



Reprodução litográfica executada em 1828 da “Carta Topographica da Capitania do Rio de Janeiro”, 1767, de autoria de Manoel Vieira Leão. Acervo da Biblioteca Nacional, Seção Iconográfica, Rio de Janeiro.

A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO RIO DE JANEIRO PARA A MARINHA DE GUERRA DA GRÃ-BRETANHA - 1750 a 1815

RUDY BAUSS

Alfred Thayer Mahan fornece uma descrição sucinta das relações anglo-lusitanas depois de 1704:

Portugal era aliado fiel da Inglaterra, cujo poderio naval durante esta guerra (a da Sucessão Espanhola) adquiriu enorme supremacia sobre o de todos os seus rivais. Seus portos serviram de refúgio e de ponto de apoio às frotas inglesas e, em época posterior, a Guerra Peninsular contra Napoleão foi deflagrada com o suporte de Portugal. *Durante um século, Portugal tinha mais a ganhar e a recuar da Inglaterra do que de qualquer outra potência.*¹ (Grifo do autor).

1. MAHAN, Alfred Thayer — *The Influence of Sea Power upon History, 1660/1783*, 25.ed., Boston, 1918, p. 208.

Contudo, Mahan poderia ter acrescentado que as cidades litorâneas de todo o Império Português eram portos seguros para a Marinha Real Britânica. Durante a maior parte do século dezoito, e por várias décadas após o término dos conflitos napoleônicos, o Rio de Janeiro era o porto de maior importância na bacia do Atlântico Sul. O valor total de bens de exportação e importação transacionados pelos comerciantes dessa cidade era maior do que o de qualquer outro centro comercial ao Sul do Equador. Este trabalho visa a enfatizar como os interesses navais e comerciais da Grã-Bretanha utilizavam a cidade, e as resultantes implicações mundiais.

Fora das águas europeias, o Rio de Janeiro representava uma base naval chave para a Marinha Real Inglesa. Esse porto, além de local dos mais privilegiados ao Sul do Equador para abastecimento, reparos e atendimento médico, era também,

no período de 1730 e 1815 uma das áreas de maior destaque como ponto de partida para as Esquadras Inglesas. Servia de base para a penetração de interesses ingleses na Índia, especialmente nas áreas do Sul, em Madras e Ceilão (atual Sri Lanka), e bem assim como proteção das ricas rotas de comércio marítimo até as Cidades de Calcutá, Bombaim e Cantão. A colonização da Austrália foi muito facilitada pelo abastecimento fornecido por comerciantes do Rio de Janeiro durante a formação da recém-implantada colônia de New South Wales. Já pelos idos de 1810, Botany Bay (atual cidade de Sidney) era a janela através da qual o Almirantado da Grã-Bretanha visava à costa Oeste do Pacífico.²

O sucesso britânico em manter a Cidade do Cabo foi, até certo ponto, resultado do abastecimento por interesses comerciais do Rio de Janeiro, dos navios da Marinha Real Britânica, dos corsários ingleses, bem como de navios que singravam o Atlântico Sul com letras de corso contra a Holanda e a República da Batávia. Em várias ocasiões, grandes quantidades de alimentos foram enviadas do Rio de Janeiro para os habitantes da Cidade do Cabo, por si sós carentes de reabastecimentos até depois de 1806. A brilhante, em termos de concepção, porém fracassada tentativa de Sir Home Popham de destruir o poderio espanhol na região do Rio da Prata foi motivada por considerações relativas ao fácil acesso ao apoio logístico baseado no Rio de Janeiro. A assistência e os fornecimentos portugueses proporcionavam à Marinha Real maior mobilidade. Conseqüentemente, o Almirantado atingiu muitos dos seus objetivos.

Após Lisboa, o Rio de Janeiro era o segundo mais importante centro de Marinha de Guerra e Mercante do Império Português. Em 1763, este empório tornou-se a capital do Brasil e, daí por diante, registrou rápido crescimento, tanto em termos de comércio como de população. O número de habitantes subiu de 38 707 em 1779 para 50 144 em 1808.³ Havia cerca de 2 mil estabelecimentos comerciais registrados, além de numerosos artesãos em construção naval. Os estaleiros navais particulares brasileiros produziam um número considerável de embarcações de pequeno porte, para a navegação costeira e quantidade ainda maior, para a indústria de caça à baleia e o comércio marítimo com escravos e sal. Uma ilha localizada dentro da Baía de Guanabara recebeu o nome de Ilha do Galeão, devido ao número de navios ali construídos, durante os séculos dezessete e dezoito.⁴

O Arsenal da Marinha, construído na década de 1760, era usado principalmente como estaleiro de reparos, para navios portugueses e estrangeiros que atracavam no Rio de Janeiro.⁵ Os comerciantes da cidade abasteciam navios com charque, peixe salgado, trigo, farinha de trigo e milho. Havia vendedores de frutas tropicais (inclusive de laranja e limão, os quais eram usados na proteção contra o escorbuto), açúcar (comprado a menos da metade do preço vigente na Europa), bebidas alcoólicas derivadas do açúcar, assim como de rum e cachaça, fumo e lenha. Adicionalmente, as embarcações abasteciam-se com água doce, fresca e limpa, que provinha diretamente das montanhas atrás da cidade (na área do Corcovado, onde atualmente se encontra a estátua do Cristo Redentor).⁶ A abundância de abastecimento,

2. BAUSS, Rudy — The Critical Importance of Rio de Janeiro to British Interests, with Particular Attention to Australia in Her Formative Years, 1787/1805. *Journal of the Royal Australian Historical Society*, 1979, v. 65, parte 3 (os números das páginas não estão disponíveis).

3. ROSA, Francisco Ferreira da. — Rio de Janeiro — *Notícia Histórica e Descritiva da Capital do Brasil*, Rio de Janeiro, 1924, p. 196.

4. LIMA, Heitor Ferreira — *Formação Industrial do Brasil: Período Colonial*, Rio de Janeiro, 1961, p. 194.

5. FLEIUSS, Max — *História da Cidade do Rio de Janeiro: Distrito Federal*, São Paulo, s/d., p. 126.

6. CHAVES, Antonio José Gonçalves — Memórias Econômico-Políticas sobre a Administração Pública do Brasil. — *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul* II, p. 92-114, 1922; CARMO, Antonio Gomes — *O Problema Nacional de Produção do Trigo, Rio de Janeiro*, 1911, p. 20-22; *Balanças Gerais do Comércio do Reino de Portugal com os seus Domínios e Nações Estrangeiras* — Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Seção de Manuscritos (doravante neste trabalho referida como sendo BN/RJ) — I-6, 4, 6-26 *passim*; KEEBLE, T. W. — *Commercial Relations between British Overseas Territories and South America*, 1806/1914, Londres, 1970, p. 5.

o porto seguro proporcionado pela baía e sua situação estratégica concorreram para que o Rio de Janeiro se transformasse no elo de maior importância, o logístico, entre a Grã-Bretanha e seu Império, então em expansão.

O papel desempenhado por interesses ingleses no Rio de Janeiro será analisado através do prisma das relações anglo-lusitanas a partir de 1640, quando Portugal recuperou sua independência da Espanha, até 1822, quando o Brasil se tornou independente. Durante esse período de quase dois séculos, Portugal se tornava cada vez mais dependente da Inglaterra, sendo que o Império Português se desenvolveu, em grande parte, como um complemento do império maior, o império comercial britânico.

Numa época em que predominava o conceito de comércio monopolista, Portugal ficou aberto aos interesses ingleses. Os tratados de 1642 e 1654 outorgaram a comerciantes ingleses os mesmos direitos concedidos aos interesses comerciais portugueses para o comércio com o Brasil, a África e a Ásia. Em 1661, a Inglaterra obteve permissão para manter comerciantes residentes no Rio de Janeiro e, também, na Bahia e em Pernambuco, no Nordeste do País.⁷ O casamento do Rei Carlos II, da Inglaterra, com a Princesa Catarina de Bragança, de Portugal, fortaleceu ainda mais os laços políticos e econômicos entre os dois países. Adicionalmente, como parte do dote da Princesa Catarina, a Inglaterra recebeu a Cidade de Bombaim.

No começo do século dezoito, como resultado da Guerra da Sucessão Espanhola (1701/1713), Portugal achou-se mais intimamente ligado à área de influência da Inglaterra, por estar a mesma envolvida profundamente neste conflito, e

Portugal ameaçado pela Espanha. Entre os meses de junho e dezembro de 1763, o diplomata inglês John Methuen negociou três tratados anglo-lusitanos, a saber: uma aliança defensiva, uma ofensiva e, por fim, o famoso convênio comercial. Este último renovou todos os privilégios ingleses no Brasil, na África e na Ásia, ampliou e fortaleceu o comércio de vinhos já existente, e permitiu que tecidos de lã inglesa entrassem em Portugal.⁸ Esse convênio comercial trouxe conseqüências nefastas para o desenvolvimento econômico de Portugal. Methuen compreendia perfeitamente as implicações:

Este convênio trará a seguinte conseqüência para Portugal: todas as fábricas portuguesas, que atualmente produzem enorme quantidade de tecidos inferiores e caros, serão desativadas por completo; os tecidos ou panos de outras nações não poderão competir com os da Inglaterra, cujos direitos aduaneiros a serem aqui pagos foram, também, ajustados muito favoravelmente pelo Tratado de Comércio anterior (1654) e são agora confirmados pelo recente Tratado de Aliança.⁹

Aliás, o Almirantado ficou especialmente satisfeito com o trabalho de Methuen, pois Portugal concedeu à Inglaterra o direito de usar Lisboa como base naval.¹⁰ Esse ponto ganhou ainda maior realce após terem os ingleses se apoderado de Gibraltar em 1704 e Minorca em 1708.¹¹ Com o passar do tempo, Lisboa destinava a se transformar em base de apoio da maior importância para as atividades da Marinha de Guerra Inglesa no

7. MANCHESTER, Alan K. — *British Pre-eminence in Brazil. Its Rise and Decline: A Study in European Expansion*, 2.ed., Chapel Hill, 1964, p. 8-16; após 1730 não havia negociantes ingleses no Brasil. BOXER, Charles R. — *Brazilian Gold and the British Traders in the First Half of the Eighteenth Century*. — *Hispanic American Historical Review*, 49 (3): 454-72, ago. 1969.

8. FISHER, H.E.S. — *The Portuguese Trade: A Study of Anglo-Portuguese Commerce, 1700/1770*. Londres, 1971, p. 27-28. MACEDO, Jorge Borges de. — *Problemas de História da Indústria*

Portuguesa no século XVIII. Lisboa, 1963, p. 42-43. SHILLINGTON, V.M. e CHAPMAN, A.B. Walis. — *The Commercial Relations of England and Portugal*. Londres, 1907, p. 247-50.

9. SIDERI — *Trade and Power: Informal Colonialism in Anglo-Portuguese Relations*. Rotterdam, 1970, p. 56; especialmente a nota de rodapé 4.

10. SHILLINGTON & CHAPMAN — *Commercial Relations*, p. 247-50.

11. MAHAN — *The Influence of Sea Power, 1660/1783*, p. 210.

Mediterrâneo, especialmente no período entre 1793 e 1815.¹²

O Marquês de Pombal (Sebastião José de Carvalho e Melo), Ministro Plenipotenciário em Portugal e pouco amistoso para com os ingleses, conseguiu limitar, parcialmente, o poder comercial inglês entre 1750 e 1777. Mesmo que a influência inglesa ficasse reduzida em Portugal e que se desenvolvessem tensões nas relações entre os dois países após 1750, como resultado da implementação de diretrizes econômicas de cunho nacionalista, Pombal tinha que recuar até certo ponto. Ao término da Guerra dos Sete Anos, em 1763, ele necessitava da ajuda militar inglesa, para impedir a invasão de Portugal pelas forças espanholas. Para tal, a Inglaterra enviou uma frota e 8 mil soldados que repeliram os espanhóis.¹³ Logo em seguida, entre 1763 e 1777, forças espanholas atacaram, também, o Brasil, ocupando diversas áreas no extremo Sul do País (parte dos atuais Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina). Esses conflitos platinos terminaram ao se celebrar o Tratado de Santo Ildefonso, em 1777. Em inúmeras batalhas em águas brasileiras os oficiais da Marinha Inglesa ajudaram os portugueses a repelir os invasores. Por exemplo, a Esquadra Portuguesa era comandada por um Capitão irlandês, Robert MacDoual. Os oficiais ingleses George Hardcastle, Thomas Stevens, John Nicholas Schmerkel e Arthur Phillip também comandaram navios de guerra portugueses.¹⁴ Destes, o Capitão Phillip voltaria posteriormente ao Rio de Janeiro, desta vez na qualidade de governador e comandante de tropas de uma expedição enviada para a colonização da Austrália. Esses oficiais da Marinha Inglesa serviram bem a Portugal e cooperaram para o estabelecimento de boas relações operacionais e de

compreensão mútua entre os oficiais ingleses e portugueses no Brasil, especialmente no Rio de Janeiro.

Ademais, a colaboração na Europa e no Brasil fez também com que a Inglaterra e Portugal se aproximassem mais no Sul da Ásia e no Extremo Oriente. Decretos portugueses datados de 8 de janeiro de 1783 e de 20 de novembro de 1788 abriram os portos de Goa, Diu e Damão (na Índia de hoje) às nações que comercializavam mercadorias produzidas entre o Cabo da Boa Esperança e a China.¹⁵ Daí em diante, esses atos possibilitaram os negociantes ingleses a despacharem em navios portugueses produtos de origem asiática da Índia para Lisboa. Em consequência, significativa quantidade de panos, tecidos e especiarias, provenientes da Índia inglesa, e de chá, da China, entraram legalmente, via Lisboa, nos mercados do Brasil, da África portuguesa e da Europa. Mais ainda, devido à neutralidade de Portugal no período entre 1793 e 1807, aumentavam substancialmente em quantidade os produtos de exportação ingleses, de origem asiática, procedentes de Goa e despachados a Lisboa, muitos dos quais os ingleses transportavam então para Londres e outros portos estrangeiros. Os conflitos de então entre os ingleses e franceses provocaram considerável aumento no custo do frete, sendo este maior para os navios ingleses do que para os portugueses. Logicamente, os comerciantes ingleses na Índia apelaram para a Marinha Mercante portuguesa, a fim de reduzir os custos de transporte de suas mercadorias para a Europa.

Os núcleos portugueses encravados na Ásia representaram, além de outras considerações, pontos de importância estratégica. Em 1796, os franceses tentaram capturar Diu.¹⁶ Em 1800, a fim de en-

12. MAHAN — *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793/1812*, Londres, 1892, 2 V., v. 1, p. 84.

13. MAHAN — *The Influence of Sea Power, 1660/1783*, p. 316.

14. ALDEN, Dauril — *Royal Government in Colonial Brazil with Special Reference to the Administration of the Marquis of Lavradio, 1769/1779*, Berkeley, 1968, p. 138-94; veja especialmente a pág. 139, nota de rodapé 99.

15. *Considerações Sobre o Comércio da Índia*, Rio de Janeiro, Instituto Histórico e Geográfico

Brasileiro (doravante referido com IHGB/RJ), lata 34, documento 2; essas leis foram elucidadas pelo decreto de 27 de maio de 1789, da Rainha Dona Maria I, Lisboa, mesma data — Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, seção de História (doravante AN/RJ) — *Vice-reinado: Alfândega do Rio de Janeiro, 1725/1806*, caixa 495, pacote 3 (avulsos).

16. NIGHTINGALE, Pamela — *Trade and Empire in Western India, 1784/1806*, Cambridge, 1970, p. 157.

irentar a ameaça do poder militar dos Maratas da Índia central, Henry Dundas sugeriu à Diretoria de East India Company comprar Diu e Goa.¹⁷ Embora nada surgisse desta proposta, teria ela, se houvesse sido concretizada, posto termo às pretensões francesas sobre aqueles portos. Goa, a principal fortaleza portuguesa na Índia, foi utilizada pela Marinha Real Inglesa de 1799 até pelo menos o ano de 1802, e tropas inglesas ficaram postadas no centro comercial.¹⁸ Macau distava um ou dois dias por veleiro da Cidade de Cantão, único porto chinês então aberto ao comércio exterior. O Porto de Macau tinha estratégico valor naval, porquanto seu controle poderia bloquear o comércio com Cantão, ou poderia ser usado como base e ponto de partida para um ataque ao inimigo no Extremo Oriente, particularmente na Filipinas. Desconfiando dos propósitos franceses, a Marinha Inglesa ocupou Macau provisoriamente em 1802 e novamente em 1808.¹⁹ Depreende-se portanto, que os ingleses desfrutavam de consideráveis vantagens navais e comerciais, pelo fato de os portugueses possuírem possessões na Índia e China.

Entre 1793 e 1815, as guerras entre a Inglaterra e a França atraíram Portugal gradativamente para o redemoinho dos assuntos europeus. Embora Portugal mantivesse firmemente sua neutralidade até fins de 1807, a Coroa portuguesa costumava ficar do lado dos ingleses, tanto em simpatias quanto em atos. Por exemplo, Lisboa e os portos do Algarve, no Portugal meridional, forneciam os suprimentos de que a Marinha Real muito necessitava. Em julho de 1798, uma Esquadra Portuguesa apoiou a Frota Inglesa em Alexandria e no bloqueio de Malta. Como resultado de sua neutralidade entre 1796 e 1806, o comércio exterior de Portugal aumentou quase que o dobro. A ira de Napoleão contra Portugal, pela atuação deste em 1796, mostrou-se claramente no despacho por ele dirigido ao seu exército no Oriente:

“Dia chegará em que a nação portuguesa derramará lágrimas de sangue pela

injúria que cometeu contra a República Francesa.”²⁰ O bloqueio continental de Napoleão, iniciado em 1806, foi prejudicado pelo fato de Portugal continuar o comércio de exportação e importação. Em consequência, este ordenou que o General Jean Andoche Junot conquistasse Portugal. Mas, antes que os franceses chegassem, a Família Real portuguesa fugia para o Rio de Janeiro. Em 1808, a Marinha Real Inglesa recapturou Lisboa e, juntamente com tropas inglesas e portuguesas, expulsou os franceses do território de Portugal. Em 1809, o General William Carr Beresford — que, à época, era também pró-cônsul inglês em Lisboa — foi feito Marechal do Exército Português, tornando-se, portanto, o mais poderoso personagem político do país até 1820. Em síntese, o Almirantado defendeu áreas portuguesas no mundo inteiro, porque estas eram essenciais para os planos militares ingleses e altamente lucrativas para os grupos mercantis ingleses.

Por ser a cidade trampolim para as regiões onde a Grã-Bretanha tinha interesses, o Rio de Janeiro era ponto convergente dos interesses da Marinha e do comércio ingleses. Em termos gerais, a cidade distava entre: 105 e 150 dias de viagem de veleiro da Índia; 120 e 180 dias da China; 70 e 90 dias da Austrália; 30 e 50 dias da Cidade do Cabo e 30 dias do Rio da Prata.

Em fins do século dezoito e início do dezenove, o Almirantado da Grã-Bretanha estabeleceu várias bases no mundo inteiro, a fim de satisfazer as necessidades militares e comerciais decorrentes dos conflitos com a França. Como complemento dos portos do Império Português, estes proporcionavam apoio logístico à Marinha Real, garantindo ao Império Britânico a posição sem rival até praticamente o início do século vinte.

A economia do Rio de Janeiro recebeu estímulo relevante à medida que, cada vez mais, forças da Grã-Bretanha e grupos mercantis ingleses iam transferindo suas áreas de maior concentração para fora da Europa.

17. PHILIPS, C. H. — *The East India Company*, 1784/1834, Manchester, 1940, p. 104.

18. CRANMER-BYNG, L. — *The Defence of Macao in 1794: A British Assesment*. — *Journal*

of Southern Asian History, set. 1964, V, n. 2, p. 145; especialmente a nota de rodapé 24.

19. Idem, *ibidem*, p. 135.

20. LIVERMORE, V. — *A History of Portugal*, Cambridge, 1947, p. 389.

A tabela que vem a seguir mostra esta tendência:

Tabela I

Comércio da Grã-Bretanha com a Europa		
(percentagem)		
	Exportações Inglesas	Importações Inglesas
1700	78	53
1750	63	44
1800	45	31

Fonte: T. S. Ashton *An Economic History of England, the 18th Century* (Londres, 1955) p. 154.

Como se depreende desta tabela, a percentagem das exportações globais inglesas para regiões do além-mar aumentou substancialmente, de 22% em 1700 para 55% em 1800. No mesmo período, as importações de áreas não européias aumentaram de 47% para 69% do total das compras inglesas.²¹ A maior parte dessas trocas comerciais era com a Índia e o Extremo Oriente. O acontecimento era favorável para os negociantes do Rio de Janeiro, que forneciam provisões e serviços navais para um número sempre crescente de navios ingleses que transitavam pelo porto. A expansão inglesa no além-mar, especialmente no Sul da Ásia, recebeu bastante encorajamento após a Guerra dos Sete Anos. A perda das colônias americanas em 1783 provocou maior interesse pelo desenvolvimento e procura da expansão territorial na Índia, sua colônia mais importante. Enquanto na Índia os ingleses tinham exercido grande atividade comercial desde o primeiro decênio do século dezessete, o comércio inglês com a

China se desenvolvia muito lentamente. Mas, após 1770, organizou-se um bem sucedido comércio triangular. Inicialmente, a Índia mandava para a China o seu algodão, mas depois de 1800 o seu maior item de exportação para Cantão passou a ser o ópio.²² A China remetia para a Índia consideráveis quantidades de prata.²³ Diretamente para a Índia pouco exportavam os ingleses, porém importavam grande quantidade de chá de Cantão para Londres. O comércio inglês com a China atingiu tamanha importância que o primeiro embaixador da Grã-Bretanha na China, Lorde Macartney, chegou em 1793. Na viagem, ele passou pelo Rio de Janeiro, fazendo ligeira estada na cidade.²⁴

Desempenharam papel importante na expansão do domínio inglês a East India Company (Companhia da Índia Oriental), os comerciantes particulares e as Forças Armadas, especialmente a Marinha Real. Os exemplos mais conhecidos das relações entre a East India Company e a Marinha Real eram os comboios daquela, sempre protegidos por navios de guerra, e o fato de a companhia, após 1807, ter posto seus navios à disposição da Marinha. Mas esses exemplos deixam de mostrar o poder real da Marinha no que tange aos assuntos econômicos. Em sua análise do comércio da Índia ocidental, Pamela Nightingale destaca a importância do Poder Militar para se conseguir a supremacia econômica.

Ficou claro que, mesmo no auge da política de livre comércio e quando ficou assegurada a superioridade tanto técnica quanto comercial da Grã-Bretanha, continuava existindo a necessidade de se exercer o poder político-militar em determinadas áreas, a fim de promover o comércio e salvaguardá-lo...

Onde havia terra desocupada, era necessário organizar povoações, construir estradas, abrir portos, aplicar capitais e implantar comunidades agrícolas e comerciais completas. Esse programa, assim como a

21. ASHTON, S. — *An Economic History of England, the 18th Century*, Londres, 1955, p. 154.

22. NIGHTINGALE — *Trade and Empire*, p. 51-55; *Vários documentos relativos a negócios da Índia, 1771 a 1829*, IHGB/RJ., lata 81, documento 3, fls. 102-109v.

23. Idem. Cantão despachou para a Índia inglesa um pouco mais de um milhão em libras esterlinas de prata, em 1805.

24. STAUNTON, George — *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China; Including Cursory Observations Made, and Information Obtained in Travelling through That Ancient Empire... Taken Chiefly from the Papers of His Excellency the Earl of Macartney*, Philadelphia, 1799, 2V, II, p. 92.

tomada do poder nos distritos produtores de algodão no território dos Maratas, exigia tanto forças militares quanto administração inglesas.

É esse o quadro da expansão territorial inglesa em Gujerat e mais além...

Na época em que os ingleses conseguiram a supremacia marítima e militar no Oriente, a demanda era por tecidos para o mercado europeu. Era isso que os atraía para Bengala e a costa do Coromandel, e foi justamente nestas regiões, onde o poder político-militar existente estava mais fraco, que os ingleses conseguiram suas primeiras aquisições territoriais.²⁵

Mahan, tecendo considerações semelhantes, mostrou a íntima correlação que existia entre a produção, o comércio marítimo, as colônias e o Poder Naval.²⁶ A supremacia marítima era o elemento vital, para se obter e conservar seguras as vantagens econômicas e as aquisições territoriais.

O direito que a Marinha Real tinha de fazer o mais amplo uso das facilidades de reabastecimento e reparos no Rio de Janeiro era de fundamental importância, para que os ingleses atingissem suas metas na Ásia. Os exemplos a seguir mostram isso claramente.

Uma Esquadra de 27 — inclusive da Companhia da Índia Oriental — sete navios de guerra e quatro fragatas visitaram o Porto do Rio de Janeiro, em 22 de abril de 1782. O comboio chegou de Portsmouth após uma viagem de 80 dias. A Frota, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Richard Bickerton, havia encontrado uma violenta tempestade e necessitava de toda espécie de suprimentos, água, lenha, além

de reparos e assistência médica. O governador de Madras, também encontrava-se a bordo de um dos navios. As tropas de terra, de 4 mil homens, eram comandadas pelo General John Burgoyne.²⁷ O objetivo militar dessa Armada era a invasão do Ceilão. A correspondência trocada entre o vice-rei e a Coroa portuguesa deixa clara a impressão de que os ingleses pretendiam zarpar diretamente para aquela ilha no Oceano Índico. O complemento total de 6 mil a 7 mil marujos e soldados permaneceu no porto por mais de um mês, finalmente partindo nos fins de maio de 1782.²⁸ Logo, o Porto do Rio de Janeiro era uma base intermediária de importância crucial para as forças-tarefas atuantes ao Sul do Equador.

A Marinha Real se comportava com ousadia, não importando se o outro fosse amigo ou inimigo. Em 1800, Rowley Bulteel, Esp., comandante de um comboio com destino à China, deixou no Rio de Janeiro 756 prisioneiros e duas fragatas francesas que ele havia aprisionado no litoral brasileiro. Isso era contrário aos desejos do Vice-Rei, Conde de Resende, então residente no Rio de Janeiro. Bulteel, temerário como era, informou ao vice-rei de que os prisioneiros deveriam ser recambiados para a França às expensas de Portugal, e que a Inglaterra o ressarciria dessas despesas em algum ponto no futuro. Em comunicação separada, datada do mesmo dia 21 de agosto de 1800, o Capitão Bulteel cientificava o vice-rei de que uma Armada francesa estava para zarpar de Brest, com 12 navios de guerra e 20 mil homens, com destino ao Brasil ou às Ilhas do Oriente (atual Malásia).²⁹ Talvez tenha sido essa informação de inspirar medo que fez com que o vice-rei, muito a contragosto, aceitasse os prisioneiros. Não

25. NIGHTINGALE — *Trade and Empire*, p. 236-240.

26. LIVEZEY, William E. — *Mahan on Sea Power*. Norman, Oklahoma, 1947, p. 42. Livezey chama a atenção para o fato de ter este prestado seu primeiro serviço naval, ao deixar Anápolis, em uma estação no Brasil, em 1855, p. 7.

27. Uma fonte fidedigna declara que John Burgoyne, de fama de Saratoga, na Revolução Americana, era comandante-chefe da Irlanda no período 1782/1783. *Encyclopaedia Britannica*, 1968; *Burgoyne, John*; de qualquer modo, a correspondência dos vice-reis do Brasil refere

ao General John Burgoyne como sendo parente do Lorde North — Vice-Rei Luís de Vasconcelos e Sousa para o Ministro do Ultramar Martinho de Melo e Castro, Rio de Janeiro, 23 de abril, e 21 de maio de 1782, AN/RJ — *Correspondência dos Vice-Reis do Brasil dirigida à Corte de Portugal de 1763 a 1808*. Códice 68, v. 5, fls. 168-68v e 197-99.

28. *Ibidem*.

29. BULTEEL, Rowley, Esp., dirigida ao Vice-Rei Conde de Resende, Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1800, AN/RJ. — *Correspondência dos Vice-Reis...* Códice 68, v. 16, fls. 280-83.

resta dúvida de que ele precisaria da ajuda inglesa se qualquer Esquadra francesa chegasse com a intenção de tomar o Rio de Janeiro. Eram dessa ordem as conseqüências da fraqueza de Portugal e de sua dependência da Inglaterra.

Em novembro de 1801, dois navios de guerra e oito navios mercantes armados da Companhia da Índia Oriental, sob o comando do Capitão Henry Milford, ancoraram no Rio de Janeiro, a fim de comprar mantimentos de que muito precisavam. Este comboio dirigia-se à China procedente do Porto de Portsmouth.³⁰ Em setembro de 1803, os navios de guerra *Albion* e *Russel*, servindo de escolta para quatro navios de carga da Companhia da Índia Oriental, procedentes de Plymouth e com destino à Índia, procuraram refúgio do mau tempo no Porto do Rio de Janeiro.³¹ De acordo com um relatório das autoridades portuguesas no Rio de Janeiro, em outubro de 1803, dois comboios, cada um composto por dois navios de guerra e quatro mercantes da Companhia da Índia Oriental, tinham chegado de Portsmouth e Plymouth. Após curta permanência para se abastecerem de água e suprimentos, os 12 navios partiram juntos para o Ceilão.³² Em outubro de 1804, o navio de guerra *Alliance*, em companhia de nove navios daquela companhia, em viagem de Portsmouth para a China, visitou o Rio de Janeiro em busca de provisões.³³ Ao todo, entre 1780 e 1802, foi registrada a passagem de mais de 150 navios da Companhia da Índia Oriental pelo Rio de Janeiro.³⁴ Desta forma, o Rio de Janeiro era indispensável aos ingleses como apoio às

colônias na Índia e ao comércio com a Ásia. Além disso, proporcionava apoio logístico sem igual para a colonização da Austrália. O porto era a melhor base de abastecimento, antes da partida direta para a área de Port Jackson/Botany Bay. Nos anos formativos da colônia, entre 1788 e 1810, a grande maioria dos navios com destino à Austrália fazia escala no Rio de Janeiro, em virtude dos ventos favoráveis e do fato de a Cidade do Cabo ter sido, pelo menos até o ano de 1806, precária base de abastecimento. A colonização da Austrália resultou do esforço conjunto empreendido por vários grupos de interesse. Os conservadores no plano fiscal apoiavam o esquema, pois consideravam viável a possibilidade de a Inglaterra livrar-se de muitos elementos indesejáveis e de reduzir os dispêndios; as pessoas de cunho filantrópico viam a Austrália como algo incomparavelmente melhor do que um presídio inglês; e os nacionalistas queriam negar a área a qualquer eventual intruso estrangeiro, no caso, especificamente a França. Como fator de considerável importância para o crescimento da colônia, as opiniões favoráveis de outros grupos também exerciam efeito. Entre essas estavam as do Almirantado, dos interessados na caça à baleia e das empresas de navegação.³⁵ A opinião pública era influenciada, ainda, porque “as duas primeiras viagens do Capitão Cook botaram os nomes de Nova Holanda ou Novo País de Gales do Sul na literatura de cordel da época, quanto aos possíveis usos das terras nos mares do sul”.³⁶ Portanto, a idéia de se criar uma colônia na Austrália teve apoio maior do que a daqueles que simplesmente desejava-

30. Para João Rodrigues de Sá e Melo, Visconde de Anadia, do Vice-Rei D. Fernando José de Portugal e Castro, Rio de Janeiro, 23 de novembro de 1801 — AN/RJ — *Registro de correspondência do Vice-Reinado para a Corte, 1767/1806*, Códice 69, v. 12, fls. 90-90v.

31. Para Visconde de Anadia, Rio de Janeiro, 24 de setembro de 1803 — AN/RJ. — *Fianças de embarcações, 1724/1808* — Códice 157, v. 11, fls. 48-49.

32. Fernando José de Portugal e Castro/Visconde de Anadia, Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1803 — AN/RJ. — *Registro de correspondência dos Vice-Reis...* Códice 69, v. 12, fls. 315-316v.

33. D. Fernando/Anadia, Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1804, *idem*, fls. 386v.

34. AN/RJ — *Vice-Reinado. Autos de embarcações, 1780/1803* — Códice 78 — *passim*; veja, também AN/RJ — *Fianças de embarcações* — Códice 157, v. 11, *passim* e AN/RJ — *Correspondência dos Vice-Reis...* — Códice 68, v. 5-21, *passim*.

35. KEELBE — *Commercial Relations, 1806/1914*, p. 3-4; MARTIN, Robert Montgomery — *The British Colonial Library Comprising a Popular and Authentic Description of All the Colonies of the British Empire*, v. 2; *History of Austral-Asia*, Londres, 1893, p. 139.

36. KEELBE — *Commercial Relations, 1806/1914*, p. 2; veja também CLARK, C.M. — *A History of Australia*, Londres, 1962, (i) p. 60.

vam uma área vazia qualquer, para onde mandar os presos. O estabelecimento de qualquer núcleo servia aos interesses de grupos financeiros poderosos. Ademais, a Inglaterra daria mais um passo nos mares do sul, para a realização do programa de criação de um anel de bases suplementares ao redor do mundo.

Durante os primeiros decênios da colonização na Austrália, o Almirantado exercia influência considerável na administração. Os Governadores Arthur Phillip (1788/1792) e Philip Gidley King (1800/1806) eram oficiais da Marinha Real. Ambos haviam visitado o Rio de Janeiro antes de se tornarem governadores, e possivelmente possuíam conhecimentos rudimentares da língua portuguesa. O Almirantado sabia que era de suma importância para o êxito do empreendimento australiano a manutenção de boas relações com as autoridades portuguesas. Esses dois oficiais eram reconhecidamente hábeis no estabelecimento de excelentes relações e na promoção dos interesses da Grã-Bretanha. Arthur Phillip havia comandado um navio português, em viagem de Lisboa para o Rio de Janeiro e, em 1774 e 1775,³⁷ participara de operações navais contra os espanhóis no Sul do Brasil. Possuía expressivo conhecimento da costa do Brasil e havia estado no Rio de Janeiro várias vezes em 1774 e 1775 e, novamente, em 1782. Em conseqüência, mantinha relacionamento com vários oficiais portugueses de alta patente que sabiam haver ele lutado em sua causa. Na ocasião em que Phillip entrou na Baía de Guanabara, em 7 de agosto de 1787, liderando a *Primeira Frota* australiana, o Vice-Rei Luís Vasconcelos o tratou de igual para igual. A hospitalidade do vice-rei em muito facilitou as condições de viagem dos colonos.³⁸

Desse modo, foi estabelecido um relacionamento operacional, que perdurou com grandes vantagens para a colônia na Austrália.

Philip Gidley King, que havia acompanhado o Governador Phillip na *Primeira Frota*, e que posteriormente voltaria para ocupar a chefia da administração na Austrália, fez uma estada no Rio de Janeiro, de 25 de maio a 13 de agosto de 1807. Embora permaneça obscura a razão dessa longa estada de três meses, o ex-governador da Austrália mostrou-se bastante ativo. Ao que parece, ele participou intensamente da vida social da cidade. Ademais, desfrutava de excelentes relações com o Vice-Rei, o Conde de Arcos, podendo falar-lhe quando desejasse.³⁹ Mais ainda, as autoridades locais, usando navios portugueses, enviaram a correspondência de Philip Gidley King para o embaixador da Grã-Bretanha em Lisboa.⁴⁰ Quando de sua estada, King mostrou bastante interesse pelos assuntos de seu país, tendo coroado de êxito seus esforços para que fossem despachados abastecimentos para as forças inglesas então destacadas no Rio da Prata. É de se supor que King zelava também pelos interesses ingleses, no que tocava a New South Wales. O relacionamento e os contatos mantidos pelos oficiais da Marinha Inglesa eram de grande valia para os comandantes de navios que desejavam obter provisões e assistência, na rota para a Austrália ou outros locais.

Além daquela primeira frota, entre 1788 e 1805, 30 navios procedentes da Inglaterra e a caminho do Novo País de Gales do Sul e oito navios de retorno aportaram no Rio de Janeiro.⁴¹ Portanto, nos primeiros 17 anos da colonização da Austrália, 49 navios receberam franquias deste porto por períodos que variavam entre quatro e trinta dias. Dentre esses navios,

37. ALDEN — *Royal Government* — p. 138-94 — Veja especialmente p. 139, nota de rodapé 99; PHILLIP, Arthur — *The Voyage of Governor Phillip to Botany Bay with and Account of the Establishment of the Colonies of Port Jackson and Norfolk Island*, Londres, 1789, p. 5.

38. Idem, p. 32.

39. Vice-Rei Marcos de Noronha e Brito, Conde de Arcos, para o Ministro do Ultramar Visconde de Anadia, Rio de Janeiro, 28 de junho e 13 de agosto de 1807 — AN/RJ — *Correspondência dos Vice-Reis...* Códice 68, v. 21, fls. 184-89 e 207-11.

40. Idem.

41. AN/RJ — *Autos de embarcações...* Códice 76 *passim*; AN/RJ — *Fianças de embarcações...* Códice 157, v. 11 *passim*. Na época em que se iniciara a colonização da Austrália os navios demandando esta habitualmente arribaram no Rio de Janeiro na sua viagem da Inglaterra; na viagem de volta, a tendência era de fazer escala na Ilha de Santa Helena. A mudança de rota foi, essencialmente, devida aos ventos.

havia os da Marinha Real, os navios-transporte, os mercantes e os baleeiros. Até o primeiro decênio do século dezenove, talvez cerca de 70% de todos os navios procedentes da Inglaterra e com destino à Austrália haviam lançado âncora no Porto do Rio de Janeiro.⁴² Habitualmente, os navios-transporte estavam abarrotados de equipamentos e suprimentos necessários, a ponto de não haver mais espaço adequado para água potável, mantimentos e lenha, e tendo a bordo somente o essencial, para atender às necessidades durante a viagem de 60 a 80 dias, da Inglaterra ao Rio de Janeiro. Sob essas condições, uma escala era não somente importante, como também indispensável para a saúde dos futuros colonizadores.⁴³ Dessa forma, o direito dos ingleses de utilizar o Porto do Rio de Janeiro foi de grande valia, para assegurar o estabelecimento permanente daquela colônia e para o êxito do empreendimento em Botany Bay, a melhor base naval no Pacífico Sul.

Outra razão para que o Rio de Janeiro se transformasse na mais importante base de abastecimento marítimo na bacia do Atlântico Sul se prende ao insucesso dos holandeses em aproveitar a potencialidade comercial inerente ao excelente porto natural da Cidade do Cabo. Os holandeses, que controlaram a Província do Cabo de 1652 até 1795, mantiveram ali uma base que falhava em atender às necessidades do crescente número de navios estrangeiros. Frequentemente ocorreu escassez e mesmo ausência de provisões, e os preços eram substancialmente mais altos do que os do Rio de Janeiro. Além disso, as relações entre Holanda e Inglaterra sofriam freqüentes interrupções por motivo de guerra. Nos últimos vinte e cinco anos do século dezoito, tal situação se repetiu por duas vezes e, novamente, no primeiro decênio do século dezenove. A importância da Cidade do Cabo, como centro naval de maior vulto e, conseqüentemente, como competidor do Rio de Janeiro para o abastecimento e reparos de navios, poderá ser contada a partir da incorporação daquela

cidade e província às possessões inglesas em 1806.⁴⁴

No decênio crucial entre 1795 e 1805, o Rio de Janeiro desempenhou papel relevante na ocupação inglesa do extremo Sul do Continente Africano. A invasão da Holanda pelos franceses, em 1795, resultou na tomada, pelos ingleses, de colônias holandesas, inclusive da Província do Cabo. Embora o território fosse devolvido à Holanda em 1803, seus habitantes, logo em seguida, proclamaram sua independência sob o nome de República da Batávia. A tentativa foi debelada pela Grã-Bretanha, que reconquistou a área.

A crescente atividade inglesa nas águas do Atlântico Sul criou maiores necessidades de suprimentos. A colônia do Cabo dependia, também, e de modo substancial, do Rio de Janeiro e, de vez em quando, mandava navios ao Rio de Janeiro à procura de mantimentos. Em novembro de 1801, o *Peabody* chegou ao Rio de Janeiro com instruções específicas do governador da colônia do Cabo de obter suprimentos. O *Henry Dundas* também partia da Cidade do Cabo com destino ao Rio de Janeiro ou à Ilha de Santa Catarina (uma outra base de abastecimento e reparos navais, usada periodicamente pelos ingleses, e que se encontra a 500 quilômetros costa abaixo do Rio de Janeiro), à procura de provisões. Ainda em novembro de 1801, os navios *Eliza* e *Pegasus*, de Londres, e o *Kent*, de Portsmouth, todos com destino à Cidade do Cabo, se abasteceram no Rio de Janeiro. Um outro navio inglês, que seguia de Bermuda para a Cidade do Cabo, aportou para se abastecer e, provavelmente, levou alimentos para aquela praça.⁴⁵

Entre 20 e 30 navios armados, mercantes, e com letras de corso da Grã-Bretanha contra a República da Batávia, fizeram escala no Rio de Janeiro. No dia 1º de dezembro e em 6 de dezembro de 1803, os corsários ingleses *Spy* e *Commerce*, à procura de navios inimigos, inclusive os da República da Batávia, esta-

42. BATESON, Charles — *The Convict Ships* (Os Navios dos Desterrados), 1787/1868, Glasgow, 1959, p. 157-58 e 288-89.

43. Idem.

44. MAHAN — *The Influence of Sea Power, 1793/1812*, I, v. 1, p. 170.

45. D. Fernando/Anadia, Rio de Janeiro, 20-23 nov. 1801, AN/RJ — *Registro de correspondência...* — Códice 69, v. 12, fls. 85-92v.

vam presentes no Rio de Janeiro.⁴⁶ A mesma razão foi mencionada pelo vice-rei quanto à visita do *Covent* e *Cambridge*, em 13 de maio de 1804.⁴⁷ Logo antes, em 11 de maio de 1804, haviam ancorado em idêntica missão o *Swallow* e o *Kingston*. Papel algo diferente, em termos de ação e lucratividade, foi desempenhado pelo *Fortune*, em operações no Rio da Prata.⁴⁸ Esse navio ancorou no Rio de Janeiro, a fim de se abastecer de água e provisões, enquanto conduzia para a Cidade do Cabo sua presa, o navio espanhol *Pensamiento Feliz*.⁴⁹ Depreende-se, pois, que o Rio de Janeiro era base de apoio importante para as operações militares inglesas, em que a Cidade do Cabo constituía ponto central.

Contudo, o Rio de Janeiro tinha apenas laços limitados com Santa Helena. Em 1661, a Grã-Bretanha proclamou posse dessa ilha e, após 1673, a Companhia da Índia Oriental assumiu o controle. Neste caso, o papel do Rio de Janeiro se limitava ao de servir como porto seguro para os navios desviados de sua rota por ventos adversos; abastecer de provisões os navios que não poderiam comprar naquela ilha ou na Cidade do Cabo e, ocasionalmente, servir como apoio logístico para os corsários e navios com letras de corso ingleses, baseados em Santa Helena.⁵⁰ Eventualmente, os habitantes da ilha dependiam do Rio de Janeiro para os mantimentos e bebidas derivadas da cana de açúcar. Com tal objetivo, em 16 de agosto de 1802, o navio inglês *Anna* zarpou da ilha e atingiu o Rio de Janeiro, em 13 de setembro.⁵¹ Uma vez que no Rio de Janeiro foram encontrados registros de navios com destino ou procedentes da Ilha de Ascensão, poderá supor-se que eram tênues e irregulares os laços entre o Rio

de Janeiro e as ilhas na vizinhança do Continente Africano, pertencentes à Inglaterra.

No período abrangido pelo presente trabalho, o Almirantado dava pouca importância às Ilhas Falkland (Malvinas, para os argentinos, que reivindicaram direito às mesmas) e à Ilha de Geórgia do Sul. No entanto, os ingleses ocuparam as Ilhas Falkland em decorrência dos entendimentos havidos em Port Egmont, entre 1767 e 1774. Neste último ano, os espanhóis obrigaram os ingleses a deixarem as ilhas e ocuparam-nas até 1807. Desde o século dezoito, tanto a Argentina quanto a Grã-Bretanha reivindicaram essas ilhas. Em 2 de janeiro de 1833, os ingleses despejaram os argentinos e desde então insistem na posse das Falklands.⁵² Há um único registro nos arquivos das autoridades portuguesas do Rio de Janeiro de navio com destino específico às Ilhas Falkland, e este se refere à caça da baleia.⁵³ Apesar da inexistência de registro de navios para as Ilhas Falklands, restam poucas dúvidas de que existiram navios ingleses que zarparam do Rio de Janeiro com aquele destino. Entre os anos de 1803 e 1805, 20 mestres de navios mercantes declararam no Rio de Janeiro que o destino de seus navios era os Mares do Sul. Definam-se estes como as Ilhas Falkland e a de Geórgia do Sul, as regiões na vizinhança do Cabo Horn e da Terra do Fogo, e o Oceano Pacífico, para oeste do Chile e Peru. Quaisquer operações se limitavam às de natureza paramilitar. Expressivo número de navios, geralmente baleeiros, portava letras de corso contra os espanhóis, bem como os franceses e holandeses. Um número razoável destes ancorava nas Ilhas Falkland.⁵⁴ Desse modo, a única impor-

46. Idem, Rio de Janeiro, 1-6 dez. 1803, AN/RJ — *Fianças de embarcações...* — Códice 157, v. 11, fls. 49-53v.

47. Idem, Rio de Janeiro, 13 maio 1804, idem *passim*.

48. Idem, Rio de Janeiro, 11 abr. 1804, AN/RJ — *Correspondência dos Vice-Reis...* — Códice 68, v. 19, fls. 363-369v.

49. Idem, Rio de Janeiro, 20 nov. 1801, AN/RJ — *Registro de correspondência...* — Códice 69, v. 12, fls. 84.

50. Idem, Rio de Janeiro, 6 abr. e 22 abr. 1802, 3 jan. 1804, AN/RJ — *Fianças de embarcações...* — Códice 157, v. 11, *passim*.

51. Idem, Rio de Janeiro, 13 set. 1802, idem, *passim*.

52. BOYSON, V. F. — *The Falkland Islands*, Londres, 1924, p. 89-107; GOEBEL Julius, *La pugna por las islas Malvinas*, Buenos Aires, 1950, p. 482-512.

53. D. Fernando/Anadia, Rio de Janeiro, 19 jul. 1802, AN/RJ — *Fianças de embarcações...* — Códice 157, v. 11, *passim*.

54. Idem, idem, *passim*; veja, também, BOYSON — *The Falkland Islands*, p. 78-83.

tância do Rio de Janeiro era no sentido de fornecer provisões e ajuda a corsários ingleses que freqüentavam as ilhas do Atlântico Sul, adjacentes à América do Sul, e pilhavam o comércio marítimo espanhol.

A Grã-Bretanha sempre desejou estabelecer comércio direto com as possessões espanholas nas Américas. Mas a Espanha pretendia manter o monopólio desse comércio, ademais, até os últimos decênios do século dezoito, o comércio estava restringido a poucos portos nas Américas. A região do Rio da Prata foi fechada ao comércio direto com a Espanha. O início de intercâmbio comercial limitado, entre Buenos Aires e Espanha, ocorreu em 1776. Na ida, os paquetes de carreira, da época — veleiros transportadores dos correios entre a mãe-pátria e a colônia — transportavam também ferro, vinhos, óleo de azeite e tecidos, e traziam de volta couros, carne seca, sebo e prata. Em 1778 os negociantes espanhóis conseguiram o direito ao comércio nessa rota.⁵⁵ Esta abertura do Porto de Buenos Aires foi de grande valia para os negociantes ingleses. Estes dedicaram-se ao contrabando e conseguiram passar ilegalmente volume expressivo de mercadorias com a conivência aberta da aduana espanhola, os ingleses vendiam tecidos e bens manufaturados, freqüentemente pretextando o ingresso àquele porto à guisa de escala *forçada* para provisões ou reparos; ou então, desembarcavam suas mercadorias em pontos convenientemente ocultos ao longo da costa. Uma vez que a demanda era grande e os espanhóis freqüentemente pagavam com prata, o comércio era excepcionalmente lucrativo. Adicionalmente, os negociantes ingleses tiravam partido do comércio escravo. Entre 1791 e 1812, quando o comércio foi abolido, não havia restrições quanto ao ingresso de escravos em Buenos Aires. Finalmente, em 1810, o levante espanhol contra Napoleão repercutiu imediatamente no Rio da Prata. Os residentes em Buenos Aires juraram lealdade ao monarca deposto (Fernando VII)

e introduziram o comércio livre. Daí por diante, os comerciantes ingleses se transformaram nos principais fornecedores. Já em 1820, os ingleses controlavam o comércio internacional na região do Rio da Prata, mantendo esta posição durante todo o século dezanove.

Depois de 1796, as periódicas hostilidades anglo-espanholas, seguidas do controle exercido por Napoleão, no primeiro decênio do século dezanove, resultaram em agressiva política inglesa contra essa nação ibérica e suas colônias. O Almirantado, compreendendo perfeitamente as vantagens do apoio crucial que o Rio de Janeiro poderia fornecer, aumentou de modo expressivo as operações navais no Rio da Prata. A política naval inglesa até 1805 era a de atacar navios espanhóis com um mínimo de dispêndios. Em consequência, surgiram no Atlântico Sul navios mercantes armados com a missão específica de atacar o comércio marítimo espanhol.

O *Fortune* era, talvez, o corsário inglês mais bem sucedido de todos, sendo responsável por, no mínimo, sete presas capturadas antes de 1802.⁵⁶ Ademais, inúmeros navios mercantes ingleses portavam letras de corso.⁵⁷ Os capitães desses navios-corsários sabiam que o Rio de Janeiro era um paraíso inglês e que, não importa qual missão em que estavam envolvidos, os portugueses continuariam a prestar assistência. A posição assumida pelas autoridades portuguesas, relativa à prestação de assistência a corsários ingleses, foi bem resumida pelo Vice-Rei, Conde de Arcos, no Rio de Janeiro, em despacho por ele enviado a Lisboa ao Secretário de Colônias, Visconde de Anadia. Arcos ressaltou que, nos casos dos corsários ingleses, *Kitty* e *Blennerhasset*, havia pouca necessidade de se diferenciar entre o que constituía neutralidade e assistência ao inimigo, “porque, neste momento, navios ingleses encontram-se diante de Lisboa e estão protegendo Portugal”. Em justificativa de seu apoio total aos navios

55. BELLOTO, Manoel Lelo — *O estabelecimento do correio marítimo Hispano-Americano*. Anais Hidrográficos, t. 33 (suplemento), 1976, p. 77-88.

56. D. Fernando/Anadia, Rio de Janeiro, 21 jan. 1802, AN/RJ — *Fianças de embarcações...* — Códice 157, v. 11, *passim*.

57. Idem, AN/RJ — *Registro de correspondência...* — Códice 69, v. 11-14, *passim*.

ingleses, Arcos apelou para tal fato.⁵⁸ Embora o aprisionamento de navios e os ataques de surpresa, no litoral, fossem lucrativos para os ingleses e prejudiciais para os espanhóis, as operações de corso nunca poderiam alterar substancialmente a situação. Qualquer mudança militar realmente decisiva somente poderia ser conseguida pelo emprego amplo e bem-sucedido de poderio naval, por meio de Armada que apoiasse um ataque militar, desencadeado contra os baluartes do poder espanhol.

A Esquadra Inglesa, que partiu da Inglaterra no dia 1º de setembro de 1805, sob o comando de Sir Home Popham, desencadeou uma série de eventos que iam alterar os destinos da África do Sul e da Argentina.⁵⁹ O primeiro objetivo de que Popham era encarregado era o de desalojar os holandeses do Cabo da Boa Esperança. Executada a tarefa com pleno êxito e assegurado o controle da colônia do Cabo, os ingleses acharam-se na situação invejável em que só lhes restava escolher em como tirar pleno proveito do controle sobre o Atlântico Sul. Por iniciativa própria, Popham decidiu atacar Buenos Aires. Procedeu, então, com ousadia na execução dessa operação, na expectativa de que o elemento surpresa lhe permitiria contrabalançar a superioridade numérica das forças terrestres espanholas. As tropas de terra inglesas, sob o comando do General William Beresford, totalizavam apenas 1 500 homens, alguns desses embarcados no caminho, em Santa Helena. Desembarcando de doze navios, as forças inglesas tomaram Buenos Aires em 20 de junho de 1806. Duas fragatas inglesas bloquearam efetivamente Montevideú, impedindo que 3 mil soldados espanhóis interferissem nessa conquista inglesa.⁶⁰ Popham percebia claramente que dependeria da colaboração dos portugueses no Rio de

Janeiro. Este informou ao Vice-Rei, Dom Fernando José de Portugal e Melo, que dois regimentos de infantaria ingleses estavam para chegar, dentro em breve, ao Rio de Janeiro, procedentes da Inglaterra. Ademais, fez candente exposição dos motivos pelos quais a tomada de Buenos Aires pelos ingleses servia aos melhores interesses de Portugal, argumentando que uma vitória inglesa permitiria a Portugal expandir seus interesses no litoral do Norte do Rio da Prata, objetivo longamente cobiçado pela Coroa lusitana.⁶¹ No entanto, forças espanholas numericamente superiores tornaram nula a brilhante vitória inicial de Home Popham. Em 12 de agosto de 1806, o Marquês de Sobre Monte, tendo sob seu comando um exército de 5 mil homens, retomou Buenos Aires, capturando, inclusive, o próprio Popham.⁶² Reduzida a dez navios, sob o comando de Sir Charles Sterling e transportando as tropas que escaparam de serem capturadas, inclusive o General Beresford, a Esquadra Inglesa passou nove dias no Rio de Janeiro. Os ingleses descansaram, providenciaram o despacho de provisões para os prisioneiros em Montevideú e compraram mantimentos para a viagem. Em 19 de novembro, a esquadra zarpuou com destino à Cidade do Cabo.⁶³ Um audacioso golpe inglês, baseado na supremacia naval e no fator surpresa, falhou, e Buenos Aires não pôde ser mantida porque os esforços deixaram de chegar a tempo.

Em 13 de dezembro, um comboio de 27 navios, transportando entre 5 mil e 6 mil praças e oficiais de tropas de terra, que havia partido da Inglaterra com destino a Buenos Aires, ancorou no Rio de Janeiro. Comandava a esquadra Ross Donnelly, e dois dos generais eram Samuel Auchmuty e W. Humbly. Durante a curta permanência da esquadra na cidade, os oficiais ingleses e portugueses participaram de uma série de eventos sociais. A

58. Conde de Arcos/Visconde de Anadia, Rio de Janeiro, 28 nov. 1806, AN/RJ — *Correspondência dos Vice-Reis...* — Códice 68, v. 21, fls. 76-76v.

59. BATESON — *Convict Ships*, p. 170.

60. D. Fernando/Anadia, Rio de Janeiro, 26 jul. 1806, AN/RJ — *Registro de correspondência...* — Códice 69, v. 12, fls. 527v-28.

61. Home Popham para D. Fernando José de Portugal e Castro, Rio da Prata, 27 jul. 1806, AN/RJ — *Correspondência dos Vice-Reis...* — Códice 68, v. 20, fls. 252.

62. Conde dos Arcos/Visconde de Anadia, Rio de Janeiro, 24 set. 1806, AN/RJ — *Correspondência dos Vice-Reis...* — Códice 68, v. 21, fls. 14.

63. Idem, Rio de Janeiro, 22 nov. 1806, AN/RJ — idem, fls. 64-65v.

esquadra partiu em 22 de dezembro de 1806 e pouco tempo depois, em 3 de fevereiro de 1807, os ingleses tomaram Montevidéu.⁶⁴ O Comandante-em-Chefe das Forças Inglesas era o General John Whitelocke. Imediatamente, os ingleses solicitaram permissão dos portugueses para a aquisição de provisões.⁶⁵ Remeteram ao Rio de Janeiro cobre, cacau, outras mercadorias e 12 mil cruzados em numerário, a fim de comprarem milho, farinha de trigo e outros artigos de mantimento. Os portugueses se recusaram a tratar diretamente com os comerciantes ingleses, mas venderam os suprimentos solicitados a um oficial de Marinha do Navio *Kitty*, Thomas Musgrave, que atuava na qualidade de representante das Forças Armadas Inglesas. O já mencionado Philip Gidley King desempenhou relevante papel na obtenção desses suprimentos. Os motivos desse procedimento por parte dos portugueses era a proibição ao comércio livre, e porque houve suspeita de contrabando.⁶⁶ Mesmo com o apoio dos portugueses, o sonho dos ingleses, de acabar com o poderio espanhol na América do Sul meridional, terminou com a derrota em Buenos Aires, em 16 de julho de 1807. Os espanhóis fizeram 2 mil prisioneiros.⁶⁷ Um dos motivos da derrota inglesa foi a falta do elemento surpresa, de importância tão crucial para o ataque inicial de Popham. No entanto, permanece o fato de que, na vitória ou na derrota, os ingleses dependiam internamente da assistência dos portugueses no Rio de Janeiro.

Um ano após a derrota no Rio da Prata, a situação dos ingleses na América do Sul melhorou substancialmente. A conquista temporária de Portugal por forças francesas provocou a transferência da Corte de Portugal de Lisboa para o Rio de Janeiro. Em 27 de novembro de 1807, a Frota Portuguesa, composta de 36 na-

vios, sob a escolta de navios de guerra ingleses, desceu o Rio Tejo com a rainha, o príncipe-regente e entre 10 mil e 15 mil portugueses.⁶⁸ Isto é, a Marinha Real Inglesa protegia a Coroa portuguesa, mas para tanto Portugal pagou um preço muito alto. Em 1808, os portos brasileiros foram abertos ao comércio com todas as nações *amigas*, ou seja, as que estavam contra Napoleão. Então, os comerciantes ingleses inundaram a colônia com seus produtos e em pouco tempo dominaram o mercado. Isso destruiu a última esperança que Portugal tinha na industrialização, visto que o Brasil havia sido mercado de vital importância para os produtos manufaturados da indústria nascente do país. Depois de 1808, o Rio de Janeiro tornou-se ainda mais importante, tanto para a Marinha Real quanto para os comerciantes ingleses. Já por volta de 1820, os ingleses exerciam pleno controle no setor de exportação/importação do comércio externo brasileiro, mantendo essa posição até os primeiros decênios do século vinte. O Poderio Naval inglês era responsável, em grande parte, pela posição lucrativa de que os grupos comerciais ingleses desfrutavam.

O Poder Militar alicerçava e reforçava os interesses comerciais, dando à Grã-Bretanha vantagens consideráveis. O Poderio Naval inglês fez, cada um por sua vez — primeiro, de Portugal, depois, do Brasil e, então, o restante do Império Português — uma espécie de protetorado militar da Grã-Bretanha. Portanto, por volta de 1815, a Inglaterra exercia um controle maior sobre a estrutura econômica do Império Português de que em qualquer outra época das relações anglo-lusitanas. Ficou amplamente comprovada a observação de Mahan de que “Portugal tinha mais a ganhar e a recear da Inglaterra do que de qualquer outra potência.”⁶⁹

64. Idem, Rio de Janeiro, 25 dez. 1806, AN/RJ — idem, fls. 95-97.

65. General Auchmuty para Vice-Rei Conde de Arcos, Montevidéu, 10 fev. 1807, AN/RJ, idem, fls. 122.

66. Conde de Arcos/Visconde de Anadia, Rio de Janeiro, 18 set. 1807, AN/RJ, idem, fls. 184-89.

67. Conde de Arcos/Visconde de Anadia, Rio de Janeiro, 18 set. 1807, AN/RJ, idem,

fls. 245; veja, especialmente o relatório sem data nem assinatura da batalha em castelhano, fls. 246-253.

68. MANCHESTER, Alan K. — *British Pre-eminence in Brazil. Its Rise and Decline*, Chapel Hill, 1933, p. 67; veja, também CALMON, Pedro — *História do Brasil*, Rio de Janeiro, 1959, 7v, v. 4, p. 1136-67; LIVERMORE, H. V. — *A History of Portugal*, Cambridge, 1947, p. 396.

69. MAHAN — *The Influence of Sea Power, 1660/1783*, p. 208.

A utilização, ao máximo, do Porto do Rio de Janeiro pela Marinha Real facilitou sobremaneira a proteção das colônias estabelecidas e das rotas comerciais, além de possibilitar a aquisição de novos territórios. Dessa forma, os ingleses consolidaram seu domínio sobre a Índia, aumentaram sua supremacia comercial no Extre-

mo Oriente, abasteceram sua colônia na Austrália, conquistaram a Cidade do Cabo e quebraram o monopólio comercial espanhol na América do Sul meridional. No período entre o Tratado de Methuen e o término das Guerras Napoleônicas, o Rio de Janeiro foi realmente a *cidade maravilhosa* para a Marinha Real Inglesa.