estadistas experimentados, herança da Era Pombalina em Portugal, com grande valor e conhecimento das coisas do Brasil.

Segundo Prado Jr., do ponto de vista inglês, era necessário compensar as derrotas no continente europeu com os ganhos nas antigas colônias. No caso brasileiro, não foi preciso o uso de forças armadas, uma vez que o soberano de Portugal preferiu manter a coroa e os títulos frente as circunstâncias na metrópole. Porém, cedeu ao aliado inglês sua independência e liberdade de ação, sendo instalado no Brasil o quartel-general diplomático e do comércio inglês nesta parte do mundo, não sendo interessante aos ingleses interpor novamente um entreposto entre o Brasil e o comércio inglês.

Outrossim, houve relativa facilidade de relacionamento entre os cortesãos e os empresários



brasileiros. Em pouco tempo, havia produção de charque, arroz e trigo no Rio Grande do Sul; de café no Rio de Janeiro; mais comércio com a África; investimentos na área platina que levaram à incorporação do Uruguai; compra de casas e terrenos para a construção de suas moradias e instalação de negócios. Dessa forma, a Corte demonstrava a intenção de permanecer na nova casa ou, pelo menos, de não regressar de imediato para a terra natal, estabelecendo para a monarquia os fundamentos do novo Império português.

Portanto, com a vinda da família real ocorreu um importante impacto na economia colonial. Todos os impostos que eram transferidos para a Corte portuguesa passaram a ser aplicados no Brasil, bem como diversos membros da corte passaram a diversificar empreitadas em solo brasileiro. Porém, as demais capitanias sofreram, pois, a arrecadação concentrou os investimentos no Rio de Janeiro, causando revoltas como em 1817 em Pernambuco, bem como insatisfação na metrópole.

CONCLUSÕES

A vinda dos Bragança para terra *brasilis* foi fator preponderante para a interrupção do nefasto papel de entreposto metropolitano às atividades econômicas do País, porém ocorreu uma clara transferência da influência da novel potência industrial inglesa de Portugal para o Brasil.

Assim sendo, o processo de modernização do Brasil, bem como o controle do mercado interno foram as principais contribuições da família real para o processo de preparação para o crescimento e prosperidade, nos campos político e econômico que o Império apresentou no final

da primeira metade do século 19. O protagonismo da acumulação dos excedentes no Brasil saiu da metrópole e foi afeiçoado àqueles que empreendiam no Brasil.

A partir de então, se revela uma tendência a alicerçar o desenvolvimento econômico do Brasil em um produto principal exportável, o café. Tal processo esteve embebido no legado econômico, social e unificador da Casa dos Bragança, a qual é a benemerita da jovem nação brasileira, pois patrocinou as inversões necessárias, com as alocações dos impostos no Brasil antes enviados para a metrópole, e o crescimento nas letras e artes a partir de sua influência entre os seus na Europa, fatores antes por ela mesma negados ao País, em vista das circunstâncias geopolíticas e internas da metrópole. ■

NOTAS

- (1) Como pode ser verificado na obra de Caldeira (2017).
- (2) Para uma crítica a essa abordagem, ver Saraiva (2020).

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, Marcos Cintra Cavalcante. Quatro séculos de história econômica brasileira. McGraw-Hill do Brasil, 1997
- BRASIL. Introdução à história marítima brasileira. — Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- CALDEIRA, J. História da riqueza no Brasil. Estação Brasil. Rio de Janeiro. 2017.
- FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil, 34ª. ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2007.
- MATTOS, Renato de. Revista NAVIGATOR. Subsídios para a história marítima do Brasil. Os limites da “abertura dos portos às nações amigas”: regulamentação do comércio marítimo e a defesa dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira (1808-1816). Rio de Janeiro. V. 17. Nº 34, p. 58-75, 2021.
- PRADO JUNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 2006.
- SARAIVA, Luiz Fernando. A revolução copernicana de Jorge Caldeira, o cálculo diferencial ao contrário de o trabalho das formiguinhas. Revista História econômica e história de empresas. V. 23, nº 1, p. 229-247. Rio de Janeiro. 2020.
- SIMONSEN, Roberto. História econômica do Brasil: 1500-1820, 1889-1948. Edição: 4. ed. Brasília. Senado Federal, 2005.

*1 Capitão de Corveta (IM). Doutor em Economia pela PUC-RS. Pesquisador do Grupo Economia do Mar (GEM), LabReg-UFPEL e NERUA-FURG

*2 Capitão de Corveta (IM). Mestre em Economia pela UERJ

*2 Capitão-Tenente (T). Graduada em Economia pela UFF

GREVE NO SERVIÇO PÚBLICO

Renato Vilhena de Araujo*

"Ser ou não ser, eis a questão."

Shakespeare, em *Hamlet*

A Constituição Federal (CF), art. 37, inciso VII, estabelece que os servidores públicos poderão fazer greve, desde que atendidas as condições definidas em lei específica a ser aprovada pelo Congresso. Entre 1988 e 1998, a regulamentação do direito de greve deveria ser feita através de Lei Complementar, mas a Emenda Constitucional nº 19 veio abrandar esta exigência, passando a requerer apenas que uma futura lei ordinária regulamentadora das greves no serviço público seja específica sobre este assunto.

No entanto, passados mais de trinta anos, tal lei ainda não foi formulada.

GREVES DECLARADAS

Na falta da lei específica, ao julgar vários mandados de injunção, o Supremo Tribunal Federal (STF) acabou decidindo pela aplicação provisória ao setor público da Lei nº 7.783/1989, que é a lei de greve que vigora para o setor privado, ressalvando que somente naquilo que couber, numa demonstração solene de ativismo judicial, que é quando os juízes assumem as funções dos legisladores.

Ocorre, entretanto, o paradoxo que quase nada do que cabe para o setor privado tem cabimento para o setor público, persistindo o dilema do príncipe dinamarquês citado no início: legitimar, ou não legitimar, uma greve de servidores públicos.

A tabela da página seguinte resume as diferenças que serão comentadas a seguir.

Sob o aspecto jurídico, a feição predominante da greve no setor público é a de insegurança provocada pela previsão constitucional de uma

lei ordinária específica que, no entanto, não existe até hoje.

As decisões que vêm sendo tomadas em casos concretos apenas tateiam no escuro e estabeleceram algumas regras aplicáveis a casos particulares como, por exemplo, a de que a greve é vedada aos servidores que atuam na área de segurança pública, inclusive aos agentes socioeducativos que zelam pelos menores infratores.

Já ficou decidido também que os dias parados deveriam ser descontados dos salários, exceto se ficasse demonstrado que a greve foi provocada pelo Poder Público. Este tipo de desconto nunca chegou a ser aplicado, pois o governo é sempre visto como a parte considerada culpada na relação conflituosa com os servidores que reivindicam salários mais dignos.

Em tese, está consolidado o entendimento de que não poderia haver paralisação total de nenhum serviço público, o que nem sempre é observado na prática.

Por outro lado, sob o aspecto econômico, a feição determinante da greve no setor público é a de incoerência, já que a greve é basicamente um legítimo instrumento de pressão econômica que leva à conciliação dos interesses de patrões e empregados pelo método do terror, isto é, fazendo com que ambos parem de ganhar dinheiro!

No entanto, na prática, durante as greves no setor público, nem o Governo deixa de arrecadar impostos, nem os servidores deixam de ganhar salários (inclusive por força de numerosas decisões judiciais), o que anula o impulso econômico básico para que haja a desejada conciliação equilibrada de interesses. Por este motivo, as greves de servidores tendem a ser de muito longa duração, como as de professores, por exemplo.

Já sob o aspecto político, as greves do setor público tomam a feição de simples oportunismo, sendo utilizadas para fazer demagogia, como ocorre com as greves políticas e de apoio a outras categorias, por exemplo, como também para se tirar proveito eleitoral ou para fazer propaganda partidária.

Finalmente, sob o aspecto social, ressalta a feição de transtorno para o povo em geral, que invariavelmente sai prejudicado pela paralisa-



ção de serviços públicos essenciais e inadiáveis. Como se costuma dizer, é sempre o povo quem "paga o pato". O princípio constitucional da indispensável continuidade dos serviços públicos é deixado de lado, em que pese as muitas decisões judiciais no sentido de que os grevistas públicos deveriam assegurar o funcionamento normal de um percentual mínimo dos setores atingidos pela paralisação. São tentativas de privatização de ganhos e de socialização de perdas.

ASPECTOS	FEIÇÕES
JURÍDICO	INSEGURANÇA
ECONÔMICO	INCOERÊNCIA
POLÍTICO	OPORTUNISMO
SOCIAL	TRANSTORNO

GREVES DISFARÇADAS

Na impossibilidade de fazer greves dentro dos limites legais, são comuns movimentos de paralisação dos trabalhos (muito mal) dissimulados como: operação-padrão, operação-tartaruga, greve relâmpago e greve branca, apenas para citar alguns exemplos mais frequentes.

A forma mais dissimulada é simplesmente trabalhar pouco deliberadamente, invocando a ideia de que "eles fingem que me pagam e eu finjo que trabalho", que é uma atitude conhecida como greve íntima.

Aparentemente seria uma conduta muito as-

tuciosa, pois não afronta abertamente nenhuma lei, mas, na realidade, é uma das posturas mais nefastas possíveis, pois prejudica, tanto o grevista individualmente, quanto também toda a categoria de servidores públicos.

É preciso reconhecer que fazer bom trabalho é bastante gratificante e, ao longo do tempo, acaba por constituir o que se chama de realização profissional. Portanto, a pessoa que é capaz de trabalhar bem e não o faz propositalmente está perdendo tempo precioso que jamais será recuperado. Não vale a pena se negar a ter realizações profissionais esperando por aumentos salariais incertos. A demora pode ser excessiva e oportunidades preciosas podem ser desperdiçadas. Além de autodestruidora, é uma conduta ineficaz análoga a uma greve de fome, mas vale lembrar que um profissional frustrado não chega a comover os demais cidadãos, como ocorre com o sofrimento físico de quem se nega alimentos até que algum objetivo seja alcançado.

Por outro lado, há pessoas que não conseguem trabalhar bem e, às vezes, procuram mascarar esta inabilidade, perante si próprias, com a ideia de pretensas greves íntimas, ao invés de aproveitar as múltiplas ocasiões de aperfeiçoamento que a vida profissional moderna propicia, perdendo oportunidades que talvez não voltem.

Vê-se, portanto, que a greve íntima é uma perda de tempo irremediável e uma autonegação de satisfação profissional extremamente lesiva a quem a pratica.

Prejudicial aos indivíduos, a greve íntima é ainda mais prejudicial para a categoria dos servidores públicos como um todo, pois, na proporção em que produzem pouco, estes se desvalorizam perante a sociedade que passa a não ver motivo algum para pagar bem a pessoas que não se empenham em atender os cidadãos que precisam da sua atenção. Todos certamente já tiveram amargas experiências deste tipo ao eventualmente terem que procurar os serviços

de repartições públicas.

Forma-se assim um círculo vicioso onde o servidor trabalha mal porque recebe pouco e recebe pouco porque trabalha mal. No limite, chegar-se-ia a uma inusitada situação de equilíbrio em que o servidor não faz nada, mas também não ganha nada!

Na verdade, a correlação entre proficiência e nível de remuneração não é tão determinante como se poderia pensar. Há inúmeros exemplos de pessoas que trabalham muito e ganham pouco, bem como de pessoas que trabalham pouco e ganham muito (como os políticos).

A greve íntima só é gratificante e positiva para as pessoas que têm aversão patológica ao trabalho.

CONCLUSÃO

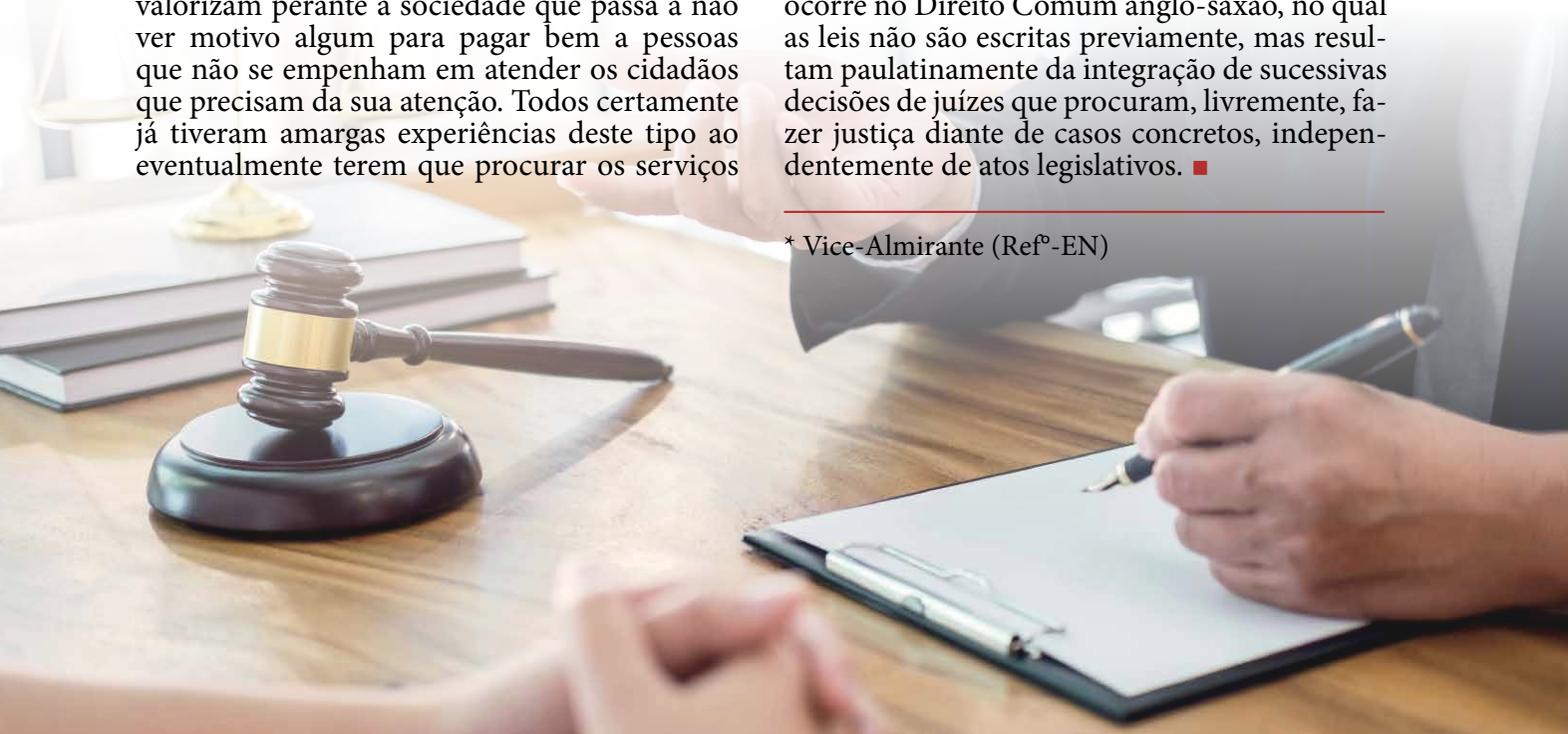
A rigor, a realização de greve no serviço público dependeria de aprovação de lei específica que, no entanto, possivelmente, jamais será formulada e aprovada.

Para tanto, seria necessário decifrar a charada de como interromper serviços públicos sem prejudicar o público. Por exemplo, como evitar que greves de professores (que costumam ser muito longas) prejudiquem o aprendizado dos alunos, os quais nem mesmo fazem parte do litígio salarial entre Governo e os docentes.

Fazendo-se todas as severas restrições ao direito de greve no setor público que seriam exigidas pelo bem comum, corre-se o risco de torná-lo inócuo.

Até que isto aconteça, vamos seguir tateando no escuro diante dos casos que continuarão surgindo na prática, de modo parecido com o que ocorre no Direito Comum anglo-saxão, no qual as leis não são escritas previamente, mas resultam paulatinamente da integração de sucessivas decisões de juízes que procuram, livremente, fazer justiça diante de casos concretos, independentemente de atos legislativos. ■

* Vice-Almirante (Ref^o-EN)



DOCTRINA DE SEGURANÇA PARA NAVIOS NUCLEARES NO BRASIL

Leonam dos Santos Guimarães*

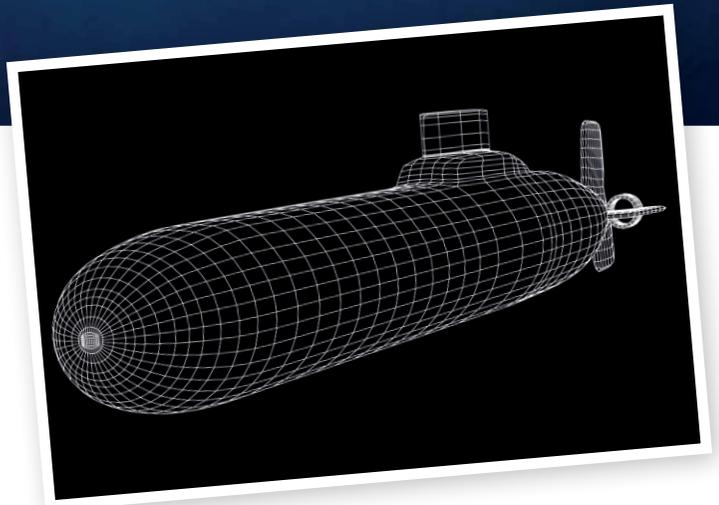
APLICAÇÃO DA DOCTRINA

Estabelecida uma doutrina que maximiza a segurança da tripulação, do público e do ambiente, reconhecendo a capacidade de sobrevivência do navio como a preocupação primária de segurança, aspectos abordados na edição anterior desta publicação, torna-se necessário estabelecer uma metodologia geral e desenvolver ou adaptar métodos e modelos requeridos para a aplicação desta doutrina ao projeto, construção e operação dos navios nucleares.

Para atingir estes objetivos, torna-se necessário apoiar-se na abordagem RAMS, que enfatiza o desenvolvimento de um programa de análise preditiva de segurança, que pode ser sintetizada pelo trinômio:

IDENTIFICAÇÃO → ANÁLISE → CONTROLE

Tal programa deve necessariamente estabelecer e manter uma abordagem disciplinada para identificar metodicamente aqueles perigos que devem ser eliminados ou controlados, avaliar o projeto do sistema, prever ações corretivas ao



longo de todas as fases do ciclo de vida do sistema envolvido e prover o retorno da experiência operacional para assegurar que os objetivos do projeto foram atingidos. O desenvolvimento de um programa de segurança requer o conhecimento aprofundado, consubstanciado por modelos físicos e métodos matemáticos de análise:

- do sistema propriamente dito;
- do ambiente onde o sistema opera;
- dos riscos potenciais ao ambiente induzidos pela operação do sistema;
- dos riscos potenciais ao sistema induzidos pelo ambiente onde ele opera;
- das consequências para o ambiente das agressões induzidas pelo sistema; e
- das consequências para o sistema das agressões induzidas pelo ambiente.

Estes conhecimentos não são, entretanto, por si só suficientes: é necessário ainda a capacidade

de combiná-los analiticamente.

Considerando-se esta base de conhecimentos e os requisitos para o navio nuclear, o primeiro passo será identificar todos os eventos inicializadores de condições de funcionamento inseguras associados aos domínios de operação do sistema-navio e seus subsistemas (instalação nuclear, plataforma-navio, sistemas de combate, tripulação), combinando-os logicamente sob forma de cenários. O critério para inclusão dos cenários identificados no campo de análise deve ter a exaustividade como objetivo, sendo o possível e não somente o provável, como medida de avaliação. Devem ser simultaneamente considerados três parâmetros para qualquer cenário de risco:

- severidade: consequências associadas a um perigo particular, em termos de liberação de radioatividade e operação do navio;
- probabilidade: a verossimilhança da ocorrência de um evento inicializador e das várias consequências dele resultantes; e
- controle: a quantidade e tipo de recursos ou ações disponíveis para eliminar ou mitigar as consequências resultantes do perigo.

O uso fundamentado do *engineering judgement*, baseado no conhecimento e nas informações disponíveis, para aferir a cada cenário uma classificação em termos de severidade, probabilidade

de e controle permitirá uma imagem clara do nível de segurança atingido, do nível de risco residual aceitável, dos meios disponíveis para controlar as consequências e do custo associado aos vários níveis de controle.

Existem quatro métodos para tratar cenários de risco identificados:

- eliminá-los pelo projeto;
- evitar sua ocorrência prevendo-se dispositivos de segurança cuja atuação não dependa de ação dos operadores;
- evitar sua ocorrência empregando-se dispositivos de alarme que determinem ações específicas dos operadores; e
- desenvolver e exigir rígido cumprimento de procedimentos operacionais que evitem sua ocorrência ou mitiguem suas consequências.

Evidentemente, a linha de ação mais desejável seria eliminar todos os cenários de risco através do projeto de engenharia. Entretanto, esta tarefa é inviável, tornando-se obrigatório reverter-se para um dos três outros métodos para evitar ou reduzir as consequências de sua ocorrência.

Tendo projetado um sistema considerando a segurança, torna-se então necessário analisá-lo para verificar se ele realmente atende aos requisitos operacionais, para reduzir a probabilidade de ocorrência de eventos indesejados e reduzir



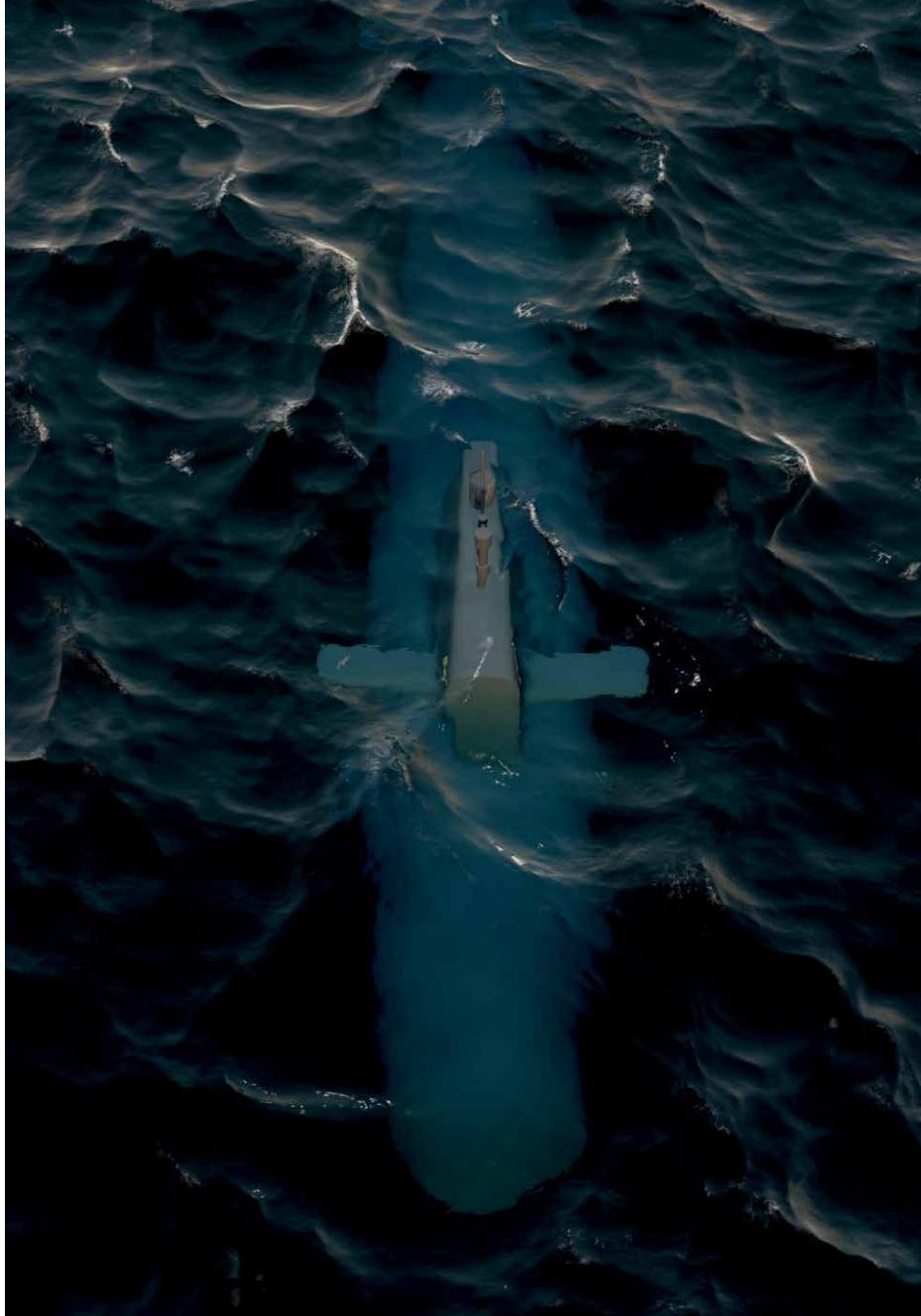
as consequências dos cenários de risco, caso eles venham a se concretizar, a um nível socialmente aceitável. Esta análise deve ser feita de modo contínuo ao longo da vida do sistema e deve ser periodicamente atualizada com base em dados históricos de segurança gerados pela operação do próprio sistema ou de sistemas similares.

Considere-se um exemplo simples: um submarino nuclear encontra-se navegando próximo à superfície (cota periscópica) e detecta uma ameaça operativa que o obriga a mergulhar rapidamente (grande ângulo de ponta para baixo) para sua cota máxima de operação. Durante o mergulho, ocorre um evento que conduz o reator a operar acima de um limite máximo definido por uma determinada especificação técnica, que potencialmente causaria dano ao núcleo ou a algum sistema importante para a segurança nuclear caso o reator continue operando. A doutrina de segurança para reatores em terra iria requerer que o reator fosse desligado imediatamente, possivelmente de modo automático, até que reparos fossem feitos. Entretanto, o desligamento do reator do submarino na situação hipotética acima descrita levaria o navio, devido à sua própria inércia, a ultrapassar a cota máxima de mergulho, em seguida atingir a cota de colapso (falha mecânica da estrutura resistente e perda da estanqueidade) e naufragar, colocando assim não só a tripulação em grave perigo como também se perdendo totalmente o controle sobre o reator.

A doutrina preconizada indica que o reator deve continuar a ser operado ao nível de potência necessário para uma manobra de recuperação, sendo desligado somente se:

- o evento de falha conduzir à completa destruição do reator, a propulsão sendo perdida de toda forma; e
- a situação for tal que o navio seria perdido mesmo que a potência do reator fosse mantida.

Ressalte-se que esta doutrina não aprova ou recomenda a operação do reator além dos limi-



tes das especificações técnicas quando a segurança e a sobrevivência do navio e de sua tripulação não se encontram seriamente ameaçadas. Tendo identificado um evento indesejado (especificação técnica X foi excedida) e avaliado um determinado nível de risco para as diferentes possíveis consequências (naufrágio ou operação além das especificações técnicas por um período T de tempo com um nível conhecido e aceitável de dano ao reator) às quais estão associadas a uma probabilidade de ocorrência dependente do projeto do sistema adotado, uma decisão deve ser tomada em termos de qual das quatro ações devem ser consideradas para mitigar o problema:

- a probabilidade de ocorrência é alta o suficiente para requerer o reprojeto do sistema

com o objetivo de eliminar a possibilidade do evento?

- as consequências são tão rápidas e/ou desastrosas de forma a requerer o desligamento automático (SCRAM) do reator e partida dos sistemas de segurança?
- o evento deve ser alarmado, com a possibilidade de a operação além das especificações técnicas ser continuada, conforme decisão do operador, em situações de emergência?
- devem ser desenvolvidos procedimentos especiais que permitam a operação nesta condição de falha por um determinado período de tempo, mesmo quando não existe situação de emergência?

As respostas a estas perguntas formam a base da doutrina preconizada, que consiste em prover o máximo de proteção para o conjunto navio-reator como um sistema integrado.

MÉTODOS DE CONTROLE

Conforme citado anteriormente, existem quatro métodos para tratar os perigos identificados: eliminação, dispositivos automáticos de segurança, dispositivos de alarme e procedimentos especiais. Existem, entretanto, várias opções de projeto específicas, incluídas dentro destas quatro categorias que atenderiam aos requisitos. Algumas destas opções serão discutidas.

A opção de projeto de eliminar ou controlar um perigo parece ser, tecnologicamente falando, o melhor método, apesar de não ser necessariamente o mais econômico. Este método, quando usado em conjunto com os outros três é extremamente útil. Em particular, o aumento das margens de segurança entre o projeto e os limites de operação permite uma maior flexibilidade para a continuidade da operação, tempo para efetuar de modo ordenado e racional diagnósticos precisos e implementação de procedimentos especiais, em lugar do que seria um desligamento automático mandatário ou uma drástica redução de potência num reator

em terra. Isto pode ser muito útil no projeto do combustível e na definição dos parâmetros operacionais de pressão, temperatura e vazão dos sistemas.

No projeto de sistemas de segurança onde são implementados diversos níveis de redundância, a autoridade de segurança pode exigir redução de potência ou desligamento da instalação em caso de perda de um ou mais trens redundantes. Eventualmente, a operação pode ser permitida por um determinado intervalo de tempo de modo a possibilitar a correção do problema. Se os reparos não são efetivados neste período, exige-se o desligamento a quente até que a instalação possa voltar a operar dentro das especificações técnicas.

No caso da propulsão naval, a duração deste intervalo de tempo dentro do qual a instalação nuclear pode operar com um trem redundante fora de funcionamento deve ser muito maior do que aquele permitido a um reator em terra, devido à eventual indisponibilidade de sobressalentes e à necessidade, em termos de segurança, de completar a missão no mar. Nestes casos, as lógicas de funcionamento dos sistemas de segurança do tipo 2 em 3 devem poder ser reajustadas para 1 em 2, colocando-se pessoal adicional para monitorar continuamente o parâmetro afetado ou para executar controle manual local sobre o sistema. A segurança neste caso é melhor garantida permanecendo a instalação em operação.

Um evento plausível que pode servir como exemplo onde este tipo de controle pode ser considerado é a perda de um mecanismo de acionamento de barras de controle. Esta perda da função de acionamento pode resultar de uma falha local, afetando um elemento individual ou de uma falha mais generalizada, afetando um banco ou grupo de elementos. Este evento indesejado possivelmente não afetará a função de SCRAM, não ocasionando nenhum efeito imediato, assumindo-se a operação do re-



ator em regime permanente. Potencialmente, a longo termo, poderá ocorrer alguma distorção na forma do fluxo neutrônico ou instabilidades de potência locais. Se a perda ocorrer num grupo de elementos de segurança, ela pode afetar a margem de reatividade para desligamento, mas sem nenhum efeito catastrófico resultando do evento.

Um reator de terra seria desligado compulsoriamente num caso como este. No caso de um navio, tal ação seria indesejável, mesmo em situações normais, pois, no mínimo, conduziria à perda da manobrabilidade do navio. Como não existiriam efeitos imediatos sobre a segurança, seria recomendável que o navio continuasse sua singradura até um porto onde fosse possível efetuar os reparos necessários ou, no mínimo, até um fundeadouro onde o reator pudesse ser desligado sem implicar riscos para o navio enquanto os reparos pudessem ser efetuados.

A definição dos sinais de segurança que produzem o desligamento automático do reator, no caso da propulsão naval, conduz a uma análise de vantagens, desvantagens e condições nas quais o contorno (*by-pass*) ou invalidação de alguns ou todos os sinais de SCRAM podem ser realizados de forma a garantir a continuidade da operação em situações de emergência.

Através da aplicação da doutrina apresentada, a análise do projeto deve limitar o número de eventos que podem produzir um sinal de SCRAM a um mínimo. Para estes parâmetros que absolutamente requerem o desligamento automático quando excedidos, o sistema de proteção deve ter interfaces com alarmes e com um sistema automático de limitação que reduza a potência quando o reator se aproxima de suas margens mínimas de operação. A redução automática de potência poderá então ser invalidada com uma ação positiva do operador que mantenha o reator dentro dos limites de segurança. No caso de o reator não poder ser mantido dentro destes limites, a função de SCRAM permanece ainda disponível para proteger a tripulação, o público e o meio ambiente. Neste contexto, pode ser desejável projetar o ponto de operação e o limite de segurança onde o desligamento automático ocorrerá com uma margem mais ampla e ajustar o ponto de SCRAM próximo ao limite máximo do sistema, de modo que a perda de potência ocorra somente como último recurso para evitar danos severos ao reator. O ponto exato onde isto ocorre somente pode ser verificado para cada projeto específico, devendo ser amplamente justificado e documentado pela

análise de segurança.

Com a correta aplicação da doutrina discutida, fica evidenciado que o SCRAM deve efetivamente representar o limite máximo de operação, não devendo em nenhuma condição ser invalidado ou contornado.

Os procedimentos operacionais que permitem a continuidade do funcionamento do reator em caso de falha mecânica, de monitoração, de controle ou de segurança de sistemas são de extrema importância. É necessário que, a bordo de um navio, a decisão final de operar o reator além de suas especificações técnicas seja exclusiva do comandante do navio. Deste modo, o comandante deve ser capaz de tomar decisões fundamentadas em seus próprios conhecimentos de engenharia nuclear e na avaliação da assessoria técnica fornecida pelo chefe de máquinas, e nos seus conhecimentos navais e experiência de mar. Estas decisões baseiam-se no pleno entendimento das consequências de cada linha de ação possível, ou seja, de continuar a geração de potência nuclear em face dos danos que poderá sofrer o reator ou desligar o reator em face dos riscos de perda do navio e de sua tripulação (e, em última instância, do próprio reator).

CONCLUSÕES

Com base na experiência operacional de submarinos, navios de superfície e navios mercantes nucleares até o presente, pode-se afirmar que é muito pouco provável que o comandante venha a, realmente, enfrentar uma situação em que tenha que escolher entre o reator e o navio. Entretanto, esta possibilidade existe. A doutrina apresentada, caso aplicada a todas as fases da vida útil de um navio nuclear, pode reduzir a probabilidade de que uma tal decisão venha um dia ter que ser tomada. Ao mesmo tempo, um profundo entendimento desta doutrina e das consequências de sua aplicação de modo a retirar o navio de uma situação de perigo real, ainda que aceitando algum dano no reator e seus sistemas, é de fundamental importância para a segurança dos navios nucleares entendidos como um sistema. ■

* Capitão de Mar e Guerra (RM1-EN), integrante do Grupo de Interesse em Ciência, Tecnologia, Engenharia, Matemática e Inovação (CTEMI) do Clube Naval



UMA NOVA ESCOLA, os mesmos princípios

Nasce em Brasília (DF) a **Escola Superior de Defesa**, com foco nos Altos Estudos de Defesa

A Escola Superior de Defesa (ESD) foi criada pelo Presidente Jair Bolsonaro, em 23 de setembro de 2021, por meio do Decreto nº 10.806, que entrou em vigor em 1º de outubro de 2021. A instituição está localizada no antigo Campus Brasília da Escola Superior de Guerra (ESG) e tem como objetivo disseminar e ampliar assuntos de interesse da Defesa Nacional, prioritariamente, para servidores civis dos Poderes Executivo,

Legislativo e Judiciário, além de profissionais de instituições públicas e privadas.

A ESD, conforme previsto na Estratégia Nacional de Defesa (END), de 2008, busca o maior engajamento da sociedade brasileira nos assuntos de defesa. Além disso, atende à Estratégia de Defesa (ED) de número 13 da END, quanto às atividades de ensino. A redação do documento versa sobre a promoção da temática de defesa na educação e refere-se às ações que têm por



objetivo estimular a discussão sobre Defesa Nacional nas atividades educacionais do País, nos diversos níveis, promovendo maior conscientização sobre a importância do tema.

Seu primeiro Comandante, o Vice-Almirante Paulo Renato Rohwer Santos, foi nomeado na cerimônia de ativação da Escola, em 5 de novembro de 2021. Na ocasião, o Comandante da ESG, Tenente-Brigadeiro do Ar Luis Roberto do Carmo Lourenço, em seu discurso, proferiu: “Somos uma escola recém-criada, porém trazemos conosco a história de uma instituição consolidada, que foi inaugurada em 1949, que é a Escola Superior de Guerra”. “Apesar de sermos uma nova e independente instituição, seguiremos os princípios da ‘escola mãe’ e daremos continuidade aos estudos aprofundados para a defesa do nosso país”, ressaltou o Comandante da ESG.

Dentre as competências da Escola está o fomento de estudos, pesquisas, ensino, pós-graduação, extensão, difusão e intercâmbio relacionados aos temas de interesse da defesa, prioritariamente para civis dos três poderes (Executivo, Legislativo e Judiciário), das instituições públicas de interesse do Ministério da Defesa, bem como de instituições privadas, que sejam também de interesse.

COMO NASCEU A ESCOLA SUPERIOR DE DEFESA

Tudo começou em 1973 com a primeira tentativa de transferência da ESG do Rio de Janeiro (RJ) para Brasília (DF), por meio de um projeto

de construção que seria realizado às margens do Lago Norte, ao lado da Universidade de Brasília (UNB). No entanto, esta tentativa não foi concluída.

Os anos se passaram e, décadas depois, o Ministério da Defesa (MD) apresentou um novo planejamento de transferência. Em 2011, o Campus Brasília da ESG passou a ocupar algumas salas no prédio anexo do MD. Porém, a estrutura tornou-se pequena para atender às demandas da Escola

e, em 2015, foi idealizada a construção de uma nova sede, desta vez na Asa Sul, no Plano Piloto de Brasília. Como o custo para construir um projeto do zero era muito alto, a instituição resolveu aguardar a disponibilidade de recursos.

Foi quando, em 1º de janeiro de 2019, a Escola Superior de Administração Fazendária (ESAF), com uma área de mais de 400 mil m², foi extinta e o seu Campus, localizado na DF-001, no bairro Jardim Botânico, foi oferecido ao MD. No final de 2019, o Campus Brasília da ESG passou a ocupar as instalações da antiga ESAF e, dois anos depois, o local foi rebatizado e passou a se chamar Escola Superior de Defesa, desvinculando-se administrativa e academicamente da Escola Superior de Guerra.

ESCOLA SUPERIOR DE DEFESA E ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA: QUAL A DIFERENÇA?

De acordo com o Comandante da ESD, Vice-Almirante Rohwer, este é um assunto que ainda gera dúvidas, pois tanto a ESD, quanto a ESG, localizada no Rio de Janeiro, têm como foco a Defesa Nacional. No entanto, “apesar de ambas terem o mesmo objetivo e possuírem cursos focados no tema, com a nova estrutura, elas passam a ter uma particularidade: enquanto a ESG deverá priorizar a formação de dirigentes de alto nível das Forças Armadas, contemplando, preferencialmente, os militares, a ESD tem a finalidade de atender, prioritariamente, o público civil, valendo-se, sobretudo, de sua localização na capital federal, próximo do centro do poder nacional”, explica.



LOGOMARCA REPRESENTA A INTEGRAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS COM A NAÇÃO BRASILEIRA

A logomarca da nova instituição simboliza o objetivo da ESD quanto à maior integração e aproximação dos órgãos de governo aos assuntos de defesa, assim como estimula o envolvimento da sociedade brasileira no tema. Para isso, foi escolhido um losango, cuja representação mais famosa da figura geométrica está na Bandeira do Brasil. O formato destaca, também, a modernidade e visão de futuro da Escola Superior de Defesa.

Suas cores: branco, verde, azul e amarelo, representam não só as Forças Armadas, como também os civis. O branco faz referência à Marinha do Brasil; o verde ao Exército Brasileiro; o azul simboliza a Força Aérea Brasileira e o amarelo caracteriza a parcela civil da sociedade.



CURSOS

A Escola Superior de Defesa conta atualmente com nove cursos, sendo três deles de especialização (que equivalem a pós-graduação *Lato*

Sensu) e os demais de extensão. Os profissionais indicados para participar, mediante convite às suas instituições, passam por um processo de seleção (envio de currículo, justificativa para fazer o curso e entrevista). Confira a lista de capacitações ofertadas:

ESPECIALIZAÇÃO

Curso de Altos Estudos em Defesa (CAED) - 550h

Curso Superior de Inteligência Estratégica (CSIE) - 512h

Curso de Logística e Mobilização Nacional (CLMN) - 371h

EXTENSÃO

Curso de Direito Internacional dos Conflitos Armados (CDICA) - 139h

Curso de Análise de Crises Internacionais (CACI) - 100h

Curso de Diplomacia e Defesa (CDIPLOD) - 113h

Curso "A Defesa Nacional e o Poder Legislativo" (CDNPL) - 100h

Curso em Economia e Planejamento de Defesa (CEPD) - 32h

Curso de Coordenação e Planejamento Interagências (CCOPI) - 128h





AÇÃO SOCIAL

PROGRAMA FORÇAS NO ESPORTE (PROFESP)

Nas dependências da ESD há, também, um núcleo do Programa Forças no Esporte (PRO-FESP). Inaugurado em 2021, a unidade oferece atividades no contraturno escolar para 260 crianças de escolas públicas da região.

O PROFESP tem a finalidade de incluir crianças e adolescentes em vulnerabilidade social e proporcionar a eles a prática de esporte e de atividades que visam à educação integral, à disciplina e à consolidação de valores. “É uma grande satisfação poder colaborar com projetos como este. Contamos com um espaço com quadras de vôlei, tênis, futebol, além de piscina, o que facilita a realização de atividades esportivas com os alunos. As crianças ficam felizes e nós

também ficamos com a presença delas em nosso Campus”, ressaltou o Comandante da ESD.

Durante o período em que ficam na ESD, são realizadas aulas de reforço escolar, artes, música, civismo, libras, saúde e bem-estar. Além disso, os alunos têm a oportunidade de praticar modalidades como: natação, futebol, tênis, basquete, caratê e circuitos motores.

O Programa é uma cooperação entre os Ministérios da Defesa; da Educação; da Cidadania; da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos; além da Secretaria Especial do Esporte. Um acordo de cooperação entre a Escola Superior de Defesa e a Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal operacionaliza as ações.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Escola Superior de Defesa tem a convicção de que sua missão está diretamente ligada ao envolvimento da Nação com os temas relacionados à Defesa. Por isso, fomenta o debate e crê que, assim, deva promover consciência de defesa em todas as esferas da sociedade. “Nosso papel é ensinar, orientar e estimular que cada aluno reproduza os aprendizados adquiridos na Escola. Com isso, poderemos contribuir para o diálogo, nessa direção, entre os diversos setores da sociedade brasileira”, finaliza o Almirante Rohwer. ■

NAVIO AERÓDROMO "SÃO PAULO" PRIMEIRO DIA DE MAR

Antônio Alberto Marinho Nigro*



O “São Paulo” foi incorporado à Marinha em 15 de novembro de 2000. A cerimônia de incorporação à Armada foi presidida pelo Almirante de Esquadra José Alberto Accioly Fragelli, então Chefe do Estado-Maior da Armada. O navio encontrava-se atracado ao cais do Arsenal de Brest da Marinha Nacional da França, onde foram realizados os serviços de manutenção extraordinários para a extensão do período operativo.

O limite da partida do navio para o Rio de Janeiro estava marcado para 1º de fevereiro e, assim, foi estabelecido o dia 30 de janeiro como data limite para concluir os serviços de manutenção extraordinários no A-12. O planejamento das obras contemplava o dia 25 de janeiro de 2001 para a realização das provas de mar. E assim foi perseguido e executado. Na ocasião, não se associou a data com a fundação da cidade de São Paulo. Coincidência?

Carta de Saída do Porto de Brest (França)

Os três "São Paulo": o navio, o apóstolo e a cidade, que comemora sua data de fundação no mesmo dia em que o navio suspendeu pela primeira vez.



Coincidência ou não, passamos a orar pela concretização do programa. Pedir a intercessão de São Paulo, Apóstolo, junto a Deus, para que tudo corresse bem e o êxito fosse logrado. Afinal, sou católico romano e a fé ajuda na consecução dos nossos pedidos. Além da fricção normal dos períodos de reparos, vivia-se um rigoroso inverno que retardou a pintura do indicativo de costado A-12 em ambos os bordos. O programa foi cumprido e o navio suspendeu pela primeira vez envergando a Bandeira do Brasil, em 25 de janeiro de 2001. Há vinte e um anos. Parece que foi ontem. A emoção permanece viva no coração.

Os serviços extraordinários de manutenção, ainda na França, foram complementados por outros no Brasil, entre os quais, a primei-



ra docagem e limpeza do casco do navio, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Após a docagem, nas provas de mar, em 31 outubro de 2003, o "São Paulo" desenvolveu 30,4 nós de velocidade máxima mantida, assegurando, com sobras, vento para recolhimento do avião AF-1, em caso de calma-ria.

Na realidade, existiam três "São Paulo". O Apóstolo que intercedeu por nós; a cidade, berço dos Bandeirantes que estenderam a Cristandade ao seio da América do Sul e o navio que iniciava sua vida sob o Pavilhão Nacional. Até hoje os três "São Paulo" permanecem vivos na memória. Agora, 25 de janeiro de 2022, enquanto escrevo, a cidade comemora seus 468 anos.

O "São Paulo", como a cidade, representava o País inteiro. Onde chegávamos se fazia presente o território brasileiro. Cada tripulante representava o Brasil. Fato que enaltece o orgulho e o patriotismo dos marinheiros. ■

* Contra-Almirante (Ref^o), primeiro Comandante do NAe "São Paulo"

A BAIXA DO

CRUZADOR, "TAMANDARÉ"

Paulo Marcos Lustoza*

Navios de guerra adquirem fama e levam a alma de suas tripulações. O Cruzador "Tamandaré" (C-12), ex-"USS St Louis" (CL-49), foi construído pelo estaleiro *Newport News Shipbuilding*, Virginia, teve a sua quilha batida em dezembro de 1936 e foi incorporado à *Navy* em 1939, assumindo o comando o CMG (USN) Charles H. Marrison.

Encontrava-se atracado na Base Naval de Pearl Harbor e saiu praticamente ileso quando ela foi atacada pelos japoneses em 1941.

O navio foi transferido para a Marinha do Brasil (MB) nos Termos de Assistência Mútua e incorporado em cerimônia realizada na Base Naval da Philadelphia em 6 de fevereiro de 1952, sob o comando do CMG Paulo Bosisio.

O navio possuía uma primorosa e detalhada Organização Administrativa e uma excelente Organização de Combate, copiada da *Navy*, tendo o



Cruzador funcionado como um verdadeiro navio-escola para várias gerações de oficiais e praças.

Episódio histórico marcante a serviço da MB foi a sua participação no Movimento de 11 de Novembro de 1955, quando, na saída da barra da Baía da Guanabara, estando a bordo o Presidente da República em exercício, Carlos Luz, sofreu intenso tiroteio da Fortaleza de Santa Cruz, em Niterói, e do Forte de Copacabana. Devido a manobras evasivas ou por falta de pontaria dos agressores não foi atingido. Mais tarde, o Exército Brasileiro (EB) declarou que quis apenas assustar os irmãos de armas. Consta que o cruzador não revidou os tiros por ordem do Presidente da República, a fim de não ocasionar baixas indesejáveis de civis e militares na praia de Copacabana, devido ao forte poder de fogo do navio.

No Carnaval de 1963, às pressas, foi mobilizado e deslocado para a área do Nordeste a fim de atuar na chamada "Guerra da Lagosta", um confronto com a Marinha francesa, porém, devido aos recorrentes problemas nas máquinas, não pôde chegar ao seu destino.

Depois de 24 anos servindo à MB, onde fez 220.000 Milhas Náuticas, foi realizada, em 28 de junho de 1976, a cerimônia de Mostra de Desarmamento, presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante de Esquadra Gualter Maria Menezes de Magalhães, que era Comandante do navio quando, em 1965, embarquei no C-12 no regresso da Viagem de Instrução de Guardas-Marinha.

Servi no navio nos postos de Segundo-Tenente, Primeiro-Tenente e Capitão-Tenente, quando exerci, respectivamente, no Departamento de Máquinas, as funções de Ajudante

do Encarregado da Divisão de Caldeiras (Div C), Encarregado da Divisão de Eletricidade (Div E), Encarregado da Divisão de Máquinas Principais (Div M), Encarregado da Divisão de Máquinas Auxiliares (Div A), Encarregado dos Grupos de Controle de Avarias (Div R e Div A) e da Propulsão (Div M e Div C); no Departamento de Armamento, as de Encarregado das Divisões de Canhões de 40 mm (5ª e 6ª Div).

Como o navio apresentava um alto consumo de combustível e muitos pedidos de reparo ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), o Comandante-em-Chefe da Esquadra (ComemCh), Vice-Almirante Carlos Auto de Andrade, mandou convocar o Chefe do Departamento de Máquinas do navio para uma reunião na Esquadra.

Estando o Chefe do Departamento de Máquinas de licença, o Comandante do navio, CMG Hugo Stoffel, determinou que comparecesse à reunião o Encarregado da Propulsão, no caso eu.

No encontro, presentes o Oficial de Máquinas da Esquadra, que conduziu a reunião, e o Encarregado da Comissão de Inspeção e Assessoramento de Adestramento (CIASA) do CA-AML (Camaleão), após relatar a péssima situação das máquinas e dos problemas enfrentados pelos maquinistas para bem conduzir com eficiência a instalação de máquinas do navio, foi sugerida uma inspeção do CIASA para se verificar o adestramento do pessoal.

Meu pavio curto acendeu e, respeitosamente, não acatei a sugestão, pois não se tratava, no caso, da má condução das máquinas, mas do mau estado em que se encontrava o



CARACTERÍSTICAS DO NAVIO

- **Comprimento:** 185,42 m
- **Boca:** 18 m
- **Deslocamento:** 13.400 toneladas
- **Potência:** 100.000 HP, 4 eixos propulsores
- **Armamentos:**
 - 15 canhões de 153 mm, 47 calibres, semiautomáticos, telecomandados, montados em 5 torres tríplexes no sentido axial, 3 AV e 2 AR
 - 8 canhões de 127 mm, 38 calibres, duplo emprego, montados em 4 torretas e distribuídos em igual quantidade, 2 em cada bordo
 - 28 canhões de 40 mm, 56 calibres, automáticos, montados em 3 reparos quádruplos e 1 duplo, em cada bordo
 - 8 metralhadoras automáticas Oerlikon de 20 mm, 72 calibres, montadas em reparos singelos, 4 por bordo, 6 AV e 2 AR
- **Máquinas:** 2 praças de máquinas, com 2 turbinas a vapor de AP e BP por eixo, 2 eixos em cada praça; e um Turbo-Gerador Principal em cada praça de máquinas
- **Caldeiras:** 2 praças de caldeira com 4 caldeiras de vapor superaquecido, 600 lbs/pol², em cada uma
- **Existia um enorme hangar no interior da popa**, que se destinava a alojar, na 2ª Guerra Mundial, um hidroavião recolhido por um guindaste. O navio possuía heliponto
- **Tripulação:**
 - 1.070 homens, sendo 58 oficiais, 168 SG e 809 CB e MN
 - 1 Destacamento de Fuzileiros Navais (7ª Div)

material. A situação era tão ruim que os tanques de reserva de água destilada para as caldeiras já não eram mais suficientes para complementar as perdas por vazamentos de água nas caldeiras e pudessem atingir o nível normal de operação. Em uma travessia Rio-Santos chegava-se ao porto com o mínimo de água de reserva nos tanques para se preservar uma segura estabilidade do navio, sendo necessário ficar atracado em Santos pelo menos três dias para os deficientes Grupos Destilatórios produzirem água para os tanques de reserva e o navio poder regressar ao Rio de Janeiro.

Explanei que o navio não tinha mais sequer condições de combate, havia constantes incêndios nas praças de caldeiras, não havendo a possibilidade de se realizar uma salva completa de tiros das torres pois apenas um canhão das torres podia atirar de cada vez devido ao sério perigo de os tiros abalarem as paredes e o revestimento térmico das caldeiras, as quais também apresentavam vazamento de óleo, que, junto com a água do porão, ocasionava a constante necessidade de se esgotar os porões das praças de caldeiras pelas poderosas bombas de esgoto do porão, causando um rastro visível de óleo na esteira do navio. No porto causava poluição no entorno onde o navio estava atracado ou fundeado. Se o pessoal não estivesse bem adestrado, o navio sequer suspenderia do porto.

O Oficial da Esquadra, tendo em vista as minhas enfáticas e contundentes considerações, encerrou a reunião.

Ao regressar ao navio fui dar ciência ao Comandante do que foi tratado, mas ao me receber disse que já tinha conhecimento do ocorrido, pois o ComemCh telefonou comunicando que abrira um Inquérito Técnico-administrativo a ser conduzido pelo AMRJ para apurar o explanado por mim e, em seguida, me deu férias, assim não acompanhei a bordo o andamento do processo.

Tendo sido nomeado Comandante do Navio Patrulha Costeiro "Pirajá", em Natal, desembarquei assim que regresssei de férias, mas soube que os engenheiros navais do AMRJ haviam condenado todas as caldeiras do navio e, após algum tempo, o navio deu baixa.

Creio que a intenção de baixa do navio já estava nos planos da Esquadra, pois não relatei nenhuma novidade, repeti na reunião o que já estava nos diversos relatórios do Departamento de Máquinas enviados pelo Comandante do navio à Esquadra.

Em agosto de 1980, o casco foi arrematado em leilão por USD 1.100.000, pela empresa Superwinoon Entrerprise Co, do Panamá, e rebocado para Hong Kong, para desmonte.

Ao largo de Cape Town, na noite de 24 de agosto de 1980, devido ao mau tempo, o rebocador largou o cabo de reboque e o ex-C-12 teve um fim mais digno, afundou deixando em nós um triste saudosismo. Até pouco tempo, antes da pandemia, a Praça d'Armas do navio ainda se reunia em almoços no Clube Naval. ■

* Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)

MARINHA INAUGURA AGÊNCIA DE NOTÍCIAS

O novo canal de comunicação tem como diferencial a divulgação de notícias críveis, ágeis e baseadas no interesse público

Centro de Comunicação Social da Marinha

Com o propósito de disponibilizar conteúdo de relevância e qualidade para a sociedade brasileira, a Marinha do Brasil (MB) dispõe de um novo meio de comunicação. A Agência Marinha de Notícias é um veículo gerenciado pelo Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM) e tem o objetivo de se tornar uma agência de excelência, referência em informações que envolvem direta ou indiretamente a Força.

A Agência divulga notícias sobre Defesa, Poder Marítimo, Poder Naval, Economia do Mar, Amazônia Azul, Mentalidade Marítima, entre outros temas. Os leitores podem acessar dois tipos de informações: aquelas produzidas de maneira factual (assuntos do momento) e as chamadas pautas frias, que são reportagens atemporais, trabalhadas com antecedência e maior profundidade. Sempre que possível, as matérias são acompanhadas de um conteúdo multimídia que associa vídeos, áudios, imagens e links, com informações complementares.

Outra novidade é que as notícias têm cunho jornalístico, ou seja, são selecionadas e construídas com base nos critérios de noticiabilidade usados pelos diversos provedores de conteúdo, como relevância e agilidade na divulgação das notícias, por exemplo. Assim, as informações disponibilizadas deixam de lado a divulgação institucional, focada apenas nas atividades da Instituição e passam a ser estratégicas sob o ponto de vista do interesse público.

A inauguração do canal ocorre no momento em que a atividade de Comunicação Social comemora 61 anos de história e, de acordo com o Diretor do CCSM, Contra-Almirante André Macedo, essa novidade está alinhada com um processo de renovação em curso na Força. “Trata-se de uma mudança cultural e de conceitos que visa fortalecer a comunicação direta da Ma-

rinha com a sociedade de forma geral e com determinados públicos de interesse”, explica.

Sobre a relevância do veículo para a Comunicação da Marinha, o Diretor afirmou que a Agência representa uma inovação na medida em que contribui para disseminar a narrativa da instituição no formato jornalístico. “A Agência buscará, prioritariamente, tornar a Força fonte de informações críveis, ágeis e estratégicas, com foco no interesse público”, ressaltou.

Assim, a Agência Marinha de Notícias deve ser entendida como um canal de toda a instituição, tendo potencial de se tornar referência para importantes segmentos e organizações da sociedade e, assim, contribuir de forma efetiva para aperfeiçoar o relacionamento da Força com o restante da população brasileira.

PREPARAÇÃO

O CCSM criou um núcleo de implantação que trabalhou durante meses para viabilizar a criação da Agência. O núcleo formado por profissionais de diferentes áreas visitou agências de notícias, levantou necessidades e identificou soluções. A partir do estudo realizado, os militares atuaram aperfeiçoando processos, adquirindo e desenvolvendo soluções tecnológicas e remanejando profissionais de outros setores e de outras Organizações Militares para atuarem nas várias fases de produção e divulgação das informações.

Além disso, o CCSM também promoveu treinamentos com os profissionais de Comunicação que atuam em diferentes Organizações da Força, a fim de estabelecer uma rede de colaboradores capazes de identificar pautas e produzir conteúdo em consonância com a linha editorial do novo canal. ■

O MUNDO PRECISA DE PAZ E COOPERAÇÃO

E NÃO DE GUERRAS!

Gilberto Rodrigues Machado *

No momento em que redijo este artigo, estamos na iminência de mais um conflito, cujo desenvolvimento poderá adquirir proporções apocalípticas e que o Papa Francisco denomina de “loucura”. De fato, ele está coberto de razão, porque as guerras trazem destruição, mortes e, por consequência, sofrimento aos enlutados e aos que lutam para sobreviver.

E, a depender da forma como os líderes mundiais reajam à inesperada crise, motivada por invasão de um país por outro, de maior poderio militar, esta agressão poderá ter desfecho trágico

para a espécie humana!

Por oportuno, se faz necessário esclarecer que esta breve exposição não tem por propósito analisar aspectos técnicos de uma ofensiva militar, suas causas e consequências. É assunto que requer muito estudo, sendo da competência de especialistas da área. Enxergo esta crise, tão somente, como espectador, sob o aspecto humanitário.

E, a partir deste olhar, constato a estreiteza de visão com que alguns seres humanos, investidos de poder, enxergam o mundo à sua volta.

Percebo que eles são insensíveis a esta reali-



dade tão cruel e que as suas decisões prepotentes criaram tanto malefício para determinada nação. Seus planos estratégicos de destruição ignoram o sofrimento de um povo. Não querem ou preferem não ver o óbvio, que pessoas lúcidas ou responsáveis veem com extrema apreensão...

O mundo já passou por duas guerras mundiais e o resultado foi catastrófico para os habitantes de nosso planeta. E, como se não bastassem perdas de vidas humanas com a pandemia da

COVID-19, que permanece ativa, vivemos a expectativa sombria de um número incalculável de mortes, principalmente, de inocentes, cidadãos civis e de soldados que estão na frente de combate de uma guerra fratricida.

É o que está acontecendo com a invasão de um país pacífico, atacado com recursos de meios terrestres, navais e aeronavais, por uma das potências nucleares da terra.

Além de perdas de vidas, deve ser denunciado o uso de recursos financeiros para finalidade bélica, os quais pagam a mobilização de tropas, combustíveis para os veículos blindados e munição para armas de médio e longo alcance, como mísseis lançados de navios, submarinos, helicópteros, aviões...

Tais recursos poderiam prover ajuda aos países pobres, na aquisição de vacinas, além de salvar vidas atingidas pela fome, não só no continente africano, mas também em muitas áreas, mundo afora, que sofrem com as consequências de guerras localizadas, como na Síria e Afeganistão, somente para citar as mais recentes e conhecidas.

E podemos, também, identificar as causas de atitudes tão insanas: a ambição desmedida por poder, a vaidade, a arrogância e o egoísmo. Estes dão o “pano de fundo” para as ações nefastas de determinados líderes políticos que, infelizmente, proliferam como pragas no cenário internacional, assumindo a barbárie como atitude banal, atendendo a propósitos ideológicos, a ex-



trapolar fronteiras.

O que os tais líderes não percebem é que suas atitudes ancoradas em ideologias retrógradas redundaram em fracasso. Eles não querem admitir que o mundo em que hoje vivemos evoluiu. Por isto, entre os mais lúcidos, percebe-se a compreensão no sentido da necessidade de mudança a respeito das relações entre os povos, a envolver o respeito à dignidade do ser humano.

Claro está que, na atualidade, não cabe mais a convivência entre as nações, condicionada pelo terror das ameaças de uso da força das armas ou de qualquer outra forma de dissuasão ou constrangimento, baseadas em premissas injustificáveis. É o que pode acontecer com países que, de uma hora para outra, podem ser invadidos e, assim, perder a sua liberdade e autonomia. Tais premissas não têm mais lugar em um mundo civilizado. Imagine que se determinado governante entender ser seu direito invadir outro país, o caos no mundo estará estabelecido e a vida neste planeta comprometida!

A partir deste ponto de vista, esses líderes, que têm a visão distorcida da realidade, precisam reavaliar as decisões que estão a tomar, em face dos últimos acontecimentos envolvendo o protagonista deste triste acontecimento e que almeja a hegemonia mundial. Ele quer impor pela força, e não pelo diálogo, os seus tenebrosos desígnios.

E urge, também, que esse antigo sistema de divisão de poder (Pacto de Varsóvia X OTAN),



na altura do fim da última grande guerra, estabelecido por acordo, seja desativado, porque apesar de, à época, ter cumprida a sua finalidade, nos dias de hoje tornou-se obsoleta.

Por isto, pode-se advogar pela extinção, também, da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), de forma a “desarmar os espíritos exaltados”, retirando o possível foco de tensão entre as nações oponentes e remanescentes da “Guerra Fria”, estabelecida ao fim da 2ª Guerra mundial.

Há que observarmos a exemplar atitude da Alemanha, um país que, sob a liderança de Adolf Hitler, tinha se tornado inimigo de grande parte de países europeus, pela ocupação de alguns deles, naquele conflito mundial. Todavia, após a assinatura do armistício, tendo sido dividida pelo muro de Berlim e, com a derrocada da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), em 1989, obteve a tão sonhada reunificação, simbolizada pela queda daquele muro.

A partir de então, esse país foi importante para a criação da União Europeia, modelo bem-

sucedido de integração entre as nações do continente. E consolidou-se como forte vínculo de amizade entre as nações europeias, o que permanece até hoje.

E fica a sugestão: que sejam postas abaixo estas divisões e diferenças, porque a humanidade é única, nascida neste tão belo planeta!

Mas hoje, infelizmente, a maior herdeira do poder nuclear da URSS, a Rússia, talvez por obstinação do seu líder supremo, apoiado numa ideologia ultrapassada, insiste, até agora, em pôr em prática ações que ferem o princípio sagrado da “autodeterminação dos povos”.

Assim, sem nos atermos às normas que regem o Direito Internacional, é de supor que a invasão de um país por outro, sem motivo relevante que o justifique, afronta o direito à existência do país invadido, tendo como agravante, além das mortes de seus cidadãos, a destruição material causada à nação agredida... ■

* Capitão de Fragata (Ref^o)



Clube Naval



- Pioneiro nos estudos relacionados ao Mar no Brasil
- Foi Diretor do Instituto de Pesquisas da Marinha
- Desenvolveu relevantes pesquisas nas áreas de climatologia, oceanografia, meteorologia, biologia marinha e hidrografia
- Teve destacado esforço no fortalecimento da mentalidade marítima brasileira

Tema para 2022:

“Políticas públicas de incentivos aos setores estratégicos da Economia do Mar”

Prêmio: Certificado e a quantia de R\$ 10.000,00.

Participantes: Alunos de cursos de graduação, especialização e pós-graduação realizados no Brasil, em instituição de ensino reconhecida pelo Ministério da Educação e Cultura, exceto os que estejam integrando a Diretoria do Clube Naval ou exercendo cargos nas estruturas de quaisquer dos seus Departamentos / Setores no ano da realização do Concurso.

Entrega dos trabalhos até 16/09/2022 no Departamento Cultural, das 13h às 19h (dias úteis)

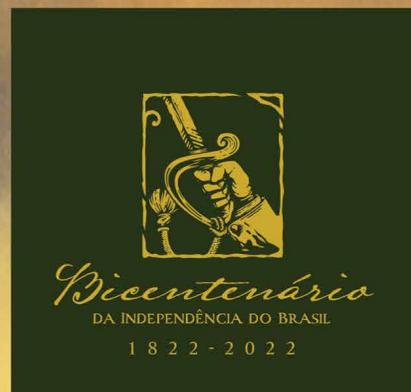
Regulamento disponível no site www.clubenaival.org.br ou no Departamento Cultural, 5º andar da Sede Social - Av. Rio Branco, nº 180, Centro - RJ.



28º Salão do Mar do Clube Naval

**Exposição
ao público:**

28/04 a 27/05



Em função das comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil em 2022, o já tradicional Salão do Mar do Clube Naval contará com uma categoria especial para obras relacionadas a este tema.

Acesse o
Regulamento



INFORMAÇÕES

www.clubenaival.org.br
WhatsApp (21) 99882-7758
Telefone (21) 2112-2435