

«Planta da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro. Levantada por ordem de S. A. R. o Príncipe Regente Nosso Senhor no anno de 1808 Feliz e Memoravel epoca da sua chegada á dita cidade. Na Impressão Régia 1812». Acervo da Biblioteca Nacional, Seção Iconográfica, Rio de Janeiro.

SUMÁRIO

A MARINHA E A POLÍTICA EXTERNA DO SEGUNDO REINADO (Cont.)	
Teixeira Soares — Embaixador	3
A INTENDÊNCIA DA MARINHA DE SANTA CATARINA E A ATIVIDADE DE CONTROLE ADMINISTRATIVO DAS ARMAÇÕES DE PESCA DA BALEIA	
Nelma Baldin — Mestre em História	39
A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO RIO DE JANEIRO PARA A MARINHA DE GUERRA DA GRÃ-BRETANHA	
Rudy Mauss	47
A TRANSMIGRAÇÃO DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA PARA O BRASIL (Cont.)	
Luis Cláudio Pereira Leivas — Sociólogo Perito Fundiário e Levy Scavarda — Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.º)	63

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor Interino: Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm.) MAX JUSTO GUEDES

Vice-Diretor Interino: Capitão-de-Fragata (IM) OSCAR MATTOSO MAIA FORTE

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Chefe: Capitão-de-Corveta (AA) JOSÉ BARBOSA DA SILVA

Ajudante: Segundo-Tenente (RM-CA) MARCELO DE SOUZA CARNEIRO

REDAÇÃO

Capitão-de-Corveta (AA) JOSÉ BARBOSA DA SILVA

Segundo-Tenente (RM-CA) MARCELO DE SOUZA CARNEIRO

REGINA CARDOSO DE MENEZES

ZÉLIA MARQUES CASTELLO BRANCO

GILMAR BARROSO PEREIRA

VERA MARINHO

ZILDA SOUZA BORGES

EXPEDIÇÃO

JOÃO ANTÔNIO REZENDE

SO(MO) MILTON LIMA DE SOUZA

2º SG(MR) JOSÉ DA SILVA SANJAD

MN (QSA) WALMIR MELCHIADES DO NASCIMENTO

MN (QSA) UBIRAJARA DA CONCEIÇÃO CARDOSO

MN (QSA) DOMÍCIO NUNES DE OLIVEIRA

MINISTÉRIO DA MARINHA

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

Rua D. Manuel n.º 15 — Praça 15 de Novembro
20.010 — Rio de Janeiro, RJ.



Pedro de Araújo Lima — Marquês de Olinda

A MARINHA E A POLÍTICA EXTERNA DO SEGUNDO REINADO

CONTINUAÇÃO

TEIXEIRA SOARES
Embaixador

A QUESTÃO CHRISTIE. A REVOGAÇÃO DO BILL ABERDEEN

Não constituirá exagero de nossa parte se dissermos que os ministros e encarregados de negócios da Inglaterra no Rio de Janeiro — no século passado, desde a Independência até o final do Império — não entenderam o Brasil. Pelo contrário, analisaram-no como terra de senhores e de escravos, imensa senzala de negros, multidão de cafusos, mulatos e mamelucos dominados por uma nata branca, mas corrupta, e nata da qual participaram negreiros prepotentes.

Por assim pensarem, quase todos os ministros ingleses acreditados junto à Corte de São Cristóvão não primaram por ex-

cesso de amabilidade em relação ao Governo Imperial; antes, pelo contrário, quase todos se revelaram ríspidos ou prepotentes. Gore Ouseley, encarregado de negócios no Rio de Janeiro e depois ministro fracassado em Buenos Aires, mas que mais tarde aspirou a voltar ao Brasil, conforme informou Sérgio Teixeira de Macedo em ofício confidencial ao nosso Ministério dos Negócios Estrangeiros (e Macedo o conhecera nos Estados Unidos, quando lá fora Ministro do Império). Ouseley, dizíamos, foi malvisto pela chancelaria imperial por motivo das notas que lhe passara num estilo duro e por vezes inconveniente. Charles Jacques Hamilton entendeu que o *estilo forte* das suas notas poderia impressionar o Governo Impe-

rial, que suportou (é bem a palavra) esse diplomata de 1836 a 1841. Em 1842 Henry Ellis esteve no Rio de Janeiro em missão especial para tentar obter a assinatura de tratado de comércio que muito interessava ao Foreign Office. Depois a Inglaterra nos mandou Lorde John Hobart Howden, uma espécie de *ambassador-at-large*, que primeiro fora despachado ao Prata, onde nada conseguiu; e depois esteve no Rio de Janeiro para tentar obter um tratado de comércio, que não conseguiu. Seu sucessor foi James Hudson, que conseguiu assinar com Paulino José Soares de Sousa um acordo, por troca de notas sobre navegação e transporte de malas postais, em 14 de outubro de 1850. Será depois ministro em Turim. Historiador francês dirá o seguinte: "Le cabinet britannique avait délégué à Turin un de ses meilleurs diplomates, ce Sir James Hudson, fils naturel du roi George IV, gentilhomme accompli, à la taille élevée, à la physionomie fine et ouverte, musicien et artiste..." (Ver Constantin de Grunwald, *Le Duc de Gramont*, Paris, 1950, p. 53). Joaquim Tomás do Amaral, encarregado de negócios em Londres, informara, em Ofício reservado de 4 de outubro de 1850, à Chancelaria imperial, ter ouvido de Lorde Palmerston o seguinte: Hudson fizera sugestão ao Almirante Reynolds de que conviria suspender as ordens expedidas aos cruzadores ingleses para visitarem e capturarem navios brasileiros dentro de portos brasileiros. Depois veio Henry Southern, o primeiro e talvez o único diplomata inglês desse tempo que de nós teve alguma boa notícia. No Prata ele se enamorara de Manuelita Rosas; e no Rio de Janeiro soubera criar à sua volta certo ambiente de boa vontade. No entanto, esse Gore Ouseley, que pleiteava ainda voltar ao Rio de Janeiro como ministro, em conversa com Sérgio Teixeira de Macedo, em Londres, dissera ao nosso ministro que Southern estaria mexendo uma intriga para *derrubar o ministério*... Esta revelação curiosa encontramos-la no Arquivo Histórico do Itamarati. A missão de Southern, que muito parecia prometer, foi interrompida por seu falecimento no Rio de Janeiro. Veio depois Henry F. Howard em 1853 à cata de um tratado de comércio. Lembrou-se então o Foreign Office de fazer ao Brasil por intermédio desse ministro uma proposta interessantíssima: um

tratado sobre comércio de cabotagem a ser feito em águas brasileiras por ingleses, mediante reciprocidade nas águas britânicas para embarcações brasileiras. Esta proposta foi recusada pelo Governo Imperial. Em 1856, veio como ministro, Peter Campbell Scarlett, personalidade aborrecida entre nós, que conseguiu assinar em 1858 com Sérgio Teixeira de Macedo, representante do Império, no Rio de Janeiro, uma Convenção para o ajuste por meio de uma Comissão Mista das reclamações pendentes entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha. A data dessa Convenção é de 2 de junho de 1858, aprovada pelo Decreto nº 2.312, de 27 de novembro de 1858, assinado pelo Imperador e pelo Visconde de Maranguape. (*) Depois de Scarlett foi nomeado Francis Reginald Forbes, que não tomou posse.

Nesse tempo, o Rio de Janeiro era um posto de segunda classe para a diplomacia inglesa.

* * *

O primeiro *harbinger* da próxima presença de William Dougall Christie, um escocês, que tivera assento por uma vez na Câmara dos Comuns, nas relações entre o Brasil e a Inglaterra, foi dado pelo Conselheiro Carvalho Moreira em seu Ofício reservado nº 8, de 7 de setembro de 1859, dirigido a Sinimbu, então Ministro dos Negócios Estrangeiros do Império: "Acaba de ser nomeado ministro para a Corte do Rio de Janeiro Mr. Christie que esteve no Rio da Prata." No Ofício *confidencial* de 7 de setembro (tratava-se de outro ofício, posto que com a mesma data), Carvalho Moreira deu informações muito curiosas a respeito dos diplomatas ingleses que atuavam no Brasil, ou que pretendiam atuar no Brasil. Assim, por que motivo Mr. Scarlett fora removido do Rio de Janeiro para Florença? Algum desgosto íntimo? Algum aborrecimento com o grave Governo Brasileiro? Nada disso. Simplesmente porque Mr. Scarlett não podia educar suas filhas no Rio de Janeiro. Ademais, os diplomatas ingleses consideravam despiçendos os postos da América Latina. Florença sempre era um posto agra-

dável; e muito mais agradável que o Rio de Janeiro. Sérgio Teixeira de Macedo não dissera no seu Ofício reservado nº 34, de 22 de outubro de 1854, do Ministro Howard? “Toma a iniciativa de criar embaraços, de mal apreciar as intenções do Governo Imperial e executa as suas instruções com o que vulgarmente se chama zelo farisaico... Não se pode evitar que os diamantes de Mme. Howard fossem roubados, nem que o clima não convenha à sua saúde. De muito tempo porém eu já tive a honra de informar a essa Secretaria d’Estado que o Rio de Janeiro é uma dessas Cortes donde os Ministros Estrangeiros se retiram com menos saudades e onde encontram menos recursos de sociedade, menos relações com as famílias do país.” (In: Arquivo Histórico do Itamarati). Assinale-se que Howard era católico. Para preencher a vaga deixada por Scarlett, pensou o Foreign Office despachar para o Rio um Mr. Forbes, que estava em Dresden; e, como tivesse ele um museu de história natural, o Brasil seria posto de molde a aumentar-lhe a coleção. Mr. Forbes afinal não foi por causa dos seus achques. Surgiu então o famoso (para nós...) Mr. Christie, que começara sua carreira pública como secretário particular de Lorde Minto, Primeiro Lorde do Almirantado na administração de Lorde Melbourne em 1841; depois conseguira eleger-se deputado. Ingressou na carreira diplomática, sendo nomeado em 1848 para Mosquitos. Antes de haver sido nomeado para o Rio de Janeiro, fora ministro junto à Confederação Argentina. No Ofício *confidencial*, de 5 de novembro de 1859, Carvalho Moreira considerou Christie homem reservado e cheio de velhacarias, com muito *cunning* e que, em poucas palavras, lhe dissera que iria à *contre-coeur* para o Brasil, apenas para *prestar serviços*. Carvalho Moreira notara, no entanto, que Christie padecia de *res angusta domi*, para usarmos o conceito em latim do próprio Carvalho Moreira; isto é, tinha *casa pobre*. Esse o homem, tão finamente analisado por Carvalho Moreira, que não se enganara em nada quanto ao retrato psicológico feito por ele do famoso diplomata inglês.

Mal chegado em 25 de fevereiro de 1860 ao Rio de Janeiro, Christie solicitou a retirada do representante inglês, da Comissão Mista instituída pela Convenção

de 2 de junho de 1858. Assinale-se que o Bill Aberdeen continuava em vigor, de maneira que era muitíssimo pouco provável que o Império fosse celebrar tratado de comércio com a Grã-Bretanha sob a coação daquele Bill. Contudo, o ministro inglês acreditava poder arrancar o tratado de comércio pelos mesmos processos pelos quais negociara com o tuxaua dos índios Mosquitos, no fundo do Golfo das Antilhas.

A missão de Christie no Rio de Janeiro iniciara-se com um incidente ocorrido no porto, praticado por marinheiros ingleses, tripulantes de um escaler da Fragata *Emerald*, da Marinha de Guerra Britânica, e do qual incidente resultou a morte de um soldado da barca de Registro da Alfândega que, com outro soldado e um marinheiro, além dos remadores, se dirigia à Fortaleza de Villegagnon.

Tudo isso aconteceu na noite de 24 de janeiro de 1861, conforme informou a comunicação oficial feita pelo Capitão do Porto ao Chefe de Polícia.

Devidamente inteirado do assunto pelo Chefe de Polícia, o Ministro dos Negócios Estrangeiros Sá e Albuquerque passou nota ao Ministro Christie dando-lhe ciência do caso e, ao mesmo tempo, sabido que a Fragata *Emerald* devesse deixar o porto, solicitando fossem postos à disposição das autoridades brasileiras os responsáveis pela morte do soldado.

Tendo Sá e Albuquerque deixado a pasta dos Negócios Estrangeiros, a resposta de Christie foi dada ao Conselheiro Magalhães Taques, novo Ministro dos Negócios Estrangeiros. Christie respondeu que tivera um entendimento com o Cônsul da Inglaterra no Rio de Janeiro; e que esta autoridade consular lhe dissera que o Chefe de Polícia, após investigação feita, entendera ser apenas necessária a presença do oficial que comandara o escaler e de um marinheiro a bordo da Fragata *Forte*.

O assunto nisso não ficara, porque em 6 de julho de 1861 o Conselheiro Magalhães Taques comunicou ao Ministro Christie que, em consequência das averiguações feitas pelo Chefe de Polícia, o soldado Vicente Ramos Ferreira, ferido e atirado ao mar durante o conflito, desaparecera; e que foram responsáveis por isso os marinheiros ingleses William Langford e Francis Maye, que se encontravam a bordo da

Fragata *Forte*. Como fosse necessário instaurar-se o inquérito competente, as autoridades brasileiras solicitaram ao Cônsul Westwood que tomasse as providências indispensáveis para que os referidos marinheiros Langford e Maye fossem transferidos para a Fragata *Constituição*, onde ficariam à disposição do Chefe de Polícia até à ulitimação do processo.

Eis que a Legação da Inglaterra informou o Ministério dos Negócios Estrangeiros quase um mês depois que o Almirante Warren, chefe do Esquadrão inglês em águas do Rio de Janeiro, deixara o porto; e que os dois marinheiros seguiram nessa Esquadra. Ademais, Christie ausentara-se do posto, partindo para a Inglaterra.

Magalhães Taques, em nota dirigida a Evan Baillie, Encarregado de Negócios da Inglaterra, solicitou viesse a ser satisfeito o pedido do Chefe de Polícia para que os implicados na ocorrência, da qual resultara a morte do soldado, comparecessem. O encarregado de negócios respondeu a essa nota, considerando-se autorizado a informar que o Governo Inglês não consentia na entrega do oficial e do marinheiro, motivo por que o Almirante Warren largara do porto, levando consigo os dois acusados pelas autoridades brasileiras. Caso ficasse totalmente esclarecido o fato da morte do soldado, o Almirante Warren não relutaria em conceder auxílio pecuniário à família do soldado, oferecimento que fazia ao Governo Imperial.

O Conselheiro Magalhães Taques voltou em nota ao Encarregado de Negócios da Inglaterra para lhe dizer que, tão pronto ficasse concluído o inquérito, daria conhecimento do resultado à Legação Imperial em Londres para que esta solicitasse a atenção do Governo Inglês para o assunto que aliás já lhe fora apresentado. Informou ademais ao Encarregado de Negócios da Inglaterra que o Governo Imperial não podia aceitar a indenização em benefício da família do soldado que desaparecera no incidente, ou no choque, com marinheiros ingleses antes que a Justiça houvesse cumprido sua missão. O fato é que, nesse episódio, havendo os acusados sido transportados a bordo de navio do Esquadrão do Almirante Warren para a Inglaterra, o inquérito foi posto de lado. O Governo Imperial não quis levar o assunto por diante, quando na realidade deveria tê-lo feito, porque em 1854 fora

acadamente importunado por causa da detenção de um Tenente Hale, da Marinha de Guerra inglesa. Lorde Clarendon, a propósito desse incidente ocorrido no Rio de Janeiro, tropejou ameaças a Teixeira de Macedo, Ministro do Império em Londres.

No entanto, um sinistro misterioso, no qual o Governo Imperial não tivera a menor parcela de culpa, provocará a *crise mais humilhante* de toda a nossa história de país independente — a chamada Questão Christie.

Vejamos a traços rápidos em que consistiu o assunto: em 3 de julho de 1861, Joaquim Antão Fernandes Leão, Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande, enviou ofício ao Conselheiro Sá e Albuquerque, Ministro dos Negócios Estrangeiros, para lhe relatar o naufrágio da Barca inglesa *Prince of Wales*, registrada no Porto de Glasgow e fazendo derrota deste porto com destino a Buenos Aires. O Presidente da Província louvou-se nas informações que lhe foram comunicadas pelo Juiz Municipal e de Comércio da Cidade do Rio Grande, Dr. Antônio Ferreira Garcez, por ofício desta autoridade de 23 de junho.

A barca inglesa naufragara em local muito perigoso da Costa do Albardão — local chamado Romeiro —, distante cerca de 16 léguas da Cidade de Rio Grande. Numa extensão de umas três léguas mais ou menos, sobre o areal da praia rasa e constituída por dunas movediças, foram encontrados gigos de louça vazios, barricas, baús de bordo, caixas de natureza diversa com evidentes sinais de terem sido violentadas, e seu conteúdo pilhado. Ademais, o que foi ainda mais grave, o referido juiz declarou que diversos cadáveres foram arrojados pelas vagas impetuosas sobre a areia da praia. Esses cadáveres, em número de dez, dentre os quais uma mulher e uma menina, apresentavam sinais evidentes de asfixia por afogamento.

O Chefe de Polícia da Província de São Pedro do Rio Grande, Dr. Eduardo Pindaíba de Matos, enviou ofício ao Presidente da Província para lhe dar conhecimento das últimas providências tomadas.

O Cônsul da Inglaterra no Rio Grande do Sul, Henry Prendergast Vereker, dirigiu-se em ofício ao Presidente da Província, para alegar “negligência culposa das autoridades locais”. No entanto, as autoridades provinciais apertavam diligências

para a elucidação possível do naufrágio e da pilhagem cometida nos salvados arrojados à praia. O Comandante José Pereira Pinto, Chefe da Flotilha do Rio Grande, em cumprimento de ordens recebidas, procedera a demorada vistoria na Costa do Albardão, fizera interrogatórios dos moradores das imediações, chegando à conclusão de que a lamentável pilhagem fora obra de indivíduos que se homiziaram na República Oriental do Uruguai. Três indivíduos foram indiciados, um deles preso e os dois outros escaparam para o Uruguai. Pereira Pinto não deixou de assinalar sinistros ocorridos nessa costa baixa e perigosa, citando o afundamento de três navios.

Como afirmou o Almirante Washington Perry de Almeida, em seu estudo sobre a Questão Christie, a Costa do Albardão “é uma estreita faixa de terra compreendida entre a Barra do Rio Grande e a foz do Arroio Chuí, com uma extensão de cento e quinze milhas, aproximadamente. É uma costa perigosa para a navegação, pela existência de vários altos e fundos e com muitas arrebentações. A navegação nessa zona deve ser feita a mais de trinta milhas da costa. Nela o mar é bravio, tempestuoso e a castiga bastante. Não poucos foram os sinistros ocorridos aí. Entre eles citam-se, o da Barca mercante portuguesa *Leonora*, a Barca mercante nacional *Graça*, o Patacho inglês *Arcadian* e o Navio nacional *Antônio Delfino*.

Em obediência a ordens recebidas do Conde Russell, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Grã-Bretanha, o Encarregado de Negócios Evan M. Baillie passou nota em 25 de outubro de 1861 ao Conselheiro Magalhães Taques, Ministro dos Negócios Estrangeiros, para informá-lo do naufrágio da barca, do *roubo da carga*, bem como assinalar a “negligência, senão a conivência das autoridades locais” quanto à pilhagem dos salvados.

Assim, começara oficialmente a acusação feita pela legação britânica da “negligência, senão a conivência das autoridades locais” na pilhagem dos salvados do navio naufragado.

Era uma acusação gravíssima, atirada ao rosto do Governo Imperial.

Por nota de 5 de dezembro de 1862, enviada por Christie ao Marquês de Abrantes, Ministro dos Negócios Estrangeiros do

Ministério de 30 de maio de 1862, presidido pelo Marquês de Olinda (o famoso *gabinete dos velhos*) — uma das três notas do ministro inglês com a mesma data —, o assunto do naufrágio da Barca *Prince of Wales* foi minudentemente explicado, mas sempre baseado nas informações do Cônsul Vereker: tivera esta autoridade consular conhecimento de que a 13 de junho alguns cadáveres foram arrojados à praia perto de sua casa no Albardão. Contudo, ele não tivera a princípio notícia do naufrágio. Só mais tarde o Cônsul Vereker suspeitou de que o navio inglês houvesse naufragado na costa. Por isso, ele partiu em diligência com o Juiz Municipal e de Comércio, da Cidade do Rio Grande, bem como guardas alfandegários. Visitaram a praia onde foram encontrados os corpos; e se lhes deparou grande quantidade de destroços de navio, parte da carga com objetos despedaçados ou violados, mas pilhados. Examinados os cadáveres, verificou-se que se tratava de afogados. Contudo, havia suspeita de que alguns estivessem despojados de suas roupas e dos seus bens. Propalou-se, no entanto, a versão, não confirmada aliás, de que tripulantes houvessem sido assassinados. Mas, como alguns cadáveres foram enterrados em locais de cujas sepulturas se perdera o rastro, ainda assim se podia pensar em assassinato. O governo inglês não podia aceitar a alegação de ser a costa deserta e inóspita, porque todos esses ultrajes foram cometidos por súditos brasileiros em estrangeiros inermes.

À vista de todos esses fatos, o governo inglês reclamava indenização pela dilapidação dos salvados e pelo descaminho dos corpos, ao Governo Brasileiro como responsável pelas perdas causadas pelo procedimento culposo das suas autoridades. Os proprietários do navio teriam de ser indenizados pelo roubo total dos salvados e dos objetos pertencentes à tripulação. Indenização de £ 3.200 representava o montante a ser pago pelo Governo Imperial.

Patrício Correia da Câmara, Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande, por Ofício de 10 de abril de 1862 ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, comunicou a chegada, a 6 de abril, a Porto Alegre, da Canhoneira *Sheldrake*, a bordo da qual viajaram o Cônsul Vereker e certo Capitão Saumarez, comandante de outro

navio de guerra que ficara ancorado à entrada da Lagoa dos Patos.

O cônsul empenhou-se em que o Capitão Saumarez participasse de novos inquéritos, ao que se opôs firmemente o Presidente da Província, desconhecendo a esse oficial de Marinha de Guerra, qualquer caráter para poder participar de quaisquer inquéritos.

A posição assumida pelo Presidente da Província foi aprovada pelo Governo Imperial. À vista disso, o Cônsul Vereker desistiu de levar por diante a estranha tentativa de participação daquele oficial da Marinha de Guerra inglesa, de possíveis novos inquéritos.

Em 17 de março de 1862, em aditamento à nota de Baillie, de 27 de outubro de 1861, o Ministro Christie passou nota ao Marquês de Abrantes, para lhe fazer sentir a desconsideração cometida com o oficial da Marinha de Guerra inglesa, designado para acompanhar o inquérito. Em 19 de abril de 1862, a chancelaria imperial respondeu à nota de Christie, aduzindo argumentos e informações para rebater o ponto de vista de Christie e consolidar naturalmente a posição do Governo Brasileiro.

Como se não fosse suficiente o caso lamentável do naufrágio da Barca *Prince of Wales* com a vergonhosa pilhagem dos seus salvados cometida por ladrões da Costa do Albardão, verificou-se a 17 de junho de 1862 o caso desagradável da detenção de três integrantes da Fragata *Forte*, a nave-capitânia do Esquadrão do Almirante Warren, a saber: o Tenente Eliot Pringles, o Guarda-Marinha Geoffrey Hornby e o Capelão George Clemenger. Estes três integrantes da Fragata *Forte*, que transitavam à paisana pelo Alto da Tijuca, tiveram altercação com a sentinela de um posto policial. Disso resultou terem sido os ingleses recolhidos ao corpo da guarda, após desforço físico com os policiais que os dominaram e os recolheram ao xadrez.

O chefe de polícia do Rio de Janeiro, devidamente informado do assunto, determinou a soltura desses três ingleses à paisana.

Em sua nota de 5 de dezembro de 1862, o Ministro Christie viu grave ofensa feita a três oficiais da Fragata *Forte*; e, de acordo com as instruções recebidas, deveria ele solicitar ao Governo Brasileiro providências rigorosas, a saber: que ti-

vesse baixa do serviço o alferes da guarda; que a sentinela, causadora do incidente, fosse exemplarmente castigada; que satisfação fosse dada pelo Governo Imperial pela ofensa feita aos oficiais da Marinha Britânica; e que o chefe de polícia e o oficial, que recebeu os três oficiais na polícia da Corte, fossem publicamente censurados.

Apenas.

Ainda, por outra nota de 5 de dezembro de 1862, o Ministro Christie estabeleceu que as respostas pertinentes aos assuntos das duas outras notas teriam de ser dadas até o dia 20 de dezembro; e que o governo britânico se sentiria profundamente desgostoso, se não tivesse a esperança de uma satisfação amistosa.

Apenas.

Abrantes respondeu às três notas.

Na Parte Geral do Relatório da Participação dos Negócios Estrangeiros, referente ao ano de 1863, encontram-se os seguintes conceitos altamente iluminativos das diligências feitas pelo Governo Imperial:

“Em tais circunstâncias, e como não era possível convencer o representante de Sua Majestade Britânica nesta Corte da falta de fundamento com que tinha instruído as duas reclamações, pelo modo por que se houvera na discussão destes assuntos, e como também nenhuma esperança havia de que quisesse reconsiderá-los para chegar a um acordo satisfatório para a dignidade dos dois países, parecia ao Governo Imperial que o único arbítrio que lhe restava era entrar diretamente em explicações, por intermédio do seu representante em Londres, com o governo de Sua Majestade Britânica, suspendendo-se entretanto os efeitos das referidas notas. Tomada porém esta resolução, e comunicando-a o Governo Imperial ao Sr. Christie, declarou este ministro que as suas notas de 5 de dezembro eram já o *ultimatum* do seu governo e que, segundo as suas instruções, no caso de que não fossem prontamente atendidas as exigências que elas continham, cometeria este negócio ao almirante chefe da estação naval inglesa nesta Corte.”

Em sua *História de Dom Pedro II* informou Heitor Lyra: “Logo em meado de 1861, Christie entrava em divergência com o Gabinete Caxias por haver subtraído à

ação da Justiça brasileira alguns tripulantes de uma fragata inglesa surta no Rio. Depois, ainda nesse ano foi o incidente provocado pelo naufrágio, na costa do Rio Grande do Sul, da Barca *Prince of Wales*, e subsequente saque dos salvados. No ano seguinte foi o caso dos oficiais da Fragata inglesa *Forte*, que, embriagados, tinham sido presos por desacato à polícia da Corte." (*) Christie estava procurando tirar todo o proveito de tais acontecimentos em benefício do seu prestígio pessoal, era evidente. Sua política consistia no espezinhamento da parte contrária, por meio de uma ação violenta, mas rápida. Vejamos os acontecimentos: por nota de 26 de dezembro de 1862 dirigida a Christie, o Marquês de Abrantes, quanto à reclamação referente ao naufrágio da Barca *Prince of Wales* na Costa do Albardão, afirmou que, uma vez que "desconhecendo todas as considerações e provas alegadas por parte do Governo Imperial", Christie ainda exigia indenização pecuniária, só lhe restava declarar: "1º, que não pode, nem deve o Governo de S. M. o Imperador aceder ao princípio de responsabilidade que se lhe atribui e contra o qual alta e categoricamente protesta; 2º, que se recusa peremptoriamente a consentir e a intervir na proposta da liquidação das perdas sofridas pelos donos da barca naufragada e da indenização que se exige pelos supostos assassínios; 3º, finalmente, que, se for obrigado a ceder à força, nesta questão pecuniária, pagará, protestando também contra a violência que se lhe fizer, a soma que o Sr. Christie ou o Governo de S. M. Britânica quiser."

À vista da resposta dada pelo Marquês de Abrantes, Christie respondeu, por nota de 30 de dezembro de 1862, para comunicar que dera ordens aos navios do Esquadrão, comandado pelo Almirante Warren, para apresarem navios brasileiros a título de represálias. Assim, a propriedade apresada seria retida como garantia; e doutrinou Christie, "Represálias são um modo entendido e reconhecido pelas nações de obter justiça, quando é esta de

outro modo recusada, e elas não constituem ato de guerra."

Represálias não constituem ato de guerra...

Em 31 de dezembro de 1862, o Marquês de Abrantes enviou nota a Christie, para lhe comunicar estar o Governo Imperial inteirado da intimação constante da sua última nota, e protestar contra tamanha violência e tão inqualificável abuso de força.

Contudo, pena foi, e pena muito profunda, que o Império não tivesse uma excelente Marinha de Guerra, nessa ocasião, para repelir pela força as violências dos navios de guerra ingleses. E isto porque, sendo o Rio de Janeiro capital do Brasil e, ademais, uma área estratégica devidamente *avaliada* quanto à praticabilidade de operações militares ou navais em seus *pontos vitais*, o ultraje crescia e recrescia de intensidade só encontrando na reação urgente, instante e forte pela força, a única resposta condizente com a crise internacional.

Infelizmente, isso não aconteceu.

Logo a seguir começaram os navios de guerra ingleses a proceder às chamadas represálias. Em 5 de janeiro de 1863, o navio de guerra inglês *Stromboli* entrou no Porto do Rio de Janeiro para desembarcar tripulações e passageiros do Vapor *Paraíba*, do Patacho *Chaves*, das Sumacas *Aurea* e *Senhora do Carmo* e do Palhote *Trinta e Um de Outubro*, aprisionados pelos navios de guerra ingleses, avaliados em £ 13 mil e confinados na Enseada de Palmas da Ilha Grande.

Imensa foi a comoção pública. Toda a gente sentiu no rosto a vermelhidão do ultraje.

Pondo-se em atitude enérgica à testa do seu Governo, o imperador foi visto em toda a parte —, em quartéis, no Arsenal de Marinha, sempre cercado pela admiração do seu povo. Não estando por meias medidas como ainda pretendiam certos políticos oportunistas, o monarca tomava providências, estimulava seus ministros, reunia-os em repetidas consultas para de tudo se informar e poder tomar ou sugerir providências urgentes. Muita gente procurou deitar água na fervura, procurando fórmulas conciliadoras. Mauá tentou fomentar uma espécie de mediação que foi malvista pelo imperador. Depois de longa reunião do Conselho de Estado, o Gover-

(*) LYRA, Heitor. *História de Dom Pedro II*, v. I, p. 379, São Paulo, 1938. Ver também ACCIOLY, Hildebrando. *Tratado de Direito Internacional Público*, 2. ed., v. I, p. 318/319, Rio de Janeiro, 1936.

no Imperial propôs ao Ministro Christie o pagamento em Londres — mas sob protesto — da indenização exigida pelo naufrágio da Barca *Prince of Wales*; e, no tocante à detenção dos membros da Fragata *Forte*, propôs submeter o assunto à arbitragem internacional, a qual decidiria se existira ou não ofensa à Marinha de Guerra inglesa.

Então, a opinião pública brasileira convenueu-se da gravidade do desaire. Mas, este desaire abriu-lhe os olhos à necessidade urgente do fortalecimento do Poder Naval do Império do Brasil. País desarmado quanto à defesa do seu litoral e do seu mar territorial, o Império do Brasil teria de precaver-se para demonstrar ao mundo que não era um país enfermo com médicos à cabeceira. Por isso, iniciou-se imediatamente a subscrição pública para a construção de um navio de guerra e aquisição de outro. Com o dinheiro obtido pelas contribuições populares foi iniciada a construção do Encouraçado *Brasil*.

Nessa altura, o Ministro Christie comunicara ao Almirante Warren que, havendo-se declarado o governo brasileiro pronto a pagar sob protesto ao governo inglês a importância por este exigida para cobrir o roubo dos salvados da barca naufragada na Costa do Albardão, e que preferia submeter à arbitragem internacional o assunto dos membros da Fragata *Forte*, ordens deveriam ser dadas para se relaxarem as presas feitas, e não se fizessem novas presas.

Em 5 de janeiro de 1863, o Marquês de Abrantes fizera uma proposta a Christie para se chegar a um ajuste, quanto à solução das duas questões em pauta.

Mas, nessa altura, Christie começara a sentir que o chão lhe estava faltando aos pés. Por isso, evitava contato com as autoridades brasileiras, compreendendo ademais que o Imperador representara papel decisivo no desenrolar dos acontecimentos.

O texto da nota de 5 de janeiro de 1863 do Marquês de Abrantes foi transmitido por Christie ao Foreign Office.

Abrantes resolveu transferir para Londres as negociações, ficando assim Carvalho Moreira investido de importantíssima missão.

* * *

Na publicação oficial — *Aditamento ao Relatório da Repartição dos Negócios*

Estrangeiros de 11 de março de 1863 — estampada em 8 de janeiro de 1864, estabeleceu-se claramente a síntese do assunto — o conflito provocado pelo ministro de S. M. Britânica. A situação assumira cariz de especial gravidade, motivo por que o imperador resolvera intervir com firmeza no rumo dos acontecimentos diplomáticos e políticos; e motivo por que Abrantes passou instruções completas a Carvalho Moreira em seu posto em Londres, instando com o ministro para que empregasse todos os meios possíveis, no sentido de obter ajuste honroso e de convencer o governo inglês da improcedência e injustiça do *ultimatum* apresentado por Christie à Corte do Rio de Janeiro.

Carvalho Moreira dirigiu-se a Lorde Russell, por nota datada de 8 de fevereiro, para lhe comunicar: cessadas as represálias e relaxadas as presas, recebera ele instruções para saber se Lorde Russell estava disposto a ratificar o ajuste entre o Governo Imperial e a legação britânica no Rio de Janeiro, de conformidade com as notas de 5 de janeiro, referentes às duas questões. Se a resposta fosse afirmativa, Carvalho Moreira estava instruído a declarar ao governo inglês que S. M. o Imperador escolheria como árbitro S. M. o Rei dos belgas, Leopoldo I, confiando que o governo inglês aceitasse a escolha. Quanto ao assunto da Barca *Prince of Wales*, Carvalho Moreira declarou que, sob protesto, entregaria ao governo inglês um cheque sobre o Banco de Inglaterra na importância exigida pelo Governo de Londres ao Ministro do Brasil.

Respondeu o Conde Russell aceitando o acordo, consentindo que a questão dos integrantes da Fragata *Forte* fosse submetida ao arbitramento internacional, e aceitando como árbitro o Rei Leopoldo I. Russell fizera empenho em declarar que seu governo não estava disposto a discutir os termos do protesto do Governo Imperial. E isto porque se o governo brasileiro estava persuadido de que tinha o direito ao seu lado, o governo britânico disso também estava persuadido. Nessas condições, melhor seria cultivar boas relações para o futuro, para não prolongar controvérsia sobre o passado com o Governo Imperial, que tinha títulos ao respeito e à amizade do governo britânico.

Maneira cômoda de fugir ao debate de reconhecer a justiça a ser feita ao

Brasil. Maneira cômoda de desdenhar do protesto lavrado pelo Governo Imperial.

Em 25 de fevereiro, Russell dirigiu-se por nota a Carvalho Moreira para lhe comunicar que o governo inglês resolvera não exigir coisa alguma por conta da embarcação ou do frete; e que a importância reclamada como indenização pelo roubo da carga, perda dos bens da tripulação e outros prejuízos fora avaliada pelo governo inglês em £ 3.200. Em 26 de fevereiro, Carvalho Moreira passou nota a Lorde Russell para lhe enviar o cheque de £ 3.200, importância que o governo inglês fixara como custo ou indenização pelo naufrágio daquele barco. Mas, ao fazer esse pagamento, ele declarou que o Governo Imperial não reconhecia o direito ou a justiça por parte do governo inglês de fazer o Governo Imperial responsável pelo naufrágio da mencionada embarcação; e que o pagamento era mera consequência dos procedimentos ilegais e das violências cometidas sobre navios brasileiros em águas territoriais brasileiras. *A superioridade de forças não deverá constituir um privilégio acima do Direito e da Justiça* — afirmou Carvalho Moreira. Ademais, ele reclamou satisfação pela violação da soberania territorial do Brasil, visto terem sido a título de represálias capturados e conservados como presas em águas territoriais brasileiras, por navios de guerra ingleses, cinco navios brasileiros, navios mercantes; bem como reclamou indenização pelos prejuízos resultantes das mencionadas presas.

Em 28 de fevereiro, Russell respondeu a Carvalho Moreira para acusar recepção do cheque, bem como tecer considerações sobre as delongas das autoridades brasileiras que, no seu entender, desde 1861 e durante dezoito meses, se utilizaram de subterfúgios e evasivas para se esquivarem a dar uma satisfação às reclamações inglesas. Motivo por que a Esquadra Inglesa tivera de apoiar as *moderadas reclamações* do seu governo.

Carvalho Moreira voltou à carga para dizer a Lorde Russell que as informações inglesas se baseavam nas deduções do Cônsul Vereker; e que as autoridades brasileiras haviam contestado, refutado e negado as informações fornecidas pela mencionada autoridade consular.

Em 4 de março, Russell acusou recepção da nota de protesto de Carvalho Mo-

reira, contra as considerações feitas pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros da Inglaterra, a respeito do proceder das autoridades brasileiras encarregadas do inquérito na Costa do Albardão.

Contudo, o Governo Imperial não se conformava com a atitude da Inglaterra e reclamava reparação aos brios nacionais, ofendidos pelo proceder acintoso dos navios do Esquadrão do Almirante Warren, navios estes que se dividiram: a nau capitânia entrou no porto e fundeou, de maneira a facilitar eventual desembarque de fuzileiros, enquanto outro navio de guerra, fora da barra, cuidou de apresar navios mercantes que demandassem o Rio de Janeiro. Não poderia haver atitude mais ultrajante à dignidade de uma nação livre, uma nação monárquica e de regime parlamentar, semelhante ao da Inglaterra. Mas, a Inglaterra, acostumada a demonstrações semelhantes de prepotência cometidas em relação a povos fracos ou atrasados, entendera tornar-se necessário humilhar o Brasil. Aliás, já de longe vinha essa política de rispidez diplomática e de intermitentes humilhações reservadas ao Império do Brasil em suas relações com a Inglaterra. Ao lidar com a Grécia, por causa da chamada *Questão Pacífico* (Pacífico era um judeu português nascido em Gibraltar e naturalizado inglês que se queixara de certa dívida que o governo de Atenas teria para com ele), Palmerston não fizera insólita demonstração de força àquele país do Mediterrâneo? Da mesma forma Palmerston procedera com o Brasil.

De conformidade com instruções recebidas, Carvalho Moreira passou nota, em 5 de maio, para tratar das condições dentro das quais se fizeram as represálias, e para a insólita presença, de 31 de dezembro de 1862 a 6 de janeiro de 1863, de Força Naval inglesa desafiante dentro do porto da capital do Império do Brasil. Porto por assim dizer bloqueado por navios de guerra ingleses que, apresando navios mercantes brasileiros em águas brasileiras, nada mais faziam que cometer atos de guerra inteiramente contrários ao conceito de represálias em tempo de paz. Esse ato de agressão ferira profundamente a dignidade, os brios, a consciência da Nação Brasileira, representando ademais invasão inesperada do seu território. Se o Governo Imperial desejava manter relações com a Inglaterra, pretendia por certo

fazê-lo em condições honrosas. Nessas condições, Carvalho Moreira, em nome do Governo Imperial, esperava que a Inglaterra pedisse desculpas e pagasse indenização pelos danos sofridos pelo Império. Essa era a reparação que o Governo Imperial esperava da Inglaterra.

Russell respondeu a 18 de maio para alegar que o propósito do seu governo "foi simplesmente obter satisfações a que julgava ter direito" sem ser impedido por sentimentos menos amistosos para com o Imperador do Brasil, ou idéia de agressão ao território brasileiro.

Evidentemente, essa resposta não poderia satisfazer o Governo Imperial, interessado este como estava em ver-se desagradado da ofensa cometida pela Inglaterra contra seus brios de nação soberana. Ademais, a resposta de Lorde Russell la-deava o assunto; era uma resposta tangencial e que procurava minimizar o episódio internacional, considerando-o coisa de somenos...

O Governo Imperial não poderia aceitar semelhante resposta; motivo por que Carvalho Moreira voltou a comunicar-se com Russell, por nota de 25 de maio, na qual pôs todas as cartas em cima da mesa, como se costuma dizer familiarmente. Nessa nota Carvalho Moreira historiou rápida e incisivamente as diligências feitas pelo Governo Imperial, para conseguir reparação pela ofensa representada por violentas operações de represálias, violências gratuitas cometidas contra uma nação amiga; violências que o governo britânico não teria tolerado por preço algum de qualquer outra nação do mundo. Por conseguinte, ele repetiu que a superioridade de forças não deveria constituir privilégio acima do Direito e da Justiça. Ademais, Carvalho Moreira reconheceu que a resposta de Lorde Russell fechara o caminho a qualquer reparação, constituindo recusa do governo britânico em aceitar as reclamações formuladas pelo Governo Imperial.

Nessas condições, o Governo de S. M. o Imperador, não podendo sujeitar-se ao peso de uma ofensa, via-se obrigado a interromper relações com o Governo de S. M. Britânica; motivo por que Carvalho Moreira informava Lorde Russell de que desde esse momento cessavam suas funções oficiais junto à Corte de Saint-James, vendo-se obrigado a pedir os passaportes

para si, para sua família e para o pessoal da sua Legação.

Fora essa a resposta altiva dada pelo Brasil à ofensa que recebera da Inglaterra.

Lorde Russell acusou recebimento dessa nota por meio de outra, de 28 de maio, redigida num estilo lacônico, mas na qual insistiu em afirmar que as represálias tiveram o propósito de obter reparação por meios amistosos.

Carvalho Moreira chegou a Paris a 4 de junho. Seu proceder foi plenamente aprovado pelo Marquês de Abrantes, Ministro de Estado dos Negócios Estrangeiros, por Despacho de 6 de julho. Ao Ministro Carvalho Moreira poderiam aplicar-se as palavras de Paul de Saint-Victor: *Il avait dans le danger, cette imperturbable froideur qui est l'élégance du courage*. Carvalho Moreira será feito Barão de Penedo, pelo imperador, em 29 de julho de 1864.

Por nota de 5 de julho, W. Cornwallis Eliot, Encarregado de Negócios no Rio de Janeiro, solicitou passaportes para si, para o 2º Secretário Brodie e para o 3º Secretário Lawrence. Christie foi chamado a Londres, motivo por que Cornwallis Eliot assumira a encarregatura de negócios.

Talvez Russell não tivesse contado com a surpreendente reação do Império, de romper relações diplomáticas com a Inglaterra. Mas, não se diga que o Ministro Christie houvesse operado por livre e espontânea vontade. Nada disso. Pelo contrário: no Ofício *reservadíssimo* nº 1, de 7 de fevereiro de 1863, Carvalho Moreira ouviu de Lorde Russell por que motivo o Almirante Warren entrara em cena: "Mr. Christie teve com efeito essas ordens minhas." Ademais, o Foreign Office não poderia alegar que pudesse desconhecer as instruções passadas pelo Marquês de Abrantes a Carvalho Moreira: estas instruções foram publicadas no *Diário Oficial* da Corte, em sua edição de 9 de janeiro de 1863. No Ofício *reservadíssimo* nº 2, de 23 de fevereiro de 1863, o Conde Russell dissera a Carvalho Moreira "que Mr. Christie tinha completamente executado suas ordens, em substância e na forma". Por conseguinte, nem o Conde Russell nem Christie iriam mudar de bordo, porque — consoante assinalou o Ministro do Império em Londres — "este Governo nunca deixa de sustentar os desatinos dos seus Agentes praticados contra nações mais fra-

cas". Assinale-se, ademais, que Mr. Christie era protegido por Lorde Shaftesbury, enteado do Visconde Palmerston, e iniciara sua carreira pública como secretário de Lorde Minto, sogro de Lorde Russell...

* * *

Havendo deixado o Rio de Janeiro em circunstâncias penosas, Christie resolveu continuar sua batalha em Londres para tentar provar que a razão estivesse do seu lado; por isso, publicou livro fartamente documentado sob o título — *Notes on Brazilian Questions* — editado pela casa altamente respeitável de Macmillan, de Londres, em 1865. Pelo livro difuso de Christie, se depreende que algo errado existia nas relações entre o Brasil e a Inglaterra, porque o ex-ministro inglês no Rio de Janeiro se referira à ação do jornal *Daily News*, do qual foram redatores Charles Dickens, Eyre Evans Crowe, William Weir e outras personalidades. Nesse jornal se estampara editorial, que tivera repercussão, intitulado — *Friend to both countries*. Esse editorial levou Christie a afirmar no seu livro:

"It can only have been an unhappy accident that made such a journal the organ of Brazilian agents in aid of slavery and against Her Majesty's government." (*Ibidem*, XXXIII do prefácio).

Nesse livro, Christie referiu-se ao naufrágio da *Prince of Wales* para declarar que o Cônsul Vereker assinalara 96 *crates* encontrados na Praia do Albardão *frightfully pillaged*.

Christie deu-se ao trabalho de publicar no seu livro a nota duríssima enviada a 9 de julho de 1851 (duríssima e fora de termo e propósito) pelo Ministro Hudson ao Conselheiro Paulino, a qual, sendo documento diplomático muito curioso, merece ser reproduzida na íntegra:

"The Undersigned, & & having informed his government that one of the most notorious slave-dealers in Brazil, the Portuguese José Bernardino de Sá, had been raised by the Portuguese Government to the dignity of a Baron of Portugal, by the title of Baron of Vila Nova do Minho, and further, that the Emperor of Brazil had granted permission to that slave-dealer to accept and use that title in Brazil, is now instructed by the Government of the Queen to observe to his Excellency Se-

nhor Paulino José Soares de Souza, & & that it will be difficult for mankind to believe in the sincerity of those declarations which the Brazilian Government make of their desire to fulfil the obligations of Treaties, when they see the Brazilian Crown conferring favors upon such notorious slave-dealers as this José Bernardino de Sá. The Undersigned, & & James Hudson."

O Conselheiro Paulino replicou ao Ministro Hudson. Contudo, este treplicou nos seguintes e estranhos termos:

"Excellent Sir, I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's note of the 26th instant, asserting the right of the Imperial Government to submit the names of whatever persons they think proper for honourable distinctions by the Crown of this country, and stating the reasons which induced the Imperial Government to propose that a titular distinction should be granted in this empire to the notorious man-stealer José Bernardino de Sá; and I have to assure your Excellency that I will not fail to convey a copy of your Excellency's note to the Government of the Queen. At the same time, I imagine that your Excellency will coincide with myself in thinking it a remarkable circumstance that, almost at the period when your Excellency, in Rio, was demanding, not rumors, by the legal conviction of the complicity of this Sá in the slave-trade, the Imperial steamer 'Urania' should have captured at Itabapoama (*sic*) a slave-vessel with 400 Africans on board, belonging notoriously to this slave-dealer Sá, whose cashier, one Antonio Sevelino de Avellar, a well-known slave-dealer of the River Zaire, was on the spot, waiting to receive the unhappy victims of this ennobled kidnapper."

Essas duas surpreendentes notas do Ministro Hudson, parecidas com as anteriores de outros ministros britânicos, demonstravam claramente qual a política que Palmerston adotara contra o Império. Enquanto governos fracos protegeram os negreiros, as injúrias inglesas se acumularam diante da indiferença ou do cinismo dos negreiros. Mas, quando o Senador Eusébio resolveu quebrar a espinha dorsal do fabuloso comércio de escravos, que tinha suas principais bases em Lagos, Lisboa, Havana, Salvador, Nova Orleans e Rio de Janeiro, os ingleses se surpreenderam; mas, mesmo surpresos, tiveram de registrar que

em poucos dias cerca de 170 negreiros do Rio de Janeiro e de Salvador, com o famoso Pinto da Fonseca à frente, fugiram para Portugal. Pinto da Fonseca tivera prejuízos da ordem de £ 200 mil, conforme Palmerston dissera ao Conselheiro Marques Lisboa, então Ministro do Império em Londres. Contudo, a política de Palmerston não acreditava que o tráfico cedesse ou cessasse; e quando esse tráfico cessou por volta de 1856, essa mesma política palmerstoniana ficou à espreita de nova oportunidade para deixar o Brasil em dificuldades, e essa nova oportunidade surgiu com a missão Christie ao Rio de Janeiro.

Já no Ofício *confidencial* de 1º de junho de 1860, Carvalho Moreira informava a chancelaria imperial a respeito dos desígnios maquiavélicos da diplomacia britânica:

“Pois bem, já não é Lorde Malmsbury, o representante do partido Tory, quem hoje nos pede esse tratado em troca do Bill Aberdeen; é sob o regime do seu adversário político, e do Governo de que é chefe Lorde Palmerston, o próprio que em 1857 declarava que não queria com o Brasil tratado de comércio, que ele então chamava *old fashioned*; é agora mesmo que o seu agente, Mr. Christie, vai propor ao Governo Imperial um tratado de comércio, e isto sem mais tropo nem ambages, sem a menor alusão sequer a um longo passado de ofensas, que o tempo mesmo não tem podido apagar...” (*Arquivo Histórico do Itamarati*).

Não podendo arrancar um tratado de comércio, Christie teria impressionado o Foreign Office com a descrição dos cadáveres nas areias da Costa do Albardão, e com a carga pilhada da Barca *Prince of Wales*. Depois, Christie saboreou como sobremesa o incidente da prisão dos três integrantes à paisana, e embriagados, da Fragata *Forte*.

É nessa altura que o *Jornal do Comércio*, em sua edição de 3 de janeiro de 1863, para dar idéia real do panorama político com a Inglaterra, afirmou: *Deus ilumine o nosso Governo e os seus conselheiros, porque a situação é gravíssima*. Na Missa do Dia de Reis, na Capela Imperial, nesse ano de 1863, o imperador é cercado pelo povo, e lhe diz “que está com o povo numa hora de provação”. O Cônsul inglês Hollcombe evita entender-se

com prestigiosas figuras da indústria, da agricultura e do comércio do Rio de Janeiro. Por sua vez, Christie desaparece, ou não aparece mais nos lugares onde deveria aparecer.

Em sua edição de 23 de janeiro de 1863, o *Jornal do Comércio* lembrou que a Inglaterra usara do chamado *direito de naufrágio*, instituído por Luís XI de França numa ordenança muito antiga; mas que Luís XIV a modificara, colocando os naufragos sob o patronato do monarca. Ao usar do *direito de naufrágio*, a Inglaterra entendeu que o Governo Imperial era responsável por um ato fortuito, qual fosse o naufrágio, ademais de ser também capitulado como responsável pelo extravio da carga da embarcação afundada.

No dia 20 de julho de 1863, o *Jornal do Comércio* publicou na íntegra o laudo do rei dos belgas, que damos a seguir:

“Nós, Leopoldo, Rei dos Belgas, tendo aceitado as funções de árbitro que nos têm sido conferidas de comum acordo pelo Brasil e pela Grã-Bretanha na questão que se tem suscitado entre estes Estados, acerca da detenção em 17 de junho de 1862 pelo corpo da guarda da polícia brasileira situado na Tijuca, de três oficiais da Marinha Britânica, e dos incidentes que tiveram lugar em seguida e por ocasião da detenção;

Animados pelo desejo de corresponder por uma decisão escrupulosa e imparcial à confiança que os ditos Estados em Nós depositaram;

E querendo, para cumprir a missão que temos aceitado, levar ao conhecimento das Altas Partes interessadas o resultado do nosso exame, bem como a nossa decisão arbitral, sobre a questão que nos foi submetida nos termos seguintes, a saber:

se na maneira por que as leis brasileiras foram aplicadas aos oficiais ingleses, houve ofensa à Marinha Britânica;

considerando que não ficou de modo algum demonstrado que a origem do conflito fosse devida aos agentes brasileiros, os quais não podiam razoavelmente ter motivos de provocações;

considerando que os oficiais, quando foram presos, não traziam as insígnias de sua classe, e que em um porto freqüentado por tantos estrangeiros, não podiam pretender que se acreditasse na sua palavra quando declaravam que pertenciam à Marinha Britânica, ao passo que nenhum

indício aparente dessa qualidade corroborava a sua declaração;

e que, por conseguinte, uma vez detidos, deviam submeter-se às leis e regulamentos existentes, e não podiam ser admitidos a exigir um tratamento diferente daquele que teria sido aplicado em iguais condições a quaisquer outras pessoas;

considerando que, se não é possível deixar de reconhecer que os incidentes que sobrevieram foram dos mais desagradáveis para os oficiais ingleses e que o tratamento ao qual foram expostos deve-lhes parecer muito duro, consta todavia que, quando pela declaração do vice-cônsul inglês a posição desses oficiais foi devidamente reconhecida, foram logo tomadas medidas que lhes fossem proporcionadas atenções particulares e que, em seguida, ordenou-se que fossem pura e simplesmente postos em liberdade;

considerando que o funcionário que os mandou soltar ordenou que fossem postos em liberdade logo que isso lhe foi possível, e que procedendo assim foi movido pelo desejo de poupar a estes oficiais consequências desagradáveis que nos termos das leis deviam forçosamente resultar para eles de qualquer andamento a que desse ao negócio;

considerando que no seu relatório de 6 de julho de 1862 o Chefe de Polícia não devia somente apresentar a narração dos fatos, mas também dar conta à autoridade superior da sua conduta e dos motivos que o tinham levado a usar de benevolência;

considerando que, neste caso, ele estava legitimamente autorizado para se reprimir como o fez, sem que daí se possa inferir intenção alguma de malevolência;

é Nossa opinião: que na maneira por que as leis brasileiras foram aplicadas aos oficiais ingleses não houve nem premeditação de ofensa, nem ofensa à Marinha Britânica. Feito e dado em duplicata, sobre o Nosso selo real no Castelo de Lacken, aos 18 dias do mês de junho de 1863. (a.) LEOPOLDO."

Por intermédio do seu hábil Ministro em Londres, o Conde de Lavradio, o Rei Dom Luís I de Portugal interpôs sua mediação para que as relações entre o Brasil e a Inglaterra se compusessem. A mediação de Portugal foi um dos fatores favoráveis ao reatamento das relações diplomáticas, interrompidas por mais de dois anos.

O Governo Inglês tomou a iniciativa de nomear Edward Thornton, Ministro junto à Corte de São Cristóvão. Acompanhado pelo funcionário do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Jarbas Moniz Barreto, Thornton esteve hospedado a bordo do Vapor *Onze de Junho* a convite do Almirante-Visconde de Tamandaré. Esse navio fundeou no Rio Uruguai a uma légua mais ou menos de Uruguiana, então modesta vila. Mas, a 18 de setembro de 1865 o General Estigarribia, que costumava mandar degolar os prisioneiros brasileiros, rendeu-se humildemente com 5 545 homens ao Barão de Porto Alegre. (*) A 22 de setembro de 1865, Thornton chegou a Uruguiana, acompanhado por Jarbas Moniz Barreto. No dia 23, ao meio-dia, Thornton, em grande uniforme diplomático, entrou no acampamento do Imperador Dom Pedro II, que estava alcatifado de belos tapetes. O imperador, fardado de marechal do Exército, ostentava a Grã-Cruz do Cruzeiro do Sul. Nesse acampamento militar encontravam-se o Conde d'Eu, o Duque de Saxe, o Marquês de Caxias, o Visconde de Tamandaré, o Conselheiro Ângelo da Silva Ferraz, Ministro da Guerra, depois Barão de Uruguiana, o Barão de Porto Alegre e o General Cabral.

Falando em francês, o Ministro Thornton declarou que o Governo de S. M. a Rainha não tivera a intenção de ofender a dignidade do Império do Brasil; e que S. M. a Rainha aceitava sem reservas o laudo do Rei dos Belgas.

Dom Pedro II respondeu ao discurso de Thornton por meio das seguintes palavras: "Vejo com sincera satisfação renovadas as relações diplomáticas entre o Governo do Brasil e a Inglaterra. A circunstância de tal acontecimento se realizar onde o Brasil e valentes Aliados acabam de mostrar que sabem unir a moderação à defesa do Direito aumenta meu prazer e prova que a política do Brasil continuará a ser inspirada pelo espírito de harmonia justa e digna com todas as outras nações. Assim com esta satisfação, renovam-se as relações amigáveis entre o Brasil e a Inglaterra, que se mostrou verdadeiramente grande reconhecendo o nosso direito."

(*) Ver o artigo, *Uruguiana — Praça urbana Farroupilha Republicana*, de Eurico Rodrigues, publicado pelo *Correio do Povo*, de Porto Alegre, edição de 9-7-74.

Nos debates na Câmara dos Comuns a respeito das relações interrompidas entre o Império do Brasil e a Inglaterra, a orientação oficial foi debatida com muita vivacidade. Lorde Malmsbury, prestigiosa figura da política inglesa, ex-Ministro dos Negócios Estrangeiros em 1852 e em 1858-59, questionou da legalidade das represálias procedidas pelo Almirante Warren. Lorde Russell, Ministro dos Negócios Estrangeiros, ao defender Christie, afirmou: *He acted in entire conformity with the instructions which I gave him.*

Nessas condições, Christie nada mais fora que estrito cumpridor das instruções recebidas.

Não seria a primeira vez que a Christie se houvessem passado instruções para seguir uma política de força, em relação ao Brasil. Vamos ao caso: pelo Despacho reservado nº 2, de 7 de agosto de 1861, dirigido pelo Conselheiro Magalhães Taques, Ministro dos Negócios Estrangeiros, a Carvalho Moreira, urgia o Ministro de Estado que o representante brasileiro em Londres procurasse o Conde Russell, Ministro dos Negócios Estrangeiros, para lhe fazer ver os inconvenientes do *ultimatum* (termo usado por Magalhães Taques) dado por Christie em sua nota de 11 de setembro de 1861, acerca da suspensão dos trabalhos da Comissão Mista Brasileiro-Inglesa, instituída em 2 de julho de 1858. (*Arquivo Histórico do Itamarati*). Sem detença, Carvalho Moreira cuidou do assunto; e, pelo seu Ofício reservado nº 3, de 19 de outubro de 1861, respondeu ao pedido do Conselheiro Magalhães Taques. Avistara-se com Lorde John Russell com o qual conversara largo sobre o assunto. Russell lhe dissera que o governo inglês estava convencido da *exatidão da doutrina* (o grifo é nosso), contida na nota de Christie. Carvalho Moreira rebateu o ponto de vista de Lorde John Russell, afirmando que Christie procurara contestar a legalidade da Convenção em si mesma. Pelo Ofício reservado nº 4, de 22 de novembro de 1861, Carvalho Moreira comunicou a Magalhães Taques haver dirigido ao Conde Russell, extenso memorando no qual contestou os fundamentos da nota de Christie. Esse memorando tivera data de 20 de novembro de 1861.

Para Christie, a suspensão dos trabalhos da Comissão Mista Brasileiro-Inglesa bem valia um tratado de comércio, o mes-

mo tratado de comércio que, anos antes, fora aventado como valendo a revogação do Bill Aberdeen...

Talvez por causa do memorando bem argumentado de Carvalho Moreira, o panorama iria mudar imprevisivelmente. Vejamos: o Ministro do Império solicitou audiência ao Conde Russell para conhecer a reação do Foreign Office ao seu memorando.

Eis o que Carvalho Moreira informou no seu Ofício reservado nº 4, de 1º de abril de 1862: "Nada obstante, continuou Lorde Russell, o Governo da Rainha não podia chegar à mesma conclusão que eu tirara da minha argumentação; pelo contrário, persistia na mesma opinião já enunciada, a saber: que a Convenção de 2 de junho não podia abranger reclamações provenientes do tráfico de africanos, que as instruções que Mr. Christie levava, ele as executará sem dúvida segundo as vistas do governo e que eram — fazer-se outra Convenção, se fosse aceitável, excluídas porém as reclamações de tráfico." (*In Arquivo Histórico do Itamarati*).

Christie levava instruções para cuidar de vários assuntos existentes nas relações entre o Brasil e a Inglaterra. Carvalho Moreira sabia do que estava acontecendo no Rio de Janeiro, porque Abrantes não deixara de pô-lo ao corrente dos assuntos. Por isso, no Ofício reservado nº 6, de 8 de agosto de 1862, Carvalho Moreira ponderava ao Marquês de Abrantes:

"... o desfecho da questão da Convenção de 2 de junho de 1858, como do projeto de Convenção consular e outros assuntos que Mr. Christie de propósito acumulou e fez reviver nessa ocasião, e de modo tão extraordinário para impressionar o Ministério d'Estrangeiros. Dois documentos figuram notavelmente entre esses ofícios. Refiro-me à nota de Mr. Christie de 14 de abril, em resposta ao Memorando de 20 de novembro (ambos já publicados no Relatório) e às suas notas de 17 de abril a respeito dos africanos livres. No cabeçalho da nota de 14 de abril diz Mr. Christie o seguinte: "Tive ordem para declarar a V. Ex^a que, pelo tempo decorrido da data da mesma nota ao Sr. Sinimbu até a resposta do Sr. Moreira, e pelo fato de haver o Governo de S. M. nesse intervalo formalmente notificado ao de S. M. o Imperador que considerava ter findado a Comissão, segundo

os termos em que foi instituída, pareceu desnecessário ao Governo de S. M. entrar em um longo exame das explicações e argumentos do Memorando do Sr. Moreira...”

Assim, o Foreign Office, unilateralmente, liquidava a Comissão Mista.

Explicação altamente curiosa da Questão Christie foi dada por Lafayette Rodrigues Pereira em 1862 no jornal *A Atualidade*, jornal fundado por ele, por Flávio Farnese e por Bernardo Guimarães. Este último seria mais tarde substituído por Pedro Luiz Pereira de Sousa.

Recorreremos aos argumentos expedidos por Lafayette:

“A injúria, portanto, de que se queixa o Sr. Christie, é um pretexto frívolo. (Lafayette referia-se ao incidente no Alto da Tijuca com os três oficiais da Marinha Inglesa à paisana, e embriagados). A Inglaterra precisava fazer na América do Sul uma demonstração de força; aproveitou o primeiro pretexto e ei-la em campanha.

Muita gente persuade-se de que o que se está passando é resultado de mera leviandade do Sr. Christie, e que o governo inglês desaprová seu procedimento. Ilusão! A violência que sofremos é resultado de combinação longamente meditada nos conselhos de Inglaterra. A intervenção da França no México, o projetado protetorado dessa nação sobre uma das repúblicas da antiga Colômbia fizeram ciúmes à Grã-Bretanha. Era preciso pôr um pé na América Meridional. O Brasil foi a vítima escolhida. Eis tudo.

Se isto como pensamos é a verdade, não devemos lisonjear-nos de uma próxima solução pacífica. A Inglaterra quer colher no Brasil louros que a consolem dos sucessos da França.

Devemos portanto prepararmo-nos para defender a pátria. O governo que se mostre firme como até aqui e terá a seu lado todos os brasileiros. Esperemos a agressão da Inglaterra com toda a confiança na justiça da nossa causa. Chegue a hora do combate e saberemos mostrar que os brasileiros amam acima de tudo a dignidade e a honra do seu país.”

Os argumentos de Lafayette não deixavam de ser interessantes. Mas, noutro artigo Lafayette foi ainda mais violento:

“Qual a razão por que a Inglaterra trata o Brasil com tão descomunal brutalidade? Por que afronta de modo tão igno-

minioso uma nação soberana? A resposta é clara. O Brasil por uma série de atos de vergonhosa fraqueza tem-se abatido diante dessa nação sem generosidade. Governos traidores ao país e impudentes têm subscrito servilmente a todas as suas exigências.

Nos nossos mares territoriais, dentro dos nossos próprios portos, temos sofrido os maiores insultos que pode receber uma nação independente. O Governo Imperial, dominado por um excessivo amor à paz, digamo-lo com franqueza, tem sacrificado uma e muitas vezes a honra nacional.

O Bill Aberdeen continua a figurar na coleção de leis inglesas como um insulto, como uma ameaça permanente à nossa nacionalidade.

Entretanto a boa fé do Governo Imperial na questão do tráfico não pode com aparência de razão ser posta em dúvida. O governo, e com ele todos os brasileiros, compreendeu que era tempo de pôr termo a esse infame comércio de carne humana que nos aviltava diante do mundo civilizado. Compreendeu-o e resolveu com toda sinceridade acabar de uma vez com essa questão.

O tráfico de africanos recebeu no Brasil um golpe mortal. Desde que o Governo Brasileiro determinou sua extinção, ele foi extinto.

Não pense a Inglaterra que devemos esse benefício aos seus cruzeiros. O interesse dos traficantes descobriria meios de iludir a mais persistente vigilância. Se não fosse a sincera e eficaz repressão das autoridades brasileiras, ainda hoje existiria o tráfico.

Parece que o procedimento leal do Brasil devia conciliar a simpatia da nação inglesa. A revogação do Bill Aberdeen, além de ser um ato de justiça, era também um dever de cavalheirismo.

Mas no dicionário político da Inglaterra não figuram essas palavras. Essa nação de mercadores só conhece o interesse.

O Bill Aberdeen vigora ainda, porque a Inglaterra quer ter sobre o Brasil sempre iminente essa espada de Damocles. Ela precisa de ter um pretexto para colorir pretensões invasoras.

A posição submissa do Governo Imperial na questão do tráfico, e em outras que posteriormente têm tido com a Inglaterra, convenceram o governo inglês da nossa fraqueza e da nossa covardia.”

A linguagem indignada, e por vezes injusta em relação ao proceder do Governo Imperial, usada por Lafayette, traduzia sem dúvida a irritação da opinião pública quanto ao proceder da Grã-Bretanha na chamada Questão Christie. Sem dúvida alguma, e disso estava Lafayette convencido, Christie cumpria ordens estritas do Foreign Office. Era sabido que o Foreign Office, do alto do seu orgulho, era implacável com os países fracos e, quando se fala de países fracos, fala-se também de países desorganizados. No transcurso do século XIX, o imperialismo das grandes potências europeias tripudiou sobre nações latino-americanas fracas, e também sobre nações europeias fracas ou desorganizadas. Se a Inglaterra tivera ou não o propósito de ofender os brios de uma nação independente, como era o Império do Brasil, mas destituída de Poderio Militar e Poderio Naval, é assunto que se encontra explicado por precedentes históricos e pelos acontecimentos em sua absoluta desnudez. Os acontecimentos, porque são brutais no seu impacto, não mentem. O Conde Russell fazia a política ditada pelo Visconde Palmerston. A *Encyclopaedia Britannica*, em sua edição de 1962, referiu-se da seguinte maneira à política internacional de Palmerston na América do Sul:

“His policy in South America at the same time was marked by what can only be called the bullying of Brazil in 1862; a type of policy that was shortly to lead to a rebuff elsewhere.”

Reatadas que foram as relações diplomáticas entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha, e restituído Carvalho Moreira, agora Barão de Penedo, à chefia da Legação Imperial em Londres, era perfeitamente natural que o notável diplomata diligenciasse por obter a revogação do Bill Aberdeen. Os esforços de Almeida Arcias, durante algum tempo chefe da Missão em Londres, bem como de Penedo, acabaram por sensibilizar certa parte da política inglesa. A ação de Lorde Malmsbury ficou-se devendo a revogação do Bill Aberdeen, em 1869.

Foi-se passando o tempo, e a diplomacia britânica não perdeu de mira a possibilidade de um tratado de comércio com o império. Foram essas as diligências dos chefes da Missão Diplomática da Inglaterra no Rio de Janeiro, George Buckley Matthew, Victor Arthur Wellington Drum-

mond, Francis Clark Ford e Hugh Guion Mac Donnell. Afinal, subiu ao poder o 34º Gabinete do Império, que durou de 20 de agosto de 1885 a 10 de março de 1888, e foi presidido pelo Barão de Cote-gipe. Era um gabinete conservador.

No Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, referente a 1887, e apresentado por Cote-gipe, que era também o Ministro dos Negócios Estrangeiros, lemos os deliciosos e irônicos conceitos do estadista sobre certo assunto pendente das relações diplomáticas entre o Brasil e a Grã-Bretanha, e que vale a pena reproduzir:

“DENÚNCIA DA CONVENÇÃO COM A GRÃ-BRETANHA E SUA PROPOSTA DE NEGOCIAÇÃO DE UM TRATADO DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO. O governo britânico, aceitando a denúncia que lhe foi feita, propôs a negociação de um tratado de comércio e navegação para que, como disse, ao expirar a convenção consular, não ficasse os assuntos marítimos, comerciais e consulares sem ajuste que os regulasse, e ofereceu como base os tratados que recentemente concluiu com as Repúblicas Oriental do Uruguai e do Paraguai.

Esta proposta ia além dos limites da convenção e contrariava a política, há muito tempo seguida pelo Governo Imperial, de só fazer tratados de comércio e navegação com os Estados limítrofes. Não foi portanto aceita e a recusa não prejudica os interesses britânicos, porque, como observei ao Sr. Mac Donnell, a experiência tem mostrado que elas não necessitam de ajuste especial que os proteja. Com efeito, o tratado de amizade, comércio e navegação, concluído entre o Brasil e a Grã-Bretanha em 17 de agosto de 1827, expirou em 1844, e desde então, isto é, durante mais de quarenta anos, apesar de não ter feito outro tratado semelhante, têm tido os interesses britânicos, tanto marítimos como comerciais, incremento grande, constante e progressivo. A convenção consular não contém matéria propriamente de comércio e navegação.”

Durante mais de quarenta anos, a diplomacia do império, com exemplar tenacidade, esquivou-se a celebrar qualquer tratado de comércio e navegação com a Inglaterra. Velho lidador, encanecido no serviço da Nação, e cuja filosofia política se condensava no conceito de que “o Im-

pério é o Imperador, e o Imperador é o Império”, Cotegipe se lembrava dos atropelos cometidos pela diplomacia inglesa, que não foram esquecidos por ele e por muitos outros estadistas do Segundo Reinado.

Na República, o imperialismo britânico manifestou-se no golpe felino da ocupação da Ilha da Trindade. Salsbury pensava como Palmerston e Aberdeen em relação ao Brasil. Mas, a prepotência inglesa parecia justificar-se com aquele refrão alemão, tão incisivo: “Willst du nicht mein Bruder sein, so schlag'ich dir den Schädel ein!”

Jamais o Império conseguiu um centil, um centavo, um maravedi, um real, por motivo das *Reclamações de Presas*, num total de 48, reclamações essas levantadas por Sérgio Teixeira de Macedo e encaminhadas ao Ministro dos Negócios Estrangeiros pelo Ofício reservado nº 4, de 8 de março de 1855. Porque ao revogar-se o Bill Aberdeen, foram taxativamente excluídas de qualquer consideração ou exame, reclamações oriundas do tráfico de africanos para o Brasil.

O Bill Aberdeen teve a singular vantagem, verdadeiramente paradoxal, de fazer recrescer a irritação nacional contra a Inglaterra e sua política. Ademais, mesmo com as providências postas em prática pela nossa Marinha de Guerra em sua perseguição aos negreiros, o tráfico diminuiu por certo, mas não teria desaparecido inteiramente como sustentam alguns, porque o preço de um africano se mantivera bastante alto entre 1845 e 1855, oscilando de 200\$000 a 1:000\$000, de acordo com procedência, idade e sexo.

A GRANDE CRISE DE 1864 A 1870

Ação da Marinha na Guerra da Tríplice Aliança

“Le véritable auteur d'une guerre n'est pas celui qui la déclare, mais celui que la rend nécessaire.”

(MONTESQUIEU)

Publicista norte-americano que, durante certa época, teve o maior prestígio na literatura política dos Estados Unidos e na sua imprensa, como colunista de assuntos internacionais, traduziu a Segurança

Nacional no seguinte conceito: — “Uma nação tem segurança, quando não sente necessidade de sacrificar seus legítimos interesses para evitar a guerra, e quando pode, em caso de provocação, defendê-los também pela guerra.”

Essa definição de Walter Lippman é bastante realista, porque indica claramente que Segurança Nacional é basicamente o poder de fazer a guerra — e obter uma paz vantajosa.

Em 1864, quando teve início a grave crise na Bacia do Prata, o Brasil não tinha limites com a Bolívia, país também participante dessa bacia, nem com o Paraguai e a Argentina, porque o Tratado de Limites de 1857 não fora aprovado pelo governo da Confederação.

Contudo, importante influência do Brasil se exercia na Bacia do Prata, e essa influência era a econômica e financeira. Argentários como Buschenthal, judeu alsaciano, Echaguë, Lafond e Poucel (estes dois últimos judeus ingleses) e vários outros souberam aproveitar-se do gesto largo com que o Império pagara seus soldados e seus marinheiros, ademais de fazer empréstimos ao Uruguai e à Confederação Argentina. Mauá era o notável financista do Império, sendo também fomentador do que Ramón Cárcano chamou *la diplomacia del Patacón*.

Tinha, pois, o Império um imenso flanco aberto, que se estendia desde o Rio Javari até ao Rio Paraná —, flanco que abrangia dilatada faixa de fronteira até então inexistente, que cumpria fosse estabelecida com a Bolívia, Paraguai e Argentina. Ademais, a Província de Mato Grosso encontrava-se, por assim dizer, ilhada, isto é, seus contatos com o Governo central se faziam por via fluvial de preferência à via terrestre.

Compreende-se perfeitamente a excepcional atividade da diplomacia do Império, interessada em definir e fixar suas fronteiras com aqueles países. Não era possível que o Brasil, desse tempo, tivesse um vasto flanco aberto, indefeso, ademais de insoberaneizado e escassamente povoado, constituindo, ao primeiro relance d'olhos, uma série de excelentes *vias de invasão*.

Era preciso, pois, que sobre essa área vazia se exercitasse a soberania do Império, que era contrastada não só pela falta de limites definidos, bem como pela au-

sência de uma política geral do Poder. Bertrand Russell afirmara, no seu livro *Power*, que “as leis da dinâmica social só podem ser enunciadas em termos gerais de Poder, e não em termos desta ou daquela forma de Poder”.

Delicadas e difíceis foram as negociações com a Bolívia e o Paraguai, tendentes ao estabelecimento de uma linha definitiva de fronteiras entre o Império e esses dois países. Negociações que se arrastavam, interrompidas por dificuldades crescentes, porque a Chancelaria imperial procurava resolver esses assuntos por meio da apresentação de propostas concretas que, sendo rejeitadas, encontravam apenas em afirmações gerais uma espécie de contrapartida, em geral inaceitável pela diplomacia imperial.

Nessas condições, o espaço geoestratégico daquela vasta fronteira indefinida ficava à mercê de situações conflitantes apresentadas pelos vizinhos. Indefinição sumamente perigosa, criadora de uma sobrecarga sensibilizada de novos problemas setoriais.

As relações do Brasil com esses vizinhos, a partir desse ano de 1864, adquirem caráter de extrema gravidade, dada a crise ocorrida no Uruguai entre *blancos* e *colorados*, degenerando na perseguição implacável aos estancieros brasileiros residentes na porção territorial do país acima do Rio Negro. Bernardo Berro e Venâncio Flores são os dois chefes de correntes políticas, ardentemente inimigas, disputando o poder em Montevidéu de armas nas mãos.

Explodem violentas reclamações na Câmara dos Deputados, no Rio de Janeiro, logo após a chegada do General Antônio de Souza Neto, o qual foi muito claro no seu pronunciamento: — a situação na fronteira do Brasil com o Uruguai era absolutamente insustentável; ou o Império cuidaria de proteger seus súditos, ou então estes tomariam das armas para se defenderem das perseguições movidas pelos *blancos*. Era preciso assinalar que, nessa altura, que uns 2 mil a 3 mil brasileiros residentes no Uruguai já estavam participando das hostes gauchescas do General Venâncio Flores.

Na fronteira sul as simpatias iam todas para os *colorados*.

Contudo, até então, isto é, até o momento do pronunciamento do General Souza Neto, o Governo Imperial se mantivera neutro, assistindo de longe às manobras de *blancos* e *colorados*. Nessa ocasião, cerca de 6 mil *colorados* armados enfrentavam 5 mil soldados do exército regular do governo *blanco*.

Os debates ocorridos na Câmara dos Deputados, bem como na imprensa do Rio de Janeiro, obrigaram o Governo Imperial a sair da sua atitude de indiferença e de inércia. A imprensa reclamava uma atitude firme na defesa das pessoas e dos bens de brasileiros residentes no Uruguai. Como confiar num governo *blanco*, se a experiência anterior provara que os *blancos*, desde o governo de Oribe, timbraram em desatender quaisquer reclamações feitas pelo Brasil?

Contudo, presentindo a tormenta que se avolumava no horizonte, o Governo Imperial resolveu proceder com prudência, que já não excluía firmeza. Assim, delegou ao Conselheiro Saraiva, uma das mais notáveis figuras do tempo, o encargo de ir a Montevidéu para apresentar ao Governo Uruguaio as queixas dos brasileiros residentes no país, reclamações essas que o Governo do Rio de Janeiro endossava. Ademais, mandou concentrar na fronteira um núcleo de tropas do exército imperial, que ficariam em observação sob o comando do General Mena Barreto, Visconde de São Gabriel. A esquadra, que integrava a Estação Naval do Império no Rio da Prata, passou ao comando do Vice-Almirante Visconde de Tamandaré, que teve sua flâmula içada na nave-capitânia, a Corveta a vapor *Niterói*.

O negociador brasileiro não poderia haver sido melhor escolhido, porque Saraiva era um modelo de honestidade, cordura, moderação e plasticidade. Se da parte do governo *blanco*, de Montevidéu, numa hora sombria confiado à chefia de uma espantosa mediocridade chamada Atanásio Aguirre, tivesse havido claros propósitos conciliadores, a crise jamais havia chegado ao espumar vertiginoso do *maelstrom* que acarretou a queda dos *blancos*, já ligados a Francisco Solano López, mas que levou o ditador de Assunção a buscar encarecer os acontecimentos fatais para o desfecho wagneriano de uma política hegemônica na Bacia do Prata.

Ademais, o negociador brasileiro tivera de negociar com um desastrado ministro das Relações Exteriores do Governo de Montevidéu, Juan José de Herrera, que cultivava um *estilo forte* na sua correspondência com a Legação imperial em Montevidéu. Por isso, sabendo muito bem o terreno que pisava, e procurando interessar no processo negociatório figuras como Thornton, o Ministro da Inglaterra, e Rufino de Elizalde, o Ministro das Relações Exteriores do Governo de Mitre, Saraiva esgotou todas as possibilidades de conseguir entrar num entendimento com os integrantes do governo de Montevidéu, já nessa altura avessos a qualquer entendimento com o Brasil. Contudo, momento houve em que transluziu a esperança de um entendimento definitivo quando Aguirre, emergindo de uma das suas crises de indecisão, deu segurança a Saraiva, Elizalde e Thornton, de que se encontraria uma solução adequada, a qual seria transformada em documento, não só para estabelecer a suspensão das sangrentas hostilidades com os *colorados*, senão também dar uma satisfação plena e honrosa aos propósitos da missão de Saraiva. Pois bem, à última hora, dominado pelos exaltados de Montevidéu com Vázquez Sagastume à frente, Aguirre faltou ao compromisso verbalmente assumido com a necessária solenidade, porque se tratava de um chefe d'Estado, posto que versátil, irresoluto e contraditório.

O quadro geral nesse ano de 1864 era o seguinte: — a guerra civil continuava no Uruguai; e Venâncio Flores, com sua imponente cavalaria gauchesca que arremetia em sortidas audazes, e *mui querencoso de montes*, como diria Fernão Lopes, já se encontrava às portas de Montevidéu, senhor que já era de toda a vasta campina uruguaia. A Argentina, de Mitre, favorecia tanto quanto possível os *colorados* de Flores, pelos quais nutria simpatia e aos quais vinha proporcionando ajuda. Cerca de 2 mil a 3 mil brasileiros, gente dura da fronteira, encontrava-se engajada nas tropas de Flores. Em Montevidéu, o Presidente Aguirre procurava a todo o transe valer-se do apoio prometido por Francisco Solano López aos seus agentes Azcarreta, Vázquez Sagastume, Octavio Lapidó e Antonio de las Carreras. No Rio de Janeiro, lavrava a indignação contra o governo que, usando de muitos paninhos

quentes, desdenhava de dar uma solução firme ao problema das reclamações feitas ao governo uruguaio. Afinal, depois de muito negociar, Saraiva apresentou a nota que continha as instantes e definitivas reclamações do Governo Imperial.

Herrera replicou a essa nota, alegando que a culpa de toda a situação reinante no Uruguai cabia aos governos da Argentina e do Brasil, em cujos territórios se planejava e se armara a invasão do General Flores. Claro era que Saraiva se entrara em perplexidade motivada pela atitude de Herrera. Mas, como excelente negociador que era, dotado de sangue frio e espírito de previsão, ele partiu para Buenos Aires, a fim de obter na capital argentina perfeita concordância de opiniões entre o Império e a Argentina — o que conseguiu —, quanto à apreciação da crise uruguaia em si, bem como de suas possíveis implicações com vizinhos. Em 4 de agosto, ainda em Buenos Aires, Saraiva recebeu instruções para apresentar o *ultimatum* ao governo de Montevidéu. Por conseguinte, Aguirre e Herrera colheram o fruto da sua incompetência.

Os diplomatas haviam cumprido seu mister. Agora, seria a vez dos almirantes e generais.

O PAPEL DE TAMANDARÉ

Enquanto Mena Barreto, lá na fronteira, observava os acontecimentos e esperava ordens terminantes para se pôr em movimento, com sua esquadra surta nas águas de Montevidéu o Visconde de Tamandaré, ainda no dia 25 de agosto, data nacional do Uruguai, determinara salvas em honra dessa magna efeméride.

Tamandaré ocupava posição ímpar no jogo estratégico do estuário do Prata. Nesse momento, o centro de gravidade dessa área geoestratégica era Montevidéu, posto essa área abrangesse cidades como Buenos Aires, Paraná e Assunção. Por conseguinte, Tamandaré detinha em suas mãos as chaves dos problemas da vigilância, bem como do bloqueio naval que ele teria de realizar. Por isso, consciente do seu papel, o chefe da esquadra brasileira solicitou a imobilização dos navios de guerra uruguaios *Villa del Salto* e *General Artigas*, bem como o desarme de outras pequenas embarcações. Tamandaré obser-

vava os acontecimentos e ainda acreditava na possibilidade de uma solução honrosa.

Contudo, os acontecimentos terão sua malignidade.

Aguirre esperava que Francisco Solano López acesse em sua defesa.

Se Carlos Antonio López dera a impressão de uma prudência estudada no jogo das relações internacionais do Paraguai, o filho será a descarga violenta dirigida à execução de uma política hegemônica de estabelecimento de um *corredor terrestre* entre Assunção e Montevidéu. Os hierarcas do partido *blanco* acreditam na eficácia dos planos de Francisco Solano López e, por isso, se mostram desabusados na apreciação da política do Brasil, considerando-a tibia e inconseqüente. De fato, a política do Governo Imperial marchava devagar, procurando pisar terreno firme. Dois meses depois da apresentação do *ultimatum*, os políticos de Montevidéu ainda se julgavam seguros em suas posições, apenas esperando que Francisco Solano López fizesse descer sua proteção sobre a capital do Uruguai.

* * *

Tamandaré continuava a fazer o bloqueio da capital uruguaia e do litoral entre Colônia e Maldonado com seus 11 navios de guerra.

É claro que o corpo diplomático acreditado junto ao governo *blanco* começou a impacientar-se com certas providências tomadas por Tamandaré, considerando-as cerceadoras dos seus privilégios e das suas atividades normais. Estabeleceu-se assim troca de correspondência entre o decano do corpo diplomático em Montevidéu, Barbolani, ministro da Itália, e o chefe das forças navais do Império.

A situação ia-se arrastando, sobrecarregada no entanto de dia para dia com novas dificuldades para o desenvolvimento da política do Império. No Rio de Janeiro ainda havia muita hesitação, muito propósito de temporização e muito julgamento falso a respeito da autenticidade da política que estava sendo feita pelo Presidente Aguirre, personalidade cada vez menos atuante, porque verdadeiro prisioneiro da camarilha dos exaltados e dos que acreditavam no auxílio iminente de Francisco Solano López. Por seu lado, Flores impacientava-se por ainda não ha-

ver entrado em Montevidéu, posto lhe estivesse às portas.

É nessa altura que acontece o episódio de Paissandu, cidade defendida pelo chefe *blanco* Leandro Gómez, que participara da monstruosa matança de Quinteros, ocorrida no tempo do Presidente Pereyra. Antonio de las Carreras foi o responsável principal dessa matança de oficiais e soldados que se haviam rendido às tropas do governo, após um golpe *colorado* infeliz.

Paissandu alçava-se como um foco de resistência dos *blancos* ao progresso das operações militares de Venâncio Flores. Os *colorados* sabiam perfeitamente que Paissandu estava bem defendida, e que o chefe da guarnição era homem corajoso. Mas, tornava-se imperioso a Flores arredar Paissandu do seu caminho. Impunha-se, pois, a ocupação da praça.

Tamandaré determinou então que as Canhoneiras *Belmonte* e *Jequitinhonha* bloqueassem o Porto de Paissandu. Talvez a presença desses vasos de guerra brasileiros no Rio Uruguai e diante da cidade, levasse a guarnição de Paissandu a uma rendição honrosa. Foi apenas um *wishful thinking*, porque dias depois desceu o rio o Navio de guerra *Villa del Salto* em som de guerra, navio que o governo de Montevidéu se recusara a desarmar, porque lhe dera um porto águas acima do Rio Uruguai para escondê-lo. Este navio, ao ladear os navios brasileiros, despejou metralha sobre eles. Perseguidos, porém, pelos dois vasos de guerra brasileiros, a tripulação do *Villa del Salto* resolveu encalhar o navio, atear-lhe fogo e fugir para terra.

Em 9 de setembro de 1864 Mundel, secretário de Flores, bem como um ajudante-de-ordens do caudilho *colorado* subiram a bordo da Canhoneira *Jequitinhonha* e solicitaram uma audiência ao Chefe-de-Divisão Pereira Pinto. Realizou-se, por conseguinte, o encontro. Deste encontro resultou o acordo de 20 de outubro entre Flores e Tamandaré, acordo de singular importância, porque deu rumo novo aos acontecimentos. Pelo menos, esse acordo garantiu a vitória de Flores, que passou a considerar-se aliado do Governo Imperial.

Flores determinou movimentos importantes. Suas colunas dotadas de intensa mobilidade avançaram sobre a Cidade de Salto, que se rendeu quase sem luta. A

guarnição *blanca* não sofreu maus tratos. As Canhoneiras brasileiras *Itajaí* e *Mearim* entraram no Porto de Salto, dando cobertura às tropas de Flores.

Era preciso expugnar Paissandu.

Tamandaré não esteve por meias medidas: com rapidez colocou em terra 200 praças do 1º Regimento de Infantaria, 100 imperiais marinheiros e 100 fuzileiros navais providos de três peças de artilharia de 12. Sob o comando do Capitão Guimarães Peixoto, essas forças dirigiram-se às imediações de Paissandu, onde Leandro Gómez dispunha de quase 2 mil soldados e 10 canhões. A coluna de Flores, com efetivo de 600 homens, levando sete peças de artilharia, marchou contra Paissandu. Junto com essa coluna iam voluntários brasileiros da fronteira num total de 120 homens sob o comando do Coronel da Guarda Nacional Machado Bonifácio.

Leandro Gómez não soube tirar partido da sua superioridade em efetivos e em armamentos, porque poderia ter facilmente liquidado o destacamento brasileiro, como poderia ter contrastado a coluna móvel de Flores com imensa superioridade. Tal não aconteceu. Logo a seguir as tropas de Flores, o destacamento brasileiro e os vasos de guerra de Tamandaré iniciaram o bombardeio da cidade. Ao nutrido fogo dos sitiantes, Leandro Gómez replicou com intensidade, o que não impediu que Flores e o destacamento brasileiro iniciassem o avanço em direção ao centro da cidade. A peleja foi renhida; mas, sobrevindo a tarde, as tropas sitiantes tomaram a decisão de suspender as operações, porque lhes faltavam munições.

Esse contratempo permitiu que as forças sitiantes tomassem um hausto de repouso e aguardassem reforços, que deveriam chegar de um instante a outro. No dia seguinte, retomaram-se as hostilidades. Leandro Gómez foi intimado a render-se sob pena de ser a cidade bombardeada severamente. Gómez recusou cumprir a intimação dos aliados, de maneira que os navios de Tamandaré despejaram metralha sobre a cidade. Os sitiantes fizeram várias investidas. Chegou a brigada (assim chamada) de cavalaria do General Souza Neto. Afinal, no dia 2 de janeiro de 1865 Leandro Gómez rendeu-se.

Gómez preferiu render-se nesse dia fatídico de 2 de janeiro aos uruguaios do

Coronel Gregorio Suárez. Lembrou-se este de que Leandro Gómez mandara matar, em Quinteros, a mãe desse *colorado*. Suárez mandou fuzilar Leandro Gómez para profunda indignação de Tamandaré e de Flores.

Até hoje, o episódio da rendição de Paissandu e do aleivoso fuzilamento de Leandro Gómez são argüidos contra o Império, constituindo material para a propaganda *blanca* contra a política do Brasil no Uruguai no século passado.

A 14 de janeiro, as tropas de Flores bem como as brasileiras já se encontravam em Santa Lúcia, enquanto a esquadra de Tamandaré impunha severo bloqueio a Montevidéu.

O acordo de 20 de fevereiro, assinado em Villa de la Unión, aprovou a rendição de Montevidéu, bem como a instauração do governo de Tomás Villalba, presidente do Senado, ao qual Aguirre passara o poder para recolher-se à vida privada. Abandonado e esquecido, Aguirre morreria em 1895.

* * *

A intervenção do Brasil em 1864 nos assuntos uruguaios constituiu um recurso inevitável, porquanto o governo *blanco*, primeiro de Bernardo Berro e depois de Atanasio Aguirre, seu sucessor, resolvera, tal como fizera Oribe em 1850, não atender às reclamações brasileiras formuladas cortesmente por via diplomática.

Essa intervenção suscitará tardiamente a política de Francisco Solano López com a invasão das Províncias de Mato Grosso e de Corrientes, sem declaração de guerra. Essa invasão militar motivou a aliança entre a Argentina e o Brasil para fazerem, ambos, frente à agressão armada de Francisco Solano López.

Por que motivo perdera o ditador de Assunção a noção do *tempo exato* e resolvera dar uma cartada de última hora? Porque acreditava que o governo *blanco* resistisse por muito tempo, tanto a Flores como à ação da diplomacia brasileira. Nessas condições, o governo, já seriamente enfermo, de Montevidéu teria de operar milagres, porquanto, exceção feita de Salto, Paissandu e Montevidéu, as colunas de Flores dominavam todo o restante do

país, o que seria dizer que tinham o país em suas mãos.

Prisioneiro da Geopolítica, Francisco Solano López acreditava poder romper essa clausura e chegar ao estuário do Rio da Prata por meio da abertura de um *corredor terrestre*. Para o desenvolvimento dessa política altamente ambiciosa — e também perigosa —, López teria de proceder com suma habilidade, confiando tanto numa ação diplomática, intensa e diversificada de acordo com os imprevistos, como na eficácia do seu poderio militar-naval. Carlos Antonio López legara ao filho um exército de primeira ordem, de uns 65 mil homens, além de uma flotilha fluvial que não cessava de crescer. Oficiais brasileiros, como Vilagran Cabrita e Portocarreiro, trabalharam na construção das fortificações de Humaitá. Um oficial da nossa Marinha de Guerra, então em missão na Inglaterra em 1858, assinalara a Carvalho Moreira que Carlos Antonio López não deixava de fazer encomendas de barcaças artilhadas nos estaleiros Blyth. As informações do Capitão-Tenente Pedro Leitão da Cunha foram transmitidas por Carvalho Moreira ao Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Em 14 de novembro de 1864 o Vapor mercante brasileiro *Marquês de Olinda*, que subia o Rio Paraguai transportando o novo presidente da Província de Mato Grosso, Coronel Carneiro de Campos, funcionários da administração provincial bem como numerário, ao deixar Assunção foi interceptado em sua derrota, detido e feito presa de guerra (e não havia declaração de guerra alguma do Paraguai ao Brasil...). Começou então o trágico fadário desses brasileiros, metidos em calabouços onde foram seviciados. Carneiro de Campos morreu no cárcere.

César Sauvan Viana de Lima, que se encontrava há uns três meses como Ministro do Império em Assunção, lavrou solene protesto junto ao governo paraguaio contra essa inominável e cínica violência. Viana de Lima passou a ser perseguido e, não fora a intervenção do Ministro dos Estados Unidos, Washburn, jamais teria saído do Paraguai, logo após o início da Guerra da Tríplice Aliança, em consequência da notificação dirigida pelo governo de Assunção ao governo do Brasil em 13 de dezembro. O Vapor *Marquês de Olinda*

fora incorporado à Marinha de Guerra do Paraguai. O governo de Assunção, passados trinta dias sobre o aprisionamento do navio brasileiro, depois de haver bem meditado no rumo que iria tomar (é o que imaginamos, porque numa situação dessa ordem, os diplomatas pensam muito sobre o presente e o futuro) resolveu fazer a guerra ao Império do Brasil.

Logo a seguir, a Província de Mato Grosso foi invadida por uma coluna paraguaia de 6 mil soldados. Era evidente que com essa invasão, López jogava com a possibilidade, que transformou em realidade, de ter fronteira franca com a Bolívia, governada pelo ditador Melgarejo, e conseguir deste ditador apoio direto por meio de uma aliança militar, ou apoio indireto por meio do tráfico de mercadorias da Bolívia para o Paraguai via Mato Grosso ocupado pelos soldados de López.

Em Mato Grosso o Governo Imperial dispunha de um pequeno contingente militar permanente, além do modesto arsenal de Ladário (fundado em 1859) e do histórico Forte de Nova Coimbra. Nada mais.

Certa vez La Bruyère fez esta observação admirável: "*Cent personnes, qui ont vu une chose, la recountent en cent façons différentes*". Quadra a este assunto a observação do moralista francês, porque historiadores paraguaios procuraram por cem maneiras diferentes explicar, justificar, arrazoar a pérfida invasão de Mato Grosso logo após o inominável apresamento do navio brasileiro. A declaração de guerra foi o remate de plano longamente premeditado. López acreditava ainda que a Argentina acabasse pendendo para o seu lado; e que suas tropas pudessem chegar a tempo a Montevidéu, para darem alento novo ao governo *blanco*.

Mas, o plano longamente premeditado começou a apresentar falhas insanáveis, porque a Argentina não se inclinou para o lado de López, tampouco permitindo a passagem inocente de tropas paraguaias que fossem atacar o Brasil. Em abril de 1865 tropas do ditador López invadiram a Província de Corrientes, fazendo nela imperar a lei da guerra com o confisco e aprisionamento de todo e qualquer tipo de embarcações. Aproveitando-se da passagem proporcionada pela invasão de Corrientes, tropas paraguaias rumaram em

direção ao território brasileiro. Era evidente que López, em golpes rápidos, pretendia desarticular quaisquer possibilidades de resistência eficaz, tanto por parte da Argentina como do Brasil.

A FILOSOFIA FINALÍSTICA DE UMA GUERRA QUE TENDERIA A SER TOTAL

A Bacia do Prata, em traços rápidos, é uma unidade fisiográfica: mas, é preciso assinalar que nessa unidade fisiográfica se ajustam perfeitamente por superposição a unidade de área política, a unidade econômica, a unidade militar e a unidade psicossocial.

Abrangendo cerca de 4 milhões de km², a Bacia do Prata interessa à Argentina, ao Brasil, à Bolívia, ao Paraguai e ao Uruguai. Nessa bacia a Argentina tem seu centro geoestratégico representado pela grande concentração demográfica, política, econômica e social em Buenos Aires e à volta de Buenos Aires. Mas, duas grandes áreas do Brasil, a Centro-Leste e a do Sul participam da Bacia do Prata. Bastará dizer que o Rio Tietê, que é um rio platino, nasce a 13 kms. de Santos na Serra do Mar. Ademais, uns 40 milhões de brasileiros vivem nas zonas Centro-Leste e Sul do Brasil, participando assim, e ativamente, do pujante crescimento da Bacia do Prata. Nesta bacia o Brasil está construindo a maior hidrelétrica do mundo — Itaipu que, concluída em 1984, deverá proporcionar 13 milhões de kwts de potência instalada. (Ler o estudo do General José Costa Cavalcanti, intitulado *A Hidrelétrica Itaipu*, estampado em *Segurança & Desenvolvimento*, nº 160, de 1975). Por conseguinte, a Bacia do Prata, no momento presente, possui forte dinamismo econômico e social. E na parte brasileira dessa bacia surgirá dentro de pouco tempo uma super-Ruhr às margens do Rio Paraná.

No passado, portugueses e ingleses atentaram na singular importância econômica da Bacia do Prata. Se o inglês Patterson pensou estabelecer uma colônia inglesa em Darién, perto do atual Canal do Panamá, para ficar senhor das *chaves do mundo*, o português Sebastião José de Carvalho e Melo, Ministro de Portugal em Londres, não se cansou de chamar a aten-

ção da sua corte para a importância da Bacia do Prata e para os desígnios ingleses na vasta área. Dirá Jaime Cortesão com muita exatidão:

“É na defesa do Extremo-Sul do Brasil, na fase de formação incerta contra as vigorosas cobiças da Grã-Bretanha, que vai começar a carreira política e assinalar-se Sebastião José de Carvalho e Melo. Nas suas longas cartas de ofício já se entrevê e debuxa o futuro estadista com todas as suas grandes qualidades e defeitos. Ele nos surge nesses despachos, ardente no amor da pátria, inquebrantável na vontade, lúcido e objetivo na visão dos fenômenos econômicos, incompreensivo para o regime de partidos e liberdades públicas, que encontrara na Inglaterra, difuso no estilo, maciço no espírito, violento e baixo de caráter. O monstro, que vai encher com os seus grandes acertos e os seus crimes horrorosos um largo período da história de Portugal e do Mundo, irrompe dessas páginas com todo o vigor da inteligência e da fereza.” (*)

Durante as guerras napoleônicas, tropas inglesas apoderam-se, nesse ano de 1807, de Maldonado, Montevideu e Buenos Aires. Mas, devido à inquebrantável energia do Governador Bernardo de Liniers, os ingleses são derrotados e expulsos. Desvanece-se a ambição britânica de estabelecer um finca-pé no estuário do Prata. Malgrado esse intento, os ingleses transformam sua penetração em penetração econômica e financeira, que parcialmente desaparecerá com a implantação do desastroso nacionalismo econômico do Presidente Perón.

Desde logo arrisca-se a fazer a pergunta perigosa: na quadra presente, a Bacia do Prata não é economicamente mais importante que a Bacia do Amazonas, posto esta seja superficialmente maior do que aquela? A resposta só poderá ser afirmativa. Economicamente a Bacia do Prata é, no momento presente, mais importante que a amazônica. Pode ser que, num futuro não muito distante, a bacia amazônica venha a ser economicamente mais

(*) Citado por TEIXEIRA SOARES em seu *O Marquês de Pombal*, Rio, 1961, p. 83. Ver também o trabalho de OLGA PANTALEÃO, *A penetração comercial da Inglaterra na América Espanhola de 1713 a 1783*, São Paulo, 1946.

rica que a platina. Pode ser, mas por ora não é.

Quando, na Era de Mauá, Teófilo Ottoni cuidou de seus grandes projetos, transformados em realização prática pouco depois, na região do Mucuri, teve ele de vencer tais dificuldades e tantos inimigos se lhes depararam que chegou a afirmar: “Encetei a empresa do Mucuri como se tratasse de uma conspiração contra o Estado.” Nos seus vastos cometimentos amazônicos Mauá também sofreu campanhas feitas por rivais invejosos, mas medíocres, ou por procuradores de empresas estrangeiras. De fato, acabou sendo estrangeira (no caso, inglesa) a companhia que sucedeu à famosa empresa de navegação amazônica do então Barão de Mauá.

Resulta de tudo isso uma lição curiosa: a lição de que o pioneirismo audaz de poucos encontra pela frente a oposição estrábica de legiões de invejosos.

Se o exemplo da navegação amazônica, soberbamente dado por Mauá — navios construídos em estaleiros brasileiros e pilotados por oficiais brasileiros — houvesse sido levado por diante por brasileiros honrados, inteligentes e arejados, os problemas amazônicos se teriam beneficiado de uma atenção esclarecida dispensada por empresários competentes que se traduziria na criação de novas riquezas e na política da repartição da terra para incentivar poderoso processo de povoamento do solo.

Nada disso se fez. Quando o esforço gigantesco de Mauá na Amazônia sofreu parada repentina, muitos anos de *vazio* administrativo e colonizador transcorreram até que aparecesse Plácido de Castro com sua visão genial do problema acreano, bem como do prestígio do Brasil na região Javari—Abunã. A escritora Vera Kelsey, autora de livro muito interessante a respeito do Brasil, referiu-se aos norte-americanos que, terminada a Guerra Civil nos Estados Unidos, partiram para a Amazônia a fim de nela estabelecerem novas lares. Ela encontrou em Santarém, procedentes de Silver Springs, Lebanon Pike, Tennessee, norte-americanos que lá tiveram uma luta muito ingrata. Eis o depoimento da escritora norte-americana: “A colônia não viveu tempos felizes. Além de enfrentar condições de vida novas e primitivas, perdeu o apoio do Governo Brasileiro e a simpatia dos brasileiros vizi-

nhos, devido ao mau caráter que lhes deram numerosos vagabundos (*numerous vagabonds*) existentes entre seus membros que simplesmente haviam participado da expedição por aventura. Esses seguiram seu caminho irresponsável, deixando que os membros responsáveis enfrentassem a pobreza e a má vontade.” (*) Soberbo temperamento de ação e de reflexão, observador atento da vida social da região, Plácido de Castro pensou nesses gloriosos aventureiros do passado, fossem Bandeirantes ou Procônules coloniais, bem como nos que vagueavam através da Amazônia sem pouso certo. Sentiu mais do que ninguém aquela noção espacial que Haushofer em sua Geopolítica chamou incisivamente *Grossraumwirtschaft*, isto é, a “economia do grande espaço”. Mas, foi preciso que o rio-grandense de São Gabriel (tão rio-grandense como Mauá, Joaquim Caetano da Silva e o Visconde do Rio Grande, homens amazônicos apesar de tudo) aparecesse e aglutinasse sob seu comando eficiente os peões da rude selva, para que o Acre passasse a ser motivo da consciência nacional brasileira.

Francisco Solano López pensou realizar o sonho de transformar Assunção no eixo político de toda a Bacia do Prata, mercê da realização de uma *metaestratégia* (conceito do General Beaufre) de transcendentes projeções. Assim, no seu planejamento estariam interessados os seguintes países, todos com problemas de limites com o Paraguai: a Bolívia, por causa da questão do Chaco; o Brasil, por causa da absurda pretensão paraguaia de ter limite sobre o Rio Branco com a chegada às terras de Corumbá; e a Argentina, também por causa do problema de limites de envolta com a possibilidade de estabelecer domínio sobre as províncias de Corrientes e Entre-Rios.

Traduzindo tudo isso em poucas palavras: a) resolver os assuntos de limites de maneira propícia aos interesses do Paraguai; e b) estabelecer a hegemonia do Paraguai — qual nova Prússia — sobre a totalidade da bacia platina. Não estaria longe da realidade, mais que a aliança, verdadeira fusão do Uruguai nesse novo e mais vasto Paraguai.

(*) KELSEY, Vera. *Seven keys to Brazil*, Nova York, 1940, p. 223.

Sedutor poderia ser o planejamento audaz, mas faltavam a López diplomatas que soubessem prever os imponderáveis que constantemente acontecem.

Foi esse o defeito fatal do planejamento de López.

Quando Paranhos esteve em 1857 em sua importante missão ao Uruguai, à Confederação e ao Paraguai, ele assinou na Cidade de Paraná um Tratado de Limites que o General Urquiza inutilizou, porque deixou vencer-se o prazo para a troca das ratificações, porque o Império não atendera ao pedido daquele caudilho entrerriano de entrar na briga de forçar a Província de Buenos Aires a curvar-se ao governo da capital da Confederação.

Não escaparia à percepção de qualquer observador atento que a inutilização do Tratado de Limites Brasil—Argentina, de 1857, fora uma manobra pouco correta de Urquiza para com o Império. Logo, Francisco Solano López interpretou a inutilização de tratado tão importante, qual fosse o de limites, com prova de que Império e Confederação se desentendiam. Por conseguinte, esse desentendimento só poderia reverter em benefício do Paraguai.

A diplomacia imperial, diferentemente da paraguaia, não perdia tempo em observar e puxar os fios da sua meada. Vejamos algumas informações interessantes em abono do que afirmamos: Filipe José Pereira Leal, que foi ministro em Buenos Aires de 1863 a 1867, assinou com Rufino de Elizalde o Protocolo de 4 de dezembro de 1863 sobre o pagamento do principal e juros do empréstimo de 400 mil pesos fortes, feito pelo Brasil em 1851 às Províncias de Entre-Rios e Corrientes (art. 6º do Convênio de Aliança, de 21 de novembro de 1851); bem como do empréstimo de 350 mil patações feito à Confederação em 1857.

Em 25 de fevereiro de 1864 Pereira Leal assinou com Elizalde o protocolo relativo ao armamento da Ilha de Martín García. Em 22 de julho de 1864, Pereira Leal assinou com Elizalde o protocolo que estabeleceu os prazos e somas que o governo argentino deveria entregar ao Brasil, em virtude do estabelecido pelo protocolo de 4 de dezembro de 1863.

João Alves Loureiro (depois Barão de Javari) esteve em outubro de 1863 em missão confidencial em Buenos Aires para

obter informações do governo argentino a respeito de apreensões que alimentava o governo de Montevideú, governo *blanco* em relação à Argentina.

Em abril de 1864, o Conselheiro José Antônio Saraiva esteve em missão especial em Buenos Aires, onde assinou em 22 de agosto de 1864 com Rufino de Elizalde um protocolo sobre a posição assumida pelo Brasil no Uruguai, reconhecendo o pleno direito que assistia ao Império de proceder na conjuntura que surgira nas suas relações com o governo de Montevideú. Era sabido que, depois que Saraiva apresentara o *ultimatum* em 4 de agosto de 1864, o governo uruguaio mandara passaportes ao Ministro Loureiro e declarara rotas suas relações com o Brasil.

Em 2 de dezembro de 1864 Paranhos chegou a Buenos Aires como ministro plenipotenciário em missão especial. Durante algum tempo permaneceu na capital argentina, na qual se inteirou de se terem rompido as hostilidades entre as forças do Império e as do governo de Montevideú em Paissandu, bem como do rompimento de Francisco Solano López contra o Brasil.

O panorama internacional se tornara particularmente sombrio, motivo por que Paranhos se transferiu para Villa de la Unión, porquanto Montevideú já estava cercada pelas tropas de Mena Barreto e de Venâncio Flores, ademais de bloqueada por Tamandaré.

Regressando a Buenos Aires, o representante brasileiro em missão especial passou nota ao governo argentino em 19 de janeiro de 1865, e em 26, uma circular ao corpo diplomático estrangeiro a respeito dos acontecimentos no Uruguai (Declaração e Manifesto de guerra contra o governo de Montevideú e reconhecimento formal do General Flores como beligerante).

As notas reversais de 28 e 31 de janeiro de 1865 entre Paranhos e o General Flores estabeleceram o compromisso, tomado pelo caudilho *colorado* de atender as reclamações do *ultimatum* de Saraiva e de aliança com o Brasil, na guerra contra o ditador do Paraguai. A Convenção de Paz de 20 de fevereiro de 1865, celebrada em Villa de la Unión, abriu o caminho à pacificação do Uruguai. Flores foi reconhecido como Governador Provisório da República Oriental do Uruguai.

Em março de 1865, o Conselheiro Francisco Otaviano de Almeida Rosa foi nomeado ministro plenipotenciário em missão especial, havendo assinado em 1º de maio com os plenipotenciários, argentino, Rufino de Elizalde, e uruguaio, Carlos de Castro, o Tratado de Aliança Ofensiva e Defensiva entre o Brasil, Argentina e Uruguai contra o Paraguai.

Assinou também com Carlos de Castro a Convenção e Protocolo de 8 de maio de 1865 de empréstimo de 600 mil pesos ao Uruguai e, em Montevidéu, o Protocolo de 5 de junho de 1865, acompanhado de uma declaração adicional da mesma data, relativo às condições do empréstimo feito em 8 de maio de 1865. O Protocolo de 22 de novembro de 1865 estabeleceu o empréstimo de 200 mil pesos ao governo uruguaio. Com Alberto Flangini, Almeida Rosa assinou o Protocolo de 15 de janeiro de 1867 para o subsídio ao Uruguai, por parte do Brasil, de 30 mil pesos mensais durante a Guerra da Tríplice Aliança.

O Tratado da Tríplice Aliança determinou que a aliança ofensiva e defensiva era contra o governo paraguaio, e não contra o povo do Paraguai. Era o que rezava o art. VII. O art. VIII determinou o respeito à soberania e integridade do Paraguai.

A Esquadra Brasileira escapou ao Comando-Chefe das forças aliadas, ficando sob o comando superior do Brasil. Foi inestimável vantagem, porque o Comando-Chefe das forças terrestres, enquanto esteve entregue a Mitre, só contribuiu para a lardeza das operações militares, contribuindo para o revés de Curupaiti.

O historiador uruguaio Juan E. Pivel Devoto, em sua *Historia de la Republica Oriental del Uruguay / (1830-1930)*, lançou muita luz sobre os manejos dos *blancos* com o governo de Assunção:

“En Julio de 1864 fué todavía enviado D. Antonio de las Carreras en misión privada y confidencial ante el presidente paraguayo, para solicitar: auxilio pecuniario, auxilio diplomático y auxilio de fuerzas navales y terrestres. En agosto de 1864 de las Carreras presentó un memorandum al gobierno paraguayo en que le pintaba el peligro común creado al Paraguay y al Uruguay por el entendimiento entre el Brasil y la Confederación y seña-

laba la posibilidad y la necesidad de formar una liga con Uruguay y el litoral. Por su parte, Vázquez Sagastume en diciembre de 1864 se dirigió a Urquiza solicitando su cooperación para la gran liga que se proyectaba y también a Derqui, para conocer la actitud que asumiría frente a la conflagración que ya estaba en sus comienzos. Todas estas gestiones fracasaron. El gobierno oriental cayó sin el apoyo paraguayo”. (Ibidem, p. 357 e 368, Montevidéu, 1955).

A palavra *litoral*, usada por Pivel Devoto, refere-se ao litoral do Rio Paraná, e por conseguinte às Províncias de Corrientes e Entre-Rios.

* * *

Quinze dias antes da assinatura do Tratado da Tríplice Aliança, forças paraguaias, num total de 16 mil homens, comandados pelo General Robles, ocuparam a Cidade de Corrientes, fazendo penetração até Cuevas e Mercedes. Foi um golpe desastroso, porque só serviu para unificar a opinião pública da Argentina contra o Paraguai. Os simpatizantes de López, que ainda pudessem existir na Argentina, desapareceram. O país inteiro se fizera uma só vontade para repelir a agressão insólita.

A guerra estalara. A guerra estalara, apresentando um cenário totalmente diferente para as operações navais — o cenário da guerra fluvial.

Os navios de guerra do Império não estavam em condições para fazer a guerra no rio. Assim mesmo, a divisão naval brasileira de Secundino de Gomensoro bloqueava o Rio Paraná e já se encontrava em Bela Vista. Contudo, a divisão naval, sob o comando de Francisco Manoel Barroso, com seu pavilhão no mastro grande da Fragata *Amazonas*, recebeu ordens para subir o Rio Paraná, então em vazante. Barroso resolveu atacar Corrientes, onde os paraguaios efetuaram a concentração do grosso das suas tropas. Em 24 de maio a esquadra de Barroso fundeou um pouco abaixo de Riachuelo. Em 25, reunidos todos os seus navios, Barroso iniciou o bombardeio de Corrientes, dispersando os paraguaios, desembarcando de bordo a infantaria brasileira sob o comando do Coronel Bruce. O ataque foi

coroado de êxito. Corrientes foi abandonada pelas tropas do Coronel Martínez.

Barroso seguiu rio acima. López mandara artilhar poderosamente as barrancas de Riachuelo com 22 canhões de grosso calibre, havendo nas margens do rio concentração de infantaria superior a 8 mil soldados no entrincheiramento dessa área.

Antes de prosseguirmos, desejamos abrir espaço a considerações da mais alta importância feitas pelo Almirante Barão de Jaceguai no seu *Ensaio Histórico sobre a gênese e desenvolvimento da Armada Brasileira até o fim do século XIX*: — “A força naval do Brasil com que se abriu a campanha do Paraguai era absolutamente insuficiente para expugnação das formidáveis fortificações que o Governo Imperial consentira que a República do Paraguai levantasse nas margens dos rios de que éramos ribeirinhos superiores, e se as nações da Europa tivessem observado rigorosa neutralidade entre os beligerantes, da contenda sul-americana, nem mesmo o Encouraçado *Brasil*, cuja construção fora contratada em França antes da declaração de guerra, teria sido incorporado em tempo à nossa força naval. Com a esquadilha que pudemos aparelhar para iniciar hostilidades contra a república inimiga, pôde-se bloqueá-la pelo Rio Paraná e pôde-se destruir a esquadilha improvisada por López na arremetida temerária por ele tentado no Riachuelo; mas não tinha poder ofensivo e defensivo suficiente para penetrar no Rio Paraguai nem mesmo acima de Curupaiti, quanto mais para transpor o Humaitá. Mesmo depois de aumentado o poder da nossa força naval em operações com os 10 primeiros encouraçados, adquiridos no estrangeiro e construídos no País, ela se deteve cerca de um ano, em presença de Humaitá e de suas obras avançadas de Curupaiti. Só, quando, em princípio de 1868 se lhe incorporaram os três primeiros monitores de dimensões reduzidas, foi que ela se mostrou convenientemente preparada para romper os óbices naturais e artificiais que obstruíam a navegação do Rio Paraguai, isto em princípios de 1868. Só, portanto, no fim de três anos de campanha é que o Brasil conseguiu armar a esquadra adequada para, de combinação com os exércitos da Tríplice Aliança, operar eficazmente contra a desprezada república do Paraguai.” (*Ibidem*, p. 177-9).

Esses conceitos de Jaceguai demonstram claramente o tremendo sacrifício que o Brasil tivera de fazer, para aparelhar sua Marinha de Guerra, acostumada a operações oceânicas, a fazer a guerra através do gargalo de Riachuelo, repetindo assim a façanha de Grenfell no forçamento de Tonelero.

À nossa Marinha de Guerra se deparou um teatro de operações traiçoeiro, hirsuto de dificuldades, cheio de alçapões, e diante do qual os elementos técnicos de que dispunham eram francamente insuficientes, motivo por que sua capacidade de ação, e também sua capacidade de sacrifício, se desdobraram numa soberba demonstração de domínio das adversidades e obliteração dos fatores negativos. Quando o Chefe-de-Divisão Barroso fundeou perto do Riachuelo, as ordens dadas aos seus 10 navios de guerra foram as seguintes:

“Conservar a maior vigilância. Ter a gente pronta, municuada e armada para postos de combate a qualquer hora do dia e da noite. Não fazer toques de clarins e tambores depois do sol posto. Evitar quanto possível as luzes que possam avistar-se de fora. Atracar bem as redes de abordagem. Fogos abafados. Artilharia com pontaria mergulhada.” Em traços rápidos, e valendo-nos da notável descrição cronometrizada do Almirante Prado Maia, o início da batalha se verificou na realidade em 2 de junho, quando uma bateria paraguaia da barranca do Riachuelo bombardeou a Canhoneira *Mearim*, comandada pelo Primeiro-Tenente Elisiário José Barbosa; e, no dia 4, a Canhoneira *Iguatemi*, sob o comando do Primeiro-Tenente Justino José de Macedo Coimbra, participante da vanguarda da esquadra, sofreu bombardeio de uma bateria do alcantilado de Rachuelo. A batalha, no entanto, vai ferir-se súbita, violenta e audaz entre o grupo de ilhotas chamadas Las Palomeras, a ponta escarpada de Santa Catarina e o alcantilado de Santa Catarina separado por uma quebrada através da qual defluiu um riozinho, o Riachuelo. Com seus nove navios de guerra, López aspira a tirar o máximo proveito do desigual, difícil, traiçoeiro teatro de operações, submetendo a Esquadra Brasileira ao fogo concentrado da artilharia de Riachuelo e da artilharia dos seus navios. Seu plano não deixa de ser interessante; mas, nesse dia

11 de junho de 1865, Domingo da Santíssima Trindade, a Fragata *Amazonas* dá a primeira ordem — *Preparar para combater* — e a seguir — *Safa geral* — e depois *Despertar os fogos das máquinas* — e depois — *Suspender ou largar amarras por arinques e bóias, ou até por mão, como melhor convier* — e finalmente — *O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever.*

A *Revista Marítima Brasileira*, em 1872, prestou uma homenagem aos *Bravos do Riachuelo*, estampando na íntegra a *Parte Oficial do Combate do Riachuelo*, que reproduziremos neste nosso trabalho:

“Comando da 2ª Divisão da Esquadra do Brasil no Rio da Prata — Bordo do Vapor *Amazonas*, abaixo do Riachuelo, em Corrientes, 12 de junho de 1865.

Viva S.M. o Imperador!

Viva o Império do Brasil!

Ilmo. e Exmo. Sr. Almirante: Não fizemos tudo quanto desajariamos, mas fizemos tudo quanto podíamos. No dia 11 do corrente, Domingo da Santíssima Trindade, foram tomadas pela divisão sob meu comando quatro vapores de guerra paraguaios e seis chatas ou baterias flutuantes com rodízios de calibre 80.

Passo a expor a V. Exª rapidamente o ocorrido, pois fatigado como fiquei, não me é possível desde já dar uma parte circunstanciada.

Pelas nove horas da manhã, à hora do almoço, fui avisado de que se avistavam vapores paraguaios. Dei logo ordem de safa geral em toda a divisão e fogos despertos.

Desciam eles água abaixo, e com a correnteza do rio faziam provavelmente 12 milhas.

Dentro de um quarto de hora passavam em frente a nós oito vapores paraguaios com seis chatas ou baterias flutuantes a reboque.

Logo lhes fizemos as continências que mereciam e eles nos responderam por igual modo. Choviam de parte a parte balas e metralhas. Era uma chuva de respeito.

Seguiram abaixo e se colocaram próximo ao Riachuelo, pouco abaixo de Corrientes, protegidos pelos barrancos ocupados também pelo inimigo.

Como chefe destas divisões, que me foram confiadas pelo Exmo. Sr. Vice-Al-

mirante Visconde de Tamandaré, preparei-me a dar um dia de glória à Nação Brasileira, fazendo respeitável o nosso pavilhão. Tive de atender a mil circunstâncias, e de vencer as dificuldades do nosso confuso regimento de sinais. Ou devia ficar estacionário ou descer com a esquadra sobre os vapores paraguaios; mas esta descida podia malograr-se, porque eles poderiam subir dando volta a duas ou três milhas entre as quais há um canal de água escassa.

Resolvi todavia ir-lhes ao encontro águas abaixo, indo na frente galhardamente a *Belmonte* com o seu comandante inteiro Joaquim Francisco de Abreu, não seguindo logo os outros nossos vasos, porque não podiam acompanhar a boa marcha do *Amazonas*, onde eu me achava.

O inimigo nos esperava e não fugia; mas porque estava debaixo dos barrancos, tendo colocado as baterias flutuantes convenientemente e havendo da parte de cima nos ditos barrancos baterias com 20 e 22 bocas de fogo que os protegiam.

Além disto, estas bocas de fogo eram apoiadas pela mosquetaria de mais de mil espingardas que faziam incessante e mortífero fogo sobre os nossos navios, ao qual correspondíamos com a melhor vontade e energia.

Nesta descida contra o inimigo encaihou infelizmente o *Jequitinhonha*, onde o chefe Segundino tinha sua insígnia.

A pouca largura do canal naquele ponto não me permitia fazer as evoluções com a presteza desejável, porém, tendo eu a bordo o práctico Bernardo Gustavino, que há dez anos está ao serviço nosso e que se pode chamar o chefe dos prácticos, subi com a resolução firme de acabar de uma vez com a esquadra paraguaia, o que eu teria conseguido se quatro dos seus vapores que estavam mais acima não tivessem fugido.

Assim pus a proa sobre o primeiro que mais próximo me ficava e com tal ímpeto, que o inutilizei completamente, ficando de água aberta e indo pouco depois ao fundo.

Segui a mesma manobra contra o segundo que era o *Marquês de Olinda*, e contra o terceiro que era o *Salto*, e a todos eles inutilizei. O quarto vapor, contra o qual me arremessei, o *Paraguari*, recebeu tal rombo no costado e caldeiras que foi encalhar em uma ilha em frente,

para a qual fugiu a sua gente abandonando-o.

Em seguimento aprobei a uma das baterias flutuantes que foi logo a pique com o choque e um tiro.

Todas estas manobras foram feitas pelo *Amazonas*, debaixo do mais vivo fogo, quer dos navios e chatas, quer das baterias e mosquetarias de terra. A minha intenção era destruir por esta forma a esquadra paraguaia antes que encalhassemos em movimentos de subida e descida. Mas os quatro restantes vendo a minha manobra e resolução de aproá-los a todos, tentaram de fugir rio acima.

Concluída esta faina pelas quatro horas da tarde, tratei de tomar as chatas, as quais eram logo abandonadas assim que eu delas me aproximava, saltando suas guarnições ao rio e fugindo a nado para terra que estava próxima.

A *Belmonte* recebeu tais rombos abaixo do lume d'água, que teve de encalhar para não ir a pique! Já estou tratando dos primeiros consertos necessários.

Infelizmente o *Jequitinhonha* ficou encalhado em lugar onde da bateria de terra se lhe fazia vivo fogo, que foi correspondido. Só ao pôr do sol diminuiu o fogo, talvez por terem acabado as munições do inimigo.

Ordenei que a *Iguatemi* fosse coadjuvável a desencalhar, que o *Ipiranga* permanecesse junto de um vapor paraguaio, que o *Amazonas* ficasse ao lado da *Belmonte*, que a *Mearim* fosse rebocar a *Parnaíba* que tem o leme partido para vir para a linha onde está a esquadra.

Depois destas disposições, veio um escaler da *Jequitinhonha* com o Primeiro-Tenente Monte Bastos, o qual me informou que o chefe Secundino precisava de mais uma canhoneira porque a *Ipiranga* que o fora ajudar também encalhara e que a *Iguatemi* por si só nada podia fazer.

Ordenei que para ali seguisse a *Mearim*, depois que de bordo saísse o Dr. Antunes, médico do *Amazonas* que lá fora prestar os socorros da sua arte.

O *Parnaíba* está com o leme partido.

Quando este vapor descia, quatro dos vapores paraguaios procuraram a um só tempo abordá-lo.

Seu comandante, o Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá, como

vinha de águas abaixo, aprou sobre o *Paraguari* e disparou-lhe um dos rodízios, com o que o inutilizou, dos outros três um não o pôde abordar pela grande resistência que encontrou; mas dois pela popa puderam operar de modo que uma grande porção de paraguaios ocuparam a tolda da *Parnaíba*, mataram a nossa gente que ali se achava, e que lhes opunha resistência, entre a qual o Capitão do 9º Batalhão Pedro Afonso Ferreira e o Guarda-Marinha Greenhalgh, que com grande bravura e coragem defendiam a Bandeira Nacional, e morreram no seu posto de honra. Avançaram então os reforços que tinham repellido a abordagem de proa e puniram os paraguaios da ousadia de terem pisado um navio brasileiro, pois todos os que ali se acharam foram batidos e mortos. Antes deste conflito uma bala tinha vindo partir o leme.

Na *Parnaíba* tivemos 33 mortos, 28 feridos e 20 extraviados, que se supõe terem caído ao rio.

Tivemos em toda a esquadra entre mortos e feridos, de 180 a 190.

Os mortos, oficiais, marinheiros e soldados, hão de regular de 80 a 90.

O que direi a V. Ex^a dos comandantes?

Que quase todos se portaram bem e me ajudaram mais ou menos, como eu esperava.

Não faço distinções pois que entretido com o desejo de aniquilar a esquadra paraguaia, não pude fiscalizar atentamente cada navio de per si, e às vezes até os perdi de vista nas voltas do rio.

Com mais vagar transmitirei a V. Ex^a as informações que eu for colhendo.

Sei com evidência, porque sempre se achou comigo, a meu lado, no posto de honra sobre o passadiço do Vapor *Amazonas*, que o seu comandante, o Capitão-de-Fragata Teotônio Raimundo de Brito, portou-se com bravura e sangue frio, dando sempre as disposições que no caso eram precisas.

Os seus oficiais se portaram como deviam e entre eles o Primeiro-Tenente José Antônio Lopes, encarregado da bateria de proa.

O Coronel João Guilherme Bruce, comandante da brigada, já conhecido por sua bravura, me coadjuvou fazendo dirigir a

tropa aos lugares que mais convinha para ofender o inimigo.

Logo que receba, remeterei as participações dos diversos comandantes.

Deus guarde a V. Ex^ª Ilmo. e Exmo. Sr. Vice-Almirante Visconde de Tamandaré, Comandante-em-Chefe da Força Naval do Brasil no Rio da Prata. (a.) Francisco Manuel Barroso.”

O FINAL, APOGEU E DECADÊNCIA (1870-1889)

Terminada a Guerra da Tríplice Aliança e feita a paz em separado com o Paraguai em 1872, teve o Segundo Reinado ainda um momento de grandeza que foi o gabinete do Visconde do Rio Branco. Concomitantemente com a obra política e administrativa desse notável ministério, desenvolveu-se a propaganda republicana, que arrancara do manifesto de Itu (1870), a qual abriu seu canal na opinião pública, para ser depois auxiliada pela campanha em prol da abolição da escravatura.

Esses dois movimentos solaparam os 18 anos finais do reinado, tendo ademais a seu favor a ação de uma série de ministérios fracos e pouco operantes.

A diplomacia imperial conseguira, no entanto, a vitória de assistir à revogação do Bill Aberdeen, pela Câmara dos Lordes, em 26 de fevereiro de 1869, vitória de Penedo que, anos antes, conseguira na Corte de Napoleão III a liberação do Encouraçado *Brasil*, então em construção em estaleiros franceses.

Mas, as condições reinantes no Brasil sob o ponto de vista social estavam a indicar que elas mudavam. No entanto, fora no reinado glorioso desse Imperador que o Brasil, durante a Guerra da Tríplice Aliança, mobilizara 134 mil soldados, entrara em ação na guerra com uma esquadra de 45 navios armados (segundo a informação do Visconde de Ouro Preto em sua *A Marinha d'outrora*. Rio, 1894) e construíra nos estaleiros do Rio de Janeiro nada menos que 22 novas unidades de combate.

Contudo, as duas campanhas populares — a republicana e a abolicionista — vão minando as colunas mestras da organização monárquica. Rui Barbosa não afirmara que “a feitoria-mor dos feitores de

escravos do Rio de Janeiro, exercida presentemente pelo Ministério Cotegepe” só iria contribuir para enfraquecer o ministério do estadista baiano? Essa afirmação se encontra no “Discurso pronunciado pelo Sr. Cons. Rui Barbosa no *meeting* convocado pela Confederação Abolicionista no Teatro Politeama”, em 28 de agosto de 1887. Por sua vez, Nabuco, nas eleições de 1884 no Recife, pronunciara discursos que constam da sua “Campanha Abolicionista no Recife” (Rio, 1885). As instituições monárquicas estavam sofrendo choques consecutivos, agravados pelo efeito da então chamada *Questão militar*.

Mas, o que ficara como heroísmo da guerra jamais poderia ser obliterado. A beleza do gesto heróico em sua desnudez encontrava-se naquela Ordem-do-Dia de nº 152, de 25 de abril de 1866, dada por Osório no acampamento do Passo da Pátria, com que o grande chefe militar transmitisse seu reconhecimento aos bravos irmãos da Marinha de Guerra:

“S. Excia. o Sr. General-em-Chefe entende que faltaria a um dever sagrado, se, nesta ocasião e perante o exército de seu comando, deixasse de manifestar-se grato aos nossos bravos irmãos da Marinha e ao seu digno chefe, pelo muito que concorreram para o feliz êxito da nossa expedição, já coadjuvando o transporte da tropa para este lado, já metralhando o inimigo e desconcertando-o em sua retirada, já finalmente bombardeando o seu decantado acampamento entrincheirado no Passo da Pátria; sendo só a ela devido o desalojamento precipitado do grosso de suas forças, que, guardadas em suas trincheiras, julgavam poder nos impedir o passo para Humaitá.”

Durante a Guerra da Tríplice Aliança, íntima, constante e perfeita fora a colaboração entre o Exército e a Marinha de Guerra. Ao fazer o elogio fúnebre do historiador naval Garcez Palha (fundador do Museu da Marinha), Nabuco dissera no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, nesse ano de 1899, os seguintes conceitos de poderosa evocação histórica de duas épocas — a da nossa Independência e a da Guerra da Tríplice Aliança —, conceitos que nos comovem: “Tamandaré, Joaquim Marques Lisboa, é o elo que prende a Marinha daquela época à da Guerra do Paraguai, como Caxias o que prende os exércitos dos dois períodos.” (Ver Revis-

ta do Inst. Hist., tomo XLI, parte II, 1899, p. 761).

A nossa Marinha, curtida nas experiências tanto da Guerra da Independência como na da Guerra da Tríplice Aliança, tivera desde a administração em 1847 do Visconde de Albuquerque até ao final do Império um largo período de expansão, durante o qual ficaram célebres as viagens ao estrangeiro, como a de 1864, da Corveta *Baiana*, que, sob o comando de José Secundino de Gomensoro fez viagem de instrução tocando em portos do Norte do País e em seguida em portos da Europa. Em 1870, a Corveta *Niterói*, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Artur Silveira da Mota, fez viagem de instrução ao Cabo da Boa Esperança com turmas de guardas-marinha. Em 1871, a mesma corveta e sob o comando do mesmo oficial fez viagem de instrução a portos do Norte; e em 1872, a mesma corveta e sob o mesmo comando, demandou portos da Europa. Em 1874, a Corveta *Niterói*, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Francisco de Abreu, foi aos Estados Unidos e à Europa com turma de guardas-marinha. Em 1875, a mesma corveta, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra José da Costa Azevedo (Barão de Ladário) vai aos Estados Unidos em viagem de instrução. Em 1877, a Corveta *Vital de Oliveira*, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Luís Maria Piquet (depois Barão de Santa Marta) faz viagem de circunavegação. Em 1879 a mesma corveta, mas sob o comando do Capitão-de-Fragata Júlio César de Noronha, faz viagem de circunavegação. Assinale-se que em Toulon embarcou o Chefe-de-Divisão Artur Silveira da Mota (Barão de Jaceguai) e Eduardo Calado, diplomata, acreditados como ministros plenipotenciários em missão especial à China. Em 1882, a *Vital de Oliveira*, sob o comando do Capitão-de-Fragata Eduardo Wandenkolk fez viagem aos portos do Báltico com uma turma de guardas-marinha. Em 1886, o Cruzador *Almirante Barroso*, sob o comando do Capitão-de-Fragata Luís Filipe de Saldanha da Gama foi a portos do Golfo do México e dos Estados Unidos. Em 1888, o mesmo cruzador, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Custódio José de Melo realizou viagem de circunavegação do Globo (a segunda, porque a primeira fora efetuada em 1877 pela Corveta

Vital de Oliveira), havendo esse cruzador tocado em Yokohama, no Japão, abrindo assim a curiosidade brasileira pelo conhecimento do Império Nipônico. Nesse tempo não existiam relações diplomáticas, consulares e comerciais entre o Brasil e o Japão. Mas, o Império do Sol Nascente rapidamente se ocidentalizava devido ao surpreendente espírito reformista do Imperador Meiji. Outras viagens de instrução foram feitas e só não as enumeramos, para não alongarmos desnecessariamente este nosso trabalho.

Por causa da gravidade da Questão Christie, suscitada nas relações do Império com a Inglaterra, convenceu-se o Governo Imperial das deficiências da nossa Marinha de Guerra. O Almirante Raimundo De Lamare (Visconde De Lamare), Ministro da Marinha, ordenou a construção imediata do primeiro encouraçado que o Brasil iria possuir, chamado justamente *Brasil*, nos estaleiros da Societé Nouvelle de Forges et Chantiers de la Mediterranée, de Toulon, pelo custo total de 1 560 000 francos-ouro. Essa importância foi coberta por subscrição popular num impulso de patriotismo para responder aos vexames que a Inglaterra nos impusera durante a Questão Christie.

Também por iniciativa do Ministro Almirante De Lamare (Aviso de 19 de agosto de 1884), criou na Marinha de Guerra do Império a *Esquadra de Evoluções*, sob o comando do Chefe-de-Esquadra Artur Silveira da Mota, agraciado no dia da sua nomeação para tal posto com o título de Barão de Jaceguai. Essa *Esquadra de Evoluções* ficou constituída de 17 navios de guerra, divididos em duas divisões. Dizem os historiadores da nossa Marinha de Guerra que Jaceguai se dedicou com entusiasmo ao comando e ao aprimoramento dessa esquadra, fazendo-a sair do Rio de Janeiro para a Ilha Grande para uma série de importantes exercícios. No entanto, por mais estranho que possa parecer, em 1885 o Ministro da Marinha dissolveu a *Esquadra de Evoluções* por motivos de economia. Jaceguai solicitou imediatamente reforma do serviço ativo da Marinha.

Os compromissos crescentes assumidos pelo Império do Brasil com o aperfeiçoamento da vida de convivência internacional deram como resultado a presença do Brasil no painel dos árbitros da *Questão Alaba-*

ma, entre a Inglaterra e os Estados Unidos da América, a maior questão de arbitragem do tempo. O Governo Imperial foi representado pelo Barão e depois Visconde d'Itajubá, a quem coube fixar o montante definitivo da indenização que a Inglaterra deveria pagar aos Estados Unidos. Coube a um diplomata brasileiro, o Visconde de Arinos, presidir em 1880-81 os tribunais arbitrais franco-norte-americanos que examinaram as reclamações motivadas pela Guerra Civil nos Estados Unidos, bem como pela Guerra Franco-Prussiana de 1870-71. Brasileiros como o Barão de Lopes Netto, o Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira e o Barão d'Aguiar de Andrada, presidiram os tribunais arbitrais que examinaram reclamações da França, Inglaterra, Bélgica e Império Alemão suscitadas pela Guerra do Pacífico entre o Chile, de um lado, e a Bolívia e o Peru, do outro. A sede desses tribunais foi Santiago.

No final do Império, fortalecera-se a visão dos problemas americanos. Daí surgiu a Primeira Conferência Internacional Americana, realizada em Washington, de 1889 a 1890, na qual a delegação brasileira foi presidida pelo Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira. O Conselheiro Andrade Figueira assinou os tratados do Congresso Sul-Americano de Direito Internacional Privado, reunido em Montevideu, em novembro de 1889, tratados esses que não foram ratificados e por conseguinte não entraram em vigor.

A política internacional continuava, pois, a ser a medula de toda a vida nacional, porque cuidava do *prestígio* externo, do qual tanto empenho fazia Dom Pedro II. Contudo, as idéias de Blaine, promotor do movimento de aproximação das nações americanas, não deixaram de apresentar lado perigoso. Dirá um jurista e publicista de boa nota: "No aceso da campanha republicana endereçada a Ouro Preto, Rui não perde de vista, entretanto, o movimento imperialista e protecionista norte-americano de Blaine, que convocara o Congresso das Nações do continente com propósitos suspeitados de exclusão do comércio europeu. E o sentido profético da sua lucidez pode ser aferido das seguintes palavras, cuja segurança a nossa geração hoje observa: "Evidentíssimo é que as relações diretas entre as duas Américas tendem a se estreitar; o que poderá ser nocivo à Europa. Dia virá, provavelmente

dentro em dez anos, ou, quando muito, em vinte, em que os Estados Unidos exportarão, em quantidades notáveis, artigos fabris, capitais, talvez mesmo homens, engenheiros, comerciantes etc. Bem avisada será a descuidosa Europa, não se deixando embalar unicamente em risinhos e brilhantes espetáculos, como o da nossa exposição, nem absorver pelos armamentos, ou devorar pelo desenvolvimento das dívidas públicas impostos, se não quiser ver, talvez no começo do século vindouro, mudar-se o eixo da civilização material."(*)

O Império, sendo monarquista e por conseguinte tradicionalista, jamais faltou à sua verdadeira vocação — a vocação americana. Sendo império, o Brasil jamais se articulou em aliança alguma com qualquer potência européia. Sendo império, o Brasil pugnou pela unidade continental, entendendo que o destino das Américas competia às Américas desenvolvê-lo e orientá-lo para dias melhores. Sendo Saraiva Ministro dos Negócios Estrangeiros, protestou o Império contra uma potência européia, a Espanha, por haver bombardeado uma cidade indefesa, como Valparaíso. A propósito dos assuntos amazônicos, a diplomacia imperial teve golpes de gênio com este, — o de haver pleiteado em 1862, na base da reciprocidade, a navegação transamazônica e transorinocana em direção ao Atlântico. Quer dizer: navios brasileiros poderiam sair do Amazonas, atravessar o Canal de Cassiquiare e descer pelo Rio Orinoco em direção ao oceano. Esse notável cometimento diplomático resultou de uma negociação de Varnhagen em 1862 em Caracas, ao tempo em que lá fora Ministro do Império. No entanto, até hoje navio algum brasileiro, ou empresário brasileiro algum interessado em fomentar o progresso da Amazônia se prevaleceu do que Varnhagen obtivera por meio de negociação diplomática. No entanto, quantos e quantos outros lances importantes de previsão internacional não poderíamos aduzir para provar que o Império cuidara antes de mais nada de dar de si ao resto do mundo, uma imagem generosa, elevada e nobre dos seus permanentes e lúcidos propósitos de política internacional. Se no desenvolvimento da sua

(*) BALEEIRO, Aliomar. *Rui, um estadista no Ministério da Fazenda*, Rio, 1952, p. 26.

política internacional o Império jamais se deixara envolver por alianças extracontinentais, — necessário será exaltar as realizações da *Era de Mauá* que nos dera a estrada de ferro, a navegação amazônica a vapor, a estrada de rodagem, o cabo submarino, o telefone, a colonização dos alemães no Rio Grande do Sul e a dos italianos em São Paulo, quando os barões do escravismo teimavam ainda em manter o trabalho escravo nas fazendas das Províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia e do Nordeste. A obra administrativa e política se traduziu na criação daquela liberdade que o nosso Nabuco definiu como “uma teia de tenuidade invisível, possuindo apenas a resistência e a elasticidade da seda, que a Monarquia, como uma pera dourada, tirou de si mesma e suspendeu entre a selva amazônica e os campos do Rio Grande”.

A admirável lição do passado — justamente do Segundo Reinado, justamente da época do Imperador Dom Pedro II —, consistiu fundamentalmente naquele sentido vigilante, pragmático, vital da preservação do nosso patrimônio nacional bem como das nossas fronteiras distantes, pouco povoadas, por vezes pouco resguardadas —, e essa foi a obra fundamental da Diplomacia, do Exército e da Marinha do Brasil.

ANEXO

“DECLARADA INEXISTENTE A DÍVIDA DO PARAGUAI

Em maio de 1943, visitou o Brasil o Primeiro Magistrado da Nação Paraguaia.

Nessa ocasião, “interpretando o sentimento nacional”, o Governo Brasileiro rendeu-lhe especial homenagem. Pelo Decreto-lei nº 5 458, de 5 de maio, foi declarada inexistente, para todos os efeitos, a dívida da República do Paraguai para com o Brasil, constante do Tratado de Paz, assinado em Assunção a 9 de janeiro de 1872.

A justificação do diploma legislativo bem espelha os altos propósitos de pan-americanismo que o Brasil sempre tem praticado.

Assim, conclui-se que “a política de solidariedade americana tem, como prin-

cipal objetivo, a fraternal colaboração das Repúblicas deste hemisfério no ideal comum do progresso e da paz”; acrescentando que “as afinidades e as boas relações entre o povo brasileiro e o paraguaio devem, por todos os meios intensificar-se”.

* * *

DA DESPESA

A título de *documentação histórica*, informa-se que, segundo liquidação feita no Tesouro Nacional, a *despesa* total da guerra ascendeu a Rs. 613.183:262\$695 (moeda da época). Essa quantia não compreende a indenização a que têm direito os súditos brasileiros prejudicados pelos atos de depredação e violência de que foram vítimas. Na cifra apontada não estão incluídos os juros vencidos (Visconde de Ouro Preto, *A Marinha d’Outrora, Subsídios para a História*, Rio de Janeiro, 1895, p. 145. Finanças. in: *A Década Republicana*, Rio de Janeiro, 1899, vol. I, parte 1ª, p. 17. Alvaro J. de Oliveira, *Finanças Brasileiras*, in *Revista Americana*, nº ... julho 1918, p. 38).

Em artigo publicado no *Jornal do Comércio* de 25 de agosto de 1912, sob a epígrafe “Quanto custou a guerra com o Paraguai?”, o Dr. João Nogueira Jaguaribe (filho de Domingos José Nogueira Jaguaribe, que foi Ministro da Guerra em 1871), baseado em documentos, mapas e outros quadros oficiais, organizados por seu ilustre pai, assevera que os gastos montaram a Rs. 397.742:655\$311, a saber:

Ministério da Guerra — 131.377:713\$036
Idem da Marinha — 196.364:942\$275

Nesse mesmo artigo encontra-se ainda um dado expressivo: os orçamentos de 1865 e 1870 foram encerrados com *deficits* (somados) de... Rs. 328.517:500\$782 (in Augusto Tasso Fragoso, *História da Guerra da Tríplice Aliança e o Paraguai*, Rio de Janeiro, 1934, vol. 5, p. 231, 233-4 e 239).

O Barão do Rio Branco na *Esquisse de l’Histoire du Brésil*, Paris, 1889, p. 183, nota 2, diz que essa guerra custou ao Brasil um bilhão e meio de francos, ou 630 mil contos de réis (cfr. *História do Brasil*, trad., Rio de Janeiro, 1930, p. 141, nota 137).

Sabe-se que, para atender a esses enormes encargos, o Brasil viu-se forçado a recorrer ao crédito externo. Em 1865 e 1871, por intermédio de Francisco Inácio de Carvalho Moreira (Barão de Penedo) e do Conselheiro José Carlos de Almeida Areias, respectivamente, foram contraídos dois empréstimos. O primeiro do valor nominal de £ 6.363.613-19-2, tipo de 74, juro anual de 5% e prazo de 37 anos; o segundo de £ 3.000.000, tipo de 89, juro de 5% e prazo de 30 anos — ambos lançados pela Casa Rothschild and Sons, agentes financeiros do Brasil em Londres (Jacob Cavalcanti, *Histórico da Dívida Externa Federal*, Rio de Janeiro, 1923, p. 19-25; cfr. Liberato Castro Carreira, *História Financeira e Orçamentária do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, 1889, p. 393-5, 438-40. Amaro Cavalcanti, *Elementos de Finanças*, Rio de Janeiro, 1896, p. 358-9. Teófilo Ribeiro, *As Finanças do Império*, in *Revista da Faculdade de Direito de Minas Gerais*, 1896, p. 26. Alvaro J. Oliveira citado, p. 38, 40-1).

DA INDENIZAÇÃO

Vejamos, agora, o que ficou pactuado entre os plenipotenciários Senadores João Maurício Wanderley e Carlos Loizaga, respectivamente, pelo Brasil e Paraguai.

Assinado em Assunção a 9 de janeiro de 1872, após a troca de ratificações efetuada nesta cidade a 26 de março, foi promulgado o tratado definitivo de paz entre o Império do Brasil e a República do Paraguai (Decreto nº 4 910, de 27 de março).

Lê-se nesse Tratado:

‘O Governo da República do Paraguai reconhecerá como dívida da mesma República: a importância dos *gastos de guerra* que fez o Governo de Sua Majestade o Imperador do Brasil e dos danos causados às propriedades públicas...’ (art. 3º). ‘Uma convenção especial, que será celebrada, o mais tardar, dentro de dois anos, fixará *benevolmente* o *quantum* das indenizações... à vista dos documentos oficiais; regulará a forma de pagamento e as cotas de juro e da amortização do capital; e designará as rendas que tenham de ser aplicadas ao pagamento’ (art. 4º).

Reconheceu, ainda, o Paraguai, como dívida, “a importância dos danos e prejuízos causados às pessoas do referido Estado” (art. 3º, nº 2).

Para tal fim, “dois meses depois de trocadas as ratificações do Tratado, nomear-se-á uma Comissão Mista que se comporá de dois juizes e dois árbitros para examinarem e liquidarem” essas indenizações (art. 5º).

Estabeleceu-se “o prazo de dezoito meses para a apresentação de todas as reclamações. A dívida desta procedência (artigo 3º, nº 2) será paga pelo Governo Paraguaio, à medida que se for liquidando, em apólices ao par, que vençam o juro de 6% e tenham a amortização de 1% ao ano. A amortização far-se-á ao par e à sorte...” (art. 6º).

Os livros de história são omissos a respeito do que ocorreu quanto à *contabilização* da “dívida de guerra reconhecida” (art. 3º, nº 1), assim como sobre a realização da *convenção* para fixar o quantitativo a indenizar.

Compulsando-se a publicação oficial *Pareceres do Conselho de Estado e do Consultor do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (1842-1889), Rio de Janeiro, 1942, na p. 68, encontra-se a seguinte indicação: “Indenização pelos gastos de Guerra do Paraguai” (Parecer do Conselho de Estado, 3 de abril de 1872, nº 396).

No Arquivo do Ministério do Exterior, o autor desta memória apurou o que se segue. O titular da pasta, Manuel Francisco Correia, de ordem da Princesa Imperial Regente, impetrou consulta das Seções de Estrangeiros e Fazenda do Conselho de Estado. Fez acompanhá-la do *Relatório* da Comissão classificadora das despesas feitas, durante o sexênio financeiro 1864-65 a 1869-70. Estas foram estimadas em Rs. 460.718:128\$877. Acrescentou o Ministro que havia ainda Rs. ... 386:098\$670 — cotas das despesas extraordinárias do seu ministério nos mesmos anos; e Rs. 3.389:504\$790 de reclamações de particulares (*Consultas do Conselho de Estado*, vol. 18).

Em tese, sob o aspecto financeiro, os gastos são representados pelas despesas acrescidas nos exercícios financeiros em que durou a guerra sobre o anterior de 1863-64, deduzidas as somas pagas por

serviços de paz, novos ou aumentados durante a guerra.

Pelo alto valor histórico, resumem-se os tópicos principais dos *pareceres* então emitidos.

A Bernardo de Souza Franco pareceu que se deveria fixar a quantia de *cem mil contos* ao câmbio de 27, valor de quatro mil réis por oitava de ouro de 22 quilates como o máximo exigível. Para as prestações vencidas e não pagas estipulava o juro de 6% (*in Parecer* datado de 12 de abril de 1872).

Aceitando como ponto de partida a cifra do Relatório da Comissão, Francisco

de Paula Negreiros Saião Lobato fixava a importância em *vinte e cinco mil contos* ou em 5% do que se demonstra ter sido despendido. (*In Parecer* datado de 26 de novembro de 1873).

...Essa resenha é ministrada apenas como contribuição para ressaltar o ato do Brasil encerrando um episódio de sua história.

(Relatório do Tribunal de Contas / Exercício de 1943, apresentado por seu Presidente, o Ministro Ruben Rosa. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944, p. 23-6).



Almirante Miguel de Souza Mello e Alvim

A INTENDÊNCIA DA MARINHA DE SANTA CATARINA E A ATIVIDADE DE CONTROLE ADMINISTRATIVO DAS ARMAÇÕES DE PESCA DA BALEIA

NELMA BALDIN
Mestre em História

Professora de Prática de Ensino de Estudos Sociais da Universidade Federal de Santa Catarina

INTRODUÇÃO

A Intendência da Marinha de Santa Catarina, repartição encarregada do controle, manutenção e abastecimento das embarcações viajantes, que aportavam em seus portos, notadamente no Desterro (capital da Província), executou suas atividades específicas e, outras ainda, que não foram regulamentares, assim como o controle administrativo das armações de pesca da baleia na Província.

A exploração da pesca da baleia no Brasil, na verdade, se constituiu em um monopólio que o Governo concedia a ricos comerciantes, que procuravam obter lucros, vendendo os produtos já industrializados, principalmente o azeite. O estabelecimento das armações de pesca, uma vez obtida a concessão real através de um contrato, era de iniciativa particular, cabendo ao contratador a instalação e a manutenção da armação, não ocorrendo com

isto dispêndio da Coroa.¹ Esta organização remonta ao século XVII, quando se introduziram as técnicas de pesca de baleia no Recôncavo Baiano. Da Bahia, as armações expandiram-se para o Sul da colônia. No Sul, as áreas pesqueiras subdividiram-se em fluminense, paulista e catarinense, embora a área centralizadora fosse o Rio de Janeiro.²

DADOS HISTÓRICOS SOBRE A INTRODUÇÃO DA PESCA DA BALEIA EM SANTA CATARINA

A partir do início do século XIX, tendo Portugal voltado seus olhos para o Rio da Prata, tratou a Coroa de promover e incentivar o povoamento e a colonização da Ilha de Santa Catarina. Com o povoamento, as feitorias baleeiras meridionais expandiram-se pela costa catarinense, ao longo do século XVIII e início do século XIX. Em 1741, ao ser assentado o termo de contratação entre a Coroa e Tomé Gomes Moreira, afirmava-se a exploração da baleia em águas catarinenses. Por todo o século XVIII, assinaram-se contratações, renovaram-se contratadores, construíram-se armações, exploraram-se os recursos de pesca conhecidos e escassearam os cetáceos, até provocar-se a completa decadência desta atividade. A exploração desregada do cetáceo e a concorrência de tecnologia mais avançada, enfrentada devido os pescadores ingleses, holandeses e norte-americanos, contribuíram para o declínio da produção.

Em Santa Catarina, distinguiram-se dois grandes períodos de concessões da pesca da baleia. Em 1741, iniciou-se o período de Tomé Gomes Moreira e em 1765 iniciou-se o período dos Quintellas. Este último foi o período áureo da pesca na Província e perdurou até 1801, quando foram extintos os monopólios e os estabelecimentos passaram com todos os seus pertences à administração da Junta da Fazenda

Real. A partir daí, a decadência desta atividade foi bem mais acentuada e vertiginosa. A administração, tida como difícil e complicada, manteve-se até 1816. Neste mesmo ano, o governo português, voltado para o Prata e interessado na Ilha de Santa Catarina como base logística para operações navais, fez novos acordos contratuais, numa tentativa de reerguer a indústria baleeira e obter maiores rendimentos para empregar na própria Província. Os resultados porém não foram satisfatórios.

Em 1816, tendo findado o controle das Juntas da Real Fazenda, as armações de pesca, já decadentes, teriam chegado, por negligências administrativas, à desorganização e decrepitude em que se encontravam, ficando sujeitas a novos contratos de particulares, que se arriscavam a levar avante uma empreitada incerta. Em Santa Catarina, as tentativas feitas no sentido de reerguer esta atividade não tiveram bons resultados. Ao decréscimo das capturas de baleias e à desorganização subsequente nas feitorias catarinenses, seguiu-se também a poderosa concorrência estrangeira, que contribuía para provocar a inevitável decadência desta atividade.³

CONTROLE ADMINISTRATIVO DAS ARMAÇÕES DE PESCA DA BALEIA EM SANTA CATARINA

Em 1817, tendo sido criada a Intendência da Marinha de Santa Catarina (repartição da Marinha encarregada do abastecimento e manutenção de embarcações viajantes), coube ao 1º Intendente, Miguel de Souza de Mello e Alvim, fazer um relativo controle administrativo sobre as armações de pesca da baleia. A partir de então, passou a controlar as propostas de iniciativas particulares, como também as propostas de pesca volante e em alto-mar que, infelizmente, nenhum resultado tiveram. Em 1827, pelo Decreto Imperial de 13 de novembro, as armações catarinenses passaram a ser propostas em contrato para

1. CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *História de Santa Catarina*. Florianópolis, Imprensa Universitária, 1968, p. 74.

2. ELLIS, Myriam, *A baleia no Brasil Colonial*. São Paulo, Ed. Melhoramentos, 1969, p. 34-57.

3. CABRAL. op. cit. na nota 1, p. 74-6; ELLIS. op. cit. na nota 2, p. 151-92; BOITEUX, Lucas Alexandre. A pesca da baleia. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*. Florianópolis, 3:3-12, 1.-2. trim. 1914.

o maior lance oferecido,⁴ com exceção das armações de Nossa Senhora da Piedade e Lagoinha que, consideradas necessárias ao Serviço Público, ficaram aos cuidados da Intendência da Marinha.⁵

As atividades a cargo da intendência eram específicas, sendo que, além destas, o intendente repetidas vezes executava outras comissões que ficavam sob a sua incumbência. Uma destas comissões extras, escriturada no Livro de Registros da Casa da Intendência, era o suprimento e a Administração Geral de todas as seis armações de pesca de baleia existentes na Província.⁶ Ainda em 1827, Mello e Alvim remetia ao Marquês de Maceió, uma memória que escrevera, indicando maneiras de como a Nação poderia tirar maior proveito para os cofres públicos, usufruindo-se das armações de pesca da baleia na Província de Santa Catarina. Segundo Mello e Alvim, estavam encampadas pela Fazenda Pública, desde 1826, as armações da Piedade, Lagoinha, Itapocoróia, com seu suplemento da Ilha da Graça e Garopaba, com o suplemento de Imbituba. Estas armações haviam sido entregues em 1816 a uma sociedade encarregada de desenvolvê-las. No entanto, tendo havido prejuízos, em 1826 foram restituídas ao Governo da Província. Em vista deste acontecimento, coubera à Intendência da Marinha exercer a administração das mesmas. O intendente era contra a proliferação de núcleos baleeiros, pois achava que a causa da diminuição da afluência das baleias ao longo da costa fora a multiplicação das armações. Neste período, a atividade da pesca se encontrava praticamente abandonada e, para poder obter alguma produção, Mello e Alvim propunha a concentração, nas armações da Piedade e Lagoinha, de toda a escravatura e pertences de pesca das

outras armações, os quais seriam suficientes para colocar as duas armações em condições de trabalho.

Nesta sua memória, Mello e Alvim colocava a necessidade do Governo da Província conservar a encampação da armação da Piedade. Alegava que a sua posição geográfica era muito própria para um arsenal da Marinha e depósito para socorro das embarcações de guerra, uma vez que distava apenas cinco léguas da vila-capital e que apresentava todos os edifícios necessários, para um arsenal e escravos de vários ofícios. Quanto à armação da Lagoinha, observava que a mesma tinha boa localização e bons terrenos para plantação de mandioca. Referindo-se às armações de Itapocoróia e Garopaba, esclarecia que se as mesmas fossem convertidas em freguesias e se recebessem um certo apoio por parte da Coroa, poderiam, em poucos anos, transformar-se em povoações florescentes. No entanto, se esta sua proposição não tivesse aprovação soberana, o melhor seria vendê-las em hasta pública, retirando-se os escravos, lanchas e utensílios e destiná-los às da Piedade e Lagoinha. Para Mello e Alvim, não havia outra alternativa, visto Itapocoróia e Garopaba não produzirem o que interessava ao governo e ser a sua conservação bastante onerosa. Quanto aos suplementos da Ilha da Graça e de Imbituba, recomendava que a Fazenda Real retirasse os poucos utensílios que havia e os recolhesse à armação da Piedade e que o restante dos pertences consistiam em perdas insignificantes.⁷ Portanto, pode-se deduzir que os rendimentos obtidos nas armações, não compensavam as aplicações feitas pelo governo.

Mello e Alvim, em sua memória, comunicava que a pesca era a única ativi-

4. Oferecidas as armações em contrato, estas permaneceram paradas por falta de contratantes. Em 1828, a Intendência da Marinha, encabeçando as iniciativas, encaminhou propostas dos estabelecimentos, seus apetrechos e escravos, para a alienação, venda e arrematação por contrato anual. As terras não ocupadas com estabelecimentos também eram postas à venda. Aproximava-se o final da pesca da baleia em águas catarinenses.

— ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de Mello e Alvim para o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Desterro, 12 de novembro de 1828. (Pasta XM-702).

5. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de Mello e Alvim para o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Desterro, 15 de maio de 1828. (Pasta XM-702).

6. INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO — Rio de Janeiro. Ofício de Mello e Alvim para o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Marquês de Maceió. Desterro, 10 de março de 1827. (Documentos Navais, Lata XIV, doc. 40).

7. ALVIM, Miguel de Souza de Mello e. A pesca da baleia em Santa Catarina. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*. Florianópolis, 3: 86-7, 1.-2. trim. 1915.

dade das armações. Estando esta paralisada, apenas resultava prejuízos à Fazenda Pública, que despendia mensalmente a quantia de 800\$000 réis em pagamentos a empregados e sustento de escravos, sem deles tirar nenhum proveito. Havia pois necessidade da reorganização da pesca. Aproximavam-se as safras dos engenhos de farinha e de cana e havia necessidade de azeite para a iluminação dos trabalhos, executados em grande parte à noite. No entanto, em face dos desfalques em que se encontravam as armações, necessário se fazia a aplicação de vultosas somas para que a pesca voltasse a ser ativada. Para que esta atividade fosse desenvolvida de forma mais econômica possível à Fazenda Pública, Mello e Alvim sugeriu que fosse praticada somente nas armações da Piedade e Lagoinha.⁸

Em 1827, o Intendente Mello e Alvim comunicava ao Ministro da Marinha que o azeite custava na Província 400 réis a medida e que cada baleia produzia mais ou menos 18 pipas de azeite. Assim, deduzia que se fosse planejada uma pescaria com todos os equipamentos necessários, esta poderia render algum proveito à Fazenda Pública.⁹ Neste mesmo ano, planejada uma pescaria, esta rendeu, até o ano de 1828, o montante de 2:152\$460 réis, provenientes da venda do azeite das baleias, montante este, bastante escasso, se comparado com as aplicações da Junta da Fazenda da Província, junto às armações e que importara, em 1827, em 9:133\$770 réis.¹⁰

Em janeiro de 1828, Mello e Alvim foi substituído na intendência, por José Maria Pinto, que fora nomeado intendente interino da Marinha. Ao assumir o cargo de intendente, José Maria Pinto assumiu

também a responsabilidade do controle das pescarias nas armações da Piedade e Lagoinha. A Provisão do Conselho da Fazenda de 28 de julho de 1829 considerou as referidas armações como úteis ao serviço público e outorgou ao Presidente da Província a direção dos trabalhos de acomodação e localização dos colonos alemães imigrantes, estacionados na Lagoinha, e das tropas do Exército aquarteladas na Piedade. No entanto, logo surgiram queixas de José Maria Pinto, alegando que Albuquerque Mello, Presidente da Província, não se preocupava em cumprir a Provisão. A administração dos alojamentos dos imigrantes alemães na Lagoinha e das tropas do Exército na Piedade gerou um problema burocrático que necessitou da interferência imperial. Para cessar as contendas, a Provisão Imperial de agosto de 1829 determinava a entrega das armações da Lagoinha e de Nossa Senhora da Piedade ao Intendente da Marinha, José Maria Pinto, que se tornaria o responsável direto pelas duas armações.¹¹ De fato, esta incumbência já se vinha realizando desde 1827 a cargo de Mello e Alvim, mas só foi oficializada em 1829, na administração de José Maria Pinto. O intendente assumiu o controle das armações, porém, devido ao acúmulo de serviço na intendência, o inventário dos objetos pertencentes às mesmas não pôde ser feito de imediato.¹² Em março de 1830, José Maria Pinto comunicava a Mello e Alvim que examinara o estado da armação da Piedade. A mesma situação a 5 léguas da vila-capital, em terra firme, e seus edifícios estavam bem conservados.¹³ O inventário deixou a Secretaria da Marinha a par da situação das armações, sua escravatura, seus edifícios,

8. ALVIM. op. cit., p. 86-93.

9. Idem.

10. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofícios da Junta da Real Fazenda da Província de Santa Catarina ao Príncipe Regente. Datados de 8 de junho de 1827, 7 de agosto de 1827 e 8 de outubro de 1828. (Pacotes, I₁,²-347 e I₁,²-348).

— Relação das despesas da Província de Santa Catarina no ano de 1827, assinada pela Junta da Fazenda em 14 de março de 1828. (Pacote I₁,²-348).

11. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício da Junta da Fazenda Pública da

Província de Santa Catarina para o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Mello e Alvim. Desterro, 25 de agosto de 1829. (Pacote I₁,²-438).

12. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de José Maria Pinto para Mello e Alvim. Desterro, 29 de setembro de 1829. (Pasta XM-702).

13. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de José Maria Pinto para Mello e Alvim. Desterro, 15 de março de 1830. (Livro de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836, folha 2).

oficinas, embarcações, ferramentas, utensílios de pesca e de lavoura, seus terrenos, suas matas e madeiras.¹⁴

A pesca da baleia, estando estagnada, deixava um grande número de empregados e de escravos (238 indivíduos de ambos os sexos)¹⁵ em ociosidade, onerando a Fazenda Pública. Reduzindo-se o número, simplificavam-se as despesas. Assim, em 1829 o Intendente José Maria Pinto propunha a Mello e Alvim que na armação da Lagoinha fosse apenas mantido o encarregado geral, vencendo 200\$000 réis anuais, e na armação da Piedade fosse mantido o já encarregado geral, o Segundo-Tenente da Armada Imperial Manoel José da Silva, sujeito ao ordenado arbitrado pela Corte, por ser a armação encampada pelo governo. Por ter maior movimento, seria auxiliado por um feitor. Como medida de economia, seriam despedidos os cirurgiões de ambas as armações.¹⁶ Os escravos destas armações executavam atividades das mais variadas, entre as atribuições da pesca e arpoadores. Eram também bons carpinteiros de machado, calafates, polieiros, serradores e outros. Para a ativação da pesca, estes ofícios eram suficientes.

Feitos os estudos preliminares, em 1829 José Maria Pinto planejou uma pescaria, na armação da Piedade, que só foi executada em 1830, após a aprovação da Junta da Fazenda da Província. Para que se efetuasse esta pescaria, o intendente remeteu ao Ministro da Marinha Mello e Alvim, uma relação dos objetos que necessitava para realizar a pesca, dentre lanchas, arpões, lanças e remos que poderiam

ser feitos na Província e outros materiais ainda, que teriam que vir da Corte.¹⁷ (Anexo nº 01). Tendo sido autorizada a pescaria, a 1º de julho de 1830 o Governo da Província, juntamente com a Junta da Fazenda e a Intendência da Marinha, empreendeu o trabalho, empregando oito lanchas baleeiras, sendo quatro de arpoar e quatro de socorro.¹⁸ O produto desta pescaria foi de oito baleias que produziram 160 pipas de azeite, que ao menor preço, 72\$000 réis a pipa, importaram em 11:520\$000 réis, de cuja quantia, pagas todas as despesas, ficariam líquidos, a favor da Fazenda, mais de 8.000\$000 réis. Mello e Alvim, então Presidente da Província, fazia lembrar ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha que, conforme previra em sua memória, em 1827, as armações ainda poderiam ser objeto de rendimento para a Fazenda Pública, se bem administradas.¹⁹ Em dezembro deste ano, o intendente reforçava ao Marquês de Paranaguá sobre as vantagens tiradas com a pesca, comunicando também que a Intendência da Marinha trabalharia pela organização de novas pescarias.²⁰

Mediante o resultado da pesca de 1830, planejou-se uma nova pescaria para 1831, porém, em ponto maior. Desta vez a organização ficou a cargo de Mello e Alvim, então Presidente da Província. De início, o problema mais sentido por Mello e Alvim foi a falta de mão-de-obra. Realmente os escravos, inicialmente em número excessivo, haviam sido destinados a outras repartições públicas. Com o tempo, o seu número chegou a ficar tão reduzido, que a sua falta prejudicava o andamento da atividade pesqueira, especialmente na Pie-

14. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de José Maria Pinto para Mello e Alvim. Desterro, 24 de outubro de 1829. (Pasta XM-133).

15. ALVIM. op. cit. na nota 7, p. 86 a 93.

16. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de José Maria Pinto para Mello e Alvim. Desterro, 24 de outubro de 1829. (Pasta XM-133).

17. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de José Maria Pinto para Mello e Alvim. Desterro, 30 de outubro de 1829. (Pasta XM-702).

18. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de Mello e Alvim para o Marquês de Paranaguá. Desterro, 25 de setembro de 1830. (Livro

de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836).

19. Idem.

— Confirmando a veracidade do ofício de Mello e Alvim, José Maria Pinto comunicou ao Marquês de Paranaguá que a Junta da Fazenda, através do Governo da Província e da Intendência da Marinha, contava na Armação da Piedade com sete baleias mortas e aproveitadas. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de José Maria Pinto ao Marquês de Paranaguá, Desterro, 12 de setembro de 1830. (Pasta XM-702).

20. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de Mello e Alvim para o Marquês de Paranaguá. Desterro, 30 de dezembro de 1830. (Livro de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836).

dade. Ao organizar a pescaria para 1831, Mello e Alvim solicitou à Secretaria da Marinha a remessa dos escravos arpoadores pertencentes à Piedade e que se encontravam destacados no Arsenal da Marinha da Corte. Referia-se também a um outro problema a ser solucionado. Era o pedido de demissão do administrador da Piedade, que alegava que o vencimento de 200\$000 réis anuais, igual aos administradores das outras armações, que não pescavam, não era justo e nem dava-lhe condições de subsistência. Assim, sugeria que o vencimento do servidor fosse aumentado em mais ou menos 500\$000 réis anuais, para conservá-lo na armação.²¹

Em 1831, o Marquês de Paranaguá respondia a Mello e Alvim que, dos cinco escravos requisitados para a pesca planejada para aquele ano, a Corte enviaria três, sendo que os outros dois continuariam a trabalhar no Arsenal da Corte, no ofício de carpinteiros de machado.²² Em março deste mesmo ano, Mello e Alvim era notificado que do produto da pesca a ser efetuada fosse abonada a gratificação de 300\$000 réis, sobre o vencimento de 200\$000 réis do administrador da Piedade, Manoel José da Silva,²³ cujo trabalho era muito importante para o andamento das atividades da pesca na armação. A José Maria Pinto coube relacionar os gêneros necessários à pesca, para que

fossem fornecidos pela Intendência da Marinha da Corte.²⁴ (Anexo nº 02). A despesa com os gêneros da pesca não estava prevista no orçamento da Intendência da Corte, portanto, cabia a Mello e Alvim e a José Maria Pinto controlar o balancete da produção e remeter à mesma o referente à importância recebida.²⁵ Em abril de 1831, partiu do Rio de Janeiro a Charrua *Carioca*, expedida pela Intendência da Marinha da Corte, com destino à Província de Santa Catarina. Levava a autorização para que se efetuasse mais uma pescaria de baleias na armação da Piedade. A quantia remetida pela Corte era de 1:399\$760 réis que, segundo proposta de Mello e Alvim, seria paga na própria Intendência da Marinha da Província, incluída na previsão de despesas com os navios da Armada Nacional e Imperial, estacionados no Rio da Prata, devido às questões da Cisplatina. Não sendo aceita esta proposição, teve a dívida de ser saldada com o produto da pesca efetuada, muito embora, do total deste montante, 330\$740 réis pertencessem à Junta da Fazenda da Província.²⁶ Em agosto de 1831, já iniciada a pesca na armação da Piedade, pescara-se algumas baleias e um gibarte. Este mesmo ofício comunicava que nos meses de janeiro a junho deste mesmo ano a despesa feita pela Intendência da Marinha da Província para as armações da Piedade e Lagoinha fora avaliada em 1:815\$803 réis, e que deveria ser suprida pelo produto da pesca.²⁷ Em-

21. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de Mello e Alvim para o Marquês de Paranaguá. Desterro, 30 de dezembro de 1830. (Livro de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836).

22. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício do Marquês de Paranaguá ao Presidente da Província de Santa Catarina, Mello e Alvim. Rio de Janeiro, 25 de fevereiro de 1831. (Livro de Avisos do Ministério da Marinha, 1831-1832).

23. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de agradecimento de Mello e Alvim para o Marquês de Paranaguá. Desterro, 9 de março de 1831. (Livro do Ministério da Marinha, 1830-1836) e ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. (Pasta XM-133).

24. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de

José Maria Pinto para o Marquês de Paranaguá. Desterro, 12 de dezembro de 1830. (Livro de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836).

25. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de Mello e Alvim para o Marquês de Paranaguá. Desterro, 9 de março de 1831. (Livro do Ministério da Marinha, 1830-1836) e ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. (Pasta XM-133).

26. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA — Florianópolis. Ofício de Mello e Alvim para José Manoel de Almeida, Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Desterro, 18 de abril de 1831. (Livro de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836).

27. ARQUIVO NACIONAL — Rio de Janeiro. Ofício de José Maria Pinto para José Manoel de Almeida. Desterro, 12 de setembro de 1831. (Pasta XM-702).

bora os esforços pelo reerguimento da atividade, o produto da pesca de 1831 pouco ou quase nada rendera.

A pesca da baleia, agonizando já há muito tempo, entrava em completa decadência e em difícil contenção. Em vista do declínio da captura dos cetáceos, pouco rendia. Realmente, de pouco haviam valido as iniciativas de 1830 e 1831. As armações da costa catarinense encontravam-se em situação calamitosa e não apresentavam produção, apenas gastos. Nem mesmo os contratos por arrendamentos eram a solução. Lagoinha, arrematada em fins de 1831 por Veríssimo Mendes Vianna e sócios, entrou em decadência. Piedade durou um pouco mais. Porém, em 1832, findas as atividades da Intendência da Marinha em Santa Catarina e os interesses reais voltados para as resoluções diplomáticas em torno da fixação das fronteiras entre Uruguai e Brasil, abandonava-se de vez a hipótese de reorganização das armações. Os fatores que haviam concorrido para a decadência das demais armações catarinenses também provocavam o declínio e o desestímulo da produção na Piedade. Havia ainda o desinteresse da Junta da Fazenda pelos destinos da armação. Em vista destes fatores, Piedade foi arrendada por Antônio Mendes de Carvalho, último administrador das feitorias catarinenses no período da real pesca da baleia. Porém, em 1836, Piedade foi incorporada à Marinha, com todos os seus pertences, com exceção de seus escravos, que foram vendidos ou alforriados. A cargo da Marinha, Piedade sofreu algumas tentativas de reorganização, porém infru-

tíferas. Este núcleo baleeiro encerrou totalmente suas atividades quando, em 1847, estabeleceram-se em suas terras imigrantes alemães destinados a povoarem a região. Quanto à pesca nas demais armações da costa, por esta época, proporcionava reduzidos rendimentos, causando-lhes a ruína completa. Por volta de 1851, escassas eram as iniciativas tomadas por particulares e não demorou muito para que esta atividade se extinguisse no nosso litoral. No final do século XIX, as armações já se encontravam de longa data totalmente abandonadas.²⁸

CONCLUSÃO

Portanto, o esforço dos intendentess da Marinha de Santa Catarina em tentar reerguer a pesca da baleia, para que a Fazenda Real usufruísse algum rendimento nas armações encampadas pelo governo, fora infrutífero. A pouca afluência dos cetáceos na costa catarinense, o desleixo em que as armações se encontravam e a escassez de verbas para a remontagem da pesca, fizeram com que a Intendência da Marinha pudesse efetuar apenas três pescarias, sendo que a última, em 1831, pouco rendeu, desestimulando de vez a iniciativa. A pesca realmente não tinha mais condições de render para a Fazenda Pública, e o mais indicado era usar os estabelecimentos das armações (especialmente Piedade e Lagoinha) para outras atividades que fossem mais convenientes à política do governo.

28. ELLIS. op. cit. na nota 2, p. 196-98.

* * *

ANEXO 01

Relação do material utilizado na pesca da baleia em 1830

6 lanchas de arpoar
 6 lanchas de socorro
 1 lancha para socorro do porto
 1 lancha para o reboque das baleias
 1 lancha para reserva
 24 braças de cabo de linha de 6 1/2 p. para virar as baleias nos sarilhos
 6 pacotes de fio de porrete para os ... de arpoar
 10 pacotes de brim para velas das lanchas de ... 0

4 viradores de embe grosso para cabos de baixo e de reboque e lancha de reboque
 10 pacotes de beta grossa para espias e lascas nas sarilhas da terra
 40 ... finas para arranques
 150 remos para as lanchas
 2 pacotes de fio velho para as tabeteras da lancha
 Passar arpões e lanchas ao fogo, atenrar e limar as ferramentas e azeitar.
 Lenha para ajudar o torresmo a frigar.
 Desterro, 30 de outubro de 1830.

José Maria Pinto

Intendente da Marinha de Santa Catarina

Fonte: A.N./RJ. (Pasta XM-702)

ANEXO 02

Relação do material necessário para a pesca da baleia em 1831

20 pacotes de fio do Porto que sejam bons para as taxas de despesas e miudezas

22 peças de brim para as velas das lanchas

4 peças de *Rebem de olanda de 2 po p/a trachas das ditas*

1 peça de cabo de linha de Rússia de 3 1/2 para virar baleias

1 arroba de fio de vela para coser as velas das lanchas

1 arroba de fio de algodão

1 barril de alcatrão da Suécia para dar nas situações que se ferirem

3 barris de breu para calafetos das lanchas

1 barril de piche para as lanchas

12 arrobas de estopa de brim

4 quintais de Arnara velha para...

2 dúzias de coços para água

2 dúzias de candeias de graveto

Desterro, 12 de dezembro de 1830.

José Maria Pinto

Intendente da Marinha de Santa Catarina

Fonte: A.P.E.S.C./Florianópolis.

(Livro de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836).

 FONTES DE CONSULTA

- 1 — *ARQUIVO NACIONAL* — Rio de Janeiro
 - Pacote I_{jj}²-347
 - Pacote I_{jj}²-348
 - Pacote I_{jj}²-349
 - Pacote I_{jj}²-438
 - Pasta XM — 133
 - Pasta XM — 702
- 2 — *ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA* — Florianópolis.
 - Livro de Avisos do Ministério da Marinha, 1831-1832.
 - Livro de Correspondência do Ministério da Marinha, 1830-1836.
 - Livro do Ministério da Marinha, 1830-1836.
- 3 — *INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO* — Rio de Janeiro
 - Documentos Navais:
 - Lata XIV, doc. 40.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- 1 — ALVIM, Miguel de Souza de Mello e. A pesca da baleia em Santa Catarina. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*. Florianópolis, 4: 33-4, 1915.
- 2 — BOITEUX, Lucas Alexandre. A pesca da baleia. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*, Florianópolis, 3: 3, 1.-2. trim. 1914.
- 3 — CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *História de Santa Catarina*. Florianópolis, Imprensa Universitária, 1968, 430 p.
- 4 — ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil Colonial*. São Paulo, Ed. Melhoramentos, 1969, 235 p.
- 5 — PIAZZA, Walter Fernando. O porto do Desterro nas relações Brasil-Estados Unidos, 1831-1874. Notas de Pesquisa — Separata da *Revista de Estudos Ibero-Americanos*. Porto Alegre, 2 (2): 343-69, dez. de 1976



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,

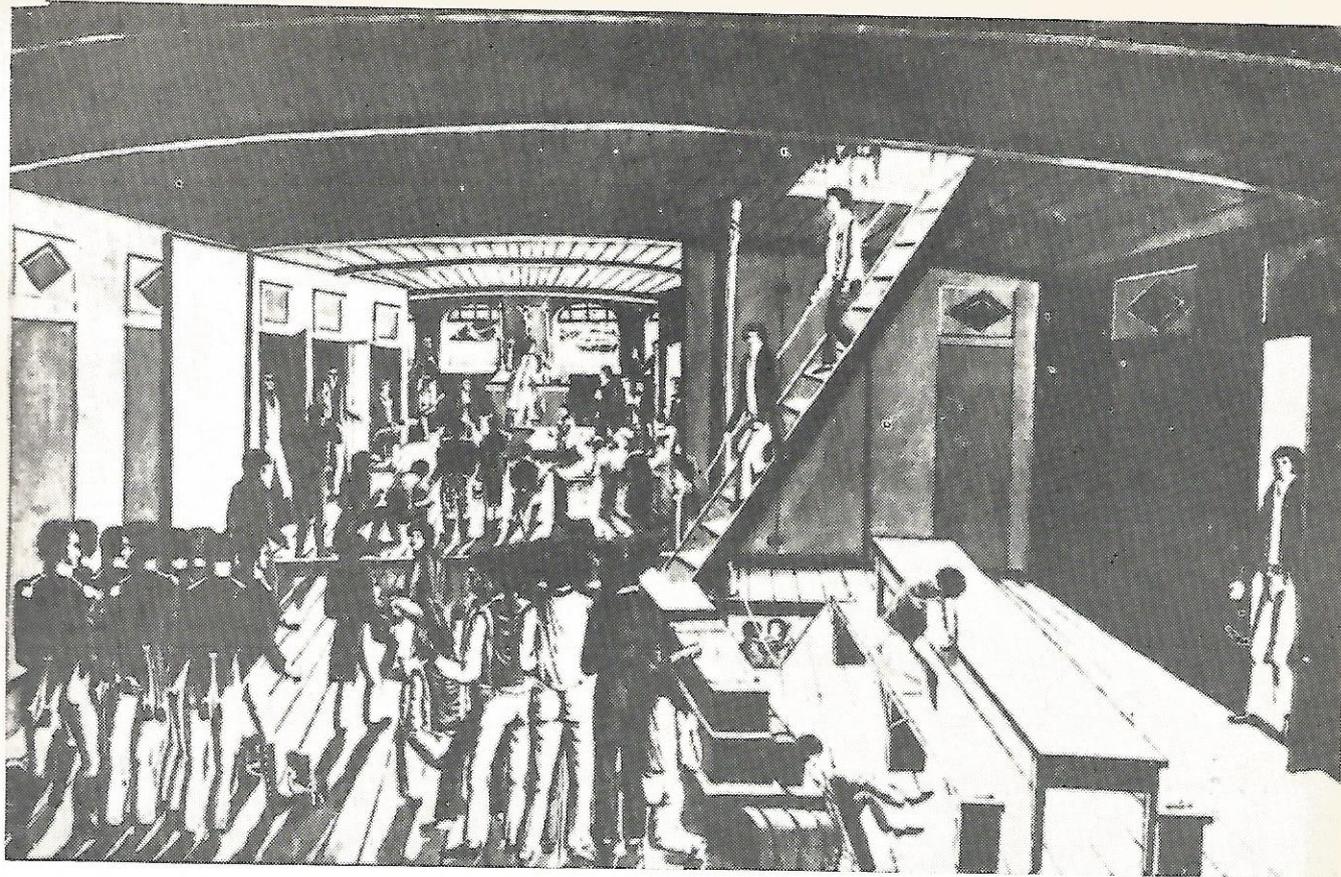
fls. 245; veja, especialmente o relatório sem data nem assinatura da batalha em castelhano, fls. 246-253.

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.



Serviço Religioso a bordo da Nau *D. João VI*. Conforme Smith e Ferrez, as únicas reproduções conhecidas do interior de embarcações portuguesas de guerra do início do século XIX, são aquelas de Franz Fruhbeck, retratando a Nau *D. João VI*, na qual a Arquiduquesa Leopoldina veio para o Brasil em 1817. Para que se tenha uma idéia, ainda que pálida, dos navios da Transmigração, optamos por reproduzi-las, assinalando, porém, que a *D. João VI* fora construída posteriormente, em 1816, e as larguezas visíveis não ocorreriam com uma multidão a bordo.*

A TRANSMIGRAÇÃO DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA PARA O BRASIL

CONTINUAÇÃO

LUÍS CLÁUDIO PEREIRA LEIVAS
Sociólogo — Perito Fundiário

LEVY SCAVARDA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

Em 15 de novembro de 1803, D. Rodrigo pedia ao Príncipe Regente a sua demissão também da Presidência do Real Erário, por não se achar depositário da confiança régia, e vendo que todas as propostas não mereciam a Real Aprovação. Discordava o previdente ministro da alienação de bens pela Coroa, assim como a concessão de graças com ônus pecuniários para o Estado, no momento em que mais

se impunha uma economia severa. Por outro lado, diversos projetos de lei econômicos sequer foram apreciados pelo Governo. A demissão foi concedida, e retirou-se até a crise de 1807.⁵⁷

* In: SMITH, Robert. C. e FERREZ, Gilberto. *Franz Fruhbeck's Brazilian Journey*. University of Pennsylvania Press. Hispanic Society of America. 1960. p. 52 e 79.

A Operação Naval

POLÍTICA DE NEUTRALIDADE

As Pressões Inglesas — Trafalgar

Em 1803, estouraram de novo as hostilidades entre a França e Inglaterra. A importância do teatro de operações do Mediterrâneo fez com que em maio desse ano, Nélsou assumisse o comando da esquadra inglesa local, passando a bloquear os franceses no Porto de Toulon.⁵⁸

Os portos da costa lusa tornavam-se cada vez mais necessários aos britânicos, por suas facilidades de escala e abastecimento. Em contrapartida, aumentavam as pressões francesas, fazendo com que fosse celebrada a Convenção de 12 de março de 1804, obrigando os lusos a pagar um subsídio mensal à França, a partir retrospectivamente de 1º de dezembro de 1803.⁵⁹

O Gabinete Inglês preocupava-se com a atitude a ser adotada pelo Governo Português. Em 4 de abril de 1805, Antônio de Araújo, o futuro Conde da Barca, respondia a Lorde Mulgrave, que:

- O Governo luso procuraria manter-se neutro, mesmo através das contribuições pecuniárias, até onde fosse possível;
- quanto às forças mobilizáveis, Portugal achava por bem reduzir o Exército, "... para facilitar o restabelecimento da disciplina e melhorar suas finanças." A maior parte dos licenciados ou era incapaz para o serviço, ou composta de recrutas, sempre prontos a desertar, e cuja mão-de-obra faltava na lavoura. Havia entretanto 30 mil homens em armas e a milícia; e
- em caso de guerra, seriam convocados para o comando o Marechal Conde de Vioménil e o Conde de Goltz.

Tecendo comentários sobre os boatos que se entrecruzavam, o diplomata português justificava a ansiedade de sua corte em saber se os ingleses poderiam e estariam dispostos a socorrer Lisboa em caso de guerra, terminando por assegurar a lealdade e aliança de seu governo a S.M. Britânica.⁶⁰

No mar, a frota francesa de Toulon conseguira reunir-se à espanhola, seguindo até as Índias Ocidentais e regressando à Europa. Em 21 de outubro de 1805, foram

derrotadas pela esquadra de Nélsou, em Trafalgar, afirmando totalmente o controle do mar pelos britânicos.⁶¹

A PAZ DE TILSIT

Campanha de Copenhague

As operações ofensivas de Nélsou contra os dinamarqueses em abril de 1801; as campanhas coloniais; as derrotas navais da França; as invasões de Popham, Auchmuty e Whitelocke no Prata em 1806 e 1807, demonstravam aos olhos do mundo a capacidade ofensiva da *Royal Navy*. Pela paz de Tilsit, de 8 de julho de 1807 a Rússia aliou-se à política francesa, assegurando a Napoleão a liberdade de ação para atacar o Oeste Europeu. O imediato fruto foi a pressão sobre Portugal.⁶²

Em 29 de julho de 1807, o Governo Francês comunicava ao Embaixador Português em Paris, D. Lourenço de Lima, as imposições napoleônicas:

- Fechamento dos portos lusos aos navios britânicos;
- declaração de guerra contra a Grã-Bretanha;
- reunião das forças navais portuguesas às esquadras franco-espanholas;
- expulsão do Ministro Inglês em Lisboa;
- regresso do Ministro Português em Londres; e
- prisão dos ingleses que se encontravam em Portugal, como reféns, confiscando os seus bens.⁶³

A 19 de agosto, reunira-se o Conselho de Estado Português, e comentando a 21 o que acontecera, D. João de Almeida de Melo de Castro pede seja considerada a segurança pessoal do Regente, levando-se em conta "... o modo e disposições que a V. A.R. parecerem mais acertadas e conducentes para transferir em segurança a sua tendência para aquele dos seus vastos domínios que V.A.R. julgar mais próprios..."⁶⁴

Enquanto isso, alarmada pelos efeitos da Paz de Tilsit no Báltico, a Inglaterra enviou o Almirante Gambier, à Dinamarca, para exigir a entrega dos arsenais e da Frota dinamarquesa, por negociações (que duraram até o fim de agosto) ou pela força, se necessário.⁶⁵

A 26 de agosto de 1807, em vista das pressões francesas, foi resolvido pelo Con-

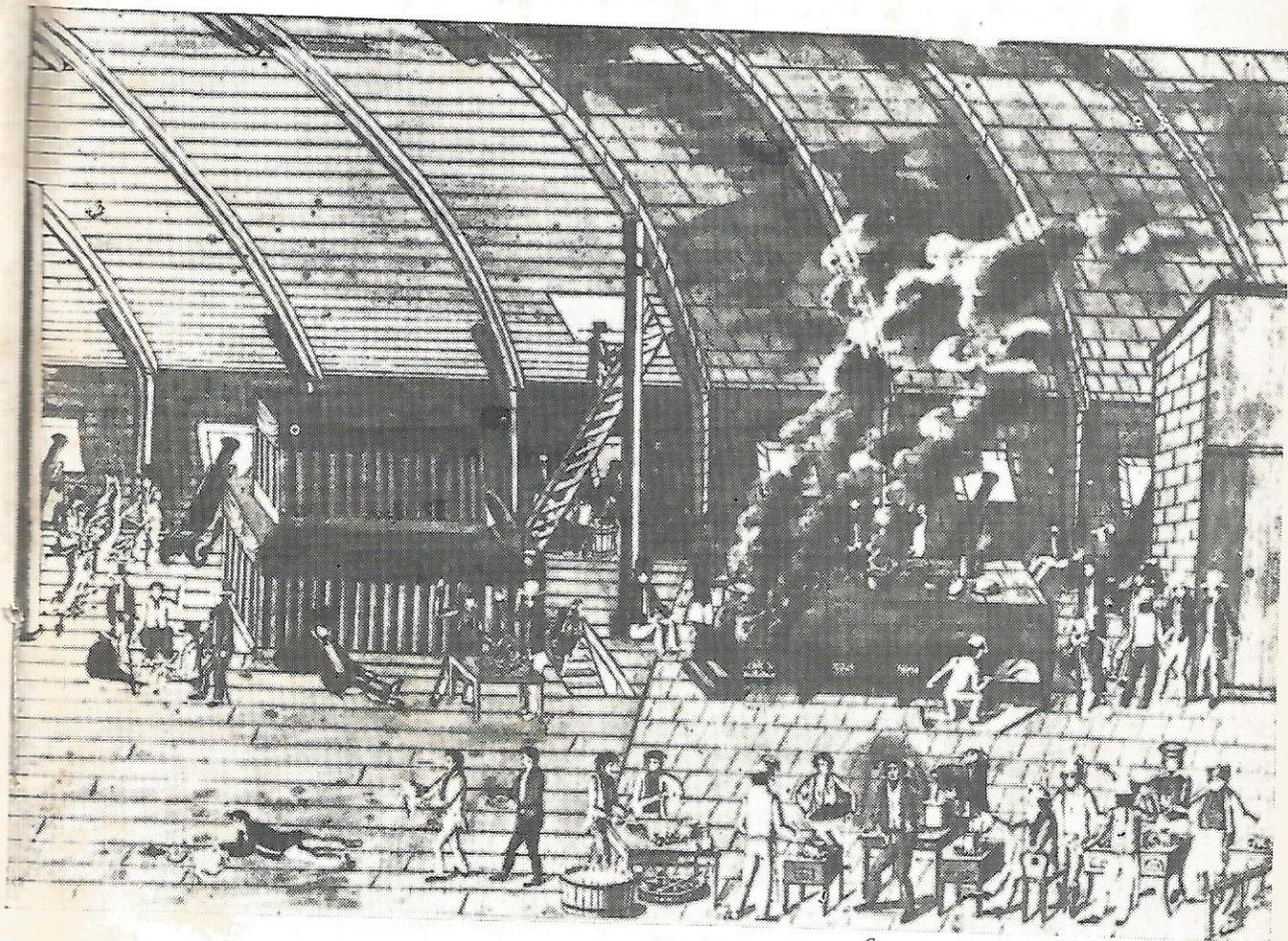
selho de Estado Português a conveniência de se enviar o Príncipe da Beira, com uma das infantas, para o Brasil, "... e que para este fim, assim como para preparar a retirada de S.A.R. o Príncipe Regente Nosso Senhor no caso eventual de o dever assim executar, se devia logo ordenar o maior armamento marítimo possível, e darem-se ao mesmo efeito as Reais Ordens necessárias, tanto pela Repartição da Marinha, como da Fazenda."⁶⁶

Em outra reunião, de 2 de setembro, foi parecer unânime de que deveria partir o Príncipe da Beira, e não o Infante D. Miguel; as disposições tendentes à transferência deveriam ser aceleradas, bem como repelidas as pretensões de enviar tropas francesas ou espanholas a Portugal.⁶⁷ Pouco

depois, chegavam as notícias do bombardeio e capitulação de Copenhague a 7 de setembro, frente aos britânicos, que se aposaram do Arsenal e Esquadra dinamarquesa.⁶⁸

A Convenção Luso-Britânica

Preparando-se para o pior, em vista da crescente pressão francesa, era baixada em 27 de setembro credencial para que o Embaixador em Londres, D. Domingos Antônio de Sousa Coutinho, firmasse com a Grã-Bretanha uma Convenção, "... com o fim de conservar intacta a esta Monarquia a referida Ilha da Madeira e as mais Possessões Ultramarinas."⁶⁹



A cozinha e o preparo de refeições a bordo da *D. João VI*. In SMITH e FERREZ, op. cit. p. 54 e 81.

Conforme decidido, a 29 de setembro o Visconde de Anadia comunicava ao Príncipe Regente estarem prontas para se fazerem

de vela, quando ordenado, as Naus *Afonso de Albuquerque* e *D. João de Castro*, a Fragata *Urânia* e o Brigue *Voador*, que

seriam objeto de uma última e pessoal inspeção, para que se lhes faltasse algo, "... ser logo tudo providenciado".⁷⁰

O Ministro da Marinha passava a comparecer sempre à Ribeira, providenciando o aprestamento das naus com o pessoal da Intendência, Fazenda e Armada, visto que o Almirante Pedro de Mariz de Sousa Sarmiento vendera a tonelada da Esquadra sem autorização, por achar vantajoso o preço oferecido por particulares.⁷¹

O Incidente de Fontainebleau

A 15 de outubro de 1807, ocorreu o célebre Incidente de Fontainebleau, onde o Embaixador Português em França, D. Lourenço de Lima, recebeu de Bonaparte a afirmativa, perante o Corpo Diplomático, do fim da Casa de Bragança, se não se aliasse à França.⁷² Em 22, o Ministro francês Champagny comunicou formalmente ao diplomata luso, Fernando José Antônio Álvares, a declaração de guerra a Portugal.⁷³

Por volta de 9 de outubro, haviam entrado em Lisboa as Naus *Vasco da Gama* e *Rainha de Portugal*, e as Fragatas *Minerva* e *Princesa do Brasil*, reunindo-se àquelas prontas para levar o Príncipe da Beira ao Brasil.⁷⁴ Tão logo fundearam, a 11 de outubro, o Ministro Inglês em Portugal, Strangford, enviou nota a Antônio de Araújo, sugerindo em termos de ultimato que a totalidade da Marinha de Guerra Portuguesa passasse ao Brasil com D. Pedro, agora que estava reunida, ou a um porto inglês. O exemplo de Copenhague demonstrava as intenções de Sua Majestade Britânica em "... não consentir jamais que as forças navais das potências neutras engrossassem aquelas de seus inimigos." Para o aprovisionamento, observava que "... há sempre nas mãos do Comissário Inglês em Lisboa um estoque de tudo que fosse necessário a expedições navais, e que poderia ser utilizado à vontade pela Corte Portuguesa."⁷⁵

A 17 de outubro, respondia Antônio de Araújo que a Coroa não podia atender ao solicitado, primeiro, "... porque deve haver todo o preparo desta natureza para Sua Alteza Real se retirar no caso de uma irrupção em Portugal, ou de entrarem guarnições estrangeiras nos seus portos debaixo do pretexto de amizade; segundo, porque logo que os franceses vissem esta disposição, não deixariam de obrar hostilmente contra Portugal... Espera Sua Alteza Real que no

caso da retirada com a sua Real Família e com as riquezas do Estado haja Sua Majestade Britânica de auxiliá-la como lhe tem prometido, não o privando do decoro de partir na sua própria Marinha."⁷⁶

Em 19 de outubro, o Ministro Antônio de Araújo comunicava a seu embaixador em Londres o andamento da situação, inclusive anexando a nota de Strangford e a resposta, já citados, afirmando que quanto à partida do Príncipe Regente, já prevista, "... S. Alteza Real nem há por desertar por terror pânico, o que já assustou o povo desta Capital, suspeitando que ele se dispunha a partir, nem também há de esperar o último perigo, arriscando-se a haver ventos contrários que obstem à saída deste Porto. Este é o único meio para a viagem, e não o de perder a estação própria para ela, como diz na sua nota Mr. Canning porque em todo o tempo, como V. S^a sabe, se navega igualmente bem para o Brasil. Já se ordenou que as pratas das Igrejas, e outros artigos de valor fossem transportadas a depósitos, a fim de estarem prontos a todo o acontecimento." Seria oportuno que a Esquadra Inglesa que cruzasse perto de Lisboa tivesse instruções, segundo prometido pelo Gabinete Britânico, para proteger a retirada do Príncipe Regente e todos os vasos que o desejassem. Deveria ainda o diplomata luso comunicar a contingência do fechamento em breve dos portos, para que os ingleses solicitassem a sua revogação.⁷⁷

A população de Lisboa ficava cada vez mais temerosa dos acontecimentos, e muitos já buscavam embarcações para passar ao Brasil. Havia entretanto poucas embarcações de transporte, enquanto que "... as naus continuavam a preparar-se com grande pressa e todas as disposições indicam alguma coisa de embarque."⁷⁸

A 22 de outubro, era assinada em Londres uma Convenção Secreta, entre a Inglaterra e Portugal, estabelecendo:

- Garantia de segurança da Ilha da Madeira e Domínios Ultramarinos;
- auxílio britânico à transferência de um príncipe ou da Casa de Bragança para o Brasil, para o que seriam enviados desde já seis navios de linha à costa Portuguesa;
- ocupação da Ilha da Madeira pelos ingleses, se os portos lusos lhes fossem fechados;

- em nenhum caso seriam entregues à França navios de guerra ou mercantes lusos. No caso da Transmigração, o Príncipe Regente comprometia-se a trazer toda a Marinha, de guerra ou mercante, equipada ou não, ou transferi-la em depósito à Inglaterra, de onde seriam enviadas em segurança ao Brasil;
- nenhum príncipe ou herdeiro seria reconhecido pela Inglaterra, enquanto o Regente D. João estivesse no Brasil;
- assim que o Governo Português estivesse estabelecido no Brasil, seria negociado um Tratado de Aliança e Comércio com a Inglaterra;
- a Convenção seria secreta e no caso em que os portos portugueses fossem fechados, seria estabelecido um porto livre para os ingleses na Ilha de Santa Catarina ou outro local da Costa do Brasil, para venda de manufaturados "... pagando os mesmos direitos que atualmente se pagam sobre os mesmos artigos nos Portos de Portugal, até novo acordo" (firmado com reservas pelo Ministro Português); e
- no momento em que os portos portugueses fossem fechados aos navios ingleses e enquanto durasse esse estado de coisas, os tratados existentes entre a Inglaterra e Portugal deveriam ser suspensos, na parte em que concediam ao Pavilhão Luso privilégios e isenções que outras nações não gozavam, e que não faziam parte de uma atitude neutral (também firmado com reservas).⁷⁹

RUMO AO BRASIL

Partição de Portugal

Aos trancos e barrancos, a Esquadra era pouco a pouco aprestada pelo Visconde de Anadia, "... indo todos os dias ao Arsenal." Mesmo assim, por força dos boatos e problemas da administração, o ritmo dos trabalhos era variável.⁸⁰ A 27 de outubro, Napoleão firmou em Fontainebleau os documentos que serviriam de base a um futuro desmembramento de Portugal:

- As províncias entre o Douro e o Minho formariam a Lusitânia Setentrional, destinada à Rainha Regente da Etrúria, em troca da Toscana;
- Alentejo e Algarve — para o Ministro Espanhol Godoy, que passaria a ser Príncipe dos Algarves; e

— as Províncias da Beira, Trás os Montes e Estremadura seriam seqüestradas, até a paz geral, para o uso exigido pelas circunstâncias, partilhando Espanha e França o Ultramar.⁸¹

D. Lourenço de Lima chegou a Lisboa a 1º de novembro, com a notícia vivida do Incidente de Fontainebleau⁸² A 8, o Conselho de Estado, tomando conhecimento da declaração de guerra feita pela Espanha, também a 1º de novembro, decidiu entre medidas apaziguadoras fosse terminado o apresto dos navios de guerra para o transporte da Família Real para o Brasil em último caso,⁸³ faltavam inclusive marinheiros, por causa dos comboios e da interrupção do Comércio.⁸⁴ Para aumentar a confusão, por volta de 11 de novembro, entraram em Lisboa onze embarcações russas vindas do Mediterrâneo, comandadas pelo Almirante Seniavin, dando lugar a que se pensasse que vinham cooperar com as tropas francesas. Nesta mesma data, eram publicadas no *Moniteur* as disposições dos Tratados de Fontainebleau, as quais foram rapidamente enviadas a Lisboa pelo Embaixador de Portugal em Londres.⁸⁵

Junot e Sidney Smith

A 20 de novembro, as tropas do General Junot entraram em Portugal, e a 22, chegava a esquadra de Sir Sidney Smith, a pairar ao largo, bloqueando o Tejo.⁸⁶ A 24, o Conselho de Estado decidia que "se não devia perder um só instante em acelerar o embarque de S.A.R. o Príncipe Regente Nosso Senhor e de toda a Real Família para o Brasil." Seria constituída em Portugal uma Regência e acertadas as providências necessárias com o Almirante inglês e Strangford.⁸⁷

Embarques e Travessia

A 25, iniciou-se o embarque e o Marquês de Vagos ordenava ao Conde de Redondo, Administrador Real da Ucharia, que embarcasse as provisões nessa noite, para que de madrugada o Príncipe Regente pudesse subir a bordo.⁸⁸ Parece-nos, à vista dos acontecimentos, que estão certos aqueles que concebem a preparação prévia desse embarque. Não se compreende a minúcia de certos salvamentos, como o da documentação náutica por José Maria Dantas Pereira,⁸⁹ ou dos Arquivos do Reino, sem que houvesse um plano traçado.⁹⁰ Ocorreu, isto

sim, o tumulto de última hora, quando o Príncipe resolveu permitir a vinda de todos os nobres e empregados que o desejassem acompanhar: o que se pensava fazer com um grupo, foi feito com uma multidão, quando a notícia ganhou as ruas de forma repentina. O genro e a filha dos Condes da Cunha, por exemplo, tinham ajustado o destino de seus objetos, enquanto iam para o Bulhaco; sabendo da viagem, encaixotaram tudo para embarcar, como o Príncipe e a maior parte dos fidalgos, "... tudo está

em desordem e é uma confusão que ninguém se entende..."⁹¹

A divisão naval, pronta desde 29 de setembro, teve outras embarcações agregadas, à medida que chegavam. O simples convocá-las, revelava a premeditação da viagem e somos de opinião que dentro das dificuldades da época, a Intendência da Marinha de Lisboa procurou fornecer o provisionamento e manutenção necessários, assegurando a transferência do aparato estatal. A 27 o Príncipe embarcou, e a 28

NECESSIDADES LOGÍSTICAS DA ESQUADRA

<i>"Rainha de Portugal</i>	— precisa de 27 tonéis d'água, pois os tem vazios;
<i>Fragata Minerva</i>	— tem só 60 tonéis d'água;
<i>Conde Henrique</i>	— tem 21 tonéis d'água vazios: precisa de botica que não tem;
<i>Golfinho</i>	— tem seis tonéis vazios: faltam boticas, galinhas e lenha;
<i>Urânia</i>	— falta lenha;
<i>Vingança</i>	— faltam água e lenha;
<i>Príncipe Real</i>	— precisa de uma botica, galinhas, cabo, cera, 20 tonéis d'água, merlim, a linha da barca e lenha;
<i>Voador</i>	— faltam três tonéis d'água;
<i>Príncipe do Brasil</i>	— falta azeite, cera, cabo, 30 tonéis d'água e lenha da barca.

N.B. — Não faltava esta relação nas mais embarcações, seis vieram, que foram *Medusa, D. João de Castro, Martim de Freitas e Afonso.*"⁹²

perguntava aos Comandantes se estavam prontos, recebendo relações do que faltava, e baixando decreto para esse fim, que foi enviado pelo Visconde de Anadia a Tomás Antônio de Vilanova Portugal, para executar de comum acordo com José Joaquim de Azevedo e o Intendente dos Armazéns Januário Antônio Lopes da Silva.

A venda da tonelada pelo Almirante Sarmiento; a perturbação do apresto, pela necessidade aparente de afirmar a permanência e por rumores de traição atribuída ao Ministro da Marinha; o pânico repentino e a confusão, quando se divulgou o embarque, tudo fazia difícil as planejadas medidas de provisionamento. Uma testemunha contemporânea, João Pedro da Veiga, afirmou muito mais tarde ao botânico Freire Allemão que a Corte de Lisboa, receando perder o Brasil, tinha determinado mandar o Príncipe Herdeiro com o título de Condestável do Brasil para o governar, acompanhado de um Conselho, em que entrava D. Fernando, um Camarista do Príncipe e

outro fidalgo. Que constando isso ao Governo Francês, este mandou logo um expresso declarando ao Governo de Portugal que logo que o Príncipe partisse para o Brasil se lhe declarava guerra. À vista de que, o Governo Português fez logo desembarcar tudo quanto já estava a bordo para a viagem do Príncipe; vira em pessoa o Decreto (da Proclamação?) do Príncipe Herdeiro.⁹³

Segundo Strangford, "Lisboa achava-se em estado de grande descontentamento, difícil de descrever. Bandos de pessoas armadas e desconhecidas rondavam as ruas em absoluto silêncio, sem terem em vista nenhum fim permitido ou claro; tudo parecia indicar que se a partida do Príncipe Regente não se realizasse imediatamente, seria adiada por efeito de revoltas populares, até tornar-se impossível por causa da entrada dos franceses."⁹⁴ O Visconde do Rio Seco foi assaltado pela multidão, só se livrou dos populares garantindo que ficaria

no Reino e apenas mais tarde pôde, em surdina, embarcar com os seus.⁹⁵

Assim, não é estranhável que a relação de municiação e os expedientes que a encaminhavam não surtiram efeito, só tendo chegado às mãos de Tomás Antônio Vilanova Portugal no Rio de Janeiro, no dia *11 de dezembro de 1808*, vindos de Portugal por um Correio.⁹⁶

Tudo se tumultuava; o que se conseguira preparar, graças a Anadia, ao pessoal do Arsenal, Contadoria e Intendência, não suportava aquela multidão embarcada. A 29, o Príncipe zarpu, sem ser incomodado pela Esquadra Russa e seguiu para o Brasil, comboiado pela *Royal Navy*, que também forneceu elementos de provisionamento e

manutenção, "... pois em matéria de estiva as faltas foram desastrosas... Quando foi anunciado o embarque não estavam a bordo nem comedorias salgadas nem o suprimento suficiente de bolacha. Recebeu-se farinha à última hora."⁹⁷

A 22 de janeiro de 1808, suportando a *multidão* as deficiências logísticas do melhor ou pior modo, chegou o Príncipe a Salvador, e a 7 de março ao Rio de Janeiro, sendo recebido fora da barra, sendo o primeiro habitante da Leal Cidade a dar-lhe boas vindas, o Chefe José Caetano de Lima, Intendente da Marinha do Rio de Janeiro.

Era a repartição logístico-fazendária naval, a penitenciar-se da confusão da partida, desvelando-se no alojamento e instalação da Corte no Brasil... (continua)

FORÇA NAVAL PORTUGUESA DE 1793 A 1800

NAUS	FRAGATAS	BERGANTINS
<i>Conceição ou Príncipe Real</i> <i>Maria I</i> <i>Vasco da Gama</i> <i>Rainha de Portugal</i> <i>Bonsucesso</i> <i>Santo Antônio ou D. Pedro</i> <i>Carlos</i> <i>Medusa</i> <i>São Sebastião</i> <i>São José e Mercês</i> <i>Ajuda ou Princesa do Brasil</i> <i>Pilar ou Conde D. Henrique</i> <i>Afonso de Albuquerque</i> <i>Conceição e Santo Antônio</i> <i>Senhora do Monte do Carmo</i> <i>D. João de Castro</i>	<i>Ulisses</i> <i>Fênix</i> <i>Vênus</i> <i>Princesa do Brasil</i> <i>São Rafael</i> <i>Cisne</i> <i>Minerva</i> <i>Tritão</i> <i>S. João Príncipe</i> <i>Carlota</i> <i>Tétis</i> <i>Golfinho</i> <i>Andorinha</i> <i>Aívo</i> <i>Vitória</i> <i>Amazona</i>	<i>Serpente</i> <i>Voador</i> <i>Falcão</i> <i>Lebre</i> <i>Galgo</i> <i>Gaivota do Mar</i> <i>Diligente</i> <i>Europa</i> <i>Mercúrio</i> <i>Gavião</i> <i>Caçador</i> <i>Sen: Nome</i> <i>Do Porto</i>

"Destes navios nem todos foram rigorosamente contemporâneos. Alguns foram saindo dos estaleiros, enquanto outros se iam inutilizando para o serviço."⁹⁸

NOTAS:

1. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal...* v. 2, p. 151-61.

2. ———. *História militar e política de Portugal...* v. 2, p. 164, rodapé.

3. CHURCHILL, Winston. France confronted. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 14, p. 2481-3.

4. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal...* v. 2, p. 172-4.

5. ———. *História militar e política de Portugal...* v. 2, p. 221-3.

6. ———. *História militar e política de Portugal...* v. 2, p. 226-7.

7. ———. *História militar e política de Portugal...* v. 2, p. 245-57.

8. CHURCHILL, Winston. France confronted. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 14, p. 2481-84.

9. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 272-3.
10. CHURCHILL, Winston. France confront. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 14, p. 2481-84.
11. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 308.
12. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 325-6.
13. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 330.
14. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 320, rodapé.
15. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 331.
16. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 347-8.
17. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 353.
18. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 353-9.
19. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 355, rodapé.
- No Brasil, destacaram-se especialmente Donald Campbell e Filipe Hancorn, e em combate, na Corveta *Andorinha*, Crawford Duncan.
20. LEIVAS, Luís Claudio P. e SCAVARDA, Levy. *História da Intendência da Marinha*, v. 1.
21. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 345-6.
22. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 15.
23. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal*. . . v. 3, p. 94-8.
24. ———. *História militar e política de Portugal*. . . v. 2, p. 307-26, rodapé.
- Faziam-se de informantes oficiosos de Portugal em Paris Henrique Roberto Tomasini, Secretário do finado Embaixador, e José Antônio dos Santos Branco, funcionário da Legação.
25. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 15.
- OLIVEIRA LIMA. *D. João VI no Brasil*. v. 1, p. 24.
- “O Comércio do Reino sofreu (de 1794 a 1801) prejuízo avaliado em mais de 900 milhões de francos, quase tudo em cargas vindas do Brasil.”
26. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal*. . . v. 3, p. 528.
27. FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 24-37 e 197.
28. ———. *O Conde de Linhares*. p. 32-3.
29. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 15.
- WOODWARD, David. Britain and the Mediterranean. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 14, p. 2510.
30. WARNER, Oliver. Triumph at sea. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 14, p. 2504-7.
31. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 16.
32. FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 33-6.
33. LEIVAS, Luís Claudio P. e SCAVARDA, Levy. *História da Intendência da Marinha*. v. 1, p. 251-98.
- Íntegra dos referidos documentos.
34. COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. Carta para Antônio Januário do Vale, de 7 de janeiro de 1797. In: SÃO PAULO (Estado) ARQUIVO. *Documentos interessantes*. . . v. 89, p. 21-5.
35. FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 42.
36. ———. *O Conde de Linhares*. p. 49-70.
37. BRASIL. Marinha. Arquivo. *Coleção da Legislação Portuguesa*.
38. COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. Representação de 21 de janeiro de 1800 ao Príncipe-Regente, pedindo revogação de decreto de 12 do mesmo mês e ano. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 241-50.
39. MACKESY, Piers. The Nile and After. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 15, p. 2535.
40. CELESTINO SOARES, J. P. *Quadros navais*. pt. 2, p. 180.
41. MACKESY, Piers. The Nile and After. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 15, p. 2538.
42. CELESTINO SOARES, J. P. *Quadros navais*. pt. 2, p. 180-1.
43. MACKESY, Piers. The Nile and After. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 15, p. 2538.
44. CELESTINO SOARES, J. P. *Quadros navais*. pt. 2, p. 181-2.
45. DUFFY, Christopher. Blunders on land. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 15, p. 2531.
46. CELESTINO SOARES, J. P. *Quadros navais*. pt. 2, p. 182-3.
47. MACKESY, Piers. The Nile and After. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 15, p. 2538-9.
48. CELESTINO SOARES, J. P. *Quadros navais*. pt. 2, p. 43-50.
- BRASIL. Marinha. Arquivo. *Coleção da Legislação Portuguesa*.
49. ———. *Coleção da Legislação Portuguesa*.
50. CELESTINO SOARES, J. P. *Quadros navais*. pt. 2, p. 178, 180-4.
51. SOUZA, Luís Pinto de. Carta de 4 de março de 1801 a D. Rodrigo de Sousa Coutinho. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 252.
52. BRASIL. Marinha. Biblioteca. *Coleção da Legislação Portuguesa*.
53. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 16-7.

54. OLIVEIRA LIMA, D. *João VI no Brasil*. v. 1, p. 16.
55. SOUZA, Luís Pinto de. Carta de 6 de janeiro de 1801 a D. Rodrigo de Sousa Coutinho. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 251.
56. COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. Carta de 14 de junho de 1801 ao Visconde de Anadia. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 197-201.
57. ———. Carta de 15 de novembro de 1803 ao Príncipe Regente. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 85, 265-8.
58. HICKS, Jim. The world turned down. In: *The British Empire*. v. 10, p. 274.
59. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 17-8.
60. AZEVEDO, Antônio de Araújo de. Carta de 4 de abril de 1805 a Lord Mulgrave. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 268-71.
61. HOWARTH, David. Nelson at Trafalgar: triumph and tragedy. In: *The British Empire*. v. 15, p. 303-420.
62. MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*, p. 5.
- MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 21-2.
63. MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 5.
64. CASTRO, D. João de Almeida de Melo de. Parecer de 21 de agosto de 1807 sobre a reunião do Conselho de Estado, de 19 do mesmo mês e ano, dirigido ao Príncipe Regente. In: MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 27.
65. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 20-1.
- CHURCHILL, Winston. The Emperor of the French. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 6, cap. 1, p. 2582.
66. PORTUGAL, Conselho de Estado. Assento do Conselho de Estado do dia 26 de agosto de 1807. In: MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 21-2.
67. ———. Assento do Conselho de Estado do dia 2 de setembro de 1807. In: MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*, p. 30-1.
68. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 20-1.
69. CREDENCIAL de 27 de setembro de 1807 a D. Domingos Antônio de Sousa Coutinho. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 273-4.
70. ANADIA, Visconde de. Carta de 29 de setembro de 1807 ao Príncipe Regente. In: MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 8, 37.
71. MELO MORAES. *Corografia histórica...* t. 1, pt. 2, p. 39.
72. MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 9-10.
73. CHAMPAGNY, Jean Paptiste Nompère de. Carta de 22 de outubro de 1807 a Fernando José Antônio Alves. In: PEREIRA, Ângelo. *D. João VI, Príncipe e Rei*. v. 1, p. 162-3. (Parece ter sido recebida em Lisboa a 11/11/1807.)
74. AZEVEDO, Antônio de Araújo de. Carta de 8 de outubro de 1807 a D. Lourenço de Lima. In: PEREIRA, Ângelo. *D. João VI Príncipe e Rei*. v. 1, p. 169-70.
75. STRANGFORD, Visconde de. Nota de 11 de outubro de 1807 a Antônio de Araújo de Azevedo. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 278-80.
76. AZEVEDO, Antônio de Araújo de. Nota de 17 de outubro de 1807 ao Lorde Strangford. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 281-3.
77. ———. Carta de 19 de outubro de 1807 a D. Domingos de Sousa Coutinho. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 275-7.
78. GOMES, Pedro. Carta de 2 de novembro de 1807 ao Conde da Cunha. In: PEREIRA, Ângelo. *D. João VI, Príncipe e Rei*. v. 1, p. 170-1.
79. ———. CONVENÇÃO de 22 de outubro de 1807. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 285-92.
80. MELO MORAES. *Corografia histórica...* t. 1, pt. 2, p. 50-1.
- MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 34.
81. ———. *História do Império*. v. 1, p. 40-1.
- OLIVEIRA LIMA, D. *João VI no Brasil*. v. 1, p. 44.
82. MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 11, 65.
83. PORTUGAL, Conselho de Estado. Assento da reunião de 8 de novembro de 1807. 1807. In: MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 68-9.
84. AZEVEDO, Antônio de Araújo de. Observações feitas à Convenção de 22 de outubro de 1807. In: FUNCHAL, Marquês do. *O Conde de Linhares*. p. 292-99.
85. PEREIRA, Ângelo. *D. João VI, Príncipe e Rei*. v. 1, p. 173-4.
86. MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 17.
87. PORTUGAL, Conselho de Estado. Assentos da reunião de 24 de novembro de 1807. In: MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 70-1.
88. VAGOS, Marquês de. Instrução de 25 de novembro de 1807 para o Conde Redondo. In: PEREIRA, Ângelo. *D. João VI, Príncipe e Rei*. v. 1, p. 180.

89. BOITEUX, Henrique. O Chefe-de-Esquadra José Maria Dantas Pereira de Andrade. In: BRASIL. Marinha. Serviço de Documentação Geral. *Subsídios para a História Marítima do Brasil* v. 2, p. 315-31.
90. MARTINS FILHO, Eneas. *O Conselho de Estado Português e a transmigração da família real em 1807*. p. 13-17.
91. CUNHA, Condessa da. Carta sem data ao Conde da Cunha. In: PEREIRA, Ângelo. *D. João VI, Príncipe e Rei*. v. 1, p. 180, rodapé.
92. MELO MORAES. *Corografia histórica...* t. 1, pt. 2, p. 58-9.
93. VEIGA, João Pedro da. *Entrevista dada no Mendanha (Campo Grande, RJ) ao botânico Freire Allemão, em 27 de novembro de 1848*. Mss.
94. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 43-4.
95. ———. *História do Império*. v. 1, p. 64.
96. MELO MORAES. *Corografia histórica...* t. 1, pt. 2, p. 58-9, rodapé.
97. MONTEIRO, Tobias. *História do Império*. v. 1, p. 63-4.
98. LATINO COELHO, J. M. *História militar e política de Portugal...* v. 2, p. 354.