

---

**SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL**

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

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

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Eduardo Monteiro Lopes

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN) Armando de Senna Bittencourt

**Departamento de História**

Capitão-Tenente (T) Ricardo dos Santos Guimarães

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Primeiro-Tenente (RM2-T) Luiz Cesário da Silveira do Nascimento

REVISTA NAVIGATOR

[www.revistanavigator.com.br](http://www.revistanavigator.com.br)

Editora Serviço de Documentação da Marinha

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/n<sup>o</sup> – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

Tiragem: 1.500 exemplares





---

**SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL****CONSELHO EDITORIAL**

CT (T) *Carlos André Lopes da Silva*  
CT (T) *Ricardo dos Santos Guimarães*  
CT (IM) *Marcello José Gomes Loureiro*  
1T (T) *Daniel Martins Gusmão*  
1T (RM2-T) *Renato Jorge Paranhos Restier Junior*  
1T (RM2-T) *Fabiola Maria da Silva Chagas*

**CONSELHO CONSULTIVO**

VA (Ref<sup>o</sup>-EN) *Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)*  
Prof. Dr. *Arno Wehling (IHGB/UGF)*  
Prof. Dr. *Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)*  
CMG (RM1-T) *Edina Laura C. Nogueira da Gama (IGHMB)*  
Prof. Dr. *Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRJ)*  
CMG (RM1) *Francisco Eduardo Alves de Almeida (IGHMB)*  
Prof. Dr. *Gilson Rambelli (UFS)*  
Prof. *Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)*  
VA (Ref<sup>o</sup>) *Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)*  
Gen. (Ref<sup>o</sup>) *Jonas de M. Correia Neto (IHGB/IGHMB)*  
Prof. Dr. *José Miguel Arias Neto (UEL)*  
Prof. Dr. *Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO/UGF)*  
Prof. Dra. *Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)*  
CA (Ref<sup>o</sup>) *Max Justo Guedes (IHGB)*  
Prof. Dr. *Paulo André Leira Parente (UNIRIO/IGHMB)*  
Cel. (Cav-R) *Paulo Dartanham M. de Amorim (IGHMB)*  
Dr. *Petrônio Raimundo G. Muniz (FUNCEB)*  
CA (RM1) *Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (EGN)*  
Prof. Dr. *Ronaldo Rogério de Freitas Mourão (IHGB)*

**INDEXADA POR / INDEXED BY**

Sumários de Revistas Brasileiras  
[www.sumarios.org](http://www.sumarios.org)

**EQUIPE EDITORIAL****Editor**

Capitão-Tenente (IM) *Marcello José Gomes Loureiro*

**Identidade Visual**

*Edna Costa*

**Editores Eletrônica**

*Felipe dos Santos Motta*

**Capa**

*Felipe dos Santos Motta*  
*Júlia Parente*

**Revisão**

*Denise Koracakis*  
*Donato Barbosa do Amaral*  
*Mauro da Silva*

**Web Designer**

*Célia Gutierrez*

**Coordenação de Projeto**

1T (RM2-T) *Luiz Cesário Nascimento*  
1T (RM2-T) *Kelly Ibrahim*

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n. 1 (jun. 1970) – n. 20 (jun. 1985) – n. 12 (dez. 2010)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2010-  
v. 6: il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

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

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

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

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981



# Sumário

- 5      **APRESENTAÇÃO**
- DOSSIÊ PODER NAVAL, COMÉRCIO E INSTITUIÇÕES MILITARES NO BRASIL OITOCENTISTA**
- 9      **Poder naval e política externa do Império do Brasil no Rio da Prata (1822-1852)**  
*Francisco Doratioto*
- 21     **Finanças e comércio no Brasil da primeira metade do século XIX: a atuação da firma inglesa Samuel Phillips & Co – 1808-1831**  
*Carlos Gabriel Guimarães*
- 35     **O conselho naval no oitocentos: propostas para o estudo da relação entre civis e militares no Império**  
*Renato Jorge Paranhos Restier Junior*
- 46     **Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira**  
*Gustavo Pinto de Sousa*
- 56     **Em busca das origens: as interpretações da Revolução de Maio nas narrativas dos rio-platenses**  
*Suellen Mayara Péres de Oliveira*
- 66     **O Império do Cruzeiro do Sul e a Corte Celeste de Tien-Tsin: apontamentos sobre as relações sino-brasileiras no século XIX**  
*Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves*  
*Lucia Maria Paschoal Guimarães*  
*Tânia Bessone da Cruz Ferreira*
- ARTIGOS**
- 79     **Características do processo decisório sobre o ingresso da mulher militar na Marinha do Brasil**  
*Mariza Ribas d'Ávila de Almeida*
- 90     **Carta arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco: de 1503 a 1600**  
*Carlos Rios*  
*Marcela Valls*



## COMUNICAÇÃO

- 107 **A viagem do HMS *Beagle* ao redor do planeta**  
*William Carmo Cesar*

## RESENHA

- 121 **Comércio e canhoneiras - Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)**  
*Luiza das Neves Gomes*  
**Resenha de TOPIK, Steven C. Comércio e canhoneiras - Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97). São Paulo: Companhia das Letras, 2009**

## DOCUMENTO

- 125 **Carta do Embaixador José Marques Lisboa ao Imperador**

## ERRATA:

**Edição anterior:** Navigator V. 6 – N. 11 – junho de 2010.

**Página:** 105. **Parágrafo:** 6º. **Linha:** 4.

**Artigo:** Divisão Naval do Leste: A Marinha Imperial na Costa da África.

**Autor:** Marcelo Rodrigues de Oliveira.

**Onde se lê:** ... e concentrava ainda navios de guerra nos

**Leia-se:** ... e concentrava ainda navios de guerra nos principais portos brasileiros, o que desviava a maior parte dos recursos e marinheiros.

## Capa - Passagem de Tonelero



eles. Óleo s/tela de Eduardo de Martino, 103 x 165cm. Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).





# Apresentação

As multifacetadas relações políticas e sociais, a dinâmica funcional do Estado Imperial e as relações internacionais durante o Brasil oitocentista frequentemente surpreendem muitos pesquisadores. O fato é que há inúmeras possibilidades de estudos que ainda não foram devidamente aprofundadas. Com o tema *Poder Naval, comércio e instituições militares*, esta décima segunda edição da Revista *Navigator* propõe, em seu *Dossiê*, a articulação desses elementos a partir de um eixo axial, a história naval brasileira no século XIX.

O *Dossiê* é aberto com o trabalho de Francisco Doratioto, que evidencia de modo notável como a diplomacia e a balança de poder na região platina dependeram do respaldo da Marinha Imperial brasileira. Em seguida, a partir da atuação da empresa Samuel & Phillipis, Carlos Gabriel Guimarães aborda questões contundentes para a história das finanças e do comércio, imbricando assim a história da Marinha Mercante, de Guerra e o Sistema Atlântico no século XIX. Depois, ao estabelecer diálogos com a Teoria Social, Renato Restier apresenta propostas analíticas inéditas de investigação das relações entre o Conselho Naval e a elite imperial. As ações da Marinha brasileira contra o tráfico de escravos são exploradas e deslindadas por Gustavo de Sousa. Extrapolando os limites do Império do Brasil, Suellen Mayara demonstra com argúcia como as representações historiográficas da “Revolução de Maio”, na Argentina, prestaram-se a atender às demandas do presente e aos desejos do futuro. Encerrando o *Dossiê*, Lúcia Bastos, Lucia Guimarães e Tânia Bessone apresentam estudo instigante e original sobre as pouco conhecidas relações entre o Império e a China.

Além do *Dossiê*, Mariza Ribas de Almeida traz uma análise das características que marcaram o processo decisório atinente ao ingresso da mulher militar na Marinha, cujos 30 anos foram comemorados em 2010. Também na *Seção Artigos*, Carlos Rios e Marcela Valls apontam subsídios para uma carta arqueológica dos naufrágios ocorridos na costa do Estado de Pernambuco do século XVI.

Na *Seção Comunicação*, William Carmo Cesar publicou uma conferência que não apenas percorre a viagem de circum-navegação do HMS *Beagle*, em que estava



Charles Darwin, como também desenha a situação do conhecimento e da prática da navegação à época.

A *Resenha* desta edição é de autoria de Luiza das Neves Gomes, que disserta criticamente acerca do livro *Comércio e Canhoneiras – Brasil e Estados Unidos na era dos Impérios*, do brasilianista Steven Topik, lançado no Brasil pela Cia. das Letras em 2009.

Na última Seção, *Documentos*, publica-se uma Carta do Embaixador José Marques Lisboa ao Imperador Dom Pedro II, que descreve o naufrágio do Navio *Ocean Monarch*, a dez milhas de Liverpool. Tal *catastrophe* ocorreu quando *abrazadoras chammas* consumiram a *mastreação* e o *velame* do navio; nessa *lastimosíssima tragedia*, 160 vidas foram salvas pelo Capitão de Mar e Guerra Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré.

Em cada edição, percebe-se como importantes pesquisadores brasileiros, de diferentes instituições e núcleos de produção acadêmica, têm escolhido divulgar os resultados de suas investigações na *Navigator*. Dessa sorte, o periódico tem recebido e publicado trabalhos de qualidade, contribuindo desse modo para o refinamento da historiografia nacional. Boa leitura!

**CONSELHO EDITORIAL**



# Dossiê Poder Naval, Comércio e Instituições Militares no Brasil Oitocentista

---

*Francisco Doratioto*

---

*Carlos Gabriel Guimarães*

---

*Renato Jorge Paranhos Restier Junior*

---

*Gustavo Pinto de Sousa*

---

*Suellen Mayara Péres de Oliveira*

---

*Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves*

*Lucia Maria Paschoal Guimarães*

*Tânia Bessone da Cruz Ferreira*







# Poder naval e política externa do Império do Brasil no Rio da Prata (1822-1852)

**Francisco Doratioto**

*Professor no Departamento de História e no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília, pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e membro correspondente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.*

## RESUMO

O artigo analisa a política do Império do Brasil no Rio da Prata, de 1822 a 1852, e como foi respaldada pela Marinha Imperial. É demonstrado que a Força Naval foi responsável pelo equilíbrio militar na Guerra da Cisplatina, que resultou na independência uruguaia, e que contribuiu para vitória sobre Oribe, no Uruguai (1851), e Rosas, na Argentina (1852). Consolidaram-se, então, como objetivos da política do Império no Rio da Prata a defesa das independências do Paraguai e do Uruguai e a contenção de eventual expansionismo por parte de Buenos Aires, que as ameaçaria bem como o Rio Grande do Sul. Essa política contava com a coordenação entre a ação diplomática e o poder militar, principalmente da Marinha que poderia bloquear Buenos Aires, único obstáculo potencial previsível à hegemonia do Império na região.

**PALAVRAS-CHAVE:** Guerra da Cisplatina, Marinha Imperial, Império do Brasil

## ABSTRACT

The article analyzes the politics of the Empire of Brazil in Rio de la Plata, from 1822 to 1852, and how it was supported by the Imperial Navy. It demonstrates that the Navy was responsible for the military balance in the Cisplatina War, which resulted in the Uruguayan independence, and helped to defeat Oribe, in Uruguay (1851), and Rosas, in Argentine (1852). The independence of Paraguay and Uruguay as well as the containment of any impulse of expansionism by Buenos Aires – which could be a threat to both and to Rio Grande do Sul – were then consolidated as objectives of Empire’s policy in the River Plate. Such a policy was supported by the coordination of diplomatic action and military power, especially by the Navy which could block Buenos Aires, the only foreseeable potential obstacle to the hegemony of the Empire in the region.

**KEYWORDS:** Cisplatina War, Imperial Navy, Empire of Brazil

A independência política do Brasil resultou de longo processo. Nas palavras de Kenneth Maxwell, “1808, 1816, 1822 e até 1831 são todos momentos importantes na afirmação dessa gradual separação e na definição da nacionalidade”.<sup>1</sup> Contudo, qualquer dessas datas que seja a escolhida como marco da existência do Brasil independente, a Marinha de Guerra esteve a ela associada. De fato, já em 7 de março de 1808, quatro dias após chegar

<sup>1</sup> MAXWELL, Kenneth. Por que o Brasil foi diferente? O contexto da independência. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem incompleta; a experiência incompleta (1500-2000)*. São Paulo: Editora do SENAC, 2000, p. 193



ao Rio de Janeiro, o Príncipe Regente Dom João assinou decreto confirmando o Conde de Anadia como ministro da Marinha e criou repartições navais de apoio à Esquadra com base nessa cidade. Assim como a vinda da Família Real significava, por essa perspectiva, o marco inicial do processo que desembocaria na independência, o mesmo ocorria com essa Esquadra. Embora esta tivesse marinhagem, comando e valores portugueses, foi sobre sua infraestrutura, física e administrativa, que se constituiu a Marinha de Guerra do Império do Brasil.

Proclamada formalmente a independência política, em 7 de setembro de 1822, era vital para o Brasil a constituição da Marinha de Guerra. Afinal, era pelo mar que poderia vir a reação contrária à independência, por parte de Portugal e de seus aliados da Santa Aliança, bem como o apoio para a resistência de tropas portuguesas na Bahia, Cisplatina e, menos significativas, no Maranhão e Pará. Nas palavras de Pandiá Calógeras, “o segredo da prolongação das hostilidades residia na livre comunicação marítima com Lisboa, donde vinham homens e recursos”.<sup>2</sup> A solução deste problema foi combater o inimigo por terra e impedir seu reforço vindo por mar. Para isto organizou-se a Marinha Imperial, que também fiscalizaria e protegeria os navios mercantes que viabilizaram a inserção do Brasil no comércio internacional. O papel da Marinha não se restringia, porém, à proteção de possível ameaça externa, estendendo-se, também, à função de integração nacional e, portanto, da manutenção da integridade do novo país. Somente ela podia viabilizar o contato regular e rápido entre o centro do poder político, Rio de Janeiro, e as províncias, pois na vastidão do território brasileiro havia poucos – e precários – caminhos terrestres. A utilização da via de comunicação caminho marítimo/fluvial era natural, ao se considerar que a maioria das capitais provinciais se localizava no litoral ou na margem de rios, e a população se concentrava nas áreas litorâneas ou próximas.

Carecia o recém-proclamado Império do Brasil de recursos humanos suficientes para comporem suas Forças Armadas e a alternativa encontrada para minimizar esse problema foi contratar mercenários. No caso da Marinha, foram contratados cerca de 550 oficiais e marinheiros estrangeiros, em sua maioria britânicos, entre eles, para ser o comandante em chefe da Armada, o Almirante inglês Alexander Cochrane, que em fins de 1822 encontrava-se a serviço do Chile.<sup>3</sup>

### A INCORPORAÇÃO DA CISPLATINA

A operação naval de maior envergadura do Primeiro Reinado foi ao sul, na região do Rio da Prata. Este estuário tem largura máxima de 40 quilômetros e profundidade média de 6 metros, permitindo navegação por navios de grande porte. Nele deságuam os Rios Uruguai e Paraná e, até o início do século XIX, a navegação deste último, bem como do Rio Paraguai, era o caminho mais fácil e rápido para se chegar a Mato Grosso. Também o oeste gaúcho era mais acessível mediante a navegação do Rio Uruguai. A importância econômica e estratégica do sistema fluvial platino levou a coroa portuguesa a se instalar na margem oriental do Rio da Prata, na Banda Oriental, ao fundar, em 1680, a Colônia do Sacramento, de frente para Buenos Aires. Esta era um centro de comércio e de trânsito da prata produzida no Alto Peru – hoje Bolívia –, o qual Portugal planejava desviar para Sacramento. Esta foi objeto de disputas diplomáticas e militares entre Portugal e Espanha, que se alternaram em sua posse, até que a coroa espanhola obteve sua posse pelo Tratado de Santo Ildefonso, de 1777, ao preço de aceitar a posse portuguesa dos Sete Povos das Missões e de Santa Catarina. Em 1801, porém, os gaúchos, particulares e desertores, conquistaram as Missões Orientais que, devido suas ricas pastagens, se tornou território adicional a ser explorado economicamente e se constituiu na fronteira oeste

com o território espanhol do Vice-Reino do Rio da Prata.

As condições da independência do Vice-Reino do Rio da Prata criaram circunstância favorável para Dom João ordenar, em junho de 1811, a ocupação da Banda Oriental. Isso ocorreu a pedido do Vice-Rei Francisco Javier de Elío, nomeado pelo *Consejo de Regencia de Cádiz* e que chegara a Montevideu em janeiro desse ano, enquanto em Buenos Aires se instalara, no ano anterior, uma junta de governo que se recusava a obedecer outra autoridade que não fosse a do Rei Fernando VII, que fora aprisionado por ordem de Napoleão Bonaparte. Em outubro de 1811, Elío assinou o Tratado de Pacificação com o Triunvirato que assumiu o poder em Buenos Aires, pelo qual as tropas desta foram retiradas da Banda Oriental, enquanto Dom João fazia o mesmo com as suas. Contudo, o caudilho oriental José Gervásio Artigas se opôs às pretensões da elite mercantil portenha (bonaerense) de se impor politicamente às demais províncias do Vice-Reino, e desencadeou um movimento de resistência. Este adquiriu o caráter de projeto político de uma república federal e de reformas sociais, o que levou à adesão dos setores mais pobres da população do meio rural. As forças artiguistas se fortaleceram e agiam com desenvoltura, a ponto de fazerem incursões ao norte, em território habitado por brasileiros. Esse fato, bem como a declaração formal de independência das Províncias Unidas do Rio da Prata, em 9 de julho de 1816, levaram Dom João a ordenar nova ocupação da Banda Oriental. A medida não sofreu oposição de Buenos Aires, pois embora ela resultasse na perda de território que potencialmente lhe seria subordinado, por outro lado contribuía para fortalecer o poder da elite portenha, na medida em que punha fim ao projeto artiguista alternativo àquele defendido por ela de um Estado centralizado politicamente. Artigas liderou dura resistência do caudilho à ocupação estrangeira, pois contava com a dupla vantagem de conhecer melhor o terreno e ter apoio da população rural, enquanto os luso-brasileiros atuavam em ambiente

hostil. Derrotado pelos portugueses na Batalha de Tacuarembó, em janeiro de 1820, Artigas asilou-se no Paraguai, país isolado pelo ditador José Gaspar Rodríguez de Francia, onde faleceu em 1850.<sup>4</sup>

Em sessão de 31 de julho de 1821, um Congresso Extraordinário da Banda Oriental decidiu pela incorporação do território ao Reino Unido de Portugal, Algarves e Brasil com o nome de Província da Cisplatina. Para esse ato havia a justificativa de ter a Princesa Carlota Joaquina, esposa de Dom João, direitos sucessórios sobre o território. Também contava com a concordância de estancieiros e comerciantes orientais, temerosos da retomada do movimento artiguista, cujo reformismo radical era contrário a seus interesses e contra o qual a garantia era a presença das tropas luso-brasileiras. A incorporação, por outro lado, viabilizou a consolidação dos interesses de rio-grandenses na Cisplatina, onde estabeleceram estâncias e buscavam carne bovina para as suas charqueadas.

A independência do Brasil dividiu o Exército luso-brasileiro que ocupava a Cisplatina, pois as tropas de origem europeia, comandadas pelo General Álvaro da Costa, permaneceram leais a Dom João, inclusive uma Esquadra composta de três fragatas, cinco corvetas, quatro brigues, duas escunas e outras embarcações menores.<sup>5</sup> Posicionaram-se a favor de Pedro I as forças que contavam basicamente por aqueles nascidos no Brasil e a elas se incorporou o General Carlos Frederico Lecor, Barão de Laguna, nomeado anteriormente comandante militar do território por Dom João. As tropas leais às Cortes de Lisboa se concentravam em Montevideu, que foi sitiada pelas tropas brasileiras. O *Cabildo* dessa cidade apelou à Assembleia Constituinte do Brasil para que fossem retiradas as tropas brasileiras e para que tivesse liberdade para tomar uma decisão quanto à nova situação. Sem obter resposta, em outubro de 1823, o *Cabildo* declarou a nulidade da incorporação, em 1821, do território oriental ao Império luso-brasileiro, decisão que não foi aceita por Pedro I.

<sup>2</sup> CALÓGERAS, J. Pandiá. *A política exterior do Império*. Ed. Facsimilar Brasília: Senado Federal, 1998, p. 468.

<sup>3</sup> PRADO MAIA, Almirante João do. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965, p. 61.

<sup>4</sup> RIBEIRO, Ana. *El caudillo y el dictador*. Montevideo: Planeta, 2005, p. 55-65.

<sup>5</sup> PRADO MAIA, p. 72.



Em Montevideu e outros portos da Cisplatina encontravam-se uma fragata, comandada por Rodrigo José Ferreira Lobo, e outras embarcações, cuja oficialidade juraram fidelidade a Pedro I. Em novembro de 1822, partiu do Rio de Janeiro, com destino ao sul, a primeira força naval a ostentar no oceano bandeira do Império do Brasil, para bloquear Montevideu. Essa divisão naval teve logo de voltar à capital do Império, frente à ameaça de bloqueio do seu porto por belonaves portuguesas. Com os navios que permaneciam ao largo de Montevideu, foi imposto o bloqueio à cidade o qual ficou comprometido por revoltas das guarnições de quatro embarcações – uma escuna e três transportes. Esse fato acarretou a substituição do comando dessa força naval pelo Governo imperial e o envio, do Rio de Janeiro, em fevereiro de 1823, de um brigue e uma escuna como reforço, transportando o novo comandante naval na região platina, o Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Antunes. O bloqueio de Montevideu foi reforçado em abril desse ano com uma corveta, dois brigues e duas escunas e, em 21 de outubro, a Esquadra portuguesa tentou rompê-lo mas foi derrotada pelas belonaves brasileiras. Em 18 de novembro, as forças do General Álvaro da Costa se renderam, mas somente em 8 de março do ano seguinte tiveram os meios de transporte para partirem de volta a Portugal.

A vitória do Império sobre os portugueses não significou, porém, a incorporação definitiva da Cisplatina. Exilados que haviam lutado contra a ocupação luso-brasileira da Banda Oriental, e que se refugiaram em Buenos Aires, obtiveram nesta apoio para uma expedição com vistas a libertar o território do Brasil. Em abril de 1825, o oriental Juan Antonio Lavalleja, que pertencera ao Exército português, partiu daquela cidade, à frente de 32 pessoas, para a Cisplatina, desembarcando às margens do Rio Uruguai. Ao grupo se uniram moradores locais dando início a um movimento que obteve a adesão de moradores do interior do território e de oficiais e soldados orientais que integravam o Exército Imperial. Em Buenos Aires, as notícias sobre os movimentos militares das forças revolucionárias entusiasmava a população,

mas o mesmo não ocorria com o governador da província, o General Juan las Heras, também responsável pelas relações exteriores das províncias argentinas. Estas não possuíam um poder executivo central, pois uniram-se na forma federativa sob a designação de Províncias Unidas do Rio da Prata. Buenos Aires era a mais forte delas, como resultado da herança de sua ascendência política da época do Vice-Reino, bem como de sua posição geográfica, a qual obrigava passar por seu porto o comércio exterior argentino, o que lhe permitia monopolizar os impostos aduaneiros e garantir poder econômico. Nas décadas seguintes, houve luta constante em torno da definição do Estado Nacional argentino, entre a elite portenha, de Buenos Aires, que defendia a centralização política em suas mãos, e as oligarquias provinciais. Estas defendiam o federalismo, no entanto não aquele artiguista, com viés social reformista, mas, sim, a descentralização que lhes desse autonomia para exercer o poder regional e se apropriar do resultado das atividades econômicas locais.

Em 14 de junho de 1825, no povoado de San Fernando de la Florida, os revolucionários orientais estabeleceram uma Junta de Governo que declarou assumir o comando político e administrativo da província oriental e convocou assembleia de deputados. Em 5 de julho de 1825, uma esquadilha da Marinha Imperial, composta por uma fragata, duas corvetas e seis brigues, fundeou frente a Buenos Aires e seu comandante. Seu comandante, o Vice-Almirante Rodrigo José Ferreira Lobo, seguindo as instruções do governo imperial, exigiu que o Governo de Las Heras tomasse medidas para garantir a neutralidade das Províncias Unidas na luta e providenciasse a retirada da Cisplatina de cidadãos argentinos que se envolviam na revolução. A ação intimidatória não surtiu o efeito esperado, pois o envolvimento das Províncias Unidas não decorria de sua decisão mas, sim, do sentimento geral.

Em 25 de outubro, após receber os documentos do Congresso de Florida, o Congresso argentino sancionou lei incorporando a Cisplatina às Províncias Unidas do Rio da Prata e promoveu Lavalleja e Rivera a generais. Como resposta, em 10 de dezembro de

1825, Pedro I declarou guerra às Províncias Unidas e, no dia 21 desse mês, o Almirante Rodrigo Lobo, comandante da força naval brasileira no Rio da Prata, declarou o bloqueio dos portos e costas do inimigo, enquanto o governo de Buenos Aires autorizou o corso contra navios brasileiros.

A Guerra da Cisplatina, como é conhecida na historiografia brasileira, ou a *Guerra del Brasil*, na designação argentina, foi desgastante. Ela se iniciou e prosseguiu sem que houvesse um plano de campanha.<sup>6</sup> As operações militares na Cisplatina, durante o ano de 1825, foram um desastre para o Império do Brasil, pois não houve uma estratégia clara e nem articulação entre suas forças para enfrentar os revolucionários. Tal situação decorreu parcialmente da combatividade dos revolucionários e, principalmente, da incompetência e passividade do General Lecor<sup>7</sup>, características que também eram de Rodrigo Lobo, que anteriormente já demonstrara ser inepto para o comando.<sup>8</sup>

Em terra, o Exército Imperial perdeu o controle do interior da província, mantendo-o apenas nos dois maiores centros urbanos, Montevideu e Colônia, os quais resistiam ao cerco inimigo graças ao apoio logístico da Marinha. Esta contava com embarcações bem artilhadas, basicamente de grande calado, que tinham sido preparadas para enfrentar os navios de Portugal na luta pela independência. Eram, porém, inadequadas para navegar entre bancos e canais estreitos e pouco profundos do estuário, de suas costas e do Rio Uruguai, enquanto a Esquadra das Províncias Unidas, embora fosse inferior numericamente e composta de embarcações improvisadas, tinha como vantagem o pequeno calado de suas embarcações, o que lhes dava melhor manobrabilidade, e o melhor conhecimento dos meandros para a navegação naquela área. Apesar

disso, a superioridade brasileira teria permitido um bloqueio rígido de Buenos Aires, o que não ocorreu devido à incompetência do Almirante Rodrigo Lobo e resultou na sua substituição no comando e a ser submetido a Conselho de Guerra.<sup>9</sup>

O novo comandante, Vice-Almirante Rodrigo Pinto Guedes, veio do Rio de Janeiro com o reforço de duas fragatas e um brigue e reorganizou a Esquadra para atender às necessidades da campanha. Guedes não conseguiu, porém, travar uma batalha decisiva com a Esquadra inimiga, comandada pelo Almirante irlandês William Brown. Este manteve a postura de não navegar longe da costa, onde levariam vantagem as belonaves brasileiras, e de buscar atraí-las para a proximidade da terra, onde os navios argentinos, de menor calado que os brasileiros, eram mais ágeis e contavam com vantagens naturais dos bancos e de canais estreitos e tortuosos.<sup>10</sup>

As Províncias Unidas mobilizaram recursos para o enfrentamento com o Império, inclusive criando um Poder Executivo permanente que facilitasse tal tarefa. Bernardino Rivadavia foi eleito presidente das Províncias Unidas do Rio da Prata. No final de 1826, o interior da Cisplatina estava dominado pelos revolucionários e pelas forças das Províncias Unidas, enquanto a costa era dominada pelo Império, graças à sua superioridade naval. Nenhuma das partes tinha condições de desencadear uma ofensiva terrestre decisiva, que permitisse dominar todo o território oriental.<sup>11</sup>

No ano seguinte, em 1827, a guerra se tornou francamente desfavorável ao Império do Brasil, tanto em terra quanto no mar, e no Rio Uruguai o comércio brasileiro passou a sofrer com os ataques de corsários que ousavam avançar até à altura do Nordeste brasileiro.<sup>12</sup> Os reveses militares brasileiros não

<sup>6</sup> MARTINS; Almirante Helio Leoncio; BOITEUX, Vice-Almirante Lucas Alexandre BOITEUX. Campanha naval na Guerra da Cisplatina. In: MARTINS, H. L. (org.). *História naval brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975, t. I, v. 3, p. 235.

<sup>7</sup> Sobre a guerra terrestre ver TASSO FRAGOSO, Augusto. *A batalha do Passo do Rosário*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1951.

<sup>8</sup> MARTINS; BOITEUX, p. 197-198; 245-246.

<sup>9</sup> PRADO MAIA, p. 98, 100-101.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> MARTINS; BOITEUX, p. 258.

<sup>12</sup> Sobre a ação dos corsários ver: DE MARCO, Miguel Ángel. *Corsarios argentinos*. Buenos Aires: Planeta, 2002.



significavam, porém, a destruição de seu poder militar a ponto de permitir às Províncias Unidas concluir a guerra e incorporar a Banda Oriental, sendo vitoriosas. O Exército argentino, comandado pelo General Alvear, venceu a Batalha do Passo do Rosário, em 20 de fevereiro de 1827,<sup>13</sup> travada no Rio Grande do Sul, mas em seguida recuou para o território oriental. Por outro lado, no plano naval, à derrota do Império na Batalha de Juncal (9.2.1827), seguiu-se, dois meses após, a derrota das Províncias Unidas no combate de Santiago (7.4)<sup>14</sup>. A partir desse ano, era o Poder Naval brasileiro que impedia a vitória inimiga, pois no plano terrestre praticamente toda a Cisplatina era dominada pelo inimigo.

Para obter a vitória na guerra faltava às Províncias Unidas Poder Naval e, ainda, respaldo político no seu interior, onde havia sublevações e descontentamento em relação à Constituição centralizadora, aprovada pelo Congresso. Frente a essa situação, Rivadávia enviou, em maio de 1827, seu ministro das Relações Exteriores, Manuel Garcia, ao Rio de Janeiro para conseguir a paz. Na capital brasileira, Garcia assinou um tratado pelo qual a Banda Oriental continuava sob soberania brasileira e nisso foi desautorizado por seu governo, o que não impediu violentos protestos populares em Buenos Aires, levando ao agravamento da crise política nas Províncias Unidas e, finalmente, à renúncia de Rivadávia.

A superioridade da Marinha Imperial no Rio da Prata e dos revolucionários e forças de Buenos Aires na Banda Oriental criaram uma situação de impasse militar, em que nenhuma das partes em luta podia se impor vitoriosa sobre a outra. Simultaneamente, a duração da guerra e os erros de comando desgastavam, junto à população brasileira, a figura de Pedro I, já comprometida por motivos de política interna, enquanto as Províncias Unidas se consu-

miam em crise interna e as duas partes tinham dificuldades financeiras em continuar sustentando a luta.

Essa situação viabilizou a ação diplomática da Grã-Bretanha, interessada em pôr fim à guerra que prejudicava seu comércio. Já em 1826 a diplomacia britânica sugeriu a Pedro I abrir mão da Cisplatina, em troca de indenização e da declaração da independência, o que não foi aceito. À época, Londres temia uma aliança franco-brasileira que dificultasse o comércio britânico no Rio da Prata. Em 1828, porém, aproveitando-se da exaustão do Império do Brasil e das Províncias Unidas do Rio da Prata, a diplomacia britânica impôs a paz e obteve a concordância do Império e das Províncias Unidas para a independência oriental. Em 27 de agosto de 1828, foi assinada a Convenção Preliminar de Paz, pela qual a antiga Banda Oriental tornava-se Estado independente, a República Oriental do Uruguai, e tinha sua existência garantida por Brasil, Províncias Unidas e Grã-Bretanha.<sup>15</sup>

Não houve parte vitoriosa na guerra, pois nem o Império nem as Províncias Unidas nela alcançaram os próprios objetivos mas, ao mesmo tempo, nenhum dos dois foi derrotado pois um inviabilizou que o outro alcançasse seu objetivo. Na realidade, a Banda Oriental não chegara a estar sob soberania ininterrupta e incontestada de Portugal ou do recém-criado Império brasileiro, assim como também somente o estivera nominalmente sob controle do Vice-Reino do Rio da Prata. Por outro lado, o movimento revolucionário oriental não era independentista no seu início, em 1825, mas, sim, desejava incorporar o território às Províncias Unidas. Assim, pode-se concluir que o Uruguai foi uma criação da diplomacia britânica em uma região escassamente povoada – em parte, por indígenas – e que durante o século XIX viria a construir uma identidade nacional.

A guerra de 1825-1828 constituiu o último conflito militar gerado pela lógica geopolítica das antigas potências coloniais, Espanha e Portugal. A guerra resultava antes da herança dessa lógica do que de interesses vitais dos dois novos países, o Império do Brasil e as Províncias Unidas, embora tanto em Buenos Aires quanto no Rio Grande do Sul houvesse setores que teriam ganhos econômicos, relacionados ao charque, com a posse desse território.

No plano diplomático, a ocorrência desse conflito, independente de sua lógica motivadora, transplantou a rivalidade das ex-metrópoles portuguesa e espanhola para as relações entre os Estados brasileiro e argentino. Afinal, o Império do Brasil voltaria ao Rio da Prata, por lógica geopolítica própria. Também repercutiu diplomaticamente no tempo a memória da solução compulsória do conflito imposta pela diplomacia britânica. Embora não fosse fator predominante, a lembrança dessa imposição esteve presente, nas três décadas seguintes, quando o Império e a Argentina tiveram, em diferentes momentos, relações tensas com a Grã-Bretanha.

No plano militar, a Guerra da Cisplatina, se constituiu em verdadeira escola de comando. Nela combateram os futuros Duque de Caxias, Luiz Alves de Lima e Silva, Marquês do Herval, Manoel Luis Osório, e o Visconde de Tamandaré, Joaquim Marques Lisboa, entre outros que, mais tarde, se tornaram chefes militares e políticos do Segundo Império. Eles se familiarizaram com o terreno e o litoral em que viriam a atuar no futuro – 1851, 1852 e 1864-1865 – e as lições tiradas do que vivenciaram lhes seriam úteis. Armando de Senna Bittencourt, por exemplo, vê a experiência de Tamandaré na Guerra da Cisplatina influenciando seu comportamento no Uruguai (1864-1865), às vésperas da Guerra do Paraguai:

As experiências durante a vida de uma pessoa são muito importantes para orientar suas atitudes. Tamandaré, até 1864, já havia participado ativamente de dois conflitos externos, a Guerra de Independência e a Guerra Cisplatina. No primeiro, a ação rápida e eficaz de Cochrane no comando da Esquadra brasileira levou, em cerca de oito meses, à adesão de todo o território brasileiro à causa da Independência. No segundo, a indecisão da luta em terra e o prolongamento da guerra fizeram com que se buscasse a arbitragem externa, com resultados apenas parcialmente satisfatórios em relação ao que o Brasil desejava na época. Cabia-lhe, portanto, agir rápida e eficazmente na Campanha Oriental, como lhe apontava, corretamente, sua experiência pessoal.<sup>16</sup>

A Guerra da Cisplatina também demonstrou que a Marinha era indispensável para projetar o poder do Estado monárquico brasileiro no Rio da Prata.<sup>17</sup> A partir de então, diplomacia e poder naval se complementariam na ação do Estado monárquico brasileiro para atingir seus objetivos na região platina.

## A IMOBILIDADE

Terminada a Guerra da Cisplatina, aprofundou-se a crise política brasileira sob Pedro I e o Império esteve praticamente ausente, política e militarmente, do Rio da Prata. Neste, também as Províncias Unidas tiveram agudizadas as disputas em torno da organização política nacional e o poder legislativo se dissolveu e o executivo considerado caduco; foram substituídas, em 1835, pela Confederação Argentina liderada pelo

<sup>13</sup> Conhecida como Batalha de Ituzaingó na historiografia argentina.

<sup>14</sup> Segundo o Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira VIDIGAL: Deve ser observado que, para o Brasil, uma derrota como a do Juncal, embora dolorosa pelas perdas de vidas, em nada comprometia o seu Poder Naval; já para a Argentina, a derrota no combate de Santiago, embora, em termos absolutos, menos expressiva que a do Juncal, atingia a própria estrutura de sua Marinha, eliminando-a, daí por diante, como ameaça à supremacia naval brasileira. In: *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985, p. 13.

<sup>15</sup> CARVALHO, Carlos Delgado. *História diplomática do Brasil*. Ed. facsimilar Brasília: Senado Federal, 1998, p.59.

<sup>16</sup> BITTENCOURT, Almirante Armando de Senna. O Almirante Tamandaré na Campanha Oriental. In: *Navigator*, subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Departamento de Publicações e Divulgação da Marinha do Brasil, v. 3, n. 6, 2007, p. 36.

Veja-se também declarações confirmando essa influência feitas pelo General Osório, já na velhice, em: OSÓRIO, Fernando Luis. *História do General Osório*. Rio de Janeiro: Leuzinger & Filhos, 1894.

<sup>17</sup> Ao terminar a Guerra da Cisplatina, a Marinha Imperial tinha 76 navios, com 975 peças de artilharia, 8.418 homens de guarnição, constituindo-se na mais poderosa da América do Sul e uma das melhores do mundo. VIDIGAL, p. 13.



governador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas. No Brasil, em abril de 1831, terminou o processo de independência brasileira, pois somente com a abdicação forçada de Pedro I os brasileiros passaram a governar o seu país. Ao ser menor de idade o príncipe herdeiro, futuro Pedro II, entre 1831 e 1840, o Brasil foi governado por regentes nomeados pelo Legislativo; foi o Período Regencial.

Nesses anos, os governos regenciais lutaram para sustentar os frágeis laços que uniam as regiões brasileiras e manter a autoridade central. Essa ação tinha como objetivo instalar um Estado monárquico centralizado, ao qual resistiram oligarquias regionais, por meio de levantes armados. Destes o mais grave foi a Revolta da Farroupilha, no Rio Grande do Sul, pois proclamou a independência e instalou um governo republicano.

Durante o Período Regencial, ao não haver convergência intralite em torno da organização interna, não se pôde implementar uma política externa coerente, com objetivos definidos e articulados, exceto o da manutenção da independência que interessava a todos os setores no Brasil. Ademais, se o Rio de Janeiro comprometesse no Rio da Prata os limitados recursos bélicos de que dispunha, eles fariam falta no combate às rebeliões provinciais, o que implicava a indisponibilidade de forças militares para serem destinadas ao Rio da Prata. A indefinição de objetivos e a falta de instrumentos de ação externa levaram os governos regenciais a assumirem posição observadora dos assuntos platinos. Foram expectadores de processos políticos que repercutiam no Brasil, particularmente no Rio Grande do Sul, como a consolidação da Confederação Argentina sob a liderança de Juan Manuel de Rosas; a recusa deste em reconhecer a independência do Paraguai e o início da guerra civil no Uruguai.

Em 1840, porém, consolidou-se no poder central brasileiro a aliança entre a burocracia governamental e a oligarquia cafeeira do Vale do Rio Paraíba do Sul e comerciantes, tendo como interesse comum a consolidação do Estado centralizado. Os diferentes setores da elite brasileira se deram conta de que o modelo centralizador lhes convinha:

seria útil para manter a ordem na sociedade escravocrata e dispunha dos instrumentos para gerenciar os problemas externos, quer em relação às grandes potências, como as pressões inglesas contra o tráfico de escravos ou de outros países sobre a Amazônia, quer na região estratégica do Rio da Prata. Aquela aliança se concretizou no movimento da maioria antecipada, que colocou Pedro II no Trono já em 1840, o que, por sua vez, contribuiu para legitimar a ação do Estado centralizado.

Continuava, porém, a existir a República da Farroupilha e não havia perspectiva de vitória militar legalista sobre essa sublevação de caráter republicano. A Marinha bloqueava o litoral gaúcho, dominava a Lagoa dos Patos, mas o efeito dessa ação não era o mesmo dos bloqueios que tinham sido impostos a outras províncias rebeldes que, de fato, impediram os revolucionários de terem acesso a recursos bélicos no exterior. Os farroupilhas contornavam o bloqueio atravessando a fronteira e obtendo armas e cavalos nas províncias argentinas de Entre Rios e Corrientes, bem como no Uruguai, onde utilizavam o porto de Montevideu para comércio com terceiros países. No Estado oriental, desde 1839, travava-se guerra civil entre as duas correntes políticas do país, os blancos, liderados por Manuel Oribe e apoiado por Juan Manuel de Rosas, e os colorados, com reduto em Montevideu, chefiados por Fructuoso Rivera, apoiado pela França e Inglaterra. O líder colorado, por manter relações comerciais com os farroupilhas, não tinha as simpatias do Governo imperial, o qual também não se inclinava em favor de Oribe, pois o via como um instrumento dos interesses de Buenos Aires no Uruguai. Os governantes do Império encaravam Rosas como inimigo potencial e interpretavam seu apoio a Oribe o prenúncio da incorporação do Uruguai à Confederação Argentina. Essa também era a interpretação que tinham para a recusa argentina em reconhecer a independência do Paraguai. Nessas circunstâncias, a posição oficial brasileira, no início do Segundo Império, continuou a ser de neutralidade nos assuntos platinos, pois nenhuma das partes convinha aos interesses do Estado monárquico.

No entanto, Rosas não favorecia os farroupilhas. Ele também era um charqueador e esses revolucionários tinham como base social essencialmente os produtores de charque do Rio Grande do Sul. Muitos deles eram proprietários de fazendas no Uruguai, onde disputavam com produtores argentinos o gado para charquear e, ainda, rivalizavam com estes pelo atendimento da demanda dos mercados consumidores, representados pelos escravos no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos. Em 1843, Rosas surpreendeu ao propor ao Império uma aliança. Era uma proposta oportunista, decorrente de sua delicada posição, pois encontrava-se duplamente ameaçado: por uma intervenção anglo-francesa, para obrigá-lo a retirar suas tropas de solo uruguaio, e por uma sublevação da província de Corrientes. O objetivo declarado da aliança era o de pacificar o Uruguai e o Rio Grande do Sul, para o que o Império e Buenos Aires imporiam o bloqueio de Montevideu e de outros portos sob controle de Rivera. Bloqueio que seria feito quase exclusivamente pela Marinha Imperial, pois a Confederação não possuía verdadeira frota de guerra, e, em compensação, esta forneceria os cavalos necessários para as operações do Exército brasileiro contra os farroupilhas. Mesmo não confiando em Rosas, o Governo imperial negociou o tratado com o ministro plenipotenciário argentino no Rio de Janeiro, Tomás Guido, e foi assinado por Pedro II. Afinal, a aliança ajudaria a pôr fim à Farroupilha e, ainda, poderia ser um passo para se obter a ratificação argentina da Convenção de 1828, reafirmando a independência uruguaia.<sup>18</sup> O Tratado de Aliança seguiu para a ratificação de Rosas, o qual, em lugar de fazê-lo, desautorizou as gestões de Guido, argumentando que nenhum acordo podia ser negociado sem o consentimento de Manuel Oribe.<sup>19</sup> Ocorre que Rosas não necessitava mais da aliança, pois fora afastada a ameaça de intervenção anglo-francesa contra si e

Corrientes fora pacificada. No Rio de Janeiro, a recusa foi recebida como uma ofensa à dignidade de Pedro II e contribuiu para convencer os governantes brasileiros que Rosas era um inimigo do Império.

### A POLÍTICA ATIVA: A INTERVENÇÃO CONTRA ROSAS

A partir de então, o Império agiu para ter os elementos que lhe permitissem enfrentar Rosas militarmente. No plano regional, Antônio Pimenta Bueno, ministro plenipotenciário brasileiro, assinou em Assunção, em 14 de setembro de 1844, o ato de reconhecimento da independência paraguaia, bem como um Tratado de Aliança, Comércio, Navegação, Extradicação e Limites, pelo qual, entre outras coisas, o Império se comprometia a contribuir com seus bons ofícios para que outros países reconhecessem a independência guarani. Ademais, o Governo imperial assumiu a obrigação de agir para evitar hostilidades contra o Estado paraguaio – uma referência evidente à Confederação rosista – e, caso estas ocorressem, para obter a reparação dos danos sofridos pelo país aliado. O tratado garantia a livre navegação dos Rios Paraguai e Paraná, sendo que em relação ao trecho da foz deste último rio até o Prata, sob controle da Confederação Argentina, os dois países agiriam em comum acordo para também aí garantir o livre trânsito de barcos. No que se referia aos limites, reconhecia-se aqueles determinados pelo Tratado de Santo Ildefonso e estabelecia-se que seria nomeada uma comissão para demarcar a fronteira.<sup>20</sup> Tomás Guido protestou junto ao Governo brasileiro contra o reconhecimento, o que não produziu qualquer efeito.<sup>21</sup>

Nesse mesmo ano de 1844, o Governo imperial enviou o Visconde de Abrantes em missão ao Velho Continente. Tinha como objetivo explicar a política brasileira em relação a Rosas aos países europeus e obter

<sup>18</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *O Expansionismo brasileiro*. Rio de Janeiro: Philobibliion, 1985, p. 115.

<sup>19</sup> CISNEROS, Andrés ; ESCUDÉ, Carlos. *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina*. Buenos Aires: Cari/Nuevo Hacer, 1998, T. IV, p. 193-194.

<sup>20</sup> RAMOS, R. Antonio. *La independencia del Paraguay y el Império del Brasil*. p. 78-88.

<sup>21</sup> Tomás GUIDO para Felipe ARAÑA, Ministro das Relações Exteriores da Confederação Argentina, Rio de Janeiro, 24/7/1849. Archivo General de la Nación - Argentina, "Brasil - Ministro Plenipotenciário D. Tomás Guido", X-1-7-9.



deles uma intervenção conjunta contra o ditador da Confederação. Esta finalidade fracassou e os Governos inglês e francês informaram Rosas do fato. Evitando um embate direto com Rosas, para o qual ainda não estava preparado, o Império exerceu, nas palavras do historiador argentino Miguel Ángel Scenna, uma “política de provocações sabiamente dosificadas”.<sup>22</sup>

A diplomacia do Governo imperial tornou-se, durante a década de 1840, crescentemente ativa no Prata, graças ao fortalecimento político e econômico do Estado brasileiro. Nesses anos houve a consolidação da monarquia constitucional, que se tornou parlamentarista, e a melhoria das finanças brasileiras, graças à crescente exportação de café. Desse modo, foi possível, na segunda metade dos anos 40, ter uma política externa com objetivos definidos e com processo racional de tomada de decisões, do qual participavam o Conselho de Estado, o Parlamento, o Conselho de Ministros e o Imperador.<sup>23</sup>

Em 1848, o Partido Conservador retornou ao poder – nele permanecendo até 1862 – e assumiu a chancelaria, no ano seguinte, José Paulino Soares de Souza (Visconde do Uruguai), cuja opinião era a de que o Brasil deveria ser hegemônico em relação a seus vizinhos. Sob sua liderança, foi estabelecido o critério do *uti possidetis*, no momento da independência, para definir as fronteiras e, na região platina, definidos como objetivos garantir a liberdade de navegação nos rios internacionais da região e apoiar as independências do Paraguai e do Uruguai. A livre navegação para os navios brasileiros era vital para o contato regular entre o Rio de Janeiro e a província de Mato Grosso, que se encontrava isolada por terra do resto do Brasil. As independências do Uruguai e Paraguai se explicavam, de um lado, porque a garantia da manutenção do caráter internacional dos Rios Paraná e Paraguai (portanto da livre navegação) era não pertencerem as duas margens desses rios unicamente a um

país e, por outra parte, para conter o expansionismo de Buenos Aires.

Não eram apenas fatores geopolíticos que condicionavam a política do Império em relação ao Rio da Prata. No aspecto econômico, influenciou a ação diplomática brasileira o interesse dos pecuaristas gaúchos instalados no Uruguai ou que nele se abasteciam de gado em pé, trazido para suas estâncias no Rio Grande do Sul. No plano político, não interessava ao Estado monárquico o surgimento de uma Argentina forte que poderia estimular, mesmo que unicamente pelo exemplo, movimentos republicanos no Brasil. Contudo, também não lhe interessava uma Argentina instável, com regiões lutando entre si, comprometendo a segurança da navegação nos rios da região e, eventualmente, comprometendo a estabilidade política no sul brasileiro.

Para os novos governantes conservadores do Império, era preocupante no Rio da Prata a situação do Uruguai, devido ao caráter provisório do Tratado de 1828, bem como permanecer indefinidos os limites entre essa República e o Império. A maior ameaça era vista em Rosas, o qual fora inicialmente hostilizado pela Inglaterra e a França os quais, porém, não conseguiram vencer o governador de Buenos Aires e terminaram aceitando-o, o que o fortaleceu. No final dos anos 1840 essas potências europeias retiraram o apoio financeiro que concediam a Rivera, sem o qual o Governo de Montevideú não teria condições de sobreviver.

Na percepção do Governo imperial Rosas, livre da pressão anglo-francesa e se os blancos vencessem a guerra civil no Uruguai, anexaria este e o Paraguai à Confederação. Esta se tornaria forte a ponto de isolar o Império e, acreditava Soares de Souza, seria o momento de Rosas “vir sobre nós com forças e recursos maiores, que nunca teve, e envolver-nos em uma luta em que havíamos de derramar muito sangue e despender somas enormes.”<sup>24</sup> Ainda despreparado militarmente para enfrentar Rosas, o Governo

imperial recorreu ao banqueiro Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, para que concedesse empréstimos ao Governo de Rivera, de modo a sustentá-lo no poder, com o aval do Tesouro brasileiro.<sup>25</sup> Essa decisão foi precedida do pedido de intervenção brasileira em seu apoio feito por Rivera, em 1847, por meio de Andrés Lamas, que foi enviado ao Rio de Janeiro com essa finalidade. Rivera era o presidente uruguaio, revestido de alguma legalidade, e dominava apenas Montevideú, cercada pelas forças de Oribe que era, formalmente, um rebelde.

A política de defesa de Rivera podia ser justificada pelo Tratado Preliminar de Paz, de 1828, que determinava às potências signatárias garantirem a independência do Uruguai. Esse era um aspecto importante, pois o Império tinha que se acautelar não só com Rosas, mas também com a Inglaterra. Afinal, esta patrocinara a independência uruguaia e, durante a década de 1840, as relações brasileiro-britânicas estavam deterioradas, como consequência de o Império ter posto fim aos privilégios comerciais da Inglaterra, impostos por ela para reconhecer a independência brasileira. Como consequência, Londres retaliou com o *Bill Aberdeen* que, sob o pretexto de combater o nefando tráfico negreiro, impôs violências a navios brasileiros e atentou contra a soberania do Império. As relações bilaterais entre os dois países se tornaram muito tensas, quer no plano diplomático, quer no militar, e, por isso, a ação brasileira no Uruguai deveria contar com o Tratado de 1828, de modo a evitar criar pretextos para novas violências inglesas.

No final da década de 1840, o Estado monárquico se organizava e reunia condições para projetar seu poder diplomático e militar no Rio da Prata. Do lado diplomático, definira claramente seus objetivos, e aproximou-se do poderoso caudilho Justo José Urquiza, governador da província argentina de Entre Rios. No plano militar, mobilizava forças no sul e dispunha de Marinha que adquirira uma organização mais racional,

possuindo uma Divisão permanente no Rio da Prata, bem como uma flotilha de canhoneiras na província de Mato Grosso. A força naval também avançou tecnologicamente, incorporando em 1848 o primeiro vapor de grande porte, a Fragata de rodas *Dom Afonso*, cujo primeiro comandante foi o Capitão de Mar e Guerra Joaquim Marques Lisboa.<sup>26</sup> Em pouco tempo, essa fragata e outras belonaves a vapor entrariam em ação contra Rosas.

Em 1851, o Governador de Entre Rios, Justo José Urquiza, rompeu com Rosas e assinou com o Império um tratado de aliança para derrotar Oribe e seus aliados, de modo a pacificar o Uruguai. No documento previa-se que se houvesse reação de Rosas – como houve – a aliança se voltaria contra o governador de Buenos Aires. Oribe rendeu-se às forças de Urquiza; Rosas declarou guerra ao Brasil no dia 18 de agosto e em 21 de novembro foi assinado o tratado de aliança contra o ditador entre os Governos imperial, uruguaio, entrerriano e correntino.

Do Rio de Janeiro foram enviados, sob comando do Chefe de Esquadra John Grenfell, navios para reforçar a força naval brasileira que estava concentrada em Montevideú. Em 4 de maio de 1851, Grenfell assumiu o comando dessa Esquadra, cuja vigilância impediu que tropas de Oribe pudessem se retirar do Uruguai para o território argentino, onde reforçariam as forças de Rosas, tornando-as mais difíceis de serem batidas pelo Exército aliado. Os navios de Grenfell também transportaram tropas brasileiras no litoral uruguaio, fizeram missões de reconhecimento e cumpriram a missão vital, para a estratégia aliada, de transportar tropas aliadas de Sacramento para a localidade de Diamante, no Rio Paraná. Foram, assim, transportados a 1ª Divisão do Exército Imperial, comandada pelo Brigadeiro Manuel Marques de Sousa; infantaria e artilharia chefiadas por Urquiza e soldados uruguaio, que naquele ponto se juntaram a forças antirrosistas. Para fazer esse trans-

<sup>22</sup> SCENNA, Miguel Ángel. *Argentina - Brasil: Cuatro Siglos de Rivalidad*. Buenos Aires, Ediciones La Bastilla, 1975, p. 131.

<sup>23</sup> CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. *História das Relações Internacionais do Brasil*. 3ª ed. Brasília: Editora da UnB, 2008, p. 55, 131.

<sup>24</sup> Exposição de Paulino José Soares de Souza in *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros*, 1852, p. XIX-XX.

<sup>25</sup> Visconde de MAUÁ, *Exposição aos credores*. In: GANNES, Claudio. *Visconde de Mauá; autobiografia*. Rio de Janeiro: Liv. Ed. Zélio Valverde, 1943, p. 122-123.

<sup>26</sup> CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília/FUNCEP: Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986, p. 175.

PRADO MAIA, p. 221



porte, as belonaves brasileiras lideradas pela fragata *Dom Afonso* destruíram defesas do Exército de Rosas às margens do Rio Paraná, no passo do Tonelero, onde havia 16 canhões e cerca de dois mil soldados. Por Tonelero passaram sete belonaves brasileiras – quatro vapores e três a vela – que durante pouco mais de uma hora sustentaram luta acirrada com as posições inimigas em terra, liberando o Rio Paraná à navegação. Entre 24 de dezembro e 8 de janeiro de 1852, o Exército aliado foi transportado rio acima e pôde enfrentar e derrotar o de Rosas na batalha de Caseros, em 3 de fevereiro desse ano.<sup>27</sup>

Em 1851 e 1852, a diplomacia imperial atingiu os objetivos que estabelecera para aquele momento no Rio da Prata. Com o Uruguai foram assinados tratados definindo limites e outros que tornaram a República

Oriental dependente do Brasil. A derrota de Rosas, por sua vez, afastou o maior obstáculo à ação do Império no Rio da Prata, e garantiu a livre navegação na região e foi obtido o reconhecimento da independência do Paraguai pelo novo governo da Confederação. Consolidou-se, então, um padrão de política de sustentação dos interesses do Império do Brasil na região, que tinha como um dos seus objetivos a defesa das independências do Paraguai e do Uruguai e de contenção de eventual expansionismo por parte de Buenos Aires, o qual as ameaçaria bem como ao Rio Grande do Sul. Esse padrão tinha como um dos seus pilares a coordenação entre a ação diplomática e o poder militar, principalmente da Marinha devido à sua capacidade de bloquear Buenos Aires, único obstáculo potencial previsível à hegemonia do Império na região.

---

<sup>27</sup> PRADO MAIA, p. 257.



# Finanças e comércio no Brasil da primeira metade do século XIX: a atuação da firma inglesa Samuel Phillips & Co – 1808-1831<sup>1</sup>

**Carlos Gabriel Guimarães**

*Possui graduação em História Econômica Geral e do Brasil pela Universidade Federal Fluminense, mestrado em História pela Universidade Federal Fluminense, doutorado em História Econômica pela Universidade de São Paulo e pós-doutorado pela Universidade de Lisboa. Atualmente é professor da Universidade Federal Fluminense e Pesquisador do CNPq.*

## RESUMO

O objetivo deste trabalho consiste em analisar a atuação da firma, inglesa e judia, Samuel & Phillips, depois Samuel Phillips & Co no Brasil, desde o período joanino até o ano de 1831, ano da abdicação de Dom Pedro I, no qual, a firma, tornou-se uma das procuradoras do mesmo no Brasil. Embora transações envolvendo o envio de moedas de ouro (que também eram mercadorias, além de meios de pagamento) e letras de câmbio nessa época constituíssem práticas bastante comuns, a História do Comércio, envolvendo a História da Marinha Mercante (e de Guerra) e o Sistema Atlântico, ainda é um campo da História Econômica Brasileira que precisa ser ampliado.

**PALAVRAS-CHAVE:** Samuel & Phillips, Império Luso-Brasileiro, História Econômica

## ABSTRACT

The aim of this study is to analyze the actions of Jewish and British firm Samuel & Phillips, Samuel Phillips & Co then in Brazil since the Johannine period until the year 1831, the year of the abdication of Dom Pedro I, in which the firm became one of the attorneys of the same in Brazil. Although transactions involving the shipment of gold coins (which were also goods, as well as means of payment) and bills of exchange at the time is fairly common practice, the History of Commerce, involving history Mercantile Marine (and Navy) and the System Atlantic is still a field of economic history that needs to be expanded.

**KEYWORDS:** Samuel & Phillips, Luso-Brazilian Empire, Economic History

O objetivo deste trabalho consiste em analisar a atuação da firma inglesa e judia Samuel & Phillips, depois Samuel Phillips & Co, no Brasil, desde o período joanino até o ano de 1831, ano da abdicação de Dom Pedro I, e no qual a firma tornou-se numa das procuradoras do mesmo no País. Organizada pelos primos Denis Moses Samuel e Alfred Phillips, o primeiro era filho do negociante inglês-judeu Moses Samuel, e irmão mais novo de Samuel Moses Samuel, sócio da firma londrina com negócios na África, Samuel Brothers African's

---

<sup>1</sup> É importante destacar o trabalho realizado nos arquivos pelo bolsista Alan Ribeiro dos Santos.



Merchant, e concunhado de Nathan Meyer Rothschild, criador do Banco Mercantil N. M. Rothschild & Sons, a firma Samuel & Phillips, depois Samuel Phillips & Co em 1818, teve negócios tanto no comércio de importação, como os de pólvora e armas para a Guerra da Cisplatina, quanto nas finanças, sendo credora do Erário Régio do Império Luso-brasileiro, e agente do Banco Mercantil inglês N. M. Rothschild & Sons no Brasil. Na década de 1830, com a abdicação de Dom Pedro I, a Samuel Phillips & Co se tornou na procuradora do ex-imperador no Brasil e, no final da referida década, financiadora do empréstimo de 1838. Porém, essa será outra história.

### A PRESENÇA INGLESA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX: UMA DISCUSSÃO BIBLIOGRÁFICA

Sobre a questão referente à predominância inglesa no Brasil e no mercado latino-americano, na primeira metade do século XIX, não há um consenso e há uma polarização entre os historiadores e cientistas sociais latino-americanos, norte-americanos e ingleses: os que enfatizam esta predominância versus os que relativizam tal dominação até 1850/60. No primeiro grupo, podemos citar, entre vários autores, Eugene Ridings e Eduardo Cavieres Figueroa. O primeiro autor, num artigo publicado no *Journal of Latin American Studies*, chamou atenção para o fato de que nos países latino-americanos a presença do comerciante estrangeiro no comércio exportador-importador significou não só a exclusão dos negociantes nacionais, como também afetou o desenvolvi-

mento econômico da região, em virtude da “pouca identificação do negociante estrangeiro com a Nação em que ele operava”.<sup>2</sup> Concordando com a visão de Ridings, Eduardo Cavieres Figueroa enfatiza que no caso da economia e comércio do Chile, os britânicos, desde os anos 1820, “tiveram uma significativa influência na modernização da economia chilena – influência que pronto foi convertendo-se em participação e controle efetivo de vários setores da vida econômica nacional”.<sup>3</sup>

Diferentemente de Ridings e Cavieres Figueroa, D. C. M. Platt destaca que, antes de 1860, a influência britânica não era significativa em virtude dos problemas internos da América Latina (guerra civil entre outros) e, principalmente, em face das limitações dos mercados desta região. Segundo D. C. M. Platt,

Whatever the local circumstances in Latin American – the ravages of civil war, depopulation, the flight of capital, the abandonment and flooding of the mines – further progress in international trade was limited above all by nature of the consumer and of his needs. Wealth was concentrated in the hands of the few.<sup>4</sup>

Concordando com a visão de D. C. M. Platt, pois foi orientando do mesmo, Robert Greenhill enfatiza as limitações do mercado latino-americano nas primeiras décadas do século XIX para a atuação das firmas inglesas. Embora destaque que a independência dos países latino-americanos ampliou seu mercado, abolindo as restrições coloniais, para Robert Greenhill,

<sup>2</sup> RIDINGS, Eugene. Foreign Predominance among Overseas Traders in Nineteenth Century Latin America. In: *Latin American Research Review*, vol. 20, nº 2, 1985, p. 4. Num trabalho posterior, Eugene Ridings reforçava a sua análise a partir da organização e defesa dos interesses dos negociantes enquanto participantes de uma corporação, o Corpo do Comércio, daí o conceito de classe corporativa do autor. Theo Lobarinhas Piñeiro tem outra leitura e defende a ideia de que os negociantes tiveram um projeto político e analisa o Corpo do Comércio como uma associação de classe (no sentido marxista). Ver: RIDINGS, Eugene. *Business interest groups in nineteenth-century Brazil*. Cambridge: Cambridge Un. Press, 1994; PIÑEIRO, Theo Lobarinhas. *Os simples comissários: negócios e política no Brasil Império*. Tese de Doutorado. Niterói, UFF/PPGH, 2002.

<sup>3</sup> CAVIERES FIGUEROA, Eduardo. *Comercio chileno Y comerciantes ingleses, 1820-1880: um ciclo de historia economica*. Valparaiso: Instituto de Historia/Universidad Catolica de Valparaiso, 1988, p. 13.

<sup>4</sup> PLATT, D. C. M. *Latin America and business trade, 1806-1914*. London: A. & C. Limited, 1972, p. 7. Para além das divergências, é importante destacar que este trabalho constituiu-se num dos primeiros trabalhos de referência acerca do comércio inglês na América Latina. Foi muito citado no texto de Olga Pantaleão e outros autores.

Latin American at the beginning of the nineteenth century was not in fact a merchant's paradise; it offered simply a temporary solution to the short-term problem of restricted European Markets. (...) The market in Latin America was still disappointingly narrow. The small, scattered population, whose purchasing power was low and whose economic growth was limited, lived at subsistence level, and supplied its own needs, Independence did not accelerate population increase, redistribute income, or raise demand.<sup>5</sup>

O artigo de Eugene Ridings sofreu pesadas críticas do referido D. C. M. Platt e do historiador mexicano Carlos Marichall. Questionando as argumentações de Eugene Ridings sobre a predominância britânica desde o início, D. C. M. Platt chamou a atenção para a sua conclusão generalizada, fazendo as seguintes perguntas:

Quando, onde e como surgiu um comércio ultramarítimo latino-americano? Quanto foi importante a escala da pequena e limitada economia local? Ainda que o comércio ultramarítimo estava nas mãos estrangeiras, como foi que se converteu na atividade econômica urbana mais importante no século XIX? Dentre as atividades econômicas urbanas, foi o comércio internacional tão central para toda a economia?<sup>6</sup>

A questão envolvendo as transações dos negociantes ingleses foi ampliada, quando os historiadores passaram a

analisar a interação entre a firma e o mercado de atuação. Através do estudo das mudanças institucionais e da sua relação com a forma de organização, de atuação e os negócios desenvolvidos (as estratégias) pela firma, historiadores vêm questionando uma visão generalista sobre as firmas comerciais inglesas, concordando com a visão de D. C. M. Platt. Charles Jones, analisando o caso argentino, que denominou essas firmas de *empresas comerciais*, ou seja, uma *empresa comercial descentralizada e não subordinada administrativa e financeiramente à City inglesa (Londres)*. Para Charles Jones, a empresa inglesa da época era uma típica empresa de uma *“burguesia comercial cosmopolita”*.<sup>7</sup>

Outro historiador que discorda da visão generalista é Stanley D. Chapman. Para este autor, se no século XVIII os negociantes ingleses tinham uma diversidade de negócios, no século XIX, principalmente após as guerras napoleônicas e, com a expansão da Revolução Industrial,

emerged a new generation of specialist, commission agents residents in foreign commercial centres (but usually having a partner or agent in Britain) and a handful of wealthy mercants who had graduated to pure finance and provided credits for manufacturers to send their goods to agents abroad.<sup>8</sup>

Outros autores, como Giovanni Arrighi, Keneth Barr e Shuji Hisaeda, influenciados pelo trabalho de Fernand Braudel, atrelam a atuação e a organização das firmas inglesas ao modelo organizacional do capitalismo inglês do período, ou seja, do capitalismo

<sup>5</sup> GREENHILL, Robert. Merchants and the Latin American Trades: an Introduction. In: PLATT, D. C. M. (ed.). *Business Imperialism, 1840-1930. An Inquiry based on British Experience in Latin America*. Oxford: Oxford University Press, 1977, p. 4.

<sup>6</sup> PLATT, D. C. M. Wicked Foreign Merchants and Macho Entrepreneurs: Shall we grow up now? *Latin American Research Review*, Vol. 21, nº 3 (1986), p. 152; MAICHAL, Carlos. Foreign predominance among overseas traders in nineteenth-century Latin America: a comment. *Latin American Research Review*, Vol. 21, nº 3 (1986), pp. 145-150. A réplica de Ridings está na mesma revista. Conferir RIDINGS, Eugene. Reply. *Latin American Research Review*, Vol. 21, nº 3 (1986), p. 154-156.

<sup>7</sup> JONES, Charles A. *International business in the nineteenth century: the rise and fall of a cosmopolitan bourgeoisie*. Great Britain: Wheatsheaf Books Ltd., 1987.

<sup>8</sup> CHAPMAN, Stanley. *Merchant Enterprise in Britain. From the Industrial Revolution to World War I*. Cambridge: Cambridge Un.Press, 1993. (cap.3 “Merchants in the Atlantic Trade”). p. 69.

mercantil, denominado-as de *sistema de empresas comerciais familiares*.<sup>9</sup>

Outra leitura que enfatizou na atividade comercial para a compreensão do expansionismo inglês foi a de J. P. Cain e G. A. Hopkins. Para estes autores, a firma comercial inglesa, principalmente ligada ao setor de serviços,<sup>10</sup> era a empresa inglesa que se expandiu no período e constituiu-se num *locus* de investimento por parte dos “*gentlemanly capitalism*”, capitalistas fidalgos<sup>11</sup>. No entendimento de Cain e Hopkins, esses capitalistas se constituíram numa “nova aristocracia, resultante da fusão entre seu legado pré-capitalista (conduta nobiliárquica e círculos de amizade) e os rendimentos provenientes do mercado, inicialmente por meio da agricultura comercial e depois pelo florescimento dos serviços financeiros da *City* e também no sul da Inglaterra”.<sup>12</sup> Em outras palavras, um capitalismo situado num momento histórico da “predominância política dos mercadores e da aristocracia inglesa no Governo do Estado britânico do período”.<sup>13</sup>

A predominância das famílias nos negócios de comércio vem sendo objeto de estudos recentes por historiadores e outros cientistas sociais. Autores, como Marc Casson, Mary B. Rose, S. D. Smith e outros, vêm destacando a importância

das firmas familiares nos vários setores da economia, seja nos momentos históricos do *Gentlemanly Capitalism*, seja no capitalismo industrial,<sup>14</sup> repensando a importância da família nos custos de transação e informação dos negócios.<sup>15</sup> Os laços familiares e a confiança entre os membros de uma sociedade comercial eram fundamentais para as incertezas e os riscos do mercado.<sup>16</sup>

A historiografia brasileira sobre a presença inglesa no Brasil do século XIX tem enfatizado na associação dessa presença com a modernização, ou seja, com o capitalismo moderno, e o controle do comércio exportador e importador brasileiro pelos ingleses em detrimento da forma arcaica dos negociantes portugueses e da sociedade escravista brasileira. Embora seu trabalho seja pioneiro e original no tocante às fontes trabalhadas, nos anúncios dos comerciantes ingleses no *Jornal do Commercio*, Gilberto Freyre reforçou a dicotomia entre o negociante inglês moderno e o português arcaico, indo de encontro ao trabalho da preeminência inglesa no Brasil de Alan K. Manchester.<sup>17</sup>

Outro trabalho que enfatizou a presença inglesa foi o de Olga Pantaleão. Com pouca documentação primária, baseando-se principalmente no relato do negociante e viajante inglês John Luccock, que esteve

no Rio de Janeiro no período 1808-1818<sup>18</sup>, e no trabalho de D. C. M. Platt, Olga Pantaleão destacou que com toda limitação do mercado, no século XIX, a penetração inglesa no comércio brasileiro foi de forma intensa e especializada, o que fica bastante evidente na pressão dos ingleses com um novo tratado de comércio, como ocorreu em 1810, dois anos após a chegada da Corte no Brasil, como também da renovação em 1827. Segundo a autora, em 1810, havia cem firmas inglesas somente no Rio de Janeiro, compostas tanto por aventureiros, como também de filiais de firmas tradicionais inglesas, tais como a Robert Kirwan & Cia, Valentin Chaplin & Cia e muitas outras.<sup>19</sup>

Riva Gorestein, embora tendo como problemática a interiorização dos interesses mercantis portugueses e a construção do Estado Imperial, tese esta defendida por Maria Odila Dias Silva<sup>20</sup>, ao tratar da presença inglesa, corrobora com a tese do impacto provocado no mercado da cidade do Rio de Janeiro com os “modernos” ingleses, forçando a modificação dos negócios e das atividades dos negociantes portugueses e nacionais.<sup>21</sup> Nessa mesma linha de análise, porém associando esse processo interno de interiorização com uma leitura estrutural oriunda de Caio Prado Jr., João Manuel Cardoso de Mello e Fernando Antonio Novais, que associam a presença inglesa no Brasil do século XIX com um novo sistema econômico, o capitalismo industrial, temos a análise de Ilmar de Mattos. Na visão

deste autor, a consolidação do projeto de Estado Imperial brasileiro, sob hegemonia conservadora, ou melhor, saquarema, estava relacionado com a forma da sua inserção no novo sistema econômico e político internacional. Em outras palavras, o império escravista brasileiro do século XIX só foi possível em face do consenso de um projeto político interno sob hegemonia saquarema, que possibilitou a pacificação política no interior da classe dominante senhorial, como também na inserção como uma economia exportadora primária num capitalismo industrial sob hegemonia britânica.<sup>22</sup> Ainda com relação à modernização dos ingleses, temos o trabalho do historiador norte-americano Richard Graham, que defende a referida tese, principalmente para o período pós-1850, com as ferrovias e bancos ingleses no Brasil.<sup>23</sup>

Recentemente, novos trabalhos ampliaram os estudos sobre a forma de atuação e inserção dos ingleses no Brasil. Através da interdisciplinaridade da História com outras ciências sociais, como a Antropologia, Louise Guenther procurou analisar a identidade, a cultura e os negócios desenvolvidos pelos ingleses na Bahia da primeira metade do século XIX. Embora a inserção dos ingleses tenha sido bastante conflituosa em face das diferenças culturais, sua atuação comercial foi crescente no comércio exportador baiano, tendo como principal produto o açúcar, e também no comércio importador, como no financiamento junto aos comerciantes de escravos.<sup>24</sup>

<sup>9</sup> ARRIGHI, Giovanni; BARR, Kenneth; e HISAEDA, Shuji. A transformação da empresa capitalista. In: ARRIGHI, Giovanni e Silver, Beverly J. (org.). *Caos e governabilidade no moderno sistema mundial*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. UFRJ, 2001, p. 107-159.

<sup>10</sup> A respeito desta questão cf. ROSSINI, Gabriel e NOSAKI, William. O imperialismo de livre-comércio britânico: considerações teóricas e históricas. *Anais do XIV Encontro Nacional de Economia-ANPEC 2008*. [www.sep.org.br/artigo/1499.doc?PHPSESSID](http://www.sep.org.br/artigo/1499.doc?PHPSESSID) [acesso em 4/2/2011].

<sup>11</sup> CAIN, J.P. and HOPKINS, A.G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas I. the Old Colonial System, 1688-1850*. *The Economic History Review*, 2nd ser. XXXIX, 4 (1986), p. 501-525.

<sup>12</sup> ROSSINI e NOSAKI, op. cit., p. 20.

<sup>13</sup> A respeito da política econômica inglesa e a controvérsia sobre quem a dirigia conferir o trabalho de WEBSTER, Anthony. *The London East India Agency Houses, Industrialization and the rise of free trade: adaptation, survival and demise c 1800-1850*. Business History Conference, Minneapolis, MN, May 19-21, 2005.

<sup>14</sup> No sentido marxista, seriam as etapas da Acumulação Primitiva de Capital-Antigo Sistema Colonial e no Capitalismo-Sistema Industrial.

<sup>15</sup> COLLI, Andrea; ROSE, Mary B.; and PÉREZ, Paloma Fernandez. National determinants of Family Firm development? Family firms in Britain, Spain and Italy in the 19th and 20th centuries. *Enterprise and Society*, 4.1 (2003), 28-64. COLLI, Andrea and ROSE, Mary B. Family firms and comparative perspective. JONES, Geoffrey and AMATORI, Franco (ed). *Business History around the world*. Cambridge: Cambridge Un Press, 2003, p. 339-352. SMITH, S. D. *Slavery, Family and Gentry Capitalism in the British Atlantic: the world of the Lasceles, 1648-1834*. Cambridge: Cambridge Un Press, 2006.

<sup>16</sup> ESTA NOTA NÃO FOI REDIGIDA PELO AUTOR, conforme cópia do trabalho publicada em [http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1272637044\\_ARQUIVO\\_TextoANPUHRJ.pdf](http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1272637044_ARQUIVO_TextoANPUHRJ.pdf)

<sup>17</sup> FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Topbooks Ed., 2000 (1ª ed. é de 1948); MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. Tradução de Janaína Amado. São Paulo: Brasiliense, 1973 (1ª ed. é de 1933).

<sup>18</sup> LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil (1808-1818)*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975. A respeito da trajetória do mercador inglês e suas atividades no Brasil verificar HEATON, Herbert. *A Merchant adventurer in Brazil, 1808 1816*. *The Journal of Economic History*, Vol. 6, nº. 1 (May, 1946), p. 1-23.

<sup>19</sup> PANTALEÃO, op. cit., p. 73. D. C. M. Platt estimou mais de 60 firmas comerciais inglesas em 1820. Cf. PLATT, op. cit., p. 42.

<sup>20</sup> DIAS, Maria Odila da Silva. *A Interiorização da metrópole (1808-1822)*. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *1822 Dimensões*. 2ªed. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1986.

<sup>21</sup> GORESTEIN, Riva e MARTINHO, Lenira Meneses. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Mun. de Cultura do RJ, 1993 (Coleção Biblioteca Carioca vol.24). A orientação da dissertação de mestrado da Riva Gorestein coube a Maria Odila da Silva Dias.

<sup>22</sup> MATTOS, Ilmar Rollof. *O tempo saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1986. (particularmente no capítulo A recunhagem da moeda colonial). No dizer de João Manuel Cardoso de Mello, com a produção e exportação de café pós-1820-30, baseada no trabalho escravo, o Brasil se inseriu na economia internacional do século XIX como uma economia nacional, mercantil e escravista. Ver: MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo tardio*. 3ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1983.

<sup>23</sup> GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. Tradução de Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.

<sup>24</sup> GUENTHER, Louise H. *British merchants in 19th century Brazil: business, culture and identity in Bahia, 1808-1850*. Oxford: Centre for Brazilian Studies, 2004.



Portanto, ao estudar as “*American Houses*”<sup>25</sup>, como as firmas inglesas ficaram conhecidas, que controlaram o comércio de exportação e importação das *commodities* no decorrer do século XIX, como foi o caso do café e do açúcar brasileiro<sup>26</sup>, concordamos com Eduardo Cavieres Figueroa quando destacou a importância de se estudar integradamente os setores da economia, no caso o comércio e seus agentes, nacionais e estrangeiros, com o Estado (a política). Somente desta maneira poderemos analisar as estratégias políticas e econômicas dos negociantes ingleses e a reação dos negociantes nacionais, que reforçaram suas posições em outras atividades como, por exemplo, monopolizando o comércio da cabotagem costeira, da corretagem e do comércio negreiro.<sup>27</sup> Nesse último, com toda a proibição do comércio pós-1831, a presença inglesa foi muito importante para o financiamento dessa atividade comercial.<sup>28</sup>

Em face do dito acima, algumas questões se apresentam: A Samuel Phillips & Co constituiu-se num novo tipo de firma inglesa? A forma de atuação da firma dependeu do mercado marcado por relações escravistas? Que tipo de negócios a firma desenvolveu no Brasil?

### A ORGANIZAÇÃO DA FIRMA INGLESA SAMUEL PHILLIPS & CO E SEUS NEGÓCIOS NO BRASIL NO IMPÉRIO LUSO-BRASILEIRO

Com a Abertura dos Portos, em 1808, e a liberdade de religião já garantida, chegaram também os primeiros judeus ao Brasil, tais como ingleses e, após, pessoas de outras nacionalidades, incluindo franceses, depois da derrota de Napoleão. Interessante é mencionar que uma das firmas inglesas, Samuel & Phillips, alugou, em dezembro de 1808, uma casa no Rio de Janeiro. Os nomes dos sócios foram citados como D. M. Samuel – este agraciado mais tarde com a Ordem da Rosa pelos relevantes serviços prestados ao Governo brasileiro – e Mr. Phillips, este sem primeiro nome.<sup>29</sup>

Uma das maiores especialistas sobre a presença dos judeus no Brasil, a historiadora Frida Wolff, ao tratar da presença da firma inglesa e judia Samuel Phillips & Co, destaca que essa estava no Rio de Janeiro desde 1808, com a chegada da Corte, e tinha como sócios D. M. Samuel e Phillips. No entanto surge uma questão: quem eram D. M. Samuel e Phillips?

<sup>25</sup> CHAPMAN, op. cit., cap.3 (*Merchants in the Atlantic Trade*).

<sup>26</sup> Assim como ocorreu no Brasil, no México, na Argentina e no Chile, as firmas inglesas concentraram-se no comércio exportador-importador. Cf. GREENHILL, Robert. *The Brazilian Coffee Trade*. In: PLATT, op. cit., p. 230; HEATH, Hilarie J. *British Merchant Houses in Mexico, 1821-1860: conforming business practices and ethics*. *Hispanic American Historical Review*, 73:2 (1993), 261-290; LEWIS, Colin M. *British business in Argentina*. London: LSE, 1995. (*Working Paper in Economic History*, nº 26/1995); FIGUEROA, op. cit.

<sup>27</sup> A respeito do poder econômico e político dos negociantes portugueses, além dos já citados, verificar os trabalhos de: LOBO, Eulália M. L. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978; GORESTEIN, Riva, op. cit; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995; OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles. *A Astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos na Corte do Rio de Janeiro, 1820/1824*. 1ª. ed. Bragança Paulista: Ícone/ Universidade São Francisco, 1999; MALERBA, Jurandir. *A Corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência*. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

<sup>28</sup> Além dos trabalhos de Robert Conrad e de Leslie Bethel, destacamos, também, o do Professor Luis Henrique Dias Tavares, e mais recentemente os de Marika Sherrwood. Cf.; BETHEL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. 2ª ed. Tradução de Luiz A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, 2002; CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. Tradução de Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1983; TAVARES, Luis Henrique Dias. *O comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ática, 1988, SHERRWOOD, Marika. *Britains, the slave trade and slavery, 1807-1843. Race & Class*, 2004, vol. 46 (2): 54-77. Downloaded from <http://rac.sagepub.com> at CAPES on January 12, 2010, SHERRWOOD, Marika. *British Illegal Slave Trade, 1807-1830. Journal of Eighteenth-Century Studies*, vol. 31, nº 2 (2008), 295-305.

<sup>29</sup> WOLFF, Frieda. *Cooperação judaica na formação do Brasil*. Revista Magis. Cadernos de Fé e Cultura. Judeus e cristãos em diálogos. nº 33, ano 2000, p. 3.

A resposta veio com um trabalho de Roderick Barman publicado no *The Rothschild Archive Trust*.<sup>30</sup> D. M. Samuel era Denis (David) Moses Samuel, e Phillips era Alfred (Abraham) Phillips. O primeiro era filho de Moshe ben Zavil Pulvermacher, mais conhecido como Moses Samuel, que fez fortuna no comércio quando migrou da Polônia para a Inglaterra (chegou no início da década de 1760), e foi uma das lideranças da grande sinagoga de Londres, sendo escolhido Parnas (Warden) no ano de 1795.<sup>31</sup>

Moses Samuel casou com Ester Phillips e tiveram dez filhos.<sup>32</sup> O mais velho foi Samuel Moses Samuel, e assim como o pai e seus quatro irmãos, era negociante.<sup>33</sup> Samuel Moses Samuel foi casado com Esther Cohen, cuja irmãs, Hannah e Judith casaram-se com Nathan Mayer Rothschild e Moses Montefiore. Esther, Hannah e Judith eram filhas do banqueiro holandês, naturalizado inglês, Levi Barent Cohen.<sup>34</sup> Portanto, Samuel Moses Samuel era concunhado do futuro Barão Nathan Meyer Rothschild, o mais poderoso banqueiro mercantil do século XIX, que se constitui no principal credor do Império brasileiro do século XIX, e as famílias Cohen, Salomon, Samuel, Montefiore, Goldsmid e Rothschild constituíram-se nas principais famílias da elite judia Ashkenazi na Inglaterra.

Quando Moses Samuel retirou-se dos negócios em 1805, seus filhos continuaram com a firma Samuel Brothers, African Merchants, localizada em 1 Hammet Street,

em Minories, Tower Hill. O filho mais velho, Samuel Moses Samuel, também tinha seus próprios negócios.<sup>35</sup> Um desses negócios foi o comércio de escravos da África Ocidental para as Índias Ocidentais inglesa. Analisando os dados retirados do site The Trans-Atlantic Slave Trade database<sup>36</sup>, de 1795 até 1804, foram 13 viagens de navios pertencentes a Samuel Moses Samuel ligando a África Ocidental (Costa do Ouro, Baía do Benin e Golfo da Guiné) à região do Caribe (Jamaica, Barbados, São Vicente, São Domingos) e Guiana Inglesa e Holandesa.<sup>37</sup>

O bloqueio de Napoleão Bonaparte na Europa e a saída da Corte portuguesa em direção ao Brasil fizeram com que Denis (David) Moses Samuel e Alfred (Abraham) Phillips viessem para o Brasil. Segundo Barman, a firma dos irmãos Samuel na Inglaterra já realizava comércio com Portugal e suas colônias, importando vinhos do Porto e outros produtos, o que demonstrava que a criação da Samuel & Phillips no Rio de Janeiro não foi uma aventura.<sup>38</sup>

Embora historiadores como Barman e Wolf afirmam que a Samuel & Phillips foi criada em 1808, ainda não encontrei documentos que comprovem tal afirmação. No tocante à localização da firma no Rio de Janeiro, nos “Almanachs do Rio de Janeiro anos de 1816 e 1817, Negociantes Inglezes Residentes nesta Côte” aparecem a Samuel & Phillips na Rua da Direita nº 42.

Em 1812, um terceiro irmão, James Samuel, foi para o Rio de Janeiro trabalhar na

<sup>30</sup> BARMAN, Roderick J. *Nathan Mayer Rothschild and Brazil: the role of Samuel Phillips & Co. The Rothschild Archive Trust*. [www.rothschildarchive.org/ib/articles/AR2003.pdf](http://www.rothschildarchive.org/ib/articles/AR2003.pdf) [acesso em 4/2/2011].

<sup>31</sup> Idem, p. 38-39. Parnas é um título dado aos líderes leigos das comunidades e congregações desde o início dos tempos rabínicos.

<sup>32</sup> Alfred Phillips era sobrinho de Esther Phillips, e primo de Denis Samuel.

<sup>33</sup> Idem, p. 38.

<sup>34</sup> <http://www.jewishencyclopedia.com/view.jsp?artid=615&letter=C> [acesso em 4/2/2011]. A respeito da importância de Levi Barent Cohen na carreira de Nathan Meyer Rothschild e na migração e fortalecimento da comunidade Ashkenazi na Inglaterra no século XVIII, cf. HYAMSON, Albert M. *A history of Jews in England*. 2ª ed. Revised and extended. London: Methuen & Co. Ltd. 1928. (Chapter XXIX, The Ashkenazin Again, 1765-1797); BEERBÜHL, Margrit Schulte. *Crossing the channel: Nathan Mayer Rothschild and his trade with the Continent during the early years of the blockades (1803-1808)*. <http://www.rothschildarchive.org/ib/articles/AR2008Blockade.pdf> [acesso em 4/2/2011]; FERGUNSON, Neil. *The House of Rothschild. Money' Prophets 1798-1848*. New York: Penguin Books, 1999.

<sup>35</sup> Roderick Barman chama atenção que em 1805, no London Post Office Directory, constava a firma Moses Samuel & Sons, na 1 Hammet Street. Acreditamos que a firma Samuel Brothers substituiu a Moses Samuel. BARMAN, op. cit., p. 38.

<sup>36</sup> <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces> [acesso em 4/2/2011].

<sup>37</sup> The Trans-Atlantic Slave Trade database. <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>. [acesso em 4/2/2011].

<sup>38</sup> BARMAN, op. cit., p. 38.

Samuel & Phillips, e os laços estreitavam-se com Rothschild. Em outubro de 1812, a firma Samuel & Phillips comprou 133 “ports”, moedas de ouro, no valor de £303, e despachou para Londres em uma vasilha de estanho por “Acct and Risk of Mr. N M Rothschild”.<sup>39</sup>

As operações envolvendo remessas de moedas de ouro para N. M. Rothschild & Sons foram uma constante no período, e

as contrapartidas eram feitas através do envio de letras de câmbio por parte de N. M. Rothschild para serem sacadas por negociantes ingleses e portugueses no Rio de Janeiro. Numa fatura enviada por Samuel & Phillips no Pacote *Diana* em 1815 e letras sacadas (abaixo), se vê claramente como eram feitas as transações entre as partes.<sup>40</sup>



FONTE: Rothschild Archive. XI/38215 Boxe A, XI/38/215a/009p001



FONTE: Rothschild Archive. XI/38215 Boxe A, XI/38/215a/015p001

Nas leituras das correspondências trocadas entre Samuel & Phillips e Rothschild, concordamos com Roderick Barman quando afirma que a figura central da firma no Brasil era Denis Samuel. Segundo Barman, ele cultivou importantes relações com membros do governo, e numa carta para Rothschild, em fevereiro de 1816, Denis Samuel comenta: “Our Govt business which in great measure is our hands”.<sup>41</sup>

Em 1818, com a chegada de James (Diogo) Samuel, irmão de Alfred, e sendo admitido como sócio da firma, a mesma mudou de nome, passando a se chamar de Samuel Phillips & Co, conforme anúncio na *Gazeta do Rio de Janeiro*:

Fazem sciente Samuel & Phillips, rua da Direita, nº 42, que do primeiro do presente mês, 1/6/1818, em diante fico firmando Samuel Phillips & Co. por terem interessado seu irmão Diogo Samuel, residente nesta Corte.<sup>42</sup>

No mesmo ano de 1818, Alfred Phillips retornou para Londres e se casou com a prima Rebecca, irmã de Denis e James Samuel, “uma das filhas de Moses Samuel”.<sup>43</sup> Foi neste momento que, em Londres, foi criada uma nova firma Samuel & Phillips, localizada em 8 South Street, Finsbury. Portanto, os sócios no Brasil eram sócios na firma inglesa e um ponto chamou atenção: o irmão mais velho, e mais conhecido na praça de Londres, Samuel Moses Samuel, não era sócio nas firmas Samuel & Phillips e Samuel Phillips and Co. Segundo Barman, os irmãos mantiveram contatos comerciais tanto com Samuel Moses Samuel quanto com a firma Samuel Brothers.<sup>44</sup> Um dado interessante foi que a firma Samuel & Phillips de Londres apareceu

como uma das subscritoras da publicação do livro de James Hendersen, um dos viajantes ingleses pela América do Sul.<sup>45</sup>

Além dos negócios envolvendo compra de moedas de ouro e de saques de letras de câmbio, no período 1817 a 1820, a firma Samuel Phillips & Co fez 14 carregações, importando de Londres, Portsmouth e Liverpool, produtos como fazendas secas (tecidos e fios), munições, pólvoras e balas. Esses últimos produtos, vindos principalmente de Londres, se destacaram e, no nosso entendimento, estava relacionado com os conflitos no Sul do Brasil.<sup>46</sup>

Outro importante negócio, em que Nathan Rothschild não participou, em face dos riscos de não pagamento dos empréstimos devido à crise política iniciada em 1820 com as Cortes de Lisboa, foi o crédito concedido ao Erário Régio do Governo do Estado do Brasil. No ano de 1821, a firma Samuel Phillips, assim como as firmas inglesas May & Lukin, Guilhmer Young, Dison & irmãos e Finnie, e, também, negociantes e firmas portuguesas como a Joaquim Pereira de Almeida & Co. e Amaro Velho da Silva, apareceram como credores do Erário Régio.<sup>47</sup>

A participação da Samuel Phillips & Co em socorrer as finanças do Estado do Brasil, independente de Portugal pós 7 de setembro de 1822, reforçou mais ainda os laços da firma inglesa com Dom Pedro I e com o governo. Numa carta para Rothschild em 1824, a firma Samuel Phillips & Co, ao tratar da chegada no Rio de Janeiro de Woodbine Parish, primeiro “embaixador” inglês na Argentina, dizia o seguinte: “Mr Parrish handed us also kind introductions and we tendered him our services and table with invitation to meet the minister of state with some of four particular friends (destaque nosso)”.<sup>48</sup>

<sup>41</sup> BARMAN, op. Cit., p. 39.

<sup>42</sup> Avisos, p. 4. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 13/6/1818. Barman destaca que o nome verdadeiro do sócio era James Samuel. BARMAN, op. cit., p. 40. Harry Bernteisn também confirma o nome de James (Diogo). Em várias obras aparece o nome de Diogo.

<sup>43</sup> BARMAN, op. cit., p. 40.

<sup>44</sup> Idem, p. 40

<sup>45</sup> HENDERSEN, James. *A history of the Brazil comprising its geography, commerce, colonization, aboriginal inhabitants*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme and Brown, 1821.

<sup>46</sup> Notícias Marítimas. Entradas. *Gazeta do Rio de Janeiro*. 1817, 1818, 1819 e 1820.

<sup>47</sup> Balanço da Receita e Despesa do Thesouro Publico do Rio de Janeiro em todo o mez de Junho de 1821. *Gazeta do Rio de Janeiro*, nº 68, 7/8/1821, pp. 6-8; Balanço da Receita e Despesa do Thesouro Publico do Rio de Janeiro em todo o mez de Novembro de 1821. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 17/1/1822, p. 2-4.

<sup>48</sup> BARMAN, op. cit., p. 40.

<sup>39</sup> Idem, p. 39.

<sup>40</sup> Invoice .... The Rothschild Archive. XI/38/215 Box A, Samuel Phillips & Co.



### A SAMUEL PHILLIPS & CO E SEUS NEGÓCIOS NO 1º REINADO DO ESTADO IMPERIAL BRASILEIRO – 1822-1831

Proclamada a Independência<sup>49</sup>, uma situação pendente desde o período anterior se agravava: o financiamento do Estado em virtude dos déficits orçamentários e dos problemas relativos ao Banco do Brasil.<sup>50</sup> Embora seja um tema pouco trabalhado pelos historiadores, existe uma bibliografia sobre os problemas dos déficits do orçamento e as dívidas interna e externa na formação do Estado Imperial brasileiro, e não cabe aqui discuti-la<sup>51</sup>. O mais importante foi a participação da firma Samuel Phillips & Co nos empréstimos concedidos pelo Banco N. M. Rothschild ao Estado Imperial em janeiro de 1825, já que o banco não participou diretamente do primeiro empréstimo em agosto de

1824, que coube às firmas inglesas Bazeth, Farquhar, Crawford & Co e Fletcher, Alexander & Co e Thomaz Wilson & Co (Tabela 1).

É importante chamar atenção de que no primeiro empréstimo brasileiro de 1824, cujo valor era de £2.500.000 a 6% (juros), existiu uma dívida na City de Londres e, principalmente, na Bolsa de Valores, em face dos “rumores de uma tentativa conjunta portuguesa e francesa de subjugar a nova nação novamente à autoridade europeia”.<sup>52</sup> Devido a isto, o valor levantado foi de “£1 milhão, com juros de 5%, e não 6%, e estava assegurado pela receita alfandegária”.<sup>53</sup> Essa apreensão com Portugal, e seus desdobramentos no Brasil, estava presente numa carta enviada pela Samuel Phillips & Co, em 17 de julho de 1824, para N. M. Rothschild, em que dizia: “all is quite here of the apprehensions in fact... the dangers of the Lisbon expedition...”<sup>54</sup>

**TABELA 1: CONTRATAÇÃO DE EMPRÉSTIMOS EXTERNOS PELO BRASIL, 1824-1839**

Ano	Valor em £	Tipo%	Juros %	Prazo (anos)	Finalidades principais do empréstimo
1824	3.686.200	75 e 85	5	30	Financiamento de missões diplomáticas; “resgate” da independência
1825	1.400.000	100	5	30	Empréstimo português de 1823, segundo a Convenção de 25/8/1825
1829	769.200	52	5	30	Cobertura de déficits do Tesouro, pagamento de juros e amortização do empréstimo

FONTE: ALMEIDA, op. cit, p. 196

<sup>49</sup> A respeito da Independência e seus desdobramentos na formação do Estado Imperial brasileiro, existem diferentes interpretações. Conferir: COSTA, Emilia Viotti da. Introdução ao Estudo da Emancipação Política. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. 19ª ed. São Paulo, Bertrand, 1990; DIAS, Maria Odila Silva. A interiorização da metrópole 1808-1853. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *1822 Dimensões*. 2ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1986; BARMAN, Roderick J. *Brazil, The Forging the Nation, 1798-1852*. Stanford: Stanford Un. Press, 1988; MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema*. São Paulo, HUCITEC, 1987; CARVALHO, José Murilo. *A Construção da Ordem e Teatro das Sombras*. Rio de Janeiro, EDUFRRJ/Relume Dumará, 1996. SOUZA, Iara Lis Carvalho. A adesão das Câmaras e a figura do Imperador. *Revista Brasileira de História*, vol. 18, nº 36, 1998, pp. 367-394. JANNCSÓ, Istvan (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: HUCITEC, 2005.

<sup>50</sup> A respeito do Banco do Brasil conferir FRANCO, Afonso Arinos de. *História do Banco do Brasil (primeira fase: 1808-1835)*. 1ª volume. Rio de Janeiro: Ed. Artenova, 1973.

<sup>51</sup> Conferir: CARREIRA, Liberato de Castro. *História Financeira e Orçamentária do Império do Brasil*. Introdução de Washington Luis Neto. Apresentação de Luiz Viana Filho. Brasília, Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980. 2 vols; NOGUEIRA, Dênio. *Raízes de uma nação*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988; DINIZ, Adalton Francioso. Centralização Política e concentração de Riqueza: as finanças do Império brasileiro no período de 1830-1889. *História e Economia: Revista Interdisciplinar*, v. 1, nº 1, (2005), 47-66.

<sup>52</sup> DAWSON, Frank Griffith. *A Primeira crise da dívida latino-americana: a City de Londres e a bolha especulativa de 1822-25*. Tradução de Irene Hirsch. São Paulo: editora 34, 1998, p.112.

<sup>53</sup> Idem, p. 112.

<sup>54</sup> Rothschild Archive. XI/38215 Boxe A. XI/38/215a/119002. O texto está de difícil compreensão (Barman destaca a falta de cultura letrada desses negociantes).

A questão envolvendo a não participação direta dos Rothschild, e sim de agentes de câmbio e comerciantes como os citados acima, não significou para Frank Griffith Dawson um afastamento. Segundo o autor, tudo leva a crer que os Rothschild “devem ter patrocinado discretamente pequenos contratantes para testar o apetite do mercado por novos papéis”.<sup>55</sup> Corroborando com a leitura de Dawson, numa carta para N. M. Rothschild, de 18/11/1824, a firma Samuel Phillips & Co, além de enviar araras (desejo de N. M. Rothchild), destacava a dificuldade do primeiro empréstimo:

Dear Sir.

The retrun of Mr, Cattie ? Curty allows me pleasure to comply with your wish for Birds of this Country – three of which called Arraras. Captain? will be the bearer of? may safely and that they may be acceptable to Mr. Rothschild.

The Loan having been made for One million at 75 p. Cent (tipo %) and having bee at a discount of 3 pCt (%) is uch liked here, the contractors taking the option within 4 months to take million more 83 & four months after that period the remaining Million 87 but as its most likely they will not fulfil the first part of this agreement it tbecomes annulled & (and) in that event perhaps you may be induced to arranged with Brant & Gameiro to retrieve their credit and that of their Government by contracting for the remainder.<sup>56</sup>

Mesmo com os empréstimos de 1824, a situação financeira do Império se complicou em 1825 com o tratado celebrado entre

Portugal e Brasil, e “que o Governo imperial assumiu a responsabilidade pelo empréstimo de £1.400.000 contraído por Portugal em Londres, em outubro de 1823, devendo ainda pagar mais uma quantia de £600.000, em espécie, ao soberano português”. Um novo empréstimo em 1825 se fez necessário.<sup>57</sup>

Em 1825, ocorreu uma reorganização na firma. Denis Moses Samuel retornou para a Inglaterra e, em Londres, assumiu a direção da Samuel & Phillips. Segundo Barman, para assessorar Joshua Samuel e seu irmão James (Diogo) Samuel, veio para o Brasil John Samuel, filho de Phineas Moses Samuel, outro irmão Samuel.<sup>58</sup>

Além de agente financeiro e informante de Rothschild no Brasil, a firma Samuel Phillips continuou exercendo atividade comercial. Em 1826, por exemplo, apareceu o seguinte anúncio:

28/07/1826

Entrarão hontem o Bergantim Inglez David Riehard [deve ser 'Richard'], de Londres em 61 dias (a);

...

Alviçareiro-Mór  
Partes dadas no dia 27  
(a) amarras, cobre em barris, e folhas, a Samuel Philipe...<sup>59</sup>

Em outro anúncio, no mesmo ano de 1826, a firma fez leilão de armas avariadas devido à entrada de água no porão do bergantim que as conduzia. Dizia o anúncio:

Leilões

25. Leilão que fazem Samuel Phillipe & Comp., Terça feira 5 do corrente, pelas 10 horas da manhã, na porta da Alfândega,

<sup>55</sup> Idem, p. 113.

<sup>56</sup> Rothschild Archive. XI/38215 Boxe A. XI/38/215a/127001. BARMAN, op. cit, p. 41. Brant e Gameiro eram, respectivamente, Felisberto Caldeira Brant Pontes Oliveira e Horta (futuro Marquês de Barbacena) e o conselheiro Manoel Rodrigues Gameiro Pessoa (Visconde de Itabaiana). Segundo Paulo Roberto de Almeida, ambos “tinham sido designados por José Bonifácio de Andrade, em setembro de 1822, como encarregados dos negócios estrangeiros do Brasil junto aos Reinos da Grã-Bretanha e França”. ALMEIDA, Paulo Roberto. *Formação da Diplomacia Econômica no Brasil: as relações econômicas, internacionais no Império*. São Paulo: SENAC, 2001, p. 181 (nota 12)

<sup>57</sup> ALMEIDA, op. cit, p. 181. Sobre os empréstimos, a dívida e os debates políticos cf. CARREIRA, op. cit., p. 119-132 e 165-17. Abreu, Marcelo de Paiva. “A dívida pública externa do Brasil, 1824-1931”, *Estudos Econômicos*. IPE-USP, 15, 2, mai.-ago. 1985:167-189.

<sup>58</sup> BARMAN, op. cit, p. 41. Muito jovem, John Samuel recebeu a função de caixeiro em julho de 1826.

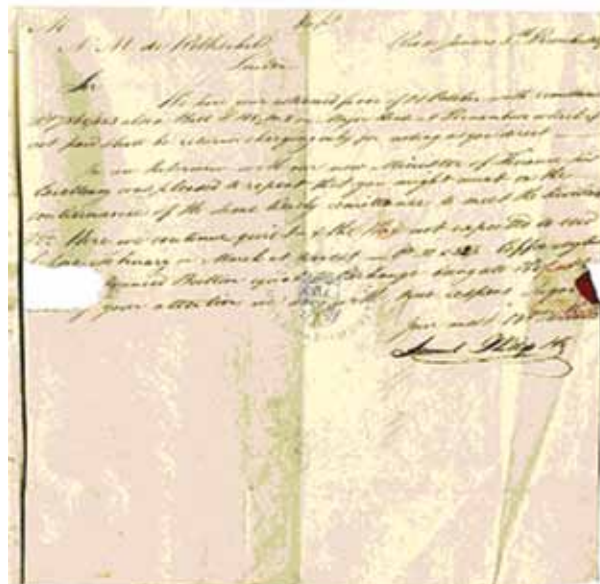
<sup>59</sup> Alviçareiro-Mór. *Diário do Rio de Janeiro*, 20/7/1826.

por conta do seguro, de huma porção de armamento todo avariado com agoa salgada, vinda de Londres no Bergantim *David Ricardo*, o qual será feito pelo Porteiro do Commercio Alexandre José Rodrigues, as condições serão declaradas no acto do leilão.<sup>60</sup>

No final da década de 1820, embora os negócios com o Governo brasileiro estavam muito bons, em razão da normalidade com os vizinhos (vide carta abaixo), as relações entre a firma Samuel Phillips & Co e N. M. Rothschild começaram a “azedar”. As cartas começaram a ser bastante sucintas, sem maiores detalhes sobre os negócios.



Fonte: Rothschild Archive. XI/38215 Boxe A. XI/38/215a/167002



Fonte: Rothschild Archive. XI/38215 Boxe A. XI/38/215a/187002

A tensão entre a Samuel Phillips & Co e N. M. Rothschild cresceu com as dificuldades do Estado Imperial em pagar os dividendos e juros dos empréstimos. Mesmo com o empréstimo de N. M. Rothschild em 1829, relacionado com os referidos pagamentos de juros e dividendos anteriores<sup>61</sup>, a crescente tensão política interna e externa, esta última relacionada com Portugal, preocupava a firma no Brasil. Numa carta de 11 de julho de 1829, a firma Samuel Phillips & Co destacava a importância da normalidade em Portugal e as expectativas para a grande safra de café e açúcar, importantes itens da exportação do Brasil (e para as contas externas do Império):

(...) We are very anxious for news of the conclusion of differences with Portugal & hope our new Empress (D. Maria II) will soon arrive, we are daily expecting large crop coffee and sugar, assuring you of our attention to your order will much respect...<sup>62</sup>

A piora das relações entre a firma Samuel Phillips & Co com N. M. Rothschild possibilitou compreender a crescente relação e importância da firma Leuzinger & Co, como agente de Rothschild.<sup>63</sup> Com a abdicação de Dom Pedro I em 1831, a firma Samuel Phillips & Co se tornou procuradora dos interesses de ex-imperador no Brasil, conforme carta:

“D. Pedro de Alcantara, ex-Imperador do Brasil e a Imperatriz pelo vosso presente Alvará de Procuração contituímos nossos bastantes procuradores aos Srs. Samuel, Phillips & Co para assinarem as escrituras de doação...”<sup>64</sup>

A aproximação da firma com Diogo Pereira de Vasconcelos, ministro da Fazenda em julho de 1831, e irmão do liberal moderado Bernardo Pereira de Vasconcelos, fez com que a Samuel & Phillips substituísse N. M. Rothschild como principal agente financeiro do Governo brasileiro em Londres.

## CONSIDERAÇÕES PROVISÓRIAS

Retornando às perguntas iniciais, e em face do momento da pesquisa, algumas questões referentes às transações comerciais transoceânicas envolvendo a firma Samuel Phillips, tais como a questão dos fretes e consignações das mercadorias importadas, estão em aberto. Embora transações envolvendo o envio de moedas de ouro (que também eram mercadorias, além de meios de pagamento) e letras de câmbio constituíram em práticas bastante comuns,<sup>65</sup> a História do Comércio, envolvendo a História da Marinha Mercantil (e de Guerra) e o Sistema Atlântico, ainda é um campo da História Econômica Brasileira que precisa ser ampliado.<sup>66</sup>

No tocante à prática comercial Samuel & Phillips, depois Samuel Phillips & Co, esta constituiu-se numa *sociedade comercial familiar* que lembra outras firmas comerciais do período, no qual a *família* era fundamental.<sup>67</sup> Não é a minha intenção, neste momento, de definir antropológicamente o conceito de família, muito menos de discutir “cultura de negócios”. Porém, concordamos com a definição de Michel Bertrand, quando concebe a família “como un vasto sistema de relaciones constringido según una doble lógica de linaje e de parentesco se

<sup>61</sup> CARREIRA, op. cit, p. 167-171

<sup>62</sup> Rothschild Archive. XI/38215 Boxe B. XI/38/215b/034p.002

<sup>63</sup> BARMAN, op. cit, p. 42.

<sup>64</sup> Documento pertencente a Luiz Benyorsef, Diretor do Arquivo Histórico Judaico Brasileiro.

<sup>65</sup> WEBER, Max. *A gênese do capitalismo moderno*. Organização e comentário de Jesse Souza. Tradução Rainer Domschke. São Paulo: Ática, 2006; BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII. O jogo das trocas*. Tomo II. Tradução de Telma Costa. Lisboa: Teorema, 1992.

<sup>66</sup> Na Grã-Bretanha, EUA e Holanda, a História Econômica associada à História da Marinha é um campo bem desenvolvido, com uma extensa bibliografia. Um trabalho interessante envolvendo Bloqueio Naval e expansão econômica consiste em DAVIS, Lance E. and ENGERMAN, Stanley L.. *Naval blockades in peace and war: an economic history since 1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

<sup>67</sup> GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *De negociante e contratador a Barão de Ubá: a trajetória de João Rodrigues Pereira de Almeida e da firma Joaquim Pereira de Almeida & Co., 1793-1830*. Texto inédito.

<sup>60</sup> Leilões, p. 11. *Diário do Rio de Janeiro*, 4/9/1826.



impone como un marco dentro de lo qual se desarrollan las relaciones sociales".<sup>68</sup>

Entretanto, como também destaca o próprio Bertrand, se a família não se constitui no único instrumento operativo de uma determinada sociedade, o que possibilita a estruturação social? Para o autor é a *rede de sociabilidade*, onde indivíduos e grupos sociais se interagem, possibilitando identificar uma estrutura relacional.<sup>69</sup>

No caso específico da firma Samuel Phillips & Co, a etnicidade judaica Ashkenazi é o que *estrutura a família e os negócios*. Os casamentos entre as famílias judaicas inglesas, no caso entre as famílias Samuel e Phillips, como também dos Samuel com Cohen, fortaleceu a firma dos irmãos perante outras famílias, como foi o caso da Rothschild (Nathan Rothschild casou com a filha de

Berent Cohen, e foi ajudado por este). Neste sentido, concordamos com Frederick Barth, quando destaca que "os grupos étnicos são categorias atributivas e identificadoras empregadas pelos próprios atores; conseqüentemente, têm como característica organizar as interações entre as pessoas com toda divergência que possa existir".<sup>70</sup>

A autoafirmação em ser judeu fortaleceu a firma comercial e seus negócios, mesmo atuando num mercado hegemonicamente católico e socialmente escravista, como era o Império luso-brasileiro, depois, o Império do Brasil. Com toda crítica à usura, aos juros cobrados, a firma comercial Samuel Phillips & Co era reconhecida na praça mercantil do Rio de Janeiro e de Londres, como uma firma financeira. Foi no setor financeiro, mais do que na venda de *commodities*, que ela se destacou.

---

<sup>68</sup> BERTRAND, Michel. De la familia a la red de sociabilidad. *Revista Mexicana de Sociología*, n. 2, vol. 61, a Abril-Junio de 1999, p. 118.

<sup>69</sup> Idem, p. 124.

<sup>70</sup> BARTH, Frederick. Grupos étnicos e suas fronteiras. BARTH, Fredrik. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas* (organização de Tomke Lask). Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000. p. 27.

# O conselho naval no oitocentos: propostas para o estudo da relação entre civis e militares no Império

**Renato Jorge Paranhos Restier Junior**

*Historiador e mestrando em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Primeiro-Tenente do Quadro Técnico Temporário da Marinha, Encarregado da Divisão de Pesquisas Históricas da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Sócio Honorário do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil – IGHMB – e pesquisador associado do Laboratório de Estudos das Diferenças e Desigualdades Sociais – LEDDES/UERJ.*

## RESUMO

O presente ensaio tem como objetivo propor algumas reflexões a respeito das possibilidades de estudo sobre os militares e as instituições militares a partir da história social. Utilizando-nos do Conselho Naval, órgão consultivo criado na estrutura organizacional da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha no Segundo Reinado, propomos o estudo da relação entre civis e militares a partir da inserção dos primeiros no meio militar. Além do grande desconhecimento sobre o papel desta instituição para o Ministério da Marinha e para o Estado Imperial de uma maneira geral, não se conhece o papel do Conselho Naval entre as instituições da monarquia por onde circularam as elites do Império, visto que, desde seu início, a instituição em questão foi ocupada por grandes personalidades como o Visconde do Rio Branco e Zacarias de Góes e Vasconcellos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Império do Brasil, Marinha, Conselho Naval

## ABSTRACT

This essay aims to propose some reflections about the possibilities of study on the military and military institutions from the social history. Using the Naval Council, an advisory body created in the organizational structure of the Secretariat of State for the Navy in the Second Empire, we propose the study of the relationship between civilians and military from the first insertion of the military. In addition to widespread ignorance about the role of this institution to the Navy Ministry and the Imperial State in general, does not know the role of the Naval Council of monarchy among the institutions through which circulated the elites of the Empire, because, since its Initially, the institution in question was occupied by great personalities such as the Viscount of Rio Branco and Zacarias de Goes e Vasconcelos.

**KEYWORDS:** Empire of Brazil, Navy, Naval Council

## INTRODUÇÃO: O ETERNO DEVIR HISTORIOGRÁFICO

A ciência histórica, como os demais campos do conhecimento científico (incluindo mesmo as ditas exatas ou naturais), passou por um conjunto de transformações na primeira metade do século XX, permitindo novas abordagens e, conseqüentemente, a ampliação do conhecimento histórico. É claro que nem todos os países passaram por "revoluções historiográficas", como podem se enganar alguns pesquisadores ao ler Peter Burke em seu



estudo sobre a historiografia francesa com os *Annales*.<sup>1</sup>

Contudo, de maneira geral, o devir historiográfico é perfeitamente compreensível visto que os fatos históricos nunca se repetem, principalmente porque os atores morrem enquanto outros nascem, numa eterna renovação de gerações que herdaram subsídios culturais da geração anterior e, muitas vezes, as transformam. Ao mesmo tempo, os historiadores, como os demais cientistas, tratam, a partir de diferentes abordagens, os objetos históricos, numa constante atualização do conhecimento. Isto é perfeitamente compreensível na medida em que entendemos que os historiadores estão sujeitos às demandas sociais de sua época, ao passo que, concomitantemente, atuam sobre o universo social em que estão inseridos. Logo, em cada período, em cada geração, as características de cada sociedade no tempo influenciam a produção do conhecimento histórico.<sup>2</sup>

A história militar, entendida enquanto campo do conhecimento histórico ou não, atualmente vivencia o devir heraclítico,<sup>3</sup> tentando definir sua identidade e, felizmente, passando por grandes transformações teóricas e metodológicas. Diferentes debates estão em desenvolvimento em relação ao estudo dos fenômenos militares, das instituições militares e dos militares em si.

A questão se concentra em não limitar a história militar aos aspectos estritamente ligados à guerra, à estratégia, ao combate de uma maneira geral. Entretanto, teme-se que a história militar acabe não constituindo uma identidade própria, pois, no momento em que circular em outros campos, poderá se diluir em vez de promover interfaces, tornando-se, por exemplo, história política com objeto militar, ou uma simples história social dos militares.

Entretanto, não se trata aqui de delimitar um campo de atuação da história militar, e nem determinar ser a história militar apenas um objeto inserido num dos campos da história. Devemos atentar que, especificamente nesta discussão, estamos tratando de militares enquanto objeto.

Aproveitando-nos das interfaces que a ciência histórica nos permite para apontar diferentes possibilidades de análise de determinados objetos, em nosso caso os militares e as instituições militares a partir de outros campos da história, propomos uma reflexão a respeito das relações entre os militares com os demais grupos sociais no Império do Brasil, e, neste caso, serão úteis os aportes teóricos da história social.

A importância dos militares não se limitou apenas às guerras ou aos fatos a elas relacionados, para as quais foram e são preparados. Os militares são sujeitos sociais, integram complexos sociais e, conseqüentemente, estão inseridos nas dinâmicas entre os grupos. Franco Cardini, citado por Corvisier, afirmou que a “[...] transformação dos sistemas e das instituições militares anda sempre de par com as mutações das estruturas sociais”.<sup>4</sup> Em consonância, a historiadora Renata Senna Garrafoni, em seu estudo sobre as Guerras Púnicas, teceu as seguintes considerações:

Nesse sentido, podemos afirmar que o estudo das guerras romanas tem sido repensado em um contexto mais amplo, no qual as armas, a logística, as táticas e os conceitos não são meras técnicas deslocadas, mas parte constituinte de sua cultura e sociedade.<sup>5</sup>

Estão longe de serem consensuais algumas definições sobre os militares no Império. As considerações do Exército enquanto representante da classe média e a Marinha

depositária da elite social do Império carecem de análises mais cautelosas.<sup>6</sup>

Pesquisadores como Celso Castro<sup>7</sup> e Adriana Barreto de Souza<sup>8</sup> deram grandes contribuições em seus estudos na tentativa de analisar a participação política e as articulações sociais desenvolvidas pelos militares do Exército no Império do Brasil. Os referidos autores não tentaram estabelecer um “perfil geral do militar” que percorreu todo um universo de possibilidades de mais de meio século de regime imperial, mas recortaram um dado momento ou determinados personagens da história do Império para desenvolver a análise.

Encontramos, na realidade, um grande problema quando tentamos forjar um “perfil” do militar no Império. Primeiro devemos considerar os diferentes momentos do Brasil monárquico, suas diversas transformações políticas e sociais. As oscilações e transformações sociais ocorridas em 67 anos de monarquia no Brasil nos impede de construir um estereótipo do “homem em armas” desse período. Segundo, atentar para o próprio desenvolvimento institucional das forças de terra e mar. Não podemos analisar os militares e as instituições militares enquanto elementos atemporais, monolíticos, sem sofrer os efeitos das mudanças sociais, conforme Franco Cardini citado anteriormente. Em outras palavras, olhar o militar do início do Império e aplicar a mesma ótica para o estudo do militar do 15 de Novembro é cair num grande reducionismo.

O historiador Marcos Guimarães Sanches nos chamou a atenção para a questão referida acima em seu artigo sobre o Almi-

rante Joaquim Marques Lisboa, onde afirma que o estudo da carreira do Almirante Tamandaré nos sugere sempre uma reflexão. Tamandaré atuou em praticamente todos os conflitos internos e externos sem, no entanto, “ocupar cargos políticos como outros chefes militares”.<sup>9</sup>

As novas preocupações em relação ao estudo dos militares e das instituições militares resultaram em fecundos trabalhos, cito alguns como *A sociedade militar* de Raoul Girardet,<sup>10</sup> a já citada obra *Os militares e a república* de Celso Castro, *Soldiers, officers, and society: the Army in Bahia, Brasil, 1808-1889* de Hendrick Kraay,<sup>11</sup> entre outros que também merecem menção, mas nos perderíamos em citações.

Notadamente a circulação dos militares em diferentes grupos sociais tem chamado a atenção de muitos pesquisadores, resultando na proliferação de pesquisas. Contudo, propomos um exercício analítico inverso. Consideramos ser bastante proveitoso se pensarmos em como os demais grupos sociais se relacionaram, circularam e atuaram no ambiente militar. Como são percebidos? De que maneira os “paisanos”<sup>12</sup> se inseriram nas instituições militares? Havia, de fato, quando inseridos nas instituições militares, esta percepção de civis e militares?

Escolhemos para nos auxiliar nessa reflexão o Conselho Naval no Império, criado na segunda metade do século XIX. Entendemos ser um importante laboratório, visto que foi integrado por diferentes personalidades políticas do Império como o Visconde do Rio Branco e Zacarias de Góes e Vasconcellos.

<sup>6</sup> Ver SODRÉ, Nelson Werneck. *História militar do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilizações, 1979 e CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

<sup>7</sup> CASTRO, Celso. *Os militares e a república: um estudo sobre cultura e ação política*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1995.

<sup>8</sup> SOUZA, Adriana Barreto de. *Duque de Caxias: o homem por trás do monumento*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008 e, da mesma autora, *O Exército na consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política militar conservadora*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999.

<sup>9</sup> SANCHES, Marcos Guimarães. Um militar no Império. In: *Tamandaré*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2009, p. 95.

<sup>10</sup> GIRARDET, Raoul. *A Sociedade Militar: de 1815 aos nossos dias*. Trad. José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2000.

<sup>11</sup> KRAAY, Hendrick. *Soldiers, officers, and society: the Army in Bahia, Brasil, 1808-1889*. Thesis (PdH). University of Texas, Austin, 1995.

<sup>12</sup> Termo aplicado na diferenciação dos membros efetivos civis do Conselho Naval constante no Almanaque do Ministério da Marinha do ano de 1858. A diferenciação se refere ao traje, ou seja, significa aqueles que não usam fardas. Nesta discussão, utilizaremos também a palavra civil para fazermos essa diferenciação, mesmo reconhecendo as possíveis limitações desse conceito nesse momento.

<sup>1</sup> BURKE, Peter. *A Escola dos Annales (1929-1989) – A Revolução francesa da historiografia*. São Paulo: Unesp, 1991.

<sup>2</sup> WEHLING, Arno. *A Invenção da História: estudos sobre o historicismo*. Rio de Janeiro: Editora Gama Filho, 2001.

<sup>3</sup> Referência a Heráclito de Éfeso, filósofo grego que viveu entre os séculos V e IV a.C. Heráclito propôs que tudo no universo está em constante dinamismo, ou “tudo flui”, num eterno devir.

<sup>4</sup> CARDINI, Franco. *La culture de la guerre, XII-XVIII siècles*. Apud. CORVISIER, André. *A Guerra: ensaios históricos*. Trad. José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1999, p. 234.

<sup>5</sup> GARRAFONI, Renata Senna. Guerras Púnicas. In: MAGNOLE, Demétrio (Org.). *História das Guerras*. 3ª edição. São Paulo: Contexto, 2006, p. 48.

## O CONSELHO NAVAL

A Armada Imperial continuou a representar um dos grandes instrumentos de poder do Estado no decorrer do Brasil-Império, tal qual o foi no processo de independência no início do século XIX.

Atuou na manutenção da integridade territorial do Império, sendo empregada nos conflitos internos do período regencial, no final da primeira metade do século XIX, transportando tropas e víveres, bloqueando portos e combatendo os grupos revoltosos. Participou, também, da repressão ao comércio de escravos, que incidiu grandes preocupações ao Governo Imperial em duplo sentido. De um lado, a pressão britânica para o fim da escravidão no Brasil. A rígida fiscalização dos navios britânicos no litoral do Brasil, com objetivo de suprimir o comércio de escravos, gerou fortes protestos no Rio de Janeiro. Os jornais da época, como o *Jornal do Commercio*, publicaram artigos afrontados com a ação do Parlamento inglês sobre o Brasil, especialmente com a indiferença da chancelaria britânica em relação às demandas da diplomacia brasileira.

As antipatias, que nasceram na corte em relação às ações dos navios ingleses na costa do Império do Brasil, resultaram no crescimento da simpatia pelos negreiros. Estes representavam uma forma de se contrapor à fiscalização da *Royal Navy*.<sup>13</sup> As tensões cresceram e se desdobraram ainda após a proibição do comércio de negros em 1850, resultando, inclusive, no rompimento das relações diplomáticas entre os dois países em função da *Questão Christie* em 1863.<sup>14</sup> Somente durante a guerra contra a República do Paraguai entre 1865 e 1870, as relações entre o Brasil e a Inglaterra tornaram-se novamente amistosas.

Por outro lado, quando o comércio de escravos foi definitivamente proibido, a partir da Lei Euzébio de Queirós, de 1850, foi atribuída à Armada Imperial a missão de patrulhar estas atividades na costa do Império. Navios do Brasil passaram a efetuar cruzeiros no litoral brasileiro com o intuito de apresar embarcações que estivessem transportando escravos para os portos brasileiros. Isto contribuiu, inclusive, para estender a área de atuação naval, pois obrigou os navios da Armada a caçarem navios negreiros em diferentes pontos do Império.

Da mesma forma, a Marinha de Guerra, ao empenhar-se na campanha da repressão do tráfico de africanos, criou possibilidades novas de operacionalidade, espraiando sua ação incansável a diferentes setores do nosso litoral, com a ideia de criação de um Arsenal em Intaqui, na Província do Maranhão em 1850; e com o impulso de uma ação que redundou no apresamento de navios transportadores de africanos na área entre Angra dos Reis e a Restinga de Marambaia pelos Navios de Guerra Bertioga, Andorinha e Golfinho nesse ano de 1851.<sup>15</sup>

Quando terminaram os conflitos no Rio Grande do Sul em 1845, o Governo Imperial voltou novamente sua atenção para a fronteira sul do País. O Império do Brasil, com toda sua extensão territorial, utilizava a navegação para chegar a áreas inviáveis por terra, como, por exemplo, à Província do Mato Grosso. Interessava ao Brasil, como salientou o historiador Orlando de Barros, o controle “[...] da navegação dos rios platinos e o acesso a Mato Grosso [...]”, para tanto o emprego da Marinha era necessário.<sup>16</sup> Outra grande preocupação do Império,

senão a principal, era a possibilidade de se formar um Estado platino da dimensão do antigo Vice-Reino do Prata, com a possível unificação da Argentina, Uruguai, Paraguai e parte do Rio do Grande do Sul. Tais demandas da política externa do Brasil Imperial acarretaram frequentes atritos com as repúblicas platinas.

A Armada Imperial foi um dos grandes sustentáculos para as demandas da política externa do Império do Brasil no Prata, atuando em operações militares (guerra contra Oribe e Rosas, entre 1851 e 1852, e Guerra da Tríplice Aliança durante o período compreendido entre 1865-1870); em missões diplomático-militares, como o envio de uma Esquadra em 1854 para a resolução das questões da navegação no Rio Paraguai; e, por fim, durante a ocupação político-militar do Paraguai entre 1869 e 1876.<sup>17</sup>

As necessidades da política externa do Brasil nesse período obrigaram o Estado Imperial a efetivar a renovação e atualização do material flutuante da Esquadra Imperial.<sup>18</sup> As transformações tecnológicas nos meios de produção durante a segunda metade do século XIX atingiram também a construção naval. Em tão pouco tempo grandes transformações e inovações se processaram e, inclusive, resultaram em novos tipos de navios de guerra, como as torpedeiras e os submarinos. Em pouco mais de meio século, notamos rápidas transformações nunca antes operadas, acarretando novas tendências da guerra no mar que foram plenamente empregadas no início do século XX, confor-

me observou o historiador René Rémond ao tratar da Primeira Guerra Mundial na obra *O século XX*.<sup>19</sup> Esse conjunto de transformações foi denominado por Éric Hobsbawm de “tecnologia da morte”, que avançou em meados do século XIX, e ampliou-se no final do mesmo século:

[...] não apenas devido a uma verdadeira revolução na rapidez e no poder de fogo das armas pequenas e da artilharia, mas também através da transformação dos navios de guerra por meio de motores-turbina, de uma blindagem protetora mais eficaz e da capacidade de carregar muito mais armas.<sup>20</sup>

No momento em que a modernização do material flutuante da Armada Imperial se processava, alterava-se também a estrutura administrativa do Ministério da Marinha. Dentre as novas instâncias administrativas da Marinha Imperial surgiu o Conselho Naval, criado pela Lei nº 874, de 23 de agosto de 1856.

Durante o reinado de Dona Maria I, foi criado o Conselho do Almirantado no ano de 1796. Era um órgão “[...] colegiado consultivo e de direção geral diretamente vinculado ao Ministro da Marinha”.<sup>21</sup> Em 1807 foi extinto, durante o processo da transmigração da Corte para o Brasil. Após a Independência, não houve qualquer iniciativa no sentido de recriar um conselho tal qual o extinto em 1807; entretanto, sua importância não dei-

<sup>17</sup> Cf.: SOARES, Teixeira. “Marinha e a política externa no Segundo Reinado”. *Navegador*: subsídios para a história marítima do Brasil, Rio de Janeiro, nº 14/16, junho / 1978 a dezembro / 1980; GAMA, Edina Laura Nogueira da. *A Marinha Imperial e sua ação contra Rosas e Oribe (1850-1852)*. Monografia apresentada no Curso de Pós-Graduação em História Militar – Universidade do Rio de Janeiro – UNIRIO, 2001; MARTINS, Helio Leoncio. “A estratégia naval brasileira da Guerra do Paraguai”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 3º trimestre, 1997, p. 71-85; MAIA, João do Prado, *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*: tentativa de reconstituição histórica. Rio de Janeiro, Cátedra; Brasília, INL, 1975, p. 255-324; BITTENCOURT, Armando de Senna. Batalha Naval do Riachuelo, na Guerra da Tríplice Aliança. In: VIDIGAL, Armando e ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.). *Guerra no mar*: batalhas e campanhas navais que mudaram a história. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 253-300; e DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva, *As relações entre o Império do Brasil e a República do Paraguai (1822-1889)*. Dissertação de Mestrado pela UnB, 1989.

<sup>18</sup> Ver BITTENCOURT, Armando de Senna, “A evolução da engenharia naval no Brasil”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 4º trimestre de 2009, p. 69-84; VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985.

<sup>19</sup> RÉMOND, René. *O século XX*: de 1914 aos nossos dias. Trad. Octavio Mendes Cajado. São Paulo: Cultrix, 1974, p. 26.

<sup>20</sup> HOBBSAWM, Éric. *A Era dos Impérios, 1875-1914*. São Paulo: Cultrix, 2009, p. 470.

<sup>21</sup> CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil; organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Coord. Vicente Tapajós. Brasília – Rio de Janeiro. Fundação Centro de Formação do Servidor Público. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986, p.57.

<sup>13</sup> SOARES, Teixeira. “A Marinha e a política externa do Segundo Reinado”. *Navegador*: subsídios para a história marítima do Brasil, nº 16, jul de 1979/dez de 1980, p. 15.

<sup>14</sup> Ibidem, p. 3-19. Segundo Henrique Altemani e Amado Cervo, a década de 1840 representou a busca de autonomia do Brasil em relação à Grã-Bretanha. Ver OLIVEIRA, Henrique Altemani. *Política externa brasileira*. São Paulo: Saraiva, 2005, e CERVO, Amado Luiz. *O controle do Prata*. In: CERVO, Amado Luiz e BUENO, Clodoaldo (Org.). *História da política exterior do Brasil*. 3ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

<sup>15</sup> SOARES, Teixeira. “A Marinha e a política externa do Segundo Reinado”, op. cit., p. 18.

<sup>16</sup> BARROS, Orlando de. Sinopse da História das Relações Externas Brasileiras. In: LESSA, Mônica Leite; GONÇALVES, Wiliams da Silva (Org.). *História das Relações Internacionais*: teorias e processos. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007, p.54.



xou de ser ressaltada em algumas discussões parlamentares, obviamente com outras expectativas funcionais em relação ao conselho criado em Portugal.

Em 1833, o Ministro da Marinha Joaquim José Rodrigues Torres, futuro Visconde de Itaboraí, enfatizava a necessidade de criar um órgão formado por “[...] homens vividos na profissão, para assessorar o ministro na solução dos problemas da Marinha”. Para Rodrigues Torres, essa era a forma de estabelecer uma homogeneidade às decisões do ministério, cujas ações dependiam dos diferentes ministros que assumiam a função.<sup>22</sup> Em 1837, foi apresentada pelo Ministro Pio dos Santos à Assembleia Geral Legislativa uma proposta de criação de um conselho dentro do organograma do Ministério da Marinha.<sup>23</sup>

Em maio de 1853, Zacarias de Góes e Vasconcellos, então Ministro da Marinha, pontuou em seu relatório os motivos pelos quais se deveria organizar um conselho tal qual o Almirantado francês criado em 1852.<sup>24</sup> O primeiro ponto abordado pode ser analisado em dois sentidos, o que não quer dizer que sejam excludentes: o primeiro se refere a questões simbólicas, ou seja, que este conselho poderia ser o transmissor das tradições da Armada Imperial; em segundo lugar, a possibilidade de se poder estabelecer planos e/ou projetos de longo prazo, sem perecerem em função “[...] das vicissitudes da política [...]”.<sup>25</sup> O segundo ponto apresentado por Zacarias de Góes se refere aos esclarecimentos que se fizessem necessários ao ministro da Marinha, pois estando envolvido com “[...] certo numero de homens proffisionaes [...]”, as proposições ministeriais não teriam a necessidade de se submeter a um grande número de sujeitos, não haveria “[...] muitos rodeios [...]”. Ao mesmo tempo, esse conselho, formado por homens de grande experiência na Marinha, poderia

avaliar e criticar imediatamente qualquer medida a ser tomada pelo ministério.

Aqui caberia já um problema: ora, se o conselho deveria ser formado por experientes profissionais, por que não era composto apenas por militares? Ou então, em outro sentido, “ser profissional”, a essa época, poderia não ter como pré-requisito a formação militar nas instituições de ensino militar.

O terceiro ponto toca na questão da adequação desta instituição ao regime vigente, pois sendo o Brasil, segundo Zacarias de Góes, um País de regime representativo, o ministro da Marinha teria um órgão a quem deveria, por obrigação, consultar a opinião em ocasião de decisões mais graves. Por fim, o prestígio que o Conselho Naval pudesse adquirir estimularia os oficiais a aperfeiçoarem-se em suas carreiras com o objetivo de integrar a referida instituição. Conforme avaliou Zacarias de Góes e Vasconcellos:

4º, finalmente, que a parte, que por meio do Conselho vem a ter os Officiaes de Marinha mas ordens principaes relativas á Força Naval, eleva-os aos seus próprios olhos, e da-lhes uma tal consideração, que nenhum Official da Armada, digo desse nome, deixará de sentir-se estimulado a habilitar-se com estudos, e á proceder de modo que possa hum dia merecer na carreira, que segue, ser incumbido de tão importantes funcções.<sup>26</sup>

Três anos depois, em 1856, o Conselho Naval foi criado na capital do Império.<sup>27</sup> No mesmo ano houve a reorganização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Quartel-General da Marinha no sentido de “entrosar o funcionamento dos três órgãos da cúpula da administração naval”.<sup>28</sup>

Não existe qualquer estudo pormenorizado que analise o funcionamento do Conse-

lho Naval, sua organização e dinâmica interna, que trate de sua atuação nas questões que envolviam não apenas a Marinha, como também o próprio Estado Imperial, especialmente no trato das questões vinculadas à política externa.

Devemos ressaltar que foi o Conselho Naval que formulou, no Brasil, as primeiras normas para orientar a gestão institucional do Ministério da Marinha, o seu funcionamento, e toda a construção simbólica da Armada Imperial, pois foram estabelecidas as diretrizes sobre cerimoniais, símbolos e formas de tratamento, a partir da elaboração do cerimonial da Marinha. O documento, intitulado *Ordenança Geral da Armada*, publicado em 1877, substituiu os *Regimentos Provisoriaes* portugueses do final do século XVIII que vigoravam até aquele momento.

Entendemos ser relevante a pesquisa sobre esta instituição enquanto instrumento de orientação das decisões do ministro da Marinha e espaço de atuação da elite política do Império. O único autor que se aventurou, dedicando alguma atenção ao Conselho Naval, foi o Almirante Herick Marques Caminha em sua obra *História Administrativa do Ministério da Marinha no Império*. Entretanto, como não foi a proposta do referido trabalho aprofundar a análise dos órgãos navais no período, dedicou poucas páginas ao conselho, apontando apenas alguns momentos antes de sua criação em 1856.

### MILITARES E “PAISANOS”: A CONSTRUÇÃO DAS REPRESENTAÇÕES

Estranheza não nos causa o fato de haver o envolvimento de civis em assuntos navais, visto que muitos foram ministros da Marinha. Inclusive, mesmo que poucos, há alguns trabalhos sobre os mesmos enquan-

to ministros, o que não se pode dizer sobre suas participações no Conselho Naval ou em outras instituições militares.

A existência de civis enquanto membros efetivos do Conselho Naval nos leva a questionar sobre uma possível inserção do mesmo conselho no roteiro das instituições em que as elites do Império circulavam em suas relações de poder.<sup>29</sup> Para responder a esta questão, teríamos que levantar outras.

A primeira seria o lugar social que os membros civis do Conselho Naval ocupavam na estrutura social do Império e, como desdobramento, se isto acarretava uma hierarquia funcional no conselho, condicionando diferentes níveis de atuação e decisão. Em seguida, questionaríamos as redes relacionais construídas dentro e fora do conselho e se estas relações estariam atreladas com a efetivação ou não de um membro civil.

Por último, claro que não esgotando outras possibilidades, teríamos que analisar como se estabelecia esta relação. O sociólogo alemão Norbert Elias desenvolveu uma teoria que poderia ser aplicada no estudo ora proposto. Em sua obra *Os estabelecidos e os outsiders*, analisou como se processou o fato de grupos sociais, localizados numa fictícia cidade inglesa chamada *Winston Parva*, se considerarem superiores a outros grupos a partir de sua autorrepresentação.<sup>30</sup>

O motivo principal dessa diferença de visão se explica pelo fato de os chamados *estabelecidos* se considerarem melhores que os *outsiders* e, esses, de fato, inferiores.<sup>31</sup> *Estabelecidos* representavam aqueles que ocupavam a cidade a mais tempo, eram os mais antigos, e ostentavam uma autopercepção de serem a *boa sociedade*. Eram, em outras palavras, o que havia de melhor. Disponham de termos próprios que classificavam e ofendiam os *outsiders*.<sup>32</sup> Pertencer ao grupo dos *estabelecidos* significava, antes, sujeitar-se às normas deste grupo, obedecendo a uma

<sup>22</sup> Ibidem, p. 58.

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>24</sup> Ibidem, p. 59.

<sup>25</sup> Relatório do Ministério da Marinha de 1852, p. 2.

<sup>26</sup> Cf. CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil; organização e administração do Ministério da Marinha no Império*, op. cit., p. 59.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ibidem, p. 60.

<sup>29</sup> Sobre elites sociais e as dinâmicas políticas no Império, ver as obras CARVALHO, Jose Murilo de. *A Construção da Ordem: a elite política imperial – Teatro das Sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996; MATTOS, Ilmar R. de. *O Tempo Saquarema*. Rio de Janeiro: ACCESS, 1994; e, mais recentemente, MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre política e elites a partir do Conselho de Estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

<sup>30</sup> ELIAS, Norbert & SCOTSON, John L. *Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2000.

<sup>31</sup> Ibidem, p. 20.

<sup>32</sup> Ibidem, p. 27.

figuração social específica. Não ter contato com *outsiders* era uma dessas normas.<sup>33</sup> O que trazia identidade ao grupo dos estabelecidos era, justamente, o seu *estoque de lembranças*.<sup>34</sup>

Os *outsiders* eram os vizinhos que chegaram àquela cidade depois e, inclusive, possuíam uma coesão grupal menor, em comparação aos *estabelecidos*. Representavam ameaça às identidades dos *estabelecidos*, ou seja, as relações e a autoimagem deles. Em outras palavras, as ações dos *outsiders* eram vistas como um ataque ao *ideal do nós*.<sup>35</sup> Se um dia os *outsiders* se tornassem *estabelecidos*, estaria concretizada a mudança social.

Podemos afirmar, então, a partir do pensamento de Elias, que há, de fato, uma figuração em que cada grupo possui uma imagem de si e do outro. Para haver a rotulação de um grupo pelo outro, se faz necessário um desequilíbrio de poder entre os dois.<sup>36</sup> A sociedade é, portanto, a própria relação que se estabelece dinamicamente entre aquelas duas imagens.

Para Elias, não há como separar indivíduo e sociedade. A própria consciência do indivíduo, sua autoimagem e autoestima, está vinculada às imagens e representações compartilhadas pelos os seus pares, ou seja, “[...] está ligada ao que os outros membros do grupo pensam dele”.<sup>37</sup>

Por isso que Elias fala de autorregulação, um modo de manter a imagem. A opinião grupal sobre um indivíduo exige o seu autocontrole, uma coerção interna, derivada do *ideal do eu* (autoimagem) na sua relação com o *ideal de nós*. Se a sociedade é dos indivíduos,

razão por que o *ideal eu* não pode estar dissociado do *ideal nós*, toda sociedade está em risco de desaparecer ou de se transformar na hipótese de mudança social.<sup>38</sup>

Utilizando-nos da perspectiva de Elias, poderíamos questionar a relação entre os grupos constituintes do Conselho Naval a partir das autorrepresentações construídas dentro do mesmo conselho. Quais as imagens construídas entre os grupos? Existiam diferenças entre “civis” e “militares”? Seriam os *paisanos* os *outsiders*? Ou o possível pertencimento de ambos os grupos do conselho à elite social do Império assimilava essa diferença institucional?

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procuramos, com este exercício reflexivo, apontar outra direção para o estudo dos militares e das instituições militares. Está claro que estas simples proposições estão longe de esgotar as possibilidades de estudos sobre os mesmos. Também estamos cientes de que essas mesmas proposições, levantadas aqui para fins de ensaio, podem não servir no momento em que forem experimentadas em outras instituições ou grupos militares.

Entendemos ser muito importante a análise das relações políticas e sociais que os militares estabeleceram junto aos diferentes grupos e instituições sociais. Contudo, consideramos ser pertinente também analisar as teias relacionais que se estabeleceram entre os diferentes grupos sociais nas instituições militares, e, inclusive, a partir delas. Algo pouco explorado pela historiografia.

### REFERÊNCIAS:

#### Arquivo da Marinha

– Relatório do Ministério da Marinha no Império (1826-1856)

#### Biblioteca da Marinha

– Ordenança Geral da Armada de 1877

#### Fontes Bibliográficas

BARROS, Orlando de. Sinopse da história das relações externas brasileiras. In: LESSA, Mônica Leite; GONÇALVES, Williams da Silva (Org.), *História das Relações Internacionais: teorias e processos*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007.

BARTH, Fredrik. *Process and form in social life*. London: Routledge & Kegan Paul, 1981.

BITTENCOURT, Armando de Senna. Batalha Naval do Riachuelo, na Guerra da Tríplice Aliança. In: VIDIGAL, Armando e ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.) *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 253-300.

\_\_\_\_\_. “A evolução da engenharia naval no Brasil”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 4º trimestre de 2009, p. 69-84.

BLOCH, Marc. *Apologia da História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2001.

BURKE, Peter. *A Escola dos Annales (1929-1989) – A revolução francesa da historiografia*. São Paulo: Unesp, 1991.

\_\_\_\_\_. *História e teoria social*. São Paulo: UNESP, 2002.

CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa do Brasil; organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Coord. Vicente Tapajós. Brasília – Rio de Janeiro. Fundação Centro de Formação do Servidor Público. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

\_\_\_\_\_. *A Construção da Ordem: a elite política imperial – Teatro das Sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996.

CERTEAU, Michel. *A escrita da história*. Rio de Janeiro: Forense, 1982.

CERVO, Amado Luiz e BUENO, Clodoaldo (Org.). *História da política exterior do Brasil*. 3ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

GARRAFONI, Renata Senna. Guerras Púnicas. In: MAGNOLE, Demétrio (Org.). *História das Guerras*. 3ª edição. São Paulo: Contexto, 2006, p. 48.

<sup>33</sup> Ibidem, p. 26.

<sup>34</sup> Ibidem, p. 38.

<sup>35</sup> Ibidem, p. 45.

<sup>36</sup> Cf.: Ibidem, p. 23.

<sup>37</sup> Cf. Ibidem, p. 40.

<sup>38</sup> RESTIER JR, Renato Jorge Paranhos; LOUREIRO, Marcello José Gomes. *História Política, História Social e História Militar: três histórias e um eixo teórico-metodológico comum*. Palestra apresentada em sessão no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, em 11 de agosto de 2009.



DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva de. *As relações entre o Império do Brasil e a República do Paraguai (1822-1889)*. Dissertação de Mestrado pela UnB, 1989.

\_\_\_\_\_. A ocupação político-militar do Paraguai (1869-1876). In: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor e KRAAY, Hendrik (Org.). *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

\_\_\_\_\_. *De aliados a rivais: o fracasso da primeira cooperação entre Brasil e Argentina (1865-1876)*. Revista *Múltipla*, Brasília, 4(6), julho de 1999.

\_\_\_\_\_. *A Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Cia das Letras, 2002.

DUBY, George. *A história continua*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar / UFRJ, 1993.

ELIAS, Norbert. *A Sociedade dos Indivíduos*. Organizado por Michael Schroter; tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

\_\_\_\_\_, & SCOTSON, John L. *Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2000.

GAMA, Edina Laura Nogueira da. *A Marinha Imperial e sua ação contra Rosas e Oribe (1850-1852)*. Monografia apresentada no Curso de Pós-Graduação em História Militar – Universidade do Rio de Janeiro – UNIRIO, 2001.

MARTINS, Helio Leoncio, "A estratégia naval brasileira da Guerra do Paraguai". *Revista Marítima Brasileira*, 3º Tomo, 1997, p. 59 – 86.

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

MATTOS, Ilmar R. de. *O Tempo Saquarema*. Rio de Janeiro: ACCESS, 1994.

OLIVEIRA, Henrique Altemani. *Política externa brasileira*. São Paulo: Saraiva, 2005.

RÉMOND, René. *O século XX: de 1914 aos nossos dias*. Trad. Octavio Mendes Cajado. São Paulo: Cultrix: 1974.

RESTIER JR, Renato Jorge Paranhos; LOUREIRO, Marcello José Gomes. *História Política, História Social e História Militar: três histórias e um eixo teórico-metodológico comum*. Palestra apresentada em sessão no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, em 11 de agosto de 2009.

SANCHES, Marcos Guimarães. Um Militar no Império. In: *Tamandaré*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2009.

SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da Sociologia: indivíduo e sociedade*. Tradução de Pedro Caldas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

SIRINELLI, Jean-François. De la demeure à l'agora. Pour une histoire culturelle du politique. In: BERNSTEIN, Serge e MILZA, Pierre (dir.). *Axes et méthodes de l'histoire politique*. Paris: PUF, 1998.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História militar do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilizações, 1979.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. "A campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 4º trimestre 2009.

\_\_\_\_\_. "A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para o Brasil". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 4º trimestre de 2000.

\_\_\_\_\_. *Evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985.

WAIZBORT, Leopoldo. Elias e Simmel. In: NEIBURG, Frederico *et al.* *Dossiê Norbert Elias*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2001.

WEHLING, Arno. *A Invenção da História: estudos sobre o historicismo*. Rio de Janeiro: Editora Gama Filho, 2001.

# Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira

**Gustavo Pinto de Sousa**

Mestrando em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Bolsista Capes. Pesquisador Associado do Laboratório de Estudos das Diferenças e Desigualdades Sociais – LEDDES/UERJ.

## RESUMO

O presente artigo tem como objetivo discutir os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira, entre os anos de 1831 e 1850. O fio condutor dessa trama é a aprovação da lei de 7 de novembro de 1831 e os desdobramentos da política escravista em relação ao comércio atlântico. Os navios negreiros aprendidos, os africanos livres e o processo de nacionalidade aparecem como elementos importantes para a compreensão do quadro político, social e econômico, no que tange às peripécias do complexo sistema escravista. Por fim, o “infame comércio”, apreciado nesse trabalho, busca estudar as redes de poder que a escravidão suscitou dentro da política imperial.

**PALAVRAS-CHAVE:** ilícito comércio, escravidão e Marinha

## ABSTRACT

This article aims to discuss the conflicts of the illicit trade and the Brazilian Marine, between the years 1831 to 1850. The thrust of this plot is the approval of the law of 07 november 1831 and the unfolding of policy in relation to the slave trade Atlantic. Learned slave ships, Africans are free and the process of nationality appears as important for the understanding of the political, social and economic, in terms the vicissitudes of the complex system of slavery. Finally, the “infamous trade” enjoyed this work, explores the networks of power that slavery has raised in the imperial policy.

**KEYWORDS:** illicit trade, slavery and Marine

Nós então nos alinhamos ao lado dele e olhos ávidos examinavam cada pedaço do bergantim. Figuras negras e nuas passavam pelo convés removendo qualquer sombra de dúvida que pudéssemos ter quanto ao gênero da embarcação e mostrava que ela estava com sua carga humana a bordo. O escaler tendo sido içado, um oficial foi enviado para tomar posse enquanto a bandeira britânica substituía a brasileira.

**Pascoe Grenfell Hill<sup>1</sup>**

Ao examinar os conflitos do ilícito comércio e sua relação com a Marinha brasileira, nada melhor do que narrar o cotidiano da apreensão de um tumbeiro. O frei Pascoe Grenfell Hill descreve a captura do Navio negreiro *Cleópatra* nas águas do Atlântico. Sua estadia a bordo do navio por cinquenta dias é um exame da situação desgastante que a vida nos mares suscitava aos marinheiros e às almas de cor. Em relação ao cotidiano de um tumbeiro,

<sup>1</sup> HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. Tradução Marisa Murray. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006. p.61.

Gilson Rambelli argumenta que “passar privações como sede, fome e desconforto não eram características apenas dos transportados como mercadorias, muitos tripulantes, e também passageiros, enfrentavam esses desafios.”<sup>2</sup> A carga humana destacada pelo frei mostra o problema que as leis e os tratados internacionais criaram para o comércio Atlântico. A presença de diferentes nacionalidades em torno do ilícito comércio corrobora os múltiplos interesses econômicos e políticos que o tráfico de escravos concedia às elites mercantis. Em relação ao Brasil e Inglaterra alguns interesses eram amplamente direcionados e defendidos. Segundo Leslie Bethel<sup>3</sup>, as práticas britânicas em relação ao tráfico de escravos tinham como objetivo a manutenção dos interesses comerciais na América, especificamente no Brasil. Já em relação ao Brasil, o tráfico negreiro sustentava todo um complexo sistema econômico. Para Manolo Florentino<sup>4</sup> esse aparato econômico concatena-se em três pontos: os sistemas e procedimentos para arrumação dos navios mercantes, indo para a África; o desembarque e os procedimentos para o retorno com as cargas humanas para o Brasil; e por último, a chegada dos tumbeiros nos portos brasileiros, que aglutinava uma série de serviços e empregados para recepção das almas de cor.

No entanto, o que levou a embarcação *Cleópatra* ter sua bandeira substituída? Por que as figuras negras e nuas identificavam certo tipo de embarcação? O frei Pascoe Grenfell Hill apresenta o desenvolvimento da execução dos conjuntos de tratados internacionais, desde 1815, contra o tráfico de escravos. Indo além, Hill denuncia as matizes da Lei de 7 de novembro de 1831. Conhecida na historiografia do assunto como “lei para inglês ver”, o *caput* da lei era claro e objetivo: “Declara livres todos os escravos

vindos de fora do império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos.”<sup>5</sup> Só que a repressão do tráfico de escravos não aconteceu de forma tão rápida e eficiente. Vários jogos de interesses e disputas políticas estão no epicentro das tramas em pró da escravidão. O conturbado contexto do período regencial não tinha a escravidão como carro-chefe de suas preocupações. As tramas políticas regenciais direcionavam-se para a construção da nacionalidade e aos ajustes da Carta de 1824. Assim, a Lei de 7 de novembro de 1831 cria novos agentes históricos, como os africanos livres e obscurece a aplicação das penas, pois era comedida a punição dos embarcadores. Os africanos livres apontam como sujeitos históricos das disputas políticas e econômicas do ilícito comércio. Sua condição de liberdade era atrofiada por mecanismo e dispositivos criados pelo Governo Imperial para manter sua mão de obra cativa aos interesses políticos, sociais e econômicos. Beatriz Galloti Mamigonian em relação aos africanos livres discorre que “ser juridicamente livre não garante aos africanos livres mobilidade espacial ou direito à autodeterminação.”<sup>6</sup>

Deste modo, procuro expor neste trabalho uma análise dos conflitos criados no decorrer da Lei de 7 de novembro de 1831. Procurando mapear e identificar as embarcações ilícitas apreendidas, sem obliterar, é claro, o papel da Marinha. Pensando também a cultura política das bandeiras e a representação política de suas nações no tráfico negreiro. Buscando, por fim, levantar a questão diplomática, que o policiamento marítimo construía no diálogo de acusações entre Brasil e Inglaterra. A documentação eleita para o trabalho são os relatórios do Ministério da Justiça elaborados entre os anos de 1831 e 1850. Vale ressaltar que cada relatório elaborado pelos ministros da justiça

<sup>2</sup> RAMBELLI, Gilson. *Tráfico e navios negreiros*: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática. *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: vol 2, nº 4, p.63.

<sup>3</sup> BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976.

<sup>4</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*: uma história: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

<sup>5</sup> Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, código 348.81 CLB 27. Mas tal fragmento encontra-se disponível para download em < <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio> >

<sup>6</sup> MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre” no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos*. Disponível em <http://www.labhstc.ufsc.br/jornadal.htm>, acessado em 14 de agosto de 2007.p.1.

corresponde à produção política do período. Pois é mister que a elite política que compunha os quadros do “mundo do governo” tinha influências de suas facções políticas. Deste modo, a documentação empreendida no trabalho lida com as referências e valores políticos esquematizados e defendidos pelos grupos políticos no período regencial. O lugar de produção dos relatórios corrobora a tese de defesa dos interesses dos estratos sociais. Por fim, o balanço anual desses relatórios contribui para situar a visão do Governo brasileiro e seus interesses marítimos na política escravista. A leitura pública dos balancetes no Senado dividia e acirrava os conflitos políticos, pois uma parcela da elite política se beneficiava com a não implementação da Lei de 7 de novembro de 1831, assim como a outra parcela, que se privilegiava com o serviço dos africanos livres, instaurados a partir da aprovação da lei.

#### A EXPLOÇÃO DA LEI DE 7 DE NOVEMBRO DE 1831

O Ministro Diogo Feijó, na efervescência política dos acordos internacionais a favor da abolição do comércio de escravos, assina no Brasil a extinção da escravidão. Os diálogos internacionais fortalecidos a partir do Congresso de Viena e dos acordos bilaterais entre as nações brasileira e britânica marcam uma nova dinâmica para o fim da escravidão. O tráfico negreiro cada vez mais limitado em áreas internacionais é “extinto” no Brasil em plena ambiência de construção da nacionalidade. O Império do Brasil entrava na agenda dos países civilizados e em constante progresso. Como escreve Ilmar Rohlloff de Mattos “fundadores e consolidadores do Império do Brasil tinham os olhos na Europa e os pés na América – eis o segredo da trajetória de individuação de uma classe, e que se revestia da forma de construção de um “Corpo Político” soberano.”<sup>7</sup> A ideia dos olhos na Europa como argumenta Mattos lembra o desejo de construir um Estado soberano semelhante aos Estados nacio-

nais europeus, que simbolizavam os ideais do progresso. Enquanto os pés na América eram mais uma condição geográfica do que influência, pois, ao contrário do Império do Brasil, as demais nações latino-americanas constituíam-se em repúblicas federativas diferentes do caso brasileiro o que segundo Manoel Luís Salgado Guimarães:

Na medida em que Estado, Monarquia e Nação configuram uma totalidade para a discussão do problema nacional brasileiro, externamente define-se o “outro” desta Nação a partir do critério político das diferenças quanto às formas de organização do Estado. Assim, os grandes inimigos externos do Brasil serão as repúblicas latino-americanas, corporificando a forma republicana de governo, ao mesmo tempo, a representação da barbárie.<sup>8</sup>

Ajustado o ideal do que seria uma nação e a oposição dela, a “boa sociedade” passa configurar os modelos de construção da identidade brasileira. Cidadania e liberdade são as condições fundamentais para se entender a construção das formas de cidadania no Brasil. O processo de afirmação da nacionalidade agrupa cada segmento social em seu devido lugar. O étnos senhorial revestido pelo viés aristocrático ordena os distintos grupos sociais, tais como define Mattos entre “cidadão ativo” – boa sociedade –, os “cidadãos não ativos” – a arraia-miúda e os “não cidadãos” execrados da liberdade, constituindo o “mundo do trabalho” e da “desordem”. São os escravos e os índios não catequizados. O processo de construção da nacionalidade admitia a questão da cidadania em consonância com os limites da liberdade.

Mas é no “mundo da desordem, do trabalho” que repousa a seguinte indagação: o que de fato a lei de 1831 modificava para os sujeitos históricos desse segmento? Em termos das relações do cotidiano pouco a lei

de 1831 alterou a sociedade brasileira. Sua invenção foi somente criar um novo quadro para a escravidão no Brasil, ou seja, a condição dos africanos livres. Os africanos livres instituídos a partir de tal lei eram um grupo social juridicamente livre. No entanto, a liberdade e a cidadania para as almas de cor eram cerceadas pelos mecanismos e dispositivos, que procuravam subordinar os africanos livres ao complexo sistema do governo. O problema do emprego da mão de obra dos africanos livres no Brasil gerou eloquentes debates dos ministros no Senado do Império. Destaco e comparo os balanços ministeriais de Diogo Feijó, autor da Lei de 7 de novembro de 1831, e Antonio Paulino Limpo de Abreo, que protagoniza com o representante de Sua Majestade britânica acusações sobre o estado dos africanos livres no Brasil em 1845. Nos dizeres de Feijó:

A Administração da Justiça civil He desgraçada: hum grito unisono se houve de todos os pontos do Imperio: os Magistrados em grande parte ignorantes, frouxos, e omissos deixão que as demandas se eternisem; [...] Outro tanto, e ainda acontece com esses desgraçados Africanos conduzidos á nossos portos por contrabandos: não tendo parentes, ou amigos interessados na sua sorte, vão ser perpetuamente reduzidos á escravidão: ignora-se até o poder em que se achão, e não ha meios de remediar similhante falta.<sup>9</sup>

De forma enérgica Feijó publicita a situação dos africanos livres no Brasil. Ao denunciar a desobediência da legislação brasileira contra o tráfico de escravos, ele assume a falência das instituições imperiais na fiscalização e no cumprimento das resoluções. Seu julgamento ferrenho aos magistrados confirma-se pelos interesses que os grandes proprietários detinham sobre tal profissão. Ele prossegue afirmando que a sorte dos africanos é o símbolo da passividade

brasileira perante o “vergonhoso” e “infame” comércio no Atlântico. Feijó enrijece suas críticas aos magistrados escrevendo que, na estrutura do Império, muitos continuam “insensíveis” e “ignorantes” aos novos tempos contra a escravidão.

No mesmo relatar de Feijó, Antonio Paulino Limpo de Abreo, em 1835, delata as insuficiências da aplicação da lei de 1831. Para o ministro:

Com o fim de acabar o desh humano, e bárbaro trafico de Africanos se confeccionou a Lei de 7 de Novembro de 1831, que pareceo sufficiente para isto se conseguir. Com tudo ella sérvio somente para excitar a cobiça dos especuladores, que nella enxergarão meios de promover melhor os seus lucros e interesses, os quaes podião bem compensar todos os riscos da empresa. A necessidade de braços para a agricultura associou o lavrador ao especulador, e não tendo os Juizes empregado á principio todo o vigor para evitar o contrabando, elle se generalisou dentro em pouco tempo, e hoje será impossível remediar os males, e a continuação desta introduccão por meio da Lei, á que me refiro.<sup>10</sup>

Como diz o Ministro Abreo, a banalização e sistematização do tráfico negreiro preexistiam no Brasil de forma intensa. O comércio ilícito no Atlântico fomentava os pilares da mão de obra no País. O problema central era a questão da força de trabalho empregada nas grandes fazendas. É preciso destacar que o Ministro Antonio Paulino Limpo de Abreo propôs ao governo o reenvio dos africanos livres para África ou que se criasse uma colônia. Seu pedido foi negado, com base que os cofres públicos não suportariam tal ônus econômico. A insuficiência da lei esbarrava no potente interesse das elites mercantis, emperrando a aplicabilidade da lei. O interessante é destacar a afirmação de um ministro de Estado assumindo a debi-

<sup>7</sup> MATTOS, Ilmar Rohlloff de. *O Tempo Saquarema: formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990, p. 139.

<sup>8</sup> GUIMARÃES, Manoel Luis Lima Salgado. *Nação e Civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional*. Revista Estudos Históricos CPDOC/FGV. Rio de Janeiro: vol 1, p. 3. Disponível em < [http://www.cpdoc.fgv.br/revista/asp/dsp\\_edicao.asp?cd\\_edi=5](http://www.cpdoc.fgv.br/revista/asp/dsp_edicao.asp?cd_edi=5)>. Acessado em 5/3/2007.

<sup>9</sup> Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Diogo Feijó (1831) p. 6-7.

<sup>10</sup> Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Antonio Paulino de Limpo Abreo (1835) p.29.



lidade do governo em reprimir as peripécias dos tumbeiros no Brasil. O lavrador e especulador corrompiam os magistrados através de sua influência, afrouxando a escrita dos termos da lei.

Após o reconhecimento da falência do Estado nas questões repressoras do tráfico, é oportuno levantar a questão: Quem sai perdendo com a extinção da escravidão? Segundo Gilson Rambelli, o comércio negreiro entre Brasil e África fomentava um quadro informal na economia. Para ele, essa prática comercial envolvia uma considerável parcela de prestadores de serviços, que garantia o soldo do segmento de pobres livres da população. Analisando a organização comercial no Brasil, Rambelli observa:

Para a viagem de ida à África, por exemplo, era preciso: o recrutamento da tripulação, que exigia experiência nesse tipo de marinharia, o carregamento organizado do navio com água, víveres e produtos para serem trocados por escravos, como tecido, pólvora, armas de fogo e aguardente.<sup>11</sup>

O tráfico de escravos trazia consigo uma movimentação econômica nas regiões portuárias do Brasil. Como analisou Florentino, além dos produtos para subsistência e escambo, as organizações das embarcações negreiras ainda reuniam a necessidade de trâmites burocráticos, tais como: taxas alfandegárias, seguros e gastos extras para eventuais cobranças em portos. Então a restrição do tráfico escravo atingia diretamente a economia imperial. O fim do tráfico negreiro, portanto, prejudicaria os homens e mulheres residentes nas regiões portuárias. Os lavradores estavam convencidos de que o trabalho no campo era por excelência exercido pelos africanos em comparação com os braços livres do País. Portanto, a aprovação da lei não inibiu a importação de escravos do comércio negreiro. As almas de cor continuaram a entrar pelos litorais do Império garantindo o prestígio econômico e social das elites.

## A MARINHA NO JOGO DO ESCRAVISMO

Reconhecida a debilidade e morosidade de lidar com as resoluções dos acordos contra a escravidão, os ministros da justiça reconhecem a dificuldade do Estado em reprimir as embarcações negreiras pelo território nacional. Assumir a ineficiência de fiscalização do governo não representa a associação da falência das instituições brasileiras. Ao contrário, os ministros da justiça não medem esforços para valorizarem as ações empreendidas pelas instituições brasileiras nas represálias contra os tumbeiros. Os conflitos entre especuladores e instituições fiscalizadoras é o meio do governo afirmar que apresenta medidas contra o tráfico de escravos. Os grupos políticos imbuídos pelo projeto de nacionalidade criam diversos projetos para modernizar o País, tais como a construção da Casa de Correção, o Colégio Pedro II, o Hospício, entre outras instituições. As obras da Casa de Correção, por exemplo, servem para destacar, em tese, a valorização do trabalho. Produzindo na prisão correcional uma espécie de reserva de mão de obra na sociedade escravista. A construção da nação é o fio condutor para a conclamação das obras. Vangloriadas pelos contemporâneos como símbolo do “progresso” e da “humanidade” do Império.

Dessa maneira, não poderia ser diferente a importância da Marinha brasileira nos conflitos do ilícito comércio. Manoel Alves Branco em 1834, na apresentação de seu relatório ao Senado da Corte, descreve a necessidade da Marinha contra os especuladores da escravidão. Em seu balancete diz o ministro:

Se huma ideia ha neste negocio a todos os amigos do Brasil, e He que a Marinha Brasileira não so tem rivalisado, mas até excedido á Estrangeira na actividade e empenho, que tem mostrado de combater o crime desse trafico deshumano. Das apprehensões de 1834 duas são Brasileiras, e duas Inglezas; das deste anno de

1835 duas são Brasileiras, e huma so Ingleza: he neste facto, Senhores, que eu espero, mais ver hum dia extirpada pela raiz a tendência viciosa, e horrivel de ávidos especuladores: e daqui se mostra a conveniencia da continuação do cruzeiro em toda a Costa do Brasil.<sup>12</sup>

Alves Branco celebra o sucesso da Marinha na apreensão de uma embarcação a mais do que a Marinha britânica. O esforço da Marinha brasileira em fiscalizar as costas do litoral do País mostra a eficiência dos brasileiros em proteger o território nacional. A ideia de rivalidade marítima potencializa as discussões entre as nacionalidades brasileiras e britânicas. As disputas marítimas encenadas pela Marinha brasileira e britânica acirravam os debates nas Comissões Mistas estabelecidas entre os dois países desde a aprovação do Ato Adicional em 1817. Segundo Jaime Rodrigues:

Logo depois da promulgação da Lei de novembro de 1831, o Poder Legislativo passou a discutir diversos pontos dela, tais como a atuação das comissões mistas anglo-brasileiras e a própria ineficiência da lei, e o tráfico continuava motivado por uma “maldita sede de torpes ganhos” e realizado por pessoas “malvadas”.<sup>13</sup>

O papel da Comissão Mista era arbitrar sobre a punição e o destino que as embarcações apreendidas teriam em terra. Assim as comissões eram criadas em cada localidade onde houvesse o apresamento de mercadorias ilícitas. Para além do Brasil, existiram comissões mistas em Havana, Cabo da Boa Esperança, Luanda, Ilha de Santa Helena, entre outros locais. Em sua composição as comissões eram distribuídas por um comissionário juiz, um comissionário árbitro e um secretário oficial, nomeados pelo chefe de

Estado onde a comissão estava estabelecida. Para além da ordem burocrática das comissões, é interessante destacar que o julgamento das embarcações capturadas pelos navios de repressão ao tráfico marca a polaridade dos interesses das nações em relação à escravidão. Ana Flávia Cicchelli Pires analisa que a função das comissões mistas “era destinada a julgar, sem apelação, sobre a legalidade da detenção dos navios empregados no tráfico de escravos<sup>14</sup>”, ou seja, cabia às comissões estabelecer as indenizações e as punições aos tumbeiros. Assim, as capturas no mar logo estavam presentes nas mesas do tribunal das comissões, onde os jogos de interesse tangenciavam as decisões.

Outro problema político que se apresentava em relação à Marinha brasileira contra os conflitos do ilícito comércio era a questão das bandeiras dos navios apreendidos. As bandeiras das embarcações serviam como um mecanismo de identidade dos navios, isto é, uma pertença da embarcação a uma nação. Dentro do caloroso debate da Lei de novembro de 1831 em relação ao contrabando de africanos, o Governo brasileiro problematizava o internacionalismo do tráfico negreiro. O Ministro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho expressa a cultura política brasileira na questão do combate do tráfico. Ele enfatiza:

Como o julgamento summario pela Comissão mixta Brasileira, e Ingleza residente nesta Côrte em virtude da Convenção de 23 de Novembro de 1826, só pode ter lugar a respeito dos Subditos das duas Potencias Contractantes, tem acontecido, que tão deshumano trafico he quase sempre protegido pela Bandeira Portuguesa. Navios cobertos com a referida Bandeira partem continuamente de nossos Portos para as Costas d'África, a pretexto de irem ali carregar marfim, cera, azeite, e outros gê-

<sup>12</sup> Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Manoel Alves Branco (1834) p. 7-8.

<sup>13</sup> RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000. p. 109.

<sup>14</sup> CICHELLI PIREZ, Ana Flávia. A abolição do Comércio Atlântico de Escravos e os Africanos Livres no Brasil. En publicacion: *Los estudios afroamericanos y africanos en América Latina*: herencia, presencia y visiones del otro. Lechini, Gladys Centro de Estudios Avanzados, Programa de Estudios Africanos, Córdoba; CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires. 2008. p. 93.

<sup>11</sup> RAMBELLI, Gilson. *Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática*. *Revista Navegador*. Rio de Janeiro: vol. 2, nº 4, p. 66.

neros de comércio; porém só com o fim de importarem os infelizes negros, que lhes affianção hum melhor lucro.<sup>15</sup>

Ao culpar os portugueses pelas ações ilícitas do tráfico de escravos, Oliveira Coutinho traz à tona a necessidade de associar o comércio ilícito aos portugueses “pés de chumbo”, que atrasavam os ideais brasileiros. Lúcia Bastos Pereira das Neves discute em “Corcundas e Constitucionais” a cultura política entre portugueses e brasileiros na época da independência. Para ela, a carga pejorativa de “corcundas” ou “pés de chumbo” estava associada ao elemento português que remetia ao atraso do período colonial. Assim, a pungente nacionalidade brasileira precisava eleger uma forma de negação das estruturas coloniais. Pois a presença dos portugueses trazia a “memória” às definições dos “corcundas”. Segundo Neves: [...] em 1823, a expressão [corcunda] passava a designar correntemente o português, por associá-lo ao Antigo Regime e ao desejo de ainda ver “no Brasil a bandeira de Portugal.”<sup>16</sup> A bandeira portuguesa vinculada aos interesses especuladores foi um mote encontrado pelo segmento político para responsabilizar a perpetuação do tráfico negreiro. Os políticos brasileiros destacando as mercadorias do comércio português – marfim, azeite e óleo – denunciavam que tais produtos eram a forma de troca por escravos na Costa da África, pois os negros africanos representavam maior lucro do que os produtos portugueses. Por fim, a apropriação negativa denominada aos portugueses na época da Independência é retomada no período regencial como uma forma de legitimar as ações brasileiras e condenar os portugueses pela manutenção do “vil e desumano” tráfico negreiro.

### NOS RASTROS DOS TUMBEIROS: AS EMBARCAÇÕES APREENDIDAS DO ILÍCITO COMÉRCIO

Na iminência da extinção do tráfico negreiro promovida desde 1815 muitas táticas e estratégias foram construídas para a manutenção da lucratividade do ofício dos comerciantes de *grosso trato*. Como já foi mencionado anteriormente, o escravismo brasileiro movimentava um complexo sistema econômico, tanto aqui como na África. Como argumenta Ana Flávia Cicchelli Pires “temendo o cumprimento destas convenções os interessados no prolongamento do comércio negreiro fizeram um grande esforço para importar o máximo possível de africanos, o que resultou num aumento brutal do volume dos escravos traficados para o Brasil.”<sup>17</sup> O fato interessante é que, após as investidas internacionais e nacional contra o comércio de escravos, o montante das mercadorias das almas de cor aumentou substancialmente nas costas litorâneas do Império. É no bojo desse aquecimento comercial que o policiamento marítimo entre Brasil e Grã-Bretanha acirrava-se na busca dos navios suspeitos. Em relação à captura e aprisionamento dos tumbeiros, Luciano Raposo reúne em um texto analítico a listagem de embarcações ilícitas e suas mercadorias no período de 1839 a 1841. O trabalho de Raposo traz o detalhamento de informações como nomes, as embarcações e a procedência dos grupos africanos (*quita, garanga, soco, ganguela, oariba, barundo, bié, cumba, mungo, dulo, curibindo, samba, mongo, luanda, oanda, damba, dondé, dunbo, tiaca, garabgue, ogijunba, benguela, pumbo, peió* entre outras).<sup>18</sup>

Os relatórios aqui pesquisados dão o rastro de alguns tumbeiros capturados, apreendidos e julgados pela Comissão Mista Brasil

e Inglaterra. Em seus balanços anuais os ministros destacam a relevância dos julgamentos das embarcações ilícitas, mostrando que o Governo não descansa em repreender tão desumana atividade. Foram identificadas 39 embarcações entre o período de 1831 e 1850, quando se decreta a Lei de 4 de setembro de 1850 (re) extinguindo o tráfico de escravos. Entre alguns bergantins, brigues, escunas, iates e patachos capturados foram possíveis destacar o lugar da apreensão, assim como a bandeira nacional das embarcações. Infelizmente, algumas informações não foram identificadas nos relatórios. Como as apreensões do ano de 1836, que teve entre julho

a dezembro 26 embarcações suspeitas, mas que foram liberadas pelo Juiz de Paz. Assim como em 1837 tinham cinco embarcações com bandeiras portuguesas, que não chegaram a ser julgadas pela Comissão. Os anos de 1841 e 1848 não foram possíveis identificar embarcações ilícitas devido à ausência dos relatórios. Já os períodos de 1842, 1843, 1845, 1846, 1847 e 1849<sup>19</sup> não constam os nomes das embarcações apreendidas. Os ministros da justiça do período apenas mencionam que as atividades ilícitas continuam pelas costas litorâneas do Império e que o governo continua incessantemente reprimindo tal atividade. Assim, na tabela pode-se visualizar:

**TABELA: NAVIOS APREENDIDOS, ANO E ALGUMAS INFORMAÇÕES**

Navios Apreendidos	Ano	Informação
Escuna <i>Destemida</i>	1831	
Escuna <i>Camilla</i>	1832	
Barca <i>Maria da Gloria</i>	1833	Navio português
Brigue <i>Paquete do Sul</i>	1834	
Escuna <i>Duqueza de Bragança</i>	1834	
Patacho <i>Dois de Março</i>	1834	
Patacho <i>Santo Antonio</i>	1834	
Bergantim <i>Rio da Prata</i>	1835	
Brigue <i>Amizade Feliz</i>	1835	
Escuna <i>Angélica</i>	1835	
Brigue <i>Orion</i>	1835	Bandeira portuguesa e brasileira
Brigue <i>Ganges</i>	1838	
Patacho <i>Providencia</i>	1839	Apreendido em Pernambuco
Brigue <i>Carolina</i>	1839	
Patacho <i>Especulador</i>	1839	
Brigue <i>Ganges</i>	1839	
Patacho <i>Leal</i>	1839	
Pilot Boat ou Hiate Africano <i>Atrevido</i>	1839	Apreendido em Santa Catarina
Galiota brasileira <i>Alexandre</i>	1840	
Patacho <i>Paquete de Benguela</i>	1840	
Brigue <i>portuguez Assiceira</i>	1840	
Brigue brasileiro <i>Nova Aurora</i>	1840	
Escuna brasileira <i>Primeiro de Abril</i>	1840	

<sup>19</sup> No relatório de 1849 redigido por Eusébio de Queiroz há apenas os lugares de apreensão, no entanto, inexistente o nome das embarcações.

Patacho ( <i>sem nome</i> )	1844	
<i>Catão</i>	1850	Apreendido em Santa Catarina
<i>Edelmonda</i>	1850	Apreendido em Cananéa
<i>Trenton</i>	1850	Apreendido em Cananéa
<i>Rolha</i>	1850	
<i>Urania</i>	1850	
<i>Hiate Jovem Maria</i>	1850	
<i>Hiate Theresa Maria ou Theresa</i>	1850	Apreendido no porto de Ilhéos
<i>Encantador</i>	1850	Apreendido na Bahia
<i>Cupido</i>	1850	Apreendido em Marambaia
<i>Hiate (sem nome)</i>	1850	Apreendido em Itapemirim
<i>Escuna Inocente</i>	1850	Apreendido em Alagoas
<i>Patacho Natividade</i>	1850	
<i>Garopeira</i>	1850	
<i>Barca Tourville</i>	1850	
<i>Barca Tentativa</i>	1850	Apreendido em Quissamã

Fonte: Embarcações apreendidas de acordo com o corpus documental IJ1 – Gabinete do Ministro (Arquivo Nacional).

Entre as embarcações relatadas pelos ministros da justiça a captura do Brigue *Orion* pela corveta de guerra britânica é um pouco curiosa. O Ministro Antonio Paulino Limpo de Abreu ao apresentar o relatório diz que o Brigue *Orion* navegava, antes de ser abordado pela corveta britânica, com a bandeira portuguesa em sua embarcação e que após a apreensão constatou-se que a embarcação era brasileira. A tentativa de burlar a fiscalização marítima com bandeiras trocadas era uma possibilidade para ludibriar as resoluções dos tratados internacionais. Em sua carga constavam 243 africanos. Após seu julgamento, pelos comissionários brasileiros e ingleses os africanos foram emancipados e distribuídos pelas obras públicas do Império. E os quatro marinheiros oriundos da embarcação foram reenviados para a Costa d'África por ordem da polícia.

Por fim, os tumbeiros após 1831 ainda continuaram a cruzar as águas do Atlântico. O contrabando de africanos era um tópico com cuidados especiais nos relatórios mi-

nisteriais. Os ministros da justiça atentavam que as costas litorâneas do Império recebiam navios com escravos sequer reconhecidos pelas autoridades competentes. A fiscalização perpassava pela frouxidão das relações políticas, econômicas e sociais. Eusébio de Queiroz, ministro da justiça em 1849, compreende que os esforços da Marinha, das autoridades judiciais e da polícia foram fundamentais na atuação contra o tráfico, apesar da corrupção muitas vezes denunciada pelos ministros anteriores. Desta forma, relata Queiroz: "Felizmente a nossa Marinha, e as Autoridades de Justiça e Polícia tem, geralmente fallado, cumprindo os seus deveres de um modo tanto mais honroso, quanto maiores tem sido as dificuldades de toda espécie com que ha sido necessário lutar."<sup>20</sup> Entre o período de 1831 e 1850, o tráfico negreiro criou e aperfeiçoou as possibilidades de obscurecer as legislações antiescravista. Assim, somente com pós 1850 as águas do Atlântico se fecham para as embarcações com escravos para o Brasil.

## FONTES BIBLIOGRÁFICAS:

### Fontes:

Arquivo Nacional – Série Justiça – IJ1

### Fontes Secundárias:

BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976.

CICHELLI PIRES, Ana Flávia. A abolição do Comércio Atlântico de Escravos e os Africanos Livres no Brasil. En publicação: *Los estudios afroamericanos y africanos en América Latina: herencia, presencia y visiones del otro*. Lechini, Gladys Centro de Estudios Avanzados, Programa de Estudios Africanos, Córdoba; CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, 2008.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo. (Org.). *Marcas de escravos – listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841)*. Rio de Janeiro: Publicações Históricas, 1990.

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

GUIMARÃES, Manoel Luis Lima Salgado. Nação e Civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional. *Revista Estudos Históricos* CPDOC/FGV. Rio de Janeiro: vol 1.

HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. Tradução Marisa Murray. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *Revisitando o problema da transição para o trabalho livre no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos*. Disponível em <http://www.labhstc.ufsc.br/jornadal.htm>.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema: formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Corcundas e Constitucionais: cultura e política (1820-1823)*. Rio de Janeiro: Revan: Faperj, 2003.

RAMBELLI, Gilson. *Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática*. *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: vol 2, nº 4, p. 63.

RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000.

<sup>20</sup> Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Eusébio de Queiroz Mattoso Camara (1849) p. 7.



# Em busca das origens: as interpretações da Revolução de Maio nas narrativas dos rio-platenses

**Suellen Mayara Péres de Oliveira**

*Graduada em História pela Universidade Federal de Ouro Preto. Mestre e doutoranda em História Social pelo Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, onde desenvolve pesquisa sobre o exílio dos letrados rio-platenses no Brasil entre os anos de 1829 e 1852.*

## RESUMO

O artigo aborda como a Revolução de Maio foi construída como mito de origem nas narrativas dos rio-platenses. Destaca a trajetória do letrado Florencio Varela e as fontes históricas que ele elegeu a fim de construir a história da região do Prata. Sobretudo, investigam-se como as representações do passado atenderam as demandas do presente e aos desejos de futuro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Historiografia, região do Prata e independência

## INTRODUÇÃO

A história escrita para dar forma ao corpo de uma pátria faz parte do tempo presente dos historiadores, visto que as disputas pelo passado procedem das lutas políticas que definem o clima histórico de uma época. Esse ambiente de divergências esteve muito explícito na formação das ditas histórias nacionais, as quais ligeiramente podem ser resumidas como narrativas que tinham por objetivo forjar a especificidade dos novos estados a partir de um território e um povo.

Dessa busca por uma nova origem emergiu o problema advindo das guerras e conflitos em virtude da definição das fronteiras do Império do Brasil com as Repúblicas do Prata, quer seja porque as guerras transformavam os territórios em disputa, quer pelos projetos políticos que reclamavam os antigos territórios coloniais e os interesses das elites da fronteira. Então como os letrados do Brasil e da região do Prata iriam escrever a história de um território em disputa? Quais representações do passado favoreciam os projetos políticos do Império e das Repúblicas? O limite dessas perguntas retoma algumas das linhas do processo histórico associado à escrita das histórias nacionais em tempos de guerra.

A primeira delas se refere a uma ideia generalizada de que os estados nacionais brasileiro, argentino, uruguaio e paraguaio sempre tiveram os limites territoriais atuais. Ao contrário, os contornos do sul já foram recortados de diversos modos visto que após as guerras de

independência as margens do Rio da Prata foram disputadas por todos esses estados. Nesse ínterim de conflitos, o General Juan Manuel de Rosas, governador da província de Buenos Aires, decidiu monopolizar a navegação do Rio da Prata.

Cabe assim lembrar que a direção política de Rosas incidia na província brasileira de São Pedro, onde também funcionava, em 1839, o governo da República do Piratini. Assim, as partes do Brasil circundavam o governo do Paraguai, recém-independente da direção política da província de Buenos Aires e, sobretudo, a região do Uruguai onde as lideranças políticas do Governo de Cerrito dirigiam as províncias do interior em rivalidade com o governo de Montevideú. Todos tinham interesses políticos nos territórios marginais ao Rio da Prata, alguns se aliaram a Rosas, como foi o caso da República do Piratini e do Governo de Cerrito, já os outros sustentaram uma oposição que desembocou na chamada Guerra Grande. No intervalo desse conflito, que se estendeu aproximadamente entre 1839 e 1852, as alianças não permaneceram as mesmas, principalmente porque o líder napolitano Giuseppe Garibaldi se aliou aos exércitos colorados junto com as lideranças dos farrapos.

De igual forma, as elites políticas do Brasil divergiam sobre quem apoiar e como se posicionar nos conflitos do sul. E aqui chegamos ao papel preponderante que alguns sócios rio-platenses desempenharam no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) entre esses anos da guerra através do intercâmbio com o Instituto Histórico e Geográfico Nacional (IHGN) de Montevideú. Posto que os letrados rio-platenses integraram a República das Letras, a fim de que a história da região do Prata fosse incluída à história universal, formando um amplo intercâmbio acadêmico e de divulgação de suas narrativas não só com o Brasil, mas com todos os demais países ligados pelos institutos. Portanto, a leitura das narrativas históricas da região do Prata mudou as representações da região sul e construiu as alianças políticas do Brasil com a resistência rosista.

Em que pese no meio de uma guerra a construção de um projeto historiográfico para a região do Prata, na balança estavam presentes todos aqueles interesses políticos, principalmente os eventos escolhidos para representarem o passado e o presente da região. Não por acaso, as representações da independência da região do Prata foram reabilitadas para enfrentar um contexto tão ameaçado pelas guerras, por isso apresentar a região como um estado independente era crucial para delinear os sucessos da guerra que se empreendia. Sobretudo, deve ser lembrado que em 2010 os países vizinhos ao Brasil comemoraram o bicentenário de suas independências, deste ponto passamos a problematizar também como esse evento foi representado e lembrado na cultura da memória platina.

## A BUSCA PELAS ORIGENS E O MITO DA GUERRA PELA INDEPENDÊNCIA

O estado argentino comemorou em 2010 o bicentenário de sua independência em duas datas. A data oficial é 9 de julho, contudo as comemorações começam na semana de 25 de maio, quando tiveram início as guerras civis que ficaram conhecidas como Revolução de Maio. O desejo de lembrar a Revolução de Maio de 1810 começou desde meados do século XIX. Assim, durante o oitocentos, boa parte dos eventos políticos e militares da região foram reinterpretados como uma etapa consequente às guerras civis de maio.

Tais eventos que marcaram a separação política da região do Prata têm início em fins do século XVIII, quando os reinos europeus sentiam-se ameaçados com a expansão da Revolução Francesa, uma vez que a execução de Luís XVI e a ascensão dos jacobinos na França espalharam a imagem do terror e das ideias antimonárquicas<sup>1</sup>. Paulatina-mente, o domínio de Napoleão e suas invasões foram desordenando a representação política e cultural do poder monárquico. Em 1808, a Península Ibérica foi uma das primeiras regiões europeias que sofreram com as

<sup>1</sup> BASTOS, Lúcia. "Portugal e as invasões francesas". *Napoleão Bonaparte. Imaginário e política em Portugal c.1808-1810*. São Paulo: Alameda, 2008, 364, p. 69-118.

invasões napoleônicas. Consequentemente os impactos daqueles acontecimentos ocasionaram a acefalia do Império espanhol e a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro. Para os povos iberoamericanos essas duas experiências podem ser consideradas igualmente revolucionárias, tendo por base a cultura política corporativa<sup>2</sup>.

Durante o período que Napoleão prendeu a Família Real espanhola mantendo-a em cativo na França<sup>3</sup>, várias juntas governativas foram instauradas em todos os mundos da monarquia hispânica<sup>4</sup>. Por esse instrumento, todos os povos peninsulares e americanos foram obrigados a questionar a natureza da representação política frente ao vazio do trono espanhol. Em 1812, na cidade de Cádiz, as cortes foram reunidas para que elaborassem uma nova constituição para o Império hispânico. Porém, no território do vice-reinado do Prata seguiram-se muitas guerras civis, pois havia grupos que reclamavam o direito de se autogovernarem na ausência do rei, e outros que defendiam a junta de Cádiz como representante monárquica. As guerras civis que se desenrolaram entre aqueles grupos foram denominadas Revolução de Maio. Posteriormente, este evento foi aclamado como o marco da independência da região do Rio da Prata<sup>5</sup>.

No ano de 1810, o federalismo republicano não era a opção política consensual entre os grupos políticos no Prata. Vale ressaltar que o carlotismo foi uma alternativa

cogitada por Manuel Belgrano, herói da Revolução de Maio e chefe do cabildo de Buenos Aires. Ele enviou um pedido formal à Princesa Carlota Joaquina para que ela assumisse como rainha do vice-reino do Prata<sup>6</sup>. Posto que na linguagem política daqueles grupos, federalismo significava qualquer união de estados independentes, ainda não estava prevista a submissão das instâncias locais a outra de caráter soberano<sup>7</sup>. No Rio da Prata, todos os grupos políticos defendiam a organização independente dos estados provinciais, portanto as diferenças entre os partidos unitários e federais contrapuseram aqueles que defenderam ou não o estabelecimento de um governo central entre as Repúblicas provinciais<sup>8</sup> e sua legitimação política constitucional.

Então, para aqueles que viveram em campo de batalha e acompanharam o desenrolar de uma vida política com ares de liberdade frente à monarquia hispânica, a sequência dos eventos transcorridos em maio de 1810 constituíram uma revolução de fato. Daí em diante, o conceito de revolução assumiu a função explicativa das transformações que ocorreram pós-independência<sup>9</sup>.

Diante da gama de sentidos atribuídos à revolução como um conceito histórico, as interpretações da história da região foram alteradas, logo *Clio* desempenhou um papel orientador. Como uma sociedade que se dirigia pelas glórias de uma revolu-

ção, as representações do passado foram elaboradas na relação com o evento de maio, inclusive os conflitos civis que ocorreram pós 1810. Enquanto para os letrados do Brasil a independência constituía um fato bastardo e inglório, digno de ser estudado pelos historiadores do futuro, para todos os rio-platenses a Revolução de Maio era digna das glórias e das lembranças que restavam.

Desse modo, o IHGN foi fundado em 1843 com a missão de celebrar a memória de maio, a fim de que uma nova narrativa sobre a Revolução de Maio consolidasse as expectativas de mudanças políticas. Os sócios do instituto e as lideranças do Partido Colorado<sup>10</sup> organizavam as festas maias<sup>11</sup>, para assim instaurar uma cultura da memória. Como mostrou os trabalhos de Lúcia Guimarães, celebrar e comemorar os eventos nacionais foram uma das principais atribuições dos Institutos para consolidar a memória nacional<sup>12</sup>.

Ora, por que a memória de maio deveria ser ritualizada pelas atividades do instituto? O IHGN foi fundado por argentinos exilados por Rosas e os letrados que pertenciam ao Partido Colorado, por isso todos os membros estavam comprometidos com a resistência rosista. De posse dessa posição política, a memória de maio recontada e celebrada servia para revestir de sentido contrarrevolucionário os episódios da Guerra Grande e torná-la parte das consequências da Revolução de Maio. Portanto, o projeto historiográfico do IHGN propunha que a escrita da história da região do Prata tivesse sua origem nos eventos de maio e seu fim na derrota de Rosas.

Logo, era um projeto que fundava um passado com um desejo de futuro. Deve-se a essa expectativa a iniciativa dos sócios do IHGN de associar a representação de Rosas com os antigos ministros do tempo colonial, os quais foram caracterizados como déspotas. É, portanto, a representação do general com aspectos negativos do tempo colonial que reatualizava a ofensiva antirrosista como uma segunda Revolução de Maio, difundindo a ideia de que derrotar Rosas era o mesmo que fazer triunfar novamente o movimento revolucionário.

Amado por uns e odiado por outros, desde a primeira passagem como governador da província de Buenos Aires em 1829, Rosas constituía um enigma na vida política da região do Prata, como resumiu Jorge Myers<sup>13</sup>. Infe-re-se dessa sugestão que o período em que Rosas exerceu a direção política das províncias ele proferiu um discurso ambíguo, porque ele assumia um propósito de restauração da ordem ao mesmo tempo em que promovia o pacto federalista consensual. Se para muitos o pragmatismo rosista foi motivado por suas expectativas centralizadoras, Myers assegura que *el federalismo de Rosas se basaba en una concepción de la política que era pragmática e circunstancial por excelencia*<sup>14</sup>.

Não obstante as ambiguidades ideológicas de Rosas, para a gente comum, entre eles os soldados, os agricultores, os homens e as mulheres pobres que viviam em Buenos Aires, Rosas foi aquele que garantiu o bem-estar social tão esperado pelas expectativas revolucionárias. Se comparado aos estados europeus, Rosas foi menos agressivo e garantiu o exercício da cidadania para a gente

<sup>2</sup> SCHULTZ, Kirsten. *Versalhes Tropical. Império, Monarquia e a corte Real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

<sup>3</sup> SCHULTZ, Kirsten, op.cit.

<sup>4</sup> A expressão mundos das monarquias católicas, entre elas a Espanha, foi alcunhado pelo historiador Serge Gruzinski. Ver "O historiador, o macaco e a centaura: a "história cultural" no novo milênio". *Estudos Avançados*, vol.17, nº.49, São Paulo, Set./Dec., 2003. p. 23-60.

<sup>5</sup> A tese de que as guerras civis de 1810 que compuseram a chamada Revolução de Maio foi um mito de origem e é defendida por Fabio Wasserman. *Entre Clio y la Polis: Conocimiento histórico y representaciones del pasado en el Río de La Plata (1830-1860)*. 1ª ed. Buenos Aires: Editorial Teseo, 2008.

<sup>6</sup> Esse pedido foi detalhado por Francisca Azevedo em: *Carlota Joaquina na Corte do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

<sup>7</sup> CHIARAMONTE, José Carlos. "El federalismo argentino en la primera metade del siglo XIX". In: CARMAGNANI, Marcello. *Federalismos latinoamericanos*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 81-132.

<sup>8</sup> Os unitários denominavam o Estado argentino de "Repúblicas Unidas do Rio da Prata" e os federais de "Confederação Argentina". Nós utilizaremos a expressão "Repúblicas provinciais" para nos referirmos ao governo da época. Como Ternavasio, pensamos que o modelo pactista interprovincial legitimado consensualmente e não constitucionalmente foi o que prevaleceu na região do Prata, caracterizando-se como uma nova experiência na América. Ver Marcela Ternavasio em "Entre la deliberación y la autorización: el régimen rosista frente al dilema de la inestabilidad política." In: GOLDMAN, Noemí e SALVATORE, Ricardo (comp.) *Caudilhismo rioplatenses nuevas miradas a un viejo problema*. Buenos Aires: EUDEBA, 1998, p.159-187.

<sup>9</sup> WASSERMAN, Fabio. *Entre Clio y La Polis: conocimiento histórico y representaciones del pasado en el Río de La Plata (1830-1860)*. Buenos Aires: Editorial Teseo, 2008.

<sup>10</sup> A região que deu origem ao Uruguai pertencia ao Império brasileiro como província Cisplatina. Em 1828, os orientais declararam sua independência e tanto o Império como as Repúblicas provinciais se comprometeram a preservar sua soberania. Em 1830, Frutuoso Rivera foi eleito presidente da República Oriental do Uruguai. A rivalidade política entre Rivera e Juan Antonio Lavalleja deu origem aos grupos políticos colorados e blancos. Ver PIMENTA, João Paulo. *O Brasil e a América espanhola (1808-1822)*. Tese Doutorado USP, 2004. E FERREIRA, Gabriela Nunes. *O Rio da Prata e a consolidação do Estado Imperial*. São Paulo: Hucitec, 2006.

<sup>11</sup> A importância das festas maias na construção dos estados nacionais na região do Prata foi amplamente demonstrada na tese de GIL, Antonio Carlos Amador. *Tecendo os fios da nação: soberania e identidade nacional no processo de construção do Estado Argentino. Buenos Aires entre o movimento de maio e a queda de Rivadavia*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 1999.

<sup>12</sup> GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. *Debaixo da proteção de Sua Majestade Imperial: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1838-1889)*. RIHGB, 156 (388), 1995.

<sup>13</sup> MYERS, Jorge. *Orden y virtud, el discurso republicano en el regimen rosista*. 2ª edición. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2002, p. 13.

<sup>14</sup> Idem. p. 97.

comum através da manutenção e da expansão do processo eleitoral, como constatou Ricardo Salvatore<sup>15</sup>.

Assim chamamos de Querela de *Clio* esse conjunto de versões e reatualizações das narrativas da Revolução de Maio e dos sucessos das batalhas da Guerra Grande, visto que eram essas representações que mais diferenciavam os grupos políticos<sup>16</sup>.

## O ARTESÃO DA MEMÓRIA COMO SOLDADO DO PENSAMENTO

De todos os sócios do IHGN, Florencio Varela foi um elo importante na Querela de *Clio* porque representou a comissão dos proscritos argentinos, por conseguinte, ele manteve uma das maiores redes de correspondência com seus compatriotas. Além disso, desde que se formou nos cursos de Cânones e Economia política na Universidade de Buenos Aires, Florencio sempre ocupou cargos no ministério das relações exteriores, antes do exílio ele representou as Repúblicas Unidas do Prata, depois a República do Estado Oriental. Dessas experiências, Florencio Varela adquiriu vasto material para aquele que foi seu maior sonho, *una imprenta para sostener con el producto de su trabajo e de su inteligencia, y el tiempo necesario para realizar su proyecto favorito: la composición de una historia completa de la Revolución Sud-Americana*.<sup>17</sup> Em meio à expectativa de escrever essa história, nas idas e vindas de Florencio Varela, ele passou alguns anos na Corte do Rio de Janeiro, e como um mercador das letras se imiscuiu no IHGB.

A viagem para a Corte do Rio de Janeiro foi uma decisão do médico de Florencio Varela, que já vinha tratando de uma enfermidade pulmonar que o acometeu e o afastou de seu trabalho. Assim, por conselho médico, a Corte dos trópicos poderia colaborar na

recuperação desse letrado. A viagem transcorreu tranquila e eles desembarcaram no Rio em 14 de junho de 1841, e residiram na Rua do Príncipe número 11 no Catete. Em sua autobiografia Varela descreveria esse momento e a cidade como

Todo lo que tiene notable me parece el principal centro de civilización y de comercio en la América del Sur. He pasado cinco meses revolviendo su biblioteca, en la que he hallado y extractado documentos preciosos relativos a la Historia política de estas regiones, cuando aun eran colonias.<sup>18</sup>

As palavras de Florencio Varela sintetizam o conjunto de ações que marcaram sua passagem pelo Rio: os estudos históricos desenvolvidos na biblioteca da Corte. Vemos que seu interesse na biblioteca da corte esteve relacionado aos materiais do período colonial da região do Prata.

Sabe-se que o farto volume de informações sobre a região do Prata da biblioteca da Corte fez parte das intenções da coroa portuguesa em anexar a região. Desde a época que Dom Rodrigo Souza Coutinho ocupou a liderança dos assuntos da monarquia lusa, ele elaborou um projeto para o Império português que localizasse o centro das relações coloniais na cidade do Rio de Janeiro<sup>19</sup>. Como parte de um processo de expansão fora de Portugal, os territórios platinos também seriam incorporados. Nesse movimento de expansão quando a Corte se transferiu para o Rio em 1810, a colônia de Sacramento foi anexada ao Império português. Já no período da independência, Sacramento foi incorporado ao Império do Brasil como Província Cisplatina, além dessa parte do território americano, chegou a ser cogitado na época da independência do Brasil a anexação também

de Angola<sup>20</sup>. Em 1839, não era só Rosas que possuía projetos expansionistas, durante muitos anos as políticas do Império do Brasil aportaram o domínio de mais territórios, portanto o acúmulo de informações sobre os domínios pretendidos, como a região oriental, certamente orientou muitas aquisições bibliográficas dos bibliotecários reais.

Em 1838, ocupava esse cargo o cônego Januário da Cunha Barbosa. O sócio-fundador do IHGB e secretário perpétuo ficou muito próximo de Florencio Varela, o qual se tornou sócio-correspondente do mesmo instituto. Outro amigo que ele conquistou nessa estadia foi outro sócio-fundador José Silvestre Rebelo<sup>21</sup>.

Cabe ser destacado que Januário da Cunha Barbosa teve um papel importante no processo de independência do Brasil por meio da atuação da loja maçônica Grande Oriente<sup>22</sup>, onde, junto com seus consócios, redigiram uma constituição para o Brasil. Reunida a assembleia constituinte em 1822, esse projeto foi apresentado e duramente contestado, visto que o texto era de caráter liberal e concedia relativa autonomia às províncias do Brasil<sup>23</sup>. Tal modelo contrariava as pretensões centralizadoras de José Bonifácio de Andrada e Pedro I, como de outros representantes da corte. Os conflitos que se seguiram entre eles acarretaram o encerramento das atividades da constituinte. A outorga da constituição não foi o bastante: naquele mesmo ano uma representação litigiosa foi movida contra os deputados que defenderam a constituição mais liberal. Por meio de uma devassa<sup>24</sup> vários deputados foram acusados de serem republicanos e

ameaçarem a ordem pública. Todos sem exceção foram conduzidos ao exílio político. Januário escolheu partir para Paris, onde tomou conhecimento dos trabalhos do Instituto Histórico de Paris, do qual procede o modelo do IHGB.

Quando o IHGB foi fundado, os exilados pela devassa já estavam de volta. Lúcia Guimarães informa que os membros do IHGB chegaram a propor ao cônego e a outros membros que reunissem seus testemunhos dos acontecimentos que conduziram a independência, formando uma comissão especial. Todavia, o tema da independência e o peso do caráter republicano que cercava esses membros deve ter sido o motivo por esse trabalho não ter sido elaborado<sup>25</sup>.

Em 1838, os vários projetos de organização política que não foram resolvidos no momento da independência mexiam com as disputas políticas no centro do Império. Principalmente, porque as elites políticas das províncias de Minas Gerais, Pernambuco, Bahia, Pará, São Paulo e São Pedro viviam em pé de guerra com as elites do Rio de Janeiro, as quais desejavam obter mais representação política. No período regencial de 1831 a 1840, época em que o IHGB foi fundado, o pacto federativo concedeu as autonomias legislativas que as elites das províncias tanto desejavam através do ato adicional de 1834<sup>26</sup>. Diante desse turbilhão de disputas políticas que marcaram a cena cotidiana da vida pública no Império do Brasil, não podemos afirmar de maneira categórica, mas pelo menos supor, que a aproximação dos rio-platenses com os sócios do IHGB denota a proximidade de ideias políticas.

<sup>20</sup> MATTOS, Ilmar Rohloff de. "Construtores e herdeiros". A trama dos interesses na construção da unidade política. In: JANCSÓ, István, organizador. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 271-302.

<sup>21</sup> Cf. AIHGB, coleção Instituto Histórico, lata 139, pasta 85.

<sup>22</sup> Sobre o papel da maçonaria no processo de independência do Brasil ver BARATA, Alexandre Mansur. *Maçonaria, Sociabilidade Ilustrada e Independência do Brasil (1790-1822)*. 1ª ed. São Paulo-Juiz de Fora: Annablume-EDUFJF-FAPESP, 2006.

<sup>23</sup> Ver NEVES, Lúcia. *Corcundas e constitucionais: a cultura política da independência (1820-1822)*. Rio de Janeiro: Revan: FAPERJ, 2003. E SLEMIAN, Andréa. *Vida política em tempo de crise: Rio de Janeiro (1808-1824)*. 1ª ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

<sup>24</sup> Processo dos cidadãos Domingos Alves Branco Muniz Barreto, João da Rocha Pinto, Luiz Manuel Alves de Azevedo, Tomas José Tinoco D'Almeida, José Joaquim Gouveia, Joaquim Valério Tavares, João Soares Lisboa, Pedro José da Costa Barros, João Fernandes Lopes, Joaquim Gonçalves Ledo, Luiz Pereira da Nóbrega de Souza Coutinho, José Clemente Pereira, o padre Januário da Cunha Barbosa e o padre Antônio João de Lessa. ... Rio de Janeiro: Tipografia de Silva Porto e Companhia, 1824.

<sup>25</sup> GUIMARÃES, Lucia, op. cit, p. 514.

<sup>26</sup> DOLHNIKOFF, Mirian. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Editora Globo, 2005.

<sup>15</sup> SALVATORE, Ricardo. "Consolidación del régimen rosista (1835-1852)". In: Noemí Goldman directora de tomo, *Nueva historia argentina, Revolución, República, Confederación (1806-1852)*. 2ª edición. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2005, p. 323-365, p. 327.

<sup>16</sup> Ver importante referências sobre o papel chave da Revolução de Maio em Wasserman, Fabio, op. cit. e Goldman, Noemí. *História y lenguaje. Los discursos de la Revolución de Mayo*. Buenos Aires: Editores da América Latina, 2000.

<sup>17</sup> VARELA, Florencio. *Auto-Biografía*. Montevideu: Imprenta Del Comercio del Plata. p.50.

<sup>18</sup> Idem. p. 10.

<sup>19</sup> SCHULTZ, Kistern, op. cit.



Mas o jogo político possuía também diferenças, já que para os letrados rio-platenses a Revolução de Maio era a fonte das representações do passado da região. Em relação a este evento que despontara como um fato histórico, Varela dedicou tempo ao estudo dos acontecimentos “contemporâneos” de sua região. Quais as fontes o Brasil poderia guardar sobre a Revolução de Maio de 1810?

Os estudos da “feliz revolução” realizados por Varela no Brasil utilizaram um “*archivo humano*”: Bernardino Rivadavia. Curiosamente, o primeiro presidente das Repúblicas Unidas do Prata, viveu na Corte entre os anos de 1841 a 1844. Quando ele recebeu não só asilo político, mas até mesmo uma pensão do imperador. Segundo Ricardo Piccirilli, sócio da Academia Nacional de História Argentina, “nessa época [1840-1842], segundo versões de Rosas (seu inimigo) recolhidas por Saldías, Rivadavia recebeu uma pensão do Imperador Dom Pedro II ao mesmo tempo viu desaparecer sua esposa Juana Del Pino, filha do Vice-Rei do Rio da Prata, Joaquim Del Pino”<sup>27</sup>. Sobre esse fato temos algumas palavras de Florencio Varela:

Rivadavia perdió casi repentinamente a su mujer, señora de carácter elevado, de espíritu superior, de corazón bien formado, hija de un virrey español y fautora eficaz de las miras de su marido en los primeros días de la Revolución de nuestra patria. La situación de este hombre, quebrantado, pobre, monumento casi derruido de nuestras glorias no militares es realmente terrible; ahora se caso solo en el mundo [...] es un archivo de nuestras cosas; le distraigo haciendo hablar y aprendo mucho en lo que habla.<sup>28</sup>

As narrações de Rivadavia sobre a Revolução de Maio foram para Varela como uma janela para ver um passado que ele não presenciou, pois era um *niño* aos anos de 1810. O velho Rivadavia narrou tudo o que viu e

ouviu daqueles acontecimentos. De todas as palavras, Varela revelou que *me da los documentos, tomo notas de lo que hablamos y a la noche las reduzco a apuntes metodizados*<sup>29</sup>. A sequência de trabalhos com Rivadavia proporcionou ao *soldado del pensamiento* uma inesperada aquisição: a biografia de Belgrano.

Entre otras cosas me ha dado Rivadavia una Autobiografía del general Belgrano, original; comprende sólo un breve período de su carrera; toda su campaña al Paraguay y algo sobre la batalla de Tucumán. Es escrita con ligereza pero bastante útil. Más despacio le daré idea más completa de es trabajo.<sup>30</sup>

O General Belgrano foi um dos chefes militares que destituíram o Vice-Rei Baltasar de Cisneros e formou a primeira junta de governo em Tucumán. Por todas as suas lideranças políticas, boa parte das memórias dos sucessos da Revolução de Maio, narrada por parte dos argentinos exilados, centralizou-se nas atuações desse general. Sua autobiografia foi uma fonte para Bartolomé Mitre. Respectivamente, a história de vida do General Belgrano é considerada a primeira história nacional da Argentina. Assim que entendemos, o lugar que Belgrano ocupa junto com a importância da Revolução de Maio para escritores como Florencio Varela pode ser inferida à importância dos estudos com o Rivadavia.

Em 1842, Varela se despediu do Brasil e de seus estudos na biblioteca com Rivadavia. Na viagem de volta para Montevidéu, ele e sua família naufragaram algumas milhas antes de aportar. Todos se salvaram, mas se perderam as anotações e os livros que Varela trazia consigo e não havia despachado antes. Em janeiro de 1843, ele narrou esses acontecimentos ao cônego Januário. E por isso temos ideias de um livro que começou a redigir quando esteve no Brasil: *Cuestio-*

*nes entre España y Portugal sobre los límites de sus respectivas conquistas en la América Meridional hacia el Río de la Plata y sobre la Colonia de Sacramento*. Este livro manuscrito teve por tema o estudo das negociações territoriais entre as monarquias ibéricas sobre a região do Prata. Com as palavras de Varela, observe seu interesse nesse assunto:

Hallándome con tantos materiales me he determinado a escribir un libro especial sobre la materia. Creo que podré hacer algo de nuevo, completo y que/ ofrezca interés, pues cuanto veo escrito sobre el particular es deficiente, apasionado y esta diseminado en muchos volúmenes y documentos sueltos. A más de que hay muchos de éstos que se ignoran y que importa publicar porque dan inmensa luz sobre varios puntos y deciden completamente otros.<sup>31</sup>

Por esse trecho percebe-se que a ideia de escrever um livro especial sobre as fronteiras regionais da América do Sul foi resultado dos materiais que lia e de suas anotações. Florencio julgou que conseguiria ampliar os estudos históricos sobre os limites regionais e reunir os documentos que se relacionavam com o assunto. Segundo os estudos de Wasserman, o interesse de Varela nos direitos territoriais também era consequência dos fatos que ele considerava importante para ser resgatado do passado colonial, nesse sentido os limites territoriais eram um passado a ser lembrado porque atendia às demandas do presente referente às negociações sobre os domínios territoriais entre os países da região do Prata<sup>32</sup>. Em conclusão, a interpretação de Florencio Varela matiza que a Revolução de maio ampliou a pauta de conflitos relacionados à divisão das fronteiras na região do Prata.

Em concordância com esse viés de Florencio Varela, aparece claramente que seu entendimento sobre a História era conceitu-

ado pela capacidade que a narrativa possuía de revelar-se como luz da verdade, ao mesmo tempo em que o engajamento político de letrados como Florencio Varela tornava a escrita da história uma prática política importante. Mais uma vez, o estado permanente de guerra vivenciado pelas gerações de letrados rio-platenses conduzia à seleção dos fatos que deveriam ser exibidos como passado.

Não obstante os estudos de Florencio Varela, ele nunca terminou seu empreendimento. O que não impediu que o primeiro capítulo manuscrito circulasse de forma clandestina. E embora ele não quisesse tomar partido de nenhum estado seguindo a verdade dos documentos, sabemos por relatos de Luis Domingues que, em 1844, Florencio Varela enviou para o cônsul-geral do Uruguai na Corte, Dom Magariños, uma cópia de seu manuscrito<sup>33</sup>. A doação da memória de Florencio Varela a Dom Alejandro Magariños que residia na corte, dispunha o vigor da escrita da região do Prata em tempo de guerra. Seu uso na defesa dos interesses da República Oriental atualizava naquele momento os episódios do passado colonial, e atendia às demandas do presente.

Assim, Florencio Varela talvez tivesse mudado de ideia em 1844? Nesse sentido, sua escrita a serviço das negociações que estabeleceriam as fronteiras do Império com a região do Prata expressava seu compromisso com o artigo 16 §4 do estatuto do IHGN, o qual exigia que os sócios elaborassem memórias que intervissem nas questões da administração da República Oriental. Seja como for, Varela influía *directamente en la política del Río de la Plata, por la amistad que lo ligaba al señor Vásquez, el cual volvió como antes a valerse de su consejo y cooperación en el ministerio de Relaciones Exteriores*<sup>34</sup>.

Posto isso, a relação estreita que havia entre os estudos históricos do passado colonial e sua utilidade às demandas do presente caracterizaram a atuação conjunta dos Institutos Históricos e o Ministério dos Negócios Estrangeiros, não só pela proxi-

<sup>27</sup> O Grifo é do original. AIHGB, coleção Instituto Histórico, lata 571, pasta 15.

<sup>28</sup> AE, tomo I, p.235. Carta de Florencio Varela a Juan Maria Gutiérrez. Rio de Janeiro, 22/12/1841.

<sup>29</sup> AE, tomo I, p.242. Carta de Florencio Varela a Juan Maria Gutiérrez. Rio de Janeiro, 1/4/1842.

<sup>30</sup> AE, tomo I, p.242. Carta de Florência Varela Juan Maria Gutiérrez. Rio de Janeiro, 1/4/1842.

<sup>31</sup> AE, tomo I, p.251. Carta de Florência Varela Juan Maria Gutiérrez. Rio de Janeiro, 27/9/1842.

<sup>32</sup> Wasserman, Fabio, op. cit., p. 136.

<sup>33</sup> Idem, p. 17.

<sup>34</sup> DOMÍNGUEZ, Luis L. “Florencio Varela”. In: VARELA, Florencio. Rosas y su gobierno. Clasicos Argentinos. Volume II. Buenos Aires: Editor M. Gleizer. 1927, p. 25.

midade entre seus representantes, sobretudo pelo caráter utilitário da história. Nesse caso, a memória unida à edição de documentos se apresentava como uma forma de usar o passado colonial de maneira útil às questões da definição das fronteiras entre o Estado Oriental, a Confederação Argentina e o Império do Brasil.

## CONCLUSÃO

Por fim, parece que a eleição do passado e de uma origem foi responsável por orientar as interpretações do presente uma vez que livros como o de Florencio Varela foram doados ao IHGB. Consequentemente, convenceram as elites políticas brasileiras a tomar partido nas questões do Prata, além de ter sido mobilizada pela veiculação da escrita da história contemporânea da região do Prata em território brasileiro. Dessa maneira, eles difundiram no Império as suas consequências na Querela com Rosas, mobilizando poderosas alianças para seus projetos políticos para derrotar Rosas.

Por tudo que foi matizado, as representações da Revolução de Maio foram reabilitadas em novas narrativas para serem configuradas em linhas paralelas com a guerra com Rosas, dessa maneira, o passado revelado por narrativa do “sol de maio” funcionava como elo de articulação entre o presente e o futuro. Vale ressaltar que Rosas também criou suas representações de maio e seus paralelos, logo tais narrativas concorreram entre si. De posse de tantos significados e heróis, como os anos seguintes à Revolução de Maio seriam recordados pelas gerações daqueles que não a vivenciaram?

Apesar de seu parentesco com Rosas, foi homem de Lavalle e desbaratou os guerrilheiros em uma ação a que chamou sempre espadeirada. Derrotados os unitários, emigrou para o Estado Oriental, onde se casou. Durante a Guerra

Grande morreu em Montevideu, praça sitiada pelos brancos de Oribe. Ia fazer quarenta e quatro anos, o que já era quase a velhice. Foi amigo de Florencio Varela. É bem verossímil que os professores do Colégio Militar o tivessem reprovado; ele só havia cursado batalhas, mas nem um único exame. Deixou duas filhas, das quais Maria Justina, a mais moça, é a que nos interessa.<sup>35</sup>

Acima, uma passagem do conto “A velha dama” publicado pelo escritor argentino Jorge Luis Borges no ano de 1970, a personagem Maria Justina era a filha centenária do coronel Mariano Rubio, “a única filha de guerreiros da independência que ainda não havia morrido.”<sup>36</sup> A trajetória dos dois personagens até três gerações da região do Prata: os próceres da chamada Revolução de Maio, os filhos do exílio e a geração do escritor Borges. Nesse conto, ele destacou a veneração aos eventos das guerras de independência da região, onde as famílias dos generais transmitiram suas memórias épicas até a geração de Borges e seu leitor; “basta que o leitor imagine uma família honrada e arruinada, presidida por uma sombra épica e pela filha que nasceu no desterro”<sup>37</sup>. O coronel e sua família são reais apenas no universo ficcional de Borges, mas sua trama reporta-se a um contexto histórico na região do Prata entre os anos de 1810 e 1852.

Notadamente, o escritor argentino fez uma crítica à veneração dos acontecimentos da Revolução de Maio, questionando o caráter heroico e revolucionário daqueles acontecimentos, já que a velha dama tinha uma condição decadente, sendo, portanto, a última vítima dos acontecimentos revolucionários. Tanto para os leitores que compartilhavam da crítica do autor quanto para muitos daqueles que comemoraram o bicentenário da independência da região do Prata, a semana de maio não consoli-

dou politicamente as expectativas revolucionárias. Pois as reivindicações políticas e sociais são inúmeras para aqueles que fa-

zem do presente uma negação do passado e sonham com um futuro melhor para sua comunidade política.

<sup>35</sup> BORGES, Jorge Luis. “A velha dama”. In: *O informe de Brodie*. Obras Completas. Volume II. Rio de Janeiro: Editora Globo. 2ª edição. 1999, p. 31.

<sup>36</sup> BORGES, Jorge Luis, op. cit.

<sup>37</sup> Idem, p. 31.

# O Império do Cruzeiro do Sul e a Corte Celeste de Tien-Tsin: apontamentos sobre as relações sino-brasileiras no século XIX<sup>1</sup>

**Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves**

Concluiu o doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo e realizou estágio de pós-doutoramento na UFRJ. É professora titular de História Moderna da UERJ. Cientista do Nosso Estado/Faperj. Pesquisadora do CNPq e do Pronex/Faperj/CNPq – Dimensões da Cidadania.

**Lucia Maria Paschoal Guimarães**

Possui graduação em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, mestrado em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo. Realizou estágios de pós-doutoramento na Cátedra Jaime Cortesão da FFLCH/USP e de pesquisa sabática na Universidade Nova de Lisboa. É professora titular de Teoria da História e Historiografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

**Tânia Bessone da Cruz Ferreira**

Graduou-se em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, realizou mestrado em História pela Universidade Federal Fluminense e doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo. É professora-adjunta procientista da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

## RESUMO

Os chineses desenvolveram relações peculiares com o Brasil, embora não tenham constituído uma forte corrente imigratória. O intercâmbio se iniciou no período colonial, fruto do comércio entre a América portuguesa e o extremo oriente, e da circulação de mercadores, militares, religiosos magistrados e aventureiros entre os domínios ultramarinos de Lisboa. Após a transferência da corte para o Rio de Janeiro, em 1808, o Príncipe Regente Dom João mandou vir de Macau 300 agricultores, com o objetivo de introduzir o cultivo do chá, no recém-criado Jardim Botânico. No final da década de 1870, o governo imperial cogitou, novamente, contratar trabalhadores chineses, para substituir a mão de obra

## ABSTRACT

Chinese developed peculiar relations with Brazil, even so they did not represent a great migratory chain. In the colonial times, it had a continuous interchange between China and Brazil by means of traders, religious, magistrates and adventurers, who in such a way travelled among the Portuguese territories. After the transference of the Portuguese Court to Rio de Janeiro, prince regent d. João ordered to bring three hundred Chinese from Macau to come to Rio to plant tea in the just established Botanical Garden. At the end 1870, there were some efforts to encourage the Chinese immigration to Brazil to substitute the african slaves in the great plantations. In spite of the

escrava nas grandes propriedades rurais. Apesar dos esforços diplomáticos, as negociações fracassaram, pois as autoridades brasileiras preferiam contratar imigrantes europeus.

**PALAVRAS-CHAVE:** relações sino-brasileiras, imigração, diplomacia imperial

diplomatics efforts, the negotiations did not go on, because Brazilian authorities preferred to engage European immigrants.

**KEYWORDS:** Chinese-Brazilian Relations, immigration, imperial diplomacy

Os chineses desenvolveram laços muito peculiares com o Brasil, embora não tenham constituído uma forte corrente imigratória, tal como ocorreu em outras localidades do Novo Mundo, a exemplo do Peru, de Cuba e dos Estados Unidos, por exemplo. As relações sino-brasileiras principiaram no período colonial, fruto não apenas da troca de produtos entre a China e a América portuguesa, mas também devido ao vaivém de mercadores, religiosos, militares, magistrados e aventureiros, que circulavam entre os domínios ultramarinos de Lisboa.

Com efeito. A aproximação de Portugal com a China decorreu do movimento de expansão europeia, iniciado entre os séculos XIII e XV, e que representou “um processo plurimilenar de ruptura e isolamento, a passagem de um plural ao singular”, no entender de Pierre Chaunu.<sup>2</sup> As grandes navegações *desencravaram* as diferentes humanidades separadas, abriram novos mares e horizontes, possibilitando a penetração nesse mundo de universos compartimentados. Dava-se início a um processo irreversível e autoalimentado – que se poderia considerar, na perspectiva de uma historiografia recente, uma primeira *globalização* – no qual coube aos portugueses e espanhóis um papel de vanguarda<sup>3</sup>. Segundo a documentação disponível, o estabelecimento dos portugueses em Macau, através de uma feitoria livre, ocorreu a partir de assentamento em 1554, sendo que a cessão legal daquele sítio ao

Império português data de 1557, pelas autoridades provinciais de Cantão, confirmada, em seguida, pelo Imperador Chi-Tsung.<sup>4</sup>

Séculos transcorreram. Ainda que a China se tivesse fechado ao comércio europeu, Macau continuou, entre o século XVII e meados do XIX, a ser o principal porto aberto à navegação internacional, entreposto das relações da China com os povos ocidentais. Nesta feitoria, estabeleceu-se uma rica burguesia comercial, levando à criação de uma municipalidade – o Senado da Câmara. No início do século XIX, este Senado recebeu do Príncipe Regente Dom João, em 1810, por seu comportamento durante as invasões francesas, a designação de “Leal Senado”, sendo a única instituição do ultramar a possuir tal título.<sup>5</sup>

O historiador Charles Boxer afirma que a característica mais espantosa do império marítimo português no século XVI foi a sua dispersão. No Oriente, estava representado por uma cadeia de fortes e feitorias que se estendiam de Sofala e Ormuz, na margem ocidental da Ásia das Monções, até a Macau na costa do Pacífico. No Ocidente, possuíam praças-fortes no Marrocos, feitorias e algumas fortalezas entre Cabo Verde e Loanda na costa ocidental africana, nas ilhas do golfo da Guiné, ao mesmo tempo em que iniciavam a conquista do litoral brasileiro<sup>6</sup>. De fato. Desde aquela época, apesar da distância, constata-se a troca regular entre produtos orientais e brasileiros. Navios portugueses,

<sup>2</sup> CHAUNU, Pierre *Expansão europeia do século XIII ao XV*. São Paulo, Pioneira, 1978, p. 36; ver, ainda GODINHO, Vitorino de M. *Os descobrimentos e a economia mundial*. v. 1, Lisboa, Presença, 1984, p.20.

<sup>3</sup> SUBRAMANYAN, Sanjay. *O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica*. Lisboa, Difel, 1995, p. 145-148. Ver, também, GRUZINSKI Serge. Les mondes mêlés de la Monarchie catholique et autres “connected histories”. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. Paris, 56 (1): 85-118, jan-fév 2001, e SUBRAMANYAN, Sanjay. De Tage ao Gange au XVIe siècle: une conjoncture milénariste à l’échelle eurasiatique. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. Paris, 56 (1): 51-84, jan-fev 2001.

<sup>4</sup> ESTORNINHO, Carlos. Macau. In: SERRÃO, Joel (dir.) *Dicionário de História de Portugal*. v. 2, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1965, p. 859

<sup>5</sup> Idem, p. 861.

<sup>6</sup> BOXER, Charles. *O império marítimo português (1415-1825)*. Lisboa: Edições 70, 1995, p. 65.

<sup>1</sup> Este trabalho apresenta resultados parciais de pesquisa coletiva desenvolvida no Laboratório Redes de Poder e Relações Culturais da UERJ. Uma versão preliminar do texto, com o título *Chinese presence in South Atlantic*, foi exposta pelas autoras em Macau, no XIII Congresso de la Federación Internacional de Estudios sobre América Latina y el Caribe, em 2007.



provenientes de Lisboa ou do Porto, traziam para os domínios do Atlântico sul mercadorias originárias da China, que eram permutadas por açúcar, aguardente, tabaco, madeira e raízes medicinais. Vale lembrar que toda a atividade de comércio exterior direta era vedada a brasileiros e a estrangeiros, em virtude da política de segregação e monopólio desenvolvida por Portugal em relação à sua colônia americana, sobretudo depois que nela se descobriram ouro e diamantes.

Porém, ao lado do sistema mercantil oficial, desenvolveram-se outros meios de intercâmbio. As naus que regressavam do Extremo Oriente, em razão da viagem muito longa, costumavam fazer escalas na costa brasileira, seja para reabastecimento de água e de mantimentos, seja para providenciar reparos, sobretudo nas capitânicas de Pernambuco, da Bahia e do Rio de Janeiro, as quais apresentavam portos convenientes pela facilidade de boas provisões. E, apesar das sanções a que estavam sujeitos, há registro de que aventureiros e tripulantes burlavam as autoridades, desembarcavam e vendiam produtos orientais à gente da terra, dando ensejo a um lucrativo comércio clandestino. Difundia-se, assim, o gosto pelas sedas e fazendas bordadas, por caixinhas esmaltadas, adornos, leques e sombrinhas, por tigelas azuis de Nankim e Cantão, móveis pintados de laca, e pelas louças de Chinchén.

No correr dos anos, floresceria uma extensa rede de contrabando, integrada por negociantes locais e mercadores tanto portugueses, quanto estrangeiros, sobretudo ingleses e anglo-americanos. O crescimento dessa rede de comércio ilegal, porém, não deve ser creditado apenas às restrições impostas pelo monopólio metropolitano. Outro fator também o estimulava: a forte demanda pelos artigos orientais da população senhorial das cidades e dos engenhos mais opulentos. As mercadorias importadas eram pagas com rolos de tabaco brasileiro, produto bastante apreciado nos mercados do extremo leste. Neste sentido, uma das

estratégias mais utilizadas pelos intermediários, para burlar a vigilância e ancorar naqueles portos mencionados, consistia na alegação de falsas avarias nas suas embarcações. Não por acaso, no século XVIII, na correspondência da Corte de Lisboa para os vice-reis do Brasil, por reiteradas vezes, observa-se a recomendação “de impedir que navios estrangeiros sob o pretexto de arribada façam contrabando”.<sup>7</sup>

O certo é que na Terra de Santa Cruz a presença da China extrapolava os artigos de luxo, que tanto agradavam aos senhores de engenho. Gilberto Freyre atribui aos contatos indiretos, propiciados pela circulação de funcionários, religiosos, militares e magistrados entre os domínios ultramarinos portugueses, a transmissão de numerosos usos e costumes chineses que se arraigaram na sociedade do Brasil patriarcal<sup>8</sup>. Desta maneira, explica-se o emprego do palanquim, como o meio de transporte preferido pelas pessoas mais abastadas da colônia. O mesmo se pode dizer do costume dos adultos acenderem lanternas coloridas nos dias de festa e de se divertirem soltando bombinhas e fogos de artifício por ocasião das celebrações familiares e religiosas, assim como o hábito de empinar papagaios de papel de seda, a princípio uma forma de recreação destinada apenas a fidalgos, mas que se popularizou e até hoje é bastante praticada por crianças e adultos no Brasil.

Na arquitetura colonial, por sua vez, não faltam marcas da influência chinesa, a começar pela reprodução dos telhados acachapados, construídos ao estilo dos pagodes chineses, arrematados por largos beirais arrebitados nas pontas em cornos de lua. Estilo, por sinal, que ainda se conserva nos tradicionais coretos das praças públicas e nos jardins das cidades brasileiras. Na decoração interior das casas, móveis, pinturas, esteiras, ornamentos e utensílios de porcelana atestavam o gosto pelas chineses. E, até mesmo nas igrejas, percebe-se a reprodução de temáticas da arte orna-

mental chinesa, nos objetos decorativos e nos enfeites dos altares. O norte-americano Luther M. Schaeffer, nas suas memórias de viagem, admirado, registra a descoberta de alguns desses adornos na visita que fez ao Rio de Janeiro, em 1849: (...) *I visited a monastery, built in 1671. I was very politely received. There is a chapel in the building most gorgeously embellished, the floors inlaid with variegated marble, the walls with porcelain and China squares, relieved by gilt and scarlet lines. There is also in the room a large China figure of our Saviour on the cross*<sup>9</sup>. Outros exemplos expressivos de peças religiosas com traços orientais podem ser encontrados hoje em dia nas coleções dos Museus de Arte Sacra (Salvador, Bahia) e dos Oratórios (Ouro Preto, Minas Gerais).

Em Minas Gerais, há até quem sustente que tais obras teriam sido produzidas por escravos chineses. Outra explicação corrente é de que as pinturas foram encomendadas na China para serem presenteadas à população da região mineradora pelo rei de Portugal. Já o professor de história da arte e crítico José Roberto Teixeira Leite discorda dessas versões. Afirma que as pinturas ornamentais das igrejas mineiras e baianas são vestígios do vaivém dos portugueses entre suas possessões e colônias. No seu entender, “em nenhuma região brasileira, mais do que em Minas Gerais, foram tão numerosos os exemplos de pintura decorativa com temática ou de inspiração chinesa”. Entretanto, adverte que esses vestígios não constituem arte chinesa, mas sim de “arte achinesada”, uma simplificação da “complexa estética do Extremo Oriente”. Acredita que o tipo de trabalho, produzido por artistas locais, tenha origens em pinturas que decoravam inúmeros outros objetos importados da China. Tratava-se, enfim, de uma chinesice. Tal como se observa na decoração e nas cores

da Igreja de Nossa Senhora do Ó, em Sabará (Minas Gerais), que dão ao interior do templo católico cores quase de pagode, no entender de Gilberto Freyre<sup>10</sup>. De qualquer forma, muito antes da descoberta do ouro, os elementos da cultura chinesa estavam bem mais difundidos no Brasil do que os europeus. Somente a partir de meados do século XVIII e, sobretudo, depois da vinda da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro, ocorreu o processo de “ocidentalização” do Brasil.

Em novembro 1800, em carta dirigida ao Marquês de Ponte Lima, Dom Rodrigo de Souza Coutinho, Secretário da Marinha e do Ultramar (1796-1803), afirmava que Macau devia ser conservado não só como “monumento do seu antigo poderio, mas ainda como entreposto único para o comércio da China”.<sup>11</sup> Neste sentido, defendia o estabelecimento de uma companhia de comércio que concederia privilégios à China, notadamente, a Macau. O projeto não logrou êxito devido aos problemas enfrentados por Portugal, nessa conjuntura, em especial, as guerras contra a Espanha e França. Dez anos mais tarde, no entanto, com as inúmeras consequências da transferência da Corte para o Brasil, Macau voltaria à ordem do dia<sup>12</sup>.

Se o comércio com o Oriente já havia perdido seu papel fundamental para Portugal, uma vez que este estabelecera o projeto de um novo Império – o Império luso-brasileiro – em terras atlânticas, Macau continuaria a atrair a atenção lusitana. O mesmo Dom Rodrigo de Souza Coutinho, agora na qualidade de ministro da Guerra e dos Negócios Estrangeiros (1808-1812), foi o mentor do Decreto de 13 de maio de 1810, que isentava dos direitos de entrada nos portos do Brasil os gêneros e as mercadorias da China diretamente importadas, “que se exportarem diretamente para os portos deste Estado, e pertencerem aos vassallos portugueses, ou

<sup>9</sup> SCHAEFFER, L. M.. *Sketches of travels in South America., México and California*. New York: James Egbert Publisher, 1860, p. 13 e 14. Também disponível em <http://free-book.58search.com/relatedTag/ebook-California-79528.html>, acessado em 22/7/2007.

<sup>10</sup> Cf. FREYRE, Gilberto, op. cit., p. 94-95.

<sup>11</sup> Carta de Dom Rodrigo para o Marquês de Ponte Lima, 24/novembro/1800. In: COUTINHO, Rodrigo de Souza. *Textos políticos, econômicos e financeiros (1783-1811)*. Tomo 2. Introdução e direção de Andrée Mansuy Diniz Silva. Lisboa, Banco de Portugal, 1993, p. 70-72.

<sup>12</sup> SILVA, Andrée Mansuy Diniz. *Portrait d'un homme d'État: Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares, 1755-1812* (II: L'homme d'État, 1796-1812. Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 2006, p. 244-245.

<sup>7</sup> “Carta de 14 de março de 1769”. Correspondência da Corte de Portugal, com os Vice-Reis do Brasil, no Rio de Janeiro de 1762 a 1807. Arquivo Nacional. Livro 20, fls. 15.

<sup>8</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. *China tropical*; organização de Edson Nery da Fonseca. Brasília: UNB; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2003, p. 21.

por sua conta forem carregados em navios nacionais”. Tal decisão fora tomada pelo Príncipe Regente Dom João, em consideração aos serviços prestados pelos oficiais do Senado da Câmara e demais habitantes da Cidade de Macau, que demonstraram “a sua fidelidade, não só em mandar a este porto um navio com o fim de felicitar-me por ocasião da minha feliz chegada a este Estado, mas muito principalmente pelos esforços com que repeliram os piratas que ameaçavam invadir aquela Colônia”.<sup>13</sup>

O decreto, todavia, não recebeu boa acolhida entre os demais membros do governo, a exemplo do Ministro da Marinha e dos Negócios de Ultramar, o Conde das Galveias. Apesar disso, parece que a ideia de aproximação com a China continuaria nos planos de Dom Rodrigo. Corria, na época, a partir de uma correspondência anônima, o boato de que o Ministro Dom Rodrigo “teria cogitado resolver o problema da nossa escassez de gente, mandando vir um milhão de chins”, resultando em benefício tanto para a China, devido ao excesso de população, quanto ao Brasil, graças à introdução de duas importantes manufaturas – a da seda e da porcelana, além do cultivo do chá.<sup>14</sup>

Intrigas da Corte ou políticas de governo? Em verdade, com base na documentação, é possível afirmar que a primeira colônia chinesa, originária de Macau, instalou-se no Rio de Janeiro, a partir de 1814, conforme demonstra o Registro de Estrangeiros do Arquivo Nacional. Neste ano, há indicação do desembarque de quatro chineses que, inclusive, conservaram seus nomes de origem – Liang Chou; Ming Huang; Chian Chou e Tsai Huang. Os demais já eram portadores de nomes cristãos.<sup>15</sup> Também há notícia da chegada ao Rio de Janeiro de mudas e sementes de chá, provenientes de Macau, que teriam sido plantadas em 1814, em vasta

área da Ilha do Governador, na Fazenda Santa Cruz e no Jardim Botânico, por agricultores chineses contratados por Dom João, a fim de ensinarem as técnicas do cultivo e da preparação do chá. Muitos desses colonos, no entanto, teriam abandonado, posteriormente, as plantações. Transformaram-se em vendedores ambulantes. Sem perspectivas de retornar ao país de origem por motivos tanto econômicos quanto de ordem política, já que a China imperial não os aceitava de volta, renegando-os por haverem abandonado a terra natal, procuraram adaptar-se aos costumes locais. Passaram a se concentrar no centro do Rio, nas proximidades do beco dos Ferreiros, onde também se localizavam as primeiras casas de ópio da cidade.

Por sinal, a presença de *chins na urbs* carioca ainda pode ser comprovada através de dois documentos conservados na Biblioteca Nacional, que se referem a um abaixo-assinado de 51 chineses, residentes na Corte, e a uma petição endereçada pelos mesmos a Dom João, no sentido de que o também chinês Domingos Manuel Antonio fosse nomeado intérprete, diretor e cônsul dos suplicantes. Justificava-se a demanda, pois sendo eles úteis “à população, agricultura e comércio do Reino do Brasil, como Estrangeiros, e de uma Nação, cujo idioma é nada vulgar, se vêm nas tristes circunstâncias de não ter um Intérprete, que possa transmitir perante os Tribunais e Justiças de Vossa Majestade aquilo que é de seu direito e justiça representar”. Afirmavam, por outro lado, que pela extrema dificuldade do estudo da língua portuguesa, pela “falta de Intérprete, que entendendo a língua chinesa possa explicar-lhes os correspondentes vocábulos portugueses, se tem da falta originado gravíssimos prejuízos aos suplicantes, não só físicos como morais”. Não há indicação, todavia, se a súplica foi ou não aceita pelo soberano.<sup>16</sup>

Diversos europeus, nos seus relatos de viagem, registraram a existência de chineses vivendo em terras do Rio de Janeiro. Rugendas, que visitou a cidade entre 1821 e 1825, documentou a plantação chinesa de chá no Jardim Botânico. John Luccock afirma que logo após a chegada da Família Real, aventou-se a ideia de se suprir de chá todo o mercado europeu com a produção carioca. Os alemães Spix e Von Martius fazem referência ao chá carioca, cujo aroma lhes pareceu excelente, embora o sabor não fosse dos melhores. De qualquer modo, sabe-se que a experiência com o cultivo da planta não logrou grande êxito. Para a inglesa Maria Graham, a cultura do chá não teve continuidade porque o imperador Dom Pedro I compreendeu ser mais vantajoso vender café – um produto sem concorrentes – e comprar chá, produzido a baixo custo na China e na Índia, do que obtê-lo com muito mais despesas.<sup>17</sup> A entrada de chineses no Brasil, entretanto, não cessou. A época de maior fluxo deu-se entre 1825 e 1826, de acordo com o Registro de Estrangeiros. Após 1829/1830, o número decresceu de maneira sensível.<sup>18</sup>

Se, por um lado, deve-se à transferência do aparato de Estado português no Rio de Janeiro a primeira iniciativa oficial de promover a imigração chinesa, por outro, paradoxalmente, sua permanência também foi responsável pelo início do afastamento do Brasil com o Oriente. Junto com a Corte veio a europeização da nossa sociedade. Hábitos e práticas orientais, outrora comuns, tornaram-se “bisonhos e antigos costumes”, por serem usos que “desde muito não se sofrem entre os povos cultos e de perfeita civilização...”, conforme advertia o padre Luiz Gonçalves dos Santos, em suas *Memórias para servir ao Reino do Brasil (...)*, datadas de 1821.<sup>19</sup> Daí em diante, tamanha foi a penetração do Ocidente na economia e na cultura do Brasil, “ainda patriarcal e já burguês”,

que o Oriente “se manifestaria apenas em algumas sobrevivências”, a exemplo de certos produtos chineses que teimavam em frequentar as casas de comércio e os anúncios dos jornais brasileiros.<sup>20</sup>

Ainda assim, em meados do século XIX, já durante o reinado de Dom Pedro II, ocorreriam novas tentativas para promover a imigração chinesa, sobretudo depois da promulgação da lei que extinguiu o comércio internacional de africanos para o Brasil. É sabido que traficantes negreiros portugueses, de origem açoriana, articularam a vinda de chineses, lançando mão dos contatos que dispunham em Macau. Estima-se que cerca de dois mil indivíduos deram entrada no porto do Rio de Janeiro, entre 1854 e 1856. Porém, o tráfico que parecia promissor não foi levado avante, tanto por pressão da Inglaterra, quanto pelo preconceito de alguns setores da elite brasileira, que identificavam os *chins* como símbolos do atraso colonial.

A opção por trabalhadores asiáticos, contudo, voltaria a ser cogitada no final da década de 1870, com o agravamento do problema da substituição mão de obra escrava. A proposta era defendida vigorosamente pelo então titular da pasta da Agricultura e presidente do Conselho de Ministros, João Luís Cansanção de Sinimbu. Preocupado com a falta de braços para tocar as grandes plantações de café e diante do fim iminente da escravidão, Sinimbu convocou um Congresso Agrícola, em 1878, com o objetivo de identificar meios de auxiliar a lavoura e incentivar o seu crescimento. Realizado entre 8 e 12 de julho daquele ano, o Congresso reuniu representantes das classes proprietárias das províncias do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, de São Paulo, do Espírito Santo, as principais áreas produtoras de café.<sup>21</sup>

A questão do recurso à mão de obra asiática gerou intensa polêmica. As opiniões se dividiram. Nomes da envergadura de Salvador de Mendonça e do Senador Cândido

<sup>13</sup> Leis históricas: Decreto de 13 de maio de 1810. [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/revista/Rev\\_52/DEC13081810.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/revista/Rev_52/DEC13081810.htm), acessado em 24/6/2007.

<sup>14</sup> Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. O Império frustrado. In: *Um imenso Portugal. História e historiografia*. São Paulo, Editora 34, 2002, p. 51.

<sup>15</sup> Registro data de 10 de setembro de 1814, provenientes de Caravelas. Cod. 370, Livro 1, fls. 178v.

<sup>16</sup> Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro – Divisão de Manuscritos 11 -34, 27, 4. 6 de setembro de 1819. Essa documentação foi localizada e, pioneiramente, divulgada pelo pesquisador português Carlos Francisco Moura. *Boletim do Instituto Luis de Camões*, de Macau, nº 1, v.8, 1974, pp. 75 e segs. Cf. LEITE, José Roberto Teixeira. Chineses entrados no Brasil 1814-1842. In: *A China no Brasil: influências, marcas, ecos e sobrevivências chinesas na sociedade e na arte brasileiras*. Campinas, Ed. da Unicamp, 1999, p. 269-275.

<sup>17</sup> GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. São Paulo/Belo Horizonte, Edusp/Itatiaia, 1990.

<sup>18</sup> Só há registros nessa documentação até 1842.

<sup>19</sup> Santos, Luiz Gonçalves dos. *Memórias para servir à história do Reino do Brasil (...). Escritas na Corte do Rio de Janeiro no ano de 1821 e Oferecidas a Sua Majestade El-Rei D. João VI*. Lisboa, 1825, vl, p. 136.

<sup>20</sup> Cf. FREYRE, Gilberto, op. cit., p. 89-90.

<sup>21</sup> Vale lembrar que em protesto à convocação restrita aos fazendeiros da região sudeste, os proprietários rurais do nordeste realizaram o seu próprio encontro no Recife, naquele mesmo ano de 1878.

Mendes de Almeida apoiaram a medida<sup>22</sup>. Exaltavam a capacidade de trabalho desses imigrantes, reportando-se à sua atuação na conquista do *far-west* norte-americano. Já a corrente contrária à admissão de chineses e indianos, com base em teorias raciais, condenava de maneira veemente a ideia, a pretexto de uma suposta inferioridade dos povos asiáticos, cuja barbárie, segundo se dizia, assemelhava-se a dos africanos.

Apesar das críticas suscitadas, tudo leva a crer que prevalecera a opinião do Ministro Sinimbu. Ele se empenhou para regulamentar a prestação de trabalho livre na agricultura, ao mesmo tempo em que buscou iniciar uma aproximação com a China. Tanto assim, que em 15 de março de 1879, o Gabinete baixou um decreto que normatizava os contratos de locação de serviços e, meses mais tarde, em outubro, após calorosos debates, conseguiu que a Câmara dos Deputados aprovasse o envio de uma embaixada especial ao Celeste Império, "incumbida de propor, negociar, e concluir um tratado de amizade, comércio e navegação, no qual, se possível, se atenda também à necessidade da introdução de trabalhadores agrícolas no Brasil"<sup>23</sup>

Chefiada pelo Almirante Artur Silveira da Motta, futuro Barão de Jaceguai, investido nas funções de enviado especial e ministro plenipotenciário, e formada pelos diplomatas Eduardo Callado e Henrique Carlos Ribeiro Lisboa, a missão embarcou em Toulon, na Corveta *Vital de Oliveira*, da Armada Imperial,

rumo ao Extremo Oriente<sup>24</sup>. Vale lembrar que o Almirante Silveira da Motta (1843-1914), herói da Guerra do Paraguai, exercia o cargo de adido naval do Império em Londres e demais capitais das potências marítimas da Europa, desde 1874<sup>25</sup>. Não por acaso, as consultas preliminares visando à aproximação com Pequim ocorreram em Paris. Lá o Almirante teve como principal interlocutor o Marquês Tsêng, representante da China junto aos Governos da França, da Grã-Bretanha e da Rússia. Este aconselhara o plenipotenciário, num primeiro momento, pleitear apenas a assinatura de um acordo de amizade e de comércio, para mais tarde abordar especificamente a questão dos imigrantes.

A comissão de Silveira da Motta enfrentou fortes entraves<sup>26</sup>. A começar pela resistência imposta pela Assembleia Geral do Império, onde sofreu a censura severa de Joaquim Nabuco e de Afonso Pena, entre outros deputados. Sabe-se, por outro lado, que os ingleses não apoiavam os planos da chancelaria brasileira. Uma vez na China, os delegados encararam a desconfiança e a morosidade das autoridades locais, que quase nada sabiam a respeito do Brasil. Isto sem falar das dificuldades com os tradutores. Aliás, nas suas memórias, o Almirante deixaria um relato bem expressivo das experiências que vivenciara na Corte Celeste: "(...) As nossas conferências com o vice-rei e seus auxiliares eram uma reprodução do que se passava conosco nos bazares de

curiosidades, onde só depois de regatear durante muitos dias consecutivos conseguíamos comprar algum objeto por preço razoável. O *chim* quando está disposto a contentar-se com um seixo começa sempre por pedir a lua"<sup>27</sup>.

As negociações alongaram-se por alguns meses, intermediadas pelo Ministro norte-americano Mr. Hartt. Além dos embaixadores no trato cotidiano com os comissários do Tsung-li-Yamen – o Conselho dos Grandes Censores do Estado, os representantes de Dom Pedro II viram sua atuação prejudicada por uma série de incidentes políticos, envolvendo os membros do séquito do Vice-Rei – Li-Hung-Chang, tio do imperador menino Kouang-Siu, que exercia as funções de Regente e de Primeiro Grande Secretário de Estado. Para completar o quadro pouco promissor, a missão ainda seria confrontada pela teia de intrigas diplomáticas, tecida diante da iminência de uma possível declaração de guerra da Rússia à China, e reforçada pela pressão internacional para coibir o comércio do ópio<sup>28</sup>. Finalmente, na data de 5 de setembro de 1880, numa pomposa cerimônia pública, realizada no templo mais imponente de Tientsin, os plenipotenciários dos dois impérios firmaram o Tratado de Amizade, Comércio e Navegação entre o Brasil e a China, cujo texto seria modificado no ano seguinte, com a incorporação de um artigo que proibia aos brasileiros a comercialização de ópio<sup>29</sup>.

Em retribuição às atenções recebidas, dois dias depois da celebração do tratado, e aproveitando a passagem do aniversário da nossa independência, a 7 de setembro de 1880, a delegação brasileira ofereceu um banquete de 40 talheres à alta nobreza e ao corpo consular, seguido de um baile no hotel europeu de Tien-Tsi. Segundo o testemunho de Silveira da Motta, "(...) nunca se tinha visto naquela cidade festa tão suntuosa. (...) foi a primeira vez que o vice-rei e os demais

mandarins convidados, e que nunca haviam saído da China, se acharam no meio do que eles denominavam uma sociedade mista – isto é, composta de cavalheiros e senhoras sendo que, pelos costumes chineses, cada sexo reúne-se mesmo nas festas de família em companhias separadas"<sup>30</sup>.

Apesar do sucesso da missão, admitido inclusive por outros diplomatas creditados em Pequim, o tratado sofreria novos percalços, desta feita no Rio de Janeiro. Dom Pedro II, que não escondia o seu desinteresse de estreitar relações com a China, procurou pretexto para não ratificar o acordo, no artigo seu 10, em que reconhecia o direito à autoridade chinesa de prender criminosos de sua nacionalidade, nas residências e armazéns de brasileiros na China, ou a bordo de navios mercantes brasileiros ancorados nos portos daquele país. O impasse foi resolvido, com o esclarecimento prestado pelo plenipotenciário, de que as residências de estrangeiros na China situavam-se todas dentro da área das concessões inglesas, francesas e americanas, portanto fora da jurisdição dos governantes locais<sup>31</sup>.

De qualquer forma, após a ratificação do tratado, o secretário Eduardo Callado deu continuidade aos trabalhos da missão. Preparou um "Plano para a introdução de trabalhadores *chins* no Brasil". O documento tomava como ponto de partida duas questões que preocupavam os comissários do Tsung-li-Yamen: em primeiro lugar, os maus tratos infringidos aos imigrantes pelas tripulações dos navios, durante a viagem para o país que os receberia; em segundo, a falta do cumprimento às normas fixadas nos contratos de trabalho. Para minimizar ambos os problemas, Callado sugeria que se convidassem alguns idosos, que desfrutavam de grande respeitabilidade, integrantes de grêmios de trabalhadores, para uma visita oficial ao Brasil. Esses indivíduos se responsabilizariam tanto pela seleção dos candidatos à emigra-

<sup>22</sup> Cf. MENDONÇA, Salvador de. *Trabalhadores asiáticos*. New York: Typ. do Novo Mundo, 1879. Ver, também, ALMEIDA, Cândido Mendes de. Demonstração das conveniências e vantagens à lavoura no Brasil pela introdução dos trabalhadores asiáticos (da China). Rio de Janeiro: Typographia de P. Braga, 1877.

<sup>23</sup> Ver, BRASIL *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, 1879, p. 14.

<sup>24</sup> Entre 19 de novembro de 1879 e 24 de janeiro de 1881, a Corveta *Vital de Oliveira* realizou Viagem de Instrução de Guardas-Marinha e a I Circum-navegação empreendida por navio da Armada Imperial. Em comissão que durou 430 dias, dos quais 268 no mar e 162 nos portos, perfazendo um total de 35.044 milhas navegadas. Partiu do Rio de Janeiro sob o comando do Capitão de Fragata Júlio César de Noronha, visitou Lisboa, Gibraltar, Toulon, Malta, Port Said, Ismailia, Suez, Aden, Point des Galets, Singapura, Hong Kong, Nagasaki, Yokohama, San Francisco, Aca-pulco, Valparaíso, Port Otway, Punta Arenas e Montevideo. Nessa viagem também transportou o Chefe de Divisão Artur Silveira da Motta (Barão de Jaceguai), enviado extraordinário e ministro plenipotenciário em missão especial na China.

<sup>25</sup> Em 1871, o Almirante Artur Silveira da Motta (1843-1914) fora designado adido naval em Londres e demais capitais das potências marítimas da Europa, encarregado de estudar a organização dos respectivos estabelecimentos navais. Recebera, também, a incumbência de efetuar importantes compras de material de guerra, e de acompanhar a construção do encouraçado Independência nos estaleiros ingleses. Paralelamente, estudou sistemas de artilharia, no famoso pleito Armstrong, expondo teses que os fatos viriam depois confirmar. Promovido em 1878 a Chefe de Divisão, no ano seguinte seria nomeado Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Missão especial à China. Cf. LIMA SOBRINHO, Barbosa. *Artur Jaceguai*. Ensaio Bio-Bibliográfico. Rio de Janeiro: Publicações da Academia Brasileira de Letras, 1953, p.70-71 (Coleção Afrânio Peixoto, v. III).

<sup>26</sup> Ver a esse respeito, Missão Especial do Brasil na China – Barão de Jaceguai (1879-1882). Arquivo Histórico do Itamaraty 271-2-1.

<sup>27</sup> Cf. "A primeira missão brasileira à China". JACEGUAY, Artur. *De aspirante à almirante. Minha fé de ofício documentada* (1895-1900), v. 4. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1907, p. 294.

<sup>28</sup> Idem, p. 297-8

<sup>29</sup> A versão modificada do Tratado foi assinada em 3 de outubro de 1881. Cf. Missão Especial do Brasil na China – Barão de Jaceguai (1879-1882). Arquivo Histórico do Itamaraty 271-2-1.

<sup>30</sup> JACEGUAY, Artur, op. cit., p. 300-301.

<sup>31</sup> Idem, p. 304.



ção, quanto pelo recíproco cumprimento das obrigações contratuais. Quanto à empresa incumbida de efetuar o transporte, Eduardo Callado aconselhava a opção por embarcações de bandeira chinesa. Neste sentido, acrescentava que fora procurado por dois diretores da *China Merchant's Steam Navigation Merchant*, anunciando-lhe a intenção de abrir uma linha regular de vapores, ligando portos da China com os do Brasil<sup>32</sup>.

Ao que parece, um dos tais dirigentes, referidos por Callado no documento acima citado, tratava-se do capitalista Tong-King-

Sing, personagem de um fugaz e bizarro episódio ocorrido no Rio de Janeiro, em 1883. O potentado asiático chegou ao Rio nos primeiros dias de outubro daquele ano. Apresentou-se ao Ministério dos Negócios Estrangeiros como mandarim de 1ª classe, membro da Corte Qing e presidente da *China Merchant's Steam Navigation Company*. Trajado à moda oriental, com unhas longas, portando os tradicionais bigode e rabicho, se fazia acompanhar por um intérprete e por um secretário negro, supostamente, de origem norte-americana.

### O MANDARIM TONG-KING-SING



Fonte: Desenho de Pereira Netto, *Revista Ilustrada*, Rio de Janeiro, nº 358, de 20 de outubro de 1883.

A passagem do ilustre hóspede e de seus auxiliares pela capital do Império provocou grande rebuliço. Alvos de curiosidade, de murmurações e do habitual humor carioca, todos desejavam vê-los. Para se ter uma ideia do alvoroço, basta dizer que a extraordinária movimentação em torno da excêntrica comitiva serviu de mote para Artur Azevedo redigir a peça *O Mandarim*, a revista cômica do ano de 1883<sup>33</sup>. Até o escritor Machado de Assis, conhecido pela sua susedez, dedicou uma crônica bem humorada ao exótico visitante<sup>34</sup>.

Tong-King-Sing, oficialmente, externara o desejo de conhecer a agricultura no Brasil. Mas, de acordo com as informações do Almirante Jaceguai, o mandarim viera com o objetivo de contratar as primeiras remessas de colonos chineses<sup>35</sup>. O fato é que ele transitou na cidade com desenvoltura: percorreu repartições públicas, frequentou as residências mais aristocráticas do Rio e visitou diversas fazendas de café do Vale do Paraíba. Foi recebido, inclusive, em audiência pelo Imperador Dom Pedro II, em 13 de outubro de 1883.

Por outro lado, não faltaram reações adversas à presença do misterioso representante de Pequim. O Visconde de Taunay, José do Patrocínio, Karl Koseritz e outros conhecidos homens públicos protestaram contra a introdução dos chamados *coolies* no país. Defensores da imigração europeia, em particular da alemã, aproveitaram para denunciar as pretensões do mandarim e acusaram-no de ter solicitado uma vultosa soma de recursos ao Gabinete, para pôr em

funcionamento a dita linha de navegação entre os dois países.

Como já era de se prever, o falatório tomou conta da cidade. Nas esquinas, nos cafés e nos salões não se discutia outro assunto. O clima ficou insustentável quando o nobre oriental começou a dar declarações à imprensa, a respeito das condições ideais de trabalho dos estrangeiros. A réplica viria nas páginas da *Revista Ilustrada*, acompanhada do seu retrato, com a seguinte advertência "(...) É o lugar do negro que o chim vem preencher (...) Prevenido, como já veio pela anti-slavery tudo lhe parecerá ainda mais negro.(...) E não admira que seja ele o próprio mandarim que não queira a emigração de seus compatriotas para o Brasil"<sup>36</sup>.

Tão rápido como apareceu, Tong-King-Sing sumiu de circulação. De uma hora para outra, sem dar maiores satisfações, embarcou com seu pequeno séquito no primeiro navio que zarpava do Rio de Janeiro para Londres<sup>37</sup>. A repentina saída de cena recebeu explicações diversas. Alguns diziam que sucumbira diante das dificuldades impostas pelo governo brasileiro para lhe conceder a subvenção financeira pretendida. Por outro lado, houve quem afirmasse que a retirada súbita decorreria de uma severa advertência inglesa, isto é, de que a Grã-Bretanha não toleraria a repetição do comércio de homens no Atlântico como sucedâneo do extinto tráfico negreiro. Já para o Barão de Jaceguai, o mandarim "partira desapontado por ter ouvido do próprio imperador que não contasse com a sua simpatia pela emigração chinesa"<sup>38</sup>.

<sup>32</sup> Missão Especial do Brasil na China – Barão de Jaceguai (1879-1882). Arquivo Histórico do Itamaraty 271-2-1, p. 45-48.

<sup>33</sup> Cf. Azevedo, Artur. *O Mandarim*. In: \_\_\_\_\_. *Teatro de Artur Azevedo*. Rio de Janeiro: MINC/INACEN. Tomo II, p. 213-276. (Coleção Clássicos do Teatro Brasileiro). A peça com 1 prólogo e 3 atos foi representada pela primeira vez no Rio de Janeiro, no Teatro Príncipe Imperial, em 9 de Janeiro de 1884.

<sup>34</sup> Assis, Machado de. Balas de estalo, 16 de outubro de 1883. In: \_\_\_\_\_. *Obras completas*. Organizada por Afrânio Coutinho. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994, v. III, p. 419-420.

<sup>35</sup> JACEGUAY, Artur, op. cit., p.307.

<sup>36</sup> "Crônicas Fluminenses". *Semana Ilustrada*. Rio de Janeiro, nº 358, de 20 de outubro de 1883, p. 2.

<sup>37</sup> *Semana Ilustrada*. Rio de Janeiro, nº 360, de 3 de novembro de 1883, p. 8.

<sup>38</sup> JACEGUAY, Artur, op. cit., p. 307.



# Artigos

---

*Mariça Ribas d'Ávila de Almeida*

---

*Carlos Rios*  
*Marcela Valls*

# Características do processo decisório sobre o ingresso da mulher militar na Marinha do Brasil\*

**Mariza Ribas d'Ávila de Almeida**

*Possui graduação em Serviço Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro e mestrado em Política Social pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente é Assistente Social da Marinha do Brasil.*

## RESUMO

Este trabalho apresenta as características do processo de decisão que levou à aprovação do ingresso da mulher militar na Marinha do Brasil em 1980, relacionando o fato enquanto um elemento construído e construtor no processo de rearranjo institucional no período histórico da abertura política. Inicialmente admitida para completar os quadros de pessoal afeto às atividades de saúde e administrativas, a mulher militar constituiu-se num importante elemento integrador entre os militares e a sociedade, humanizando e conferindo suavidade à, até então, estremecida imagem da instituição. Fato que contribuiu para intensificar a legitimação de signos tradicionalmente atribuídos ao papel feminino em nossa sociedade.

**PALAVRAS-CHAVE:** Marinha, mulher militar, processo decisório

## ABSTRACT

This work aims to characterize the decision process responsible for the access of military woman to Brazilian navy in 1980. That event was articulated to a process of institutional reorganization occurred in the historic period of redemocratization in Brazil. Initially accepted for occupations on healthy and administration activities, the military woman became an important factor of integration between the militaries and the society, bringing suavity to a institutional consumed image. Therefore, that decision contributed to legitimacy of the signs traditionally belonging to a female role in our society.

**KEYWORDS:** Navy, military woman, decision process

Das que vieram e das que virão.  
Enfim, elas continuam chegando  
e mostram toda a força que precisam ter  
e toda a suavidade que podem demonstrar.  
Chegam e ocupam, como espuma,  
todos os espaços possíveis  
e empurram, com delicadeza,  
todos os percalços visíveis.

**Versos do poema de autoria da  
CT (AA) Aidê (FAÉ, 2005, p. 308)**

\* Este texto é parte integrante da dissertação de mestrado em Política Social defendida em setembro de 2008 junto à Escola de Serviço Social da Universidade Federal Fluminense (UFF).



## INTRODUÇÃO

Em 1980, a Marinha do Brasil (MB) foi a primeira, entre as Forças Armadas<sup>1</sup> do País, a admitir o ingresso das mulheres militares, embora alguns países membros da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte) já apresentassem mulheres militares integradas ao seu efetivo desde pelo menos 1946 (Dinamarca) e 1951 (França e Canadá)<sup>2</sup>. Passaram-se vinte e sete anos desde a assinatura da Lei nº 6.807 de 7/7/80 pelo então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, fato que nos fez refletir sobre as contingências e determinantes históricos que antecederam à assinatura desta lei.

Tal processo decisório ocorreu num contexto histórico de transição democrática do País, após décadas de domínio militar no cenário político nacional. O processo de redemocratização veio acompanhado da vocalização e fortalecimento de novos atores da sociedade civil – incluído o movimento feminista –, bem como de uma crise hegemônica americana e energética mundial que deixou marcas recessivas na economia do nosso País. Neste cenário, notabilizaram-se vários marcos importantes para o avanço da negociação de algumas propostas feministas, entre eles: inclusão de estudos sobre a mulher na pauta da sociedade brasileira para o progresso da Ciência (1972); realização de seminário sobre a condição feminina na Fundação Carlos Chagas (1974); Ano Internacional da Mulher (1975) e aprovação em Assembleia Geral da ONU da Convenção sobre a Eliminação de todas as Formas de Discriminação Contra a Mulher (1979). Foi neste contexto permeado por mudanças e exigências da conjuntura nacional e internacional, pelos expressivos eventos que deram visibilidade às propostas feministas e pela necessidade de pessoal da própria Marinha por especialidades majoritariamente femininas, que foi autorizado o ingresso das mulheres na carreira militar naval.

A importância das investigações sobre as políticas de inserção da mulher no universo organizacional das corporações reside na contribuição articulada a três eixos principais: a) ampliação dos conhecimentos das ciências sociais, na medida em que colabora com os estudos de gênero, enfocando a trajetória destas relações em instituições marcadamente masculinas; b) conhecimento dado à própria instituição a partir do aprofundamento das questões relevantes que perpassam o cotidiano da inserção da mulher militar, podendo contribuir para o planejamento e gestão de políticas de proteção social; e c) estabelecimento de possíveis redes de conexão envolvendo a singularidade do processo de construção das relações de gênero no Brasil.

Este artigo inicia com a contextualização do período de redemocratização da sociedade brasileira e a respectiva gestão dos determinantes que influenciaram o processo decisório de ingresso da mulher militar na Marinha, buscando articulá-lo ao ideário feminista e à feminização de profissões como a enfermagem. Procurou-se enfatizar de que modo as características tradicionalmente atribuídas à figura das mulheres contribuíram para flexibilizar a imagem da instituição perante a sociedade, colaborando para a construção de seu novo papel institucional a partir do estreitamento de relações com a sociedade civil.

Enfocamos as características do contexto político-institucional que desenhou um quadro favorável à presença da mulher na Marinha, a fim de compreendermos a extensão dos elementos que levaram a tal decisão, bem como seus desdobramentos nos contornos iniciais da inserção desta mão de obra. Faz-se necessário caracterizar alguns elementos inerentes a tal processo decisório, como sua dimensão histórica, condições de emergência da demanda, mecanismos de inclusão desta na agenda estatal, dinâmica do seu desenvolvimento, contradições e tendências, desdobramen-

tos políticos institucionais e atores envolvidos (FLEURY, 1994).

## O CONTEXTO POLÍTICO-INSTITUCIONAL DO PROCESSO DECISÓRIO SOBRE A ADMISSÃO DA MULHER MILITAR

Alfred Stepan (1988) analisa o período da abertura política engendrado pelos militares de forma inicial a partir de 1974 e intensificado durante o governo do General Figueiredo (1979-1985). Este considera como motivação mais crítica para a abertura do regime militar as contradições do próprio aparelho estatal, onde a organização de inteligência militar, contrária à abertura política (que significava uma ameaça à sua posição privilegiada no processo de intermediação do poder), fragmentava os militares enquanto governo e enquanto instituição. Em concordância, o Almirante Maximiano da Fonseca (Ministro da Marinha no Governo do General Figueiredo) afirmava que: “tendo assumido a responsabilidade do poder, as Forças Armadas se mantiveram à frente do mesmo, lamentavelmente por um período de 21 anos, esquecendo-se [...] que o Poder desgasta e corrompe” (FONSECA, 1999, p. 392). Em outras palavras, os militares haviam perdido o controle político sobre eles mesmos no jogo regulamentado do poder.

Skidmore (1988) avalia que os militares tinham como preocupações imediatas o desgaste de seu prestígio público e de sua unidade interna. Havia uma opinião majoritária entre os militares, vocalizada pelo Ministro do Exército à época, General Walter Pires, de que estes deveriam concentrar-se no seu fortalecimento como instituição, ou seja, precisavam “voltar aos quartéis”, atentos à política (pois deixar a direção política do País não significa deixar o cenário político), mas voltados para sua reorganização e reequipamento.

As medidas tomadas para condução do processo de transição democrática favoreceram a vocalização de demandas de novos

grupos de interesse no cenário político, articulando-se também um forte elo entre dois dos principais grupos de interesse emergentes no final dos anos 70, o novo sindicalismo e o clero católico<sup>3</sup>. O movimento feminista encontrava-se no que se convencionou chamar de sua segunda fase, ao passo que os movimentos de mulheres continuaram a sua atuação diferenciada de lutas. No próprio movimento pela Anistia, fundado pelas feministas, ocorreu uma articulação ao movimento de mulheres, além de a outros segmentos da sociedade (PINTO, 2003).

Destacaram-se dois outros importantes atores políticos: a Associação Brasileira de Imprensa e a Ordem dos Advogados do Brasil (STEPAN, 1986). Em 1979, foram aprovadas as leis da Anistia e da Reforma Partidária, extinguindo os antigos partidos MDB e ARENA e reagrupando-os no PDS (governo), PTB, PDT, PP e PMDB (oposição). Em 1980, foi fundado o Partido dos Trabalhadores e em 1982 realizaram-se eleições gerais para vereadores, prefeitos, deputados, senadores e governadores. A emergência destas novas demandas ocorreu devido a uma nova correlação de forças presentes na sociedade, com capacidade de inserção destes novos sujeitos sociais no debate político. Como diz Stepan (1986), a abertura política foi um processo dialético tanto de concessão por parte do regime quanto de conquista por parte da sociedade<sup>4</sup> (capacidade de criação de uma base social de sustentação de suas demandas).

Outra dimensão, não menos importante neste contexto, foi a profunda recessão econômica que o País atravessava, conforme retratam alguns dos seguintes indicadores: crises mundiais do petróleo em 1974 e 1979, recessão mundial e consequente redução das exportações brasileiras, queda de 5% do PIB (1983), queda da atividade industrial em 7,9%, queda de 7,3% da renda per capita, de 1978 a 1983 queda de 15% da taxa de empregos do RJ e SP e aceleração da inflação para 211% em 1983. A crise energética de 74 e 79 afetou sobretudo os Estados

<sup>1</sup> A Polícia Militar do Estado de São Paulo foi a Força Auxiliar pioneira, que desde 1959 admitiu mulheres civis na Polícia, incorporando-as aos regulamentos militares a partir de 1970. Foram inclusive algumas destas mulheres militares que integraram as equipes responsáveis pela formação da primeira turma de mulheres militares da Marinha.

<sup>2</sup> Dados obtidos no Anexo II do artigo de Maria Celina D'Áraujo (2003).

<sup>3</sup> Também neste período começam a existir, ainda de forma pouco visível, entidades dedicadas sobretudo à educação popular, as atuais Organizações Não Governamentais (ONG).

<sup>4</sup> Em complemento, Lindblom (1980) enfatiza que as autoridades governamentais só concedem a participação no processo decisório político de líderes de grupos de interesse que, pelas regras do jogo, devem ser levados em consideração num dado momento histórico.

Unidos, inscrita num momento histórico de acontecimentos de acirramento da Guerra Fria, como por exemplo: derrota deste país na Guerra do Vietnã, guerras civis de Angola e Moçambique, fracassos diplomáticos no Laos, Camboja, África, América Central, Oriente Médio, Irã, etc.

Tal acirramento, embora tenha suscitado, como um esforço para preservação da liderança mundial, massivos investimentos em tecnologia militar, culminou na “crise de hegemonia” americana evidenciando a relação conflituosa entre democracia e capitalismo. Neste panorama de tensões, países como EUA, Alemanha, Bélgica, França e Noruega também reformularam suas políticas de recrutamento militar em busca de uma maior profissionalização do seu efetivo, passando a admitir em caráter de voluntariado mulheres no serviço militar. Foi um período marcado por um aprofundamento do questionamento de todo um sistema político e econômico ameaçado, evidenciando-se a desaceleração dos gastos com os programas sociais americanos e a respectiva crise do Estado de Bem Estar Social (FIORI, 2004; FLEURY, 1994).

Neste mesmo período, em 1975, as Forças Armadas brasileiras elaboraram um projeto de lei para abertura da carreira militar às mulheres, tendo sido vetado pela Presidência da República. Em 1979, ao defender projeto de lei de sua autoria, propondo o ingresso voluntário das mulheres nas escolas militares de nível superior, o Senador Orestes Quéricia julgava ser este acesso mais “justo” em comparação ao acesso via serviço militar obrigatório proposto por estudos em andamento nas Forças Armadas<sup>5</sup>. O senador justificou a inconveniência do serviço obrigatório para as mulheres, “dado à nossa condição, àquilo que somos hoje como Nação”, que podemos interpretar como uma ausência de amadurecimento e de políticas de proteção da nossa sociedade para aceitar a obrigatoriedade do serviço militar para mulheres, embora como ele mesmo cite, em “países mais avançados” isso já ocorresse.

A importância do projeto, coadunando-se com o movimento mundial de profissionalização das Forças Armadas, bem como com os desdobramentos da efervescência dos movimentos feministas, foi atribuída pelo senador a uma tentativa de “contribuir no sentido de resguardar um direito que julgamos seja legítimo das mulheres brasileiras, e, ao mesmo tempo – quem sabe –, contribuir, através da participação das mulheres, para o aperfeiçoamento das academias militares e das Forças Armadas do nosso País”. Entretanto, mais uma vez este projeto seria rejeitado até finalmente a aprovação da lei de criação do Quadro Feminino nos moldes julgados adequados pela Marinha.

### A MULHER MILITAR E O NOVO PAPEL INSTITUCIONAL DA MARINHA

A instituição militar caracteriza-se como instituição política dada a influência objetiva e subjetiva das suas normas burocráticas e racionais no processo de socialização dos seus membros. Stepan (1975) considera que não se deve fazer deduções políticas baseadas num tipo ideal de instituição militar, como, por exemplo, organização altamente unificada com códigos e valores particulares e isolada das pressões políticas em geral. Mas afirma que, através de uma série de interações políticas (jogo do poder), o subsistema militar é também uma instituição política (o Estado impõe suas regras). E como tal, assim como os partidos políticos e os grupos de interesse, usualmente desempenha uma série de funções políticas: articulação de reivindicações específicas, regulação das relações entre grupos e formulação e implementação de políticas.

Em seu relatório *Cinco anos na pasta da Marinha* (s/d), o Alte. Maximiano da Fonseca discorre sobre vários feitos da administração de sua gestão, citando de forma breve o pioneirismo da criação em 7/7/1980, por meio da Lei nº 6.870, do Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha. Menciona a ideia como uma demanda antiga, existente desde a época da gestão do Vice-Almirante

Renato Guillobel à frente do Ministério da Marinha (1951 a 1954). Atribui a retomada desta demanda à agenda da Marinha, à proposta inicial encaminhada em 1979 pelo Estado-Maior da Armada (EMA), órgão de assessoria superior do Ministério, na pessoa de seu então Chefe, o Almirante de Esquadra Carlos Auto de Andrade. Nesta oportunidade foram expostas as vantagens da admissão da mulher militar, destacando particularmente o fato de ser uma solução para o problema de falta de pessoal nas áreas administrativas e de saúde.

No entanto, até onde pudemos pesquisar, esta proposta ficou em espera no Gabinete do Ministro da Marinha até que uma demanda extra Marinha transformasse o que era apenas uma possibilidade em uma legislação que lhe desse o *status* de realidade. A demanda externa que acelerou tal processo decisório, foi o citado Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 323, de 24/10/79, de autoria do senador Orestes Quéricia. O projeto, invocando o § 1º do art. 153 da constituição vigente (CF 67)<sup>6</sup>, dispunha sobre o ingresso voluntário das mulheres nas escolas militares de nível superior (Escola Naval, Academia Militar das Agulhas Negras, Academia da Força Aérea, entre outros institutos militares).

Após o parecer da Comissão de Constituição e Justiça do Senado (nº 20, de 28/11/79), julgando o projeto inconstitucional por tratar-se de matéria de competência privativa do Presidente da República, o mesmo foi rejeitado em plenária do dia 26/5/80. Entretanto, gerou uma solicitação de parecer sobre o assunto do Ministro da Marinha ao diretor-geral do pessoal da Marinha (mensagem R-291636Z de 29/11/79). Em 31/12/79 foi expedido o Ofício nº 0760 ao Ministro da Marinha julgando o projeto “inconveniente, inoportuno e inaceitável” sob várias alegações, buscando articular uma suposta incompatibilidade de algumas características da profissão militar a uma interpretação socialmente construída das diferenças da “constituição biotípica do sexo feminino”

e à priorização da função social feminina. Foram utilizados argumentos tais como a necessidade de disponibilidade “contínua e inteiramente devotada às finalidades precípuas das Forças Armadas”, as “condições árduas e adversas da vida do mar” e a exigência de esforços físicos “incompatíveis com a constituição da mulher”. Por outro lado, o documento cita a existência de estudos para a criação do Corpo Auxiliar Feminino – como vimos desde pelo menos julho/79 –, como de “maior valia” do que o projeto em pauta, pois “visa à colocação da mulher em serviços auxiliares, compatíveis com a constituição biotípica do sexo feminino”.

Tais argumentos são merecedores de uma análise norteada pelo pensamento de Laqueur (2001) sobre a invenção do sexo e da “estética da diferença anatômica” em algum momento do século XVIII. A ênfase na distinção entre homens e mulheres representa uma cilada ao pretender legitimar, com explicações biológicas e naturais culturalmente forjadas, comportamentos inscritos no âmbito sócio-cultural. Para o autor, o interesse em tal distinção surgiu historicamente quando estas diferenças se tornaram politicamente importantes, representadas pela clivagem da política de poder do gênero, sendo invocadas a cada episódio envolvendo lutas pelo poder. Desde então, este tem sido o eixo analítico privilegiado na construção cultural da cilada da diferença sexual, o qual vem informando e justificando o lugar das mulheres na sociedade segundo as características pretensamente biológicas do seu corpo. Deste modo, às mulheres militares foi negado o lugar e a formação em funções de combate a despeito de suas competências e desejos, justificando-se o seu lugar em funções auxiliares sob o enfoque analítico da construção cultural da diferença sexual e da interpretação biológica socialmente construída do seu corpo.

Uma vez sepultada a “inaceitável” proposta de ingresso das mulheres nas escolas militares de nível superior (o que ensejaria sua alocação em funções operativas de

<sup>5</sup> Cf. discurso do Senador Orestes Quéricia em plenária do dia 24/10/79, fazendo referência à matéria publicada em jornal de SP não identificado. As demais citações aludidas ao senador foram extraídas também deste discurso.

<sup>6</sup> O seu parágrafo 1º previa “todos são iguais perante a lei, sem distinção de sexo, raça, trabalho, credo religioso e convicções políticas”, embora tal suposta igualdade já existisse desde a CF de 1891, de inspiração oriunda da Revolução Francesa.

combate), a Marinha deu continuidade aos estudos para criação do Quadro Auxiliar Feminino e consequente alocação da mão de obra feminina no espaço reservado das funções auxiliares<sup>7</sup>.

Assim, em 28/4/80, a proposta do EMA deixa seu *status* de espera para se tornar a Exposição de Motivos nº 037/80 do Ministro da Marinha ao Presidente Gen. Figueiredo, tratando da apreciação de minuta do Anteprojeto de Lei de criação do Quadro Auxiliar Feminino (que viria a ser o Projeto de Lei nº 10/80)<sup>8</sup>. Dois principais motivos são expostos para fundamentar tal criação: substituição dos especialistas – homens oficiais e praças – que vinham exercendo funções em terra devido ao seu deslocamento para o setor operativo e “grande conveniência” do ato devido à sua “abrangência social”, contribuindo para o alcance pelas mulheres da invocada igualdade assegurada pela Constituição Federal (art. 153, da CF/67), já mencionada no projeto rejeitado do Senador Orestes Quércia. Finalizando, o então ministro solicita que a tramitação da proposta seja aprovada em tempo hábil para suprir “necessidades prementes” de pessoal na área de saúde devido à inauguração do complexo do Centro Médico Naval do Rio de Janeiro (incluído o Hospital Naval Marcílio Dias).

Considerando-se o retorno dos militares para os quartéis no período de abertura política e um enfoque mais profissional de reequipamento e reorganização da instituição, as mulheres militares surgiram como o recurso que possibilitou a liberação dos homens militares de funções burocráticas em terra. Esta realocação visava a melhor aproveitá-los em funções operativas nos

meios navais, reproduzindo assim uma divisão sexual do trabalho interna ao mercado militar, baseada nas características tradicionalmente atribuídas ao papel social de homens e mulheres. Ratifica-se assim um aspecto histórico, abordado por Lagrave (1991), sobre os condicionantes da inserção profissional feminina em ocupações de domínio masculino, efetivando-se quando os homens iniciam um movimento de abandono silencioso de tais ocupações.

Desta forma, aliando-se a necessidade militar de pessoal ao amadurecimento de um ideário favorável por parte da nossa sociedade, representado pelo contido no projeto do Senado desde pelo menos 1979, emergiu como a melhor solução a aceitação do trabalho militar feminino<sup>9</sup> pela primeira vez na história das Forças Armadas no Brasil<sup>10</sup>, nos moldes que a instituição julgou como adequados e aceitáveis. Dada a grande preocupação que o Alte. Maximiano (FONSECA, 1999, p. 394) demonstra ao relatar o desgaste da imagem dos militares perante a sociedade civil após anos no poder político<sup>11</sup>, a mulher militar contribuiu também para a modernização e humanização da imagem negativa da instituição perante a sociedade<sup>12</sup>.

Uma das expressões do alcance desta “abrangência social” foi a grande presença de mulheres nos desfiles militares e a maneira vibrante como eram aplaudidas pelo público (ORAZEM, 2000), além de outras expressões presentes nas entrevistas realizadas com homens e mulheres militares para a dissertação de mestrado que originou o presente artigo. Tamanho acolhimento provavelmente não aconteceria à época se não

fosse a presença feminina a emprestar sua vivacidade e distinção à imagem da instituição, corroborando para a reprodução de signos socialmente construídos e naturalizados, tradicionalmente atribuídos ao papel feminino em nossa sociedade – tokenismo. Mais uma vez, Lagrave (1991) com exatidão afirma que as mulheres são chamadas sempre que se precisa flexibilizar padrões de rigidez, garantindo tanto a modificação das estruturas quanto a adaptação à conjuntura.

O conjunto dos fatores abordados indicam que o processo de decisão política sobre o ingresso da mulher militar na Marinha foi por estes beneficiado num momento histórico singular, sustentando a ocorrência de “janelas de oportunidades” e seu respectivo processo de alteração na agenda governamental de decisão (VIANA, 1995).

Tratou-se também de um conjunto de ideias que, ao serem apropriadas, trouxeram novas possibilidades de construções sócio-culturais que ao interagirem entre si (sobrepondo-se ou não) podem gerar resultados nem sempre previsíveis ou lineares. Mady Segal (1999), de forma didática, agrupa este conjunto de fatores em três variáveis articuladas entre si: a dimensão militar, referente à segurança nacional e às atividades militares necessárias para a sua garantia; a dimensão estrutural, referente aos papéis sociais das mulheres e variáveis sócio-estruturais que incidem sobre as funções femininas (por exemplo, o mercado de trabalho); e a dimensão cultural referente às construções sociais que dão forma às concepções de gênero e família.

Segundo indicam os registros históricos sobre a integração das mulheres nas Forças Armadas mundiais, de um modo geral, tem prevalecido como variável mais relevante as necessidades de pessoal militar (CAIRE, 2001). Notadamente em situações de ameaça à segurança nacional, mesmo que a variável cultural seja favorável à limitação do emprego das mulheres militares, tem

prevalecido a variável militar. Sempre que a mão de obra masculina é insuficiente, as mulheres são chamadas ao serviço militar. Já a variável cultural e a busca da igualdade de gênero tem sido preponderante sobre a continuidade – e tipo de alocação funcional – das mulheres em países cuja ameaça de conflito esteja ausente.

A autora ressalta ainda o caráter de imprevisibilidade dos acontecimentos, principalmente na ausência de conflitos, quando estas duas variáveis entram em choque. Neste caso, as soluções podem variar conforme o uso – político também – das várias gradações para a construção social das funções militares para as mulheres, indo desde a sua utilização como civis fardadas (sem estatuto militar correspondente, sem plano de carreira) até como militares não combatentes, envolvidas em todo tipo de tarefa relacionada ao disparo de armas, exceto o próprio disparo da arma.

Na tentativa de traçar um paralelo entre os fatores que levaram à criação das primeiras escolas de enfermagem no País (1912) e os fatores que levaram ao ingresso das mulheres militares na Marinha, em sua maioria pertencentes ao setor de saúde, podemos citar: o atendimento aos anseios por educação e emancipação das feministas<sup>13</sup> e a necessidade de mão de obra especializada imposta pelo contexto nacional de expansão dos serviços de saúde<sup>14</sup>. Chama a nossa atenção que quase sete décadas mais tarde (1980), o ingresso da mulher militar na Marinha ocorreria por meio de um processo semelhante, orientado para o atendimento de uma grande necessidade de mão de obra de enfermagem que, em sua maioria, era constituída por mulheres.

Para além da leitura tradicional dos aspectos negativos da feminização de algumas profissões, foi exatamente esta feminização que contribuiu para o ingresso das mulheres no ambiente masculino militar. Como diria Marta Lopes (1996), se o enaltecimento

<sup>7</sup> O que acabou convertendo-se em diferença e desvantagem, pois foi criado um Quadro exclusivamente feminino com exigências para promoção e efetivação maiores do que as dos demais Quadros (ARAÚJO, 1987). A situação das exigências de carreira foi paulatinamente corrigida até sua alteração em 1997, unificando o plano de carreira de homens e mulheres admitidos com formação universitária e de nível médio.

<sup>8</sup> Foi designada para ser sua relatora a Senadora Eunice Michiles. Primeira mulher a ocupar uma vaga no Senado, assumiu em 1/6/80 seu mandato - aos 49 anos. Iniciou sua carreira política em 1974 como vereadora em Manaus, posteriormente assumiu o cargo de Secretária do Trabalho e Serviço Social do Amazonas (MICHILES, 1982).

<sup>9</sup> Entre a primeira turma feminina composta por 201 oficiais e 311 praças, 75% foram distribuídas para trabalhar no Hospital Naval Marcílio Dias.

<sup>10</sup> A Aeronáutica criou seu Quadro Feminino em 1982 e o Exército somente em 1990, embora já incorporando as mulheres nos mesmos quadros e sob as mesmas regras existentes para os homens formados no meio civil.

<sup>11</sup> Opinião compartilhada por Stepan (1986, p. 83): “Os militares brasileiros deixaram o poder [...] com muito menos prestígio e legitimidade que em qualquer outro momento histórico.”

<sup>12</sup> A exemplo do que aconteceu também na polícia militar de São Paulo, por ocasião do paulatino ingresso da mulher em 1970, tendo sido regularmente admitidas na década de 80 (MUSUMECI, 2004).

<sup>13</sup> Época conhecida como a segunda vertente da primeira fase do movimento feminista no Brasil.

<sup>14</sup> Expressava-se o sinal de uma época marcada pela construção da nacionalidade brasileira, figurando neste cenário o processo de feminização de profissões como a enfermagem e o serviço social (e professoras primárias), atendendo e fortalecendo às expectativas e necessidades nacionais, e seus respectivos signos socialmente construídos e naturalizados, da compatibilidade da mulher com as supostas qualidades requeridas por tal profissão: baixo desempenho intelectual, princípios morais elevados, tradicional papel de cuidadora e pudor.

de qualidades tidas como femininas foram responsáveis pelo direcionamento das mulheres para a enfermagem, foram as suas qualificações como enfermeiras que as conduziram ao militarismo.

Vários fatores em seu conjunto beneficiaram o processo de decisão política sobre o ingresso da mulher na Marinha, entre eles a humanização e modernização do papel institucional e a necessidade de mão de obra em postos ocupados majoritariamente por mulheres. Contudo, um dos fatores responsáveis foi a propagação de um consolidado ideário feminista por quase todas as instâncias da sociedade e sua capacidade de sustentar tal alteração na agenda governamental, provocando o ingresso feminino numa instituição de domínio exclusivamente masculino.

Os primeiros estudos a abordarem os resultados iniciais da incorporação da mulher às Forças Armadas partiram dos próprios militares alunos das escolas de especialização para oficiais superiores, notadamente a Escola de Guerra Naval (EGN) e a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME). Tais estudos indicam que a instituição surpreendeu-se positivamente com os resultados secundários alcançados após o ingresso feminino. Podemos constatar tal fato diante da maneira festiva como vários autores se referem aos primeiros resultados alcançados após o ingresso da mulher:

é perfeitamente válida a existência do Corpo Feminino, dado os relevantes serviços que estão sendo prestados e os benefícios trazidos para a nossa Força. [...] pela imagem positiva da Marinha junto à população e pela medida arrojada de valorização da mulher brasileira (MARQUES JÚNIOR, 1982, p. 24-25); e

[...] a solução para o suprimento de recursos humanos necessários [...] possibilitando a substituição gradativa de oficiais e praças em funções de terra, [...]. Os resultados

obtidos [...] excederam as expectativas mais otimistas. O excelente desempenho profissional, o espírito de corpo e a obediência aos preceitos militares são marcas características das suas componentes (ARAÚJO, 1987, p. 11-12).

A nova imagem institucional influenciou diretamente, no período pós-transição, o estreitamento dos laços entre civis e militares. A mulher militar constituiu-se numa importante aliada frente às futuras transformações societárias e sua articulação com o mundo interno dos quartéis, cuja relação está potencialmente vinculada às mudanças institucionais. Já no final dos anos 80 estas mudanças começaram a apontar para a direção da subordinação das Forças Armadas ao poder civil (Ministério da Defesa), para a impropriedade do uso destas como recurso político e para a centralidade da questão da Defesa Nacional como sua missão (BRIGAGÃO, 2004). O que culminou no desenho de um perfil institucional que, tendo passado pela formulação da Política de Defesa Nacional (1996) e pela criação do Ministério da Defesa (1999), atualmente apresenta uma atuação voltada para o exercício do poder militar em conformidade com as prerrogativas constitucionais de defesa da ordem interna e externa (NIEMEYER, 2006).

Situações análogas quanto ao contexto subjacente ao ingresso feminino têm se repetido em várias Forças Armadas<sup>15</sup>. A título de exemplo, podemos citar o estudo de Helena Carreiras (1999), no qual analisa a decisão sobre o ingresso das mulheres militares em Portugal em 1992, relacionando-a a um contexto em que o serviço militar havia deixado de ser obrigatório, ensejando a necessidade de formar uma força militar profissionalizada baseada no voluntariado. Assim, neste processo decisório estava em jogo principalmente a construção de uma imagem moderna e profissionalizada para as Forças Armadas, não somente do ponto de vista material e técnico, mas também simbólico, similar ao ocorrido no nosso País.

## CONCLUSÕES

A caracterização do processo decisório, que culminou no ingresso da mulher militar na Marinha, e os motivos que ensejaram a criação do Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha foram reflexões necessárias para a análise do impacto deste processo no ambiente interno da organização pautado na primazia do masculino, a qual se propôs a dissertação supramencionada. Ao refletirmos sobre estes aspectos, acreditamos ter contribuído para o entendimento da concepção subjacente à construção inicial do espaço reservado à mulher militar e seus contornos demarcados por hierarquias de gênero.

Importa lembrarmos que ao longo dos anos, a Marinha tem buscado adaptar suas normas às necessidades trazidas pelo ingresso da mulher militar, tais como a conduta dos casais militares em eventos sociais, movimentações para acompanhar cônjuge e licenças gestante e maternidade. Tais ajustes institucionais indicam também

um esforço de adaptação por parte desta no sentido de aumentar a integração feminina, o que expressa o interesse da Marinha no emprego deste tipo de mão de obra e a importância das deliberações organizacionais para a definição do espaço feminino na instituição. O ingresso feminino em muito contribuiu para estas mudanças, mas não de maneira isolada, caracterizando-se como um fator integrante de um conjunto de componentes inscritos num contexto de modernização e profissionalização das Forças Armadas no Brasil e no mundo.

Esperamos que nosso artigo contribua para a elaboração de futuros trabalhos investigativos, cientes de que não se esgota em si mesmo e nem esgota todas as versões da verdade possíveis sobre a dinâmica do processo estudado. E que represente mais um esforço para a preservação da memória da participação feminina na história militar e para a elaboração e gestão de políticas institucionais que contemplem a equidade de gênero.

## FONTES BIBLIOGRÁFICAS:

ARAÚJO, Custódio J.A. *Quadro Auxiliar Feminino de Oficiais – Uma Nova Proposta*. Monografia apresentada ao curso C-PEM da Escola de Guerra Naval (EGN). Rio de Janeiro, 1987.

BRIGAGÃO, C.; PROENÇA JR, D. Os militares e a política. In: AVELAR, L.; CINTRA A.O. *Sistema Político Brasileiro: uma introdução*. São Paulo: Ed. UNESP, 2004.

CAIRE, Raymond. *A mulher militar*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2001.

CARREIRAS, Helena. Mulheres militares em Portugal (1992-1998): políticas, processos e protagonistas. *Nação e Defesa*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, n. 88, 1999. p. 81-111.

D'ARAÚJO, Maria Celina. *Pós-modernidade, sexo e gênero nas Forças Armadas*. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2003. Disponível em: <<http://ndu.edu/chds/Journal/PDF/2003/dAraujo.essay.pdf>>. Acesso em: 28 set. 2007.

FAÉ, Aidê A. Dia internacional da mulher. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1º trimestre, 2005. p. 308.

FIORI, José L. *A nova geopolítica das nações*, 2004. Artigo disponível em: <[http://www.gritodosexcluidos.com.br/artigosSemanais/artSem148/nova\\_geopolitica\\_das\\_nacoes.3\\_pdf](http://www.gritodosexcluidos.com.br/artigosSemanais/artSem148/nova_geopolitica_das_nacoes.3_pdf)>. Acesso em: maio 2008.

<sup>15</sup> E também nas polícias militares brasileiras. A incorporação de mulheres na polícia militar do Paraná no final dos anos 70 coadunou-se com o projeto urbanístico de Curitiba denominado de "humanista" (MOREIRA, 2006).



FLEURY, Sônia. *Estado sem cidadãos*. Rio de Janeiro: Ed. da FIOCRUZ, 1994.

FONSECA, Maximiano. *Cinco anos na pasta da Marinha*. Brasília, DF, sem ano.

\_\_\_\_\_. *De Taboas à Brasília*. Rio de Janeiro: Ed. Ao Livro Técnico, 1999.

LAGRAVE, Rose-Marie. Uma emancipação sob tutela. Educação e trabalho das mulheres no século XX. In: DUBY, G.; PERROT M. (Org.). *A história das mulheres no Ocidente – Século XX*. São Paulo: Ed. Afrontamento. v. 5, 1991. p. 505-543.

LAQUEUR, Thomas. *Inventando o sexo – corpo e gênero dos gregos a Freud*. Rio de Janeiro: Ed. Relume Dumará, 2001.

LINDBLOM, C.E. *O processo de decisão política*. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília, 1980.

LOPES, Marta J. M. O sexo no hospital. In: LOPES, M.J.; MEYER, D. E.; WALDOW, V. R. (Org.). *Gênero e Saúde*. Porto Alegre: Ed. Artes Médicas, 1996.

MARQUES JÚNIOR, Hermógenes H. *O Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha*. Monografia apresentada ao Curso de Estado Maior da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME). Rio de Janeiro, 1982.

MICHILES, Eunice. *Uma mulher no Senado – dois anos de mandato*. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1982.

MOREIRA, Rosemeri. Primeiras policiais militares do Paraná: a construção do corpo da mulher-soldado. In: *Seminário Internacional Fazendo Gênero 7*. Florianópolis: UFSC, 2006.

MUSUMECI, Leonarda; SOARES, Bárbara M. Polícia e gênero: presença feminina nas polícias militares brasileiras. *Boletim de segurança e cidadania*. Rio de Janeiro: UCAM, n. 4, ano 2, 2004.

NIEMEYER, José L. A atual influência do poder militar na América do Sul. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 17 dez. 2006. Além do fato, Caderno Internacional, p. A29.

ORAZEM, Sylvia C. 20 anos da Mulher Militar na Marinha – lembranças e experiências. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2º trimestre, 2000.

PINTO, Celi Regina J. *Uma história do feminismo no Brasil*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2003.

SEGAL, Mady W. Funções militares das mulheres numa perspectiva comparada – passado, presente e futuro. *Nação e Defesa*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, n. 88, 1999. p. 15-43.

SILVEIRA, Cláudio de C. *A Formação dos Oficiais da Marinha do Brasil: Educação, Profissão e Pensamento Estratégico (1978-2001)*. Tese de Doutorado em Ciências Sociais da Universidade de Campinas. Campinas, 2002.

SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Castelo à Tancredo*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1988.

STEPAN, Alfred. *Os militares na política*. Rio de Janeiro: Ed. Artenova, 1975.

\_\_\_\_\_. *Os militares: da Abertura à Nova República*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1986.

\_\_\_\_\_. *Rethinking military politics – Brazil and the Southern Cone*. New Jersey: Princeton University Press, 1988.

VIANA, A.L. Abordagens metodológicas em políticas públicas. *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1995.

# Carta arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco: de 1503 a 1600

**Carlos Rios**

*Doutorando em Arqueologia pela UFPE e bolsista do CNPq.*

**Marcela Valls**

*MSc em Arqueologia pela UFPE e pesquisadora da FUMDHAM, PI.*

## RESUMO

Este trabalho tem por objetivo fornecer subsídios para uma carta arqueológica dos naufrágios ocorridos na costa do estado de Pernambuco no século XVI. Com este propósito, o artigo faz um breve relato do início da Arqueologia Subaquática no Nordeste do Brasil, apresenta algumas razões para a grande quantidade de cascos soçobrados na costa pernambucana, descreve 25 naufrágios com informações sobre ano, localização aproximada, contexto histórico, causa do naufrágio e plota esses cascos nas cartas 22.200 e 52 da Diretoria de Hidrografia e Navegação. Adicionalmente, aborda a questão dos fatores causadores de naufrágios e propõe um modelo de Formulário de Campo com os dados necessários para registrar sítios arqueológicos de naufrágios.

**PALAVRAS-CHAVE:** Arqueologia Subaquática, Naufrágio, Carta Arqueológica Subaquática

## ABSTRACT

The aim of this work is to contribute with information to an Archaeological Chart of Underwater Wrecks in the coast of Pernambuco during the century XVI. This article briefly describes the beginning of Underwater Archaeology in the Northeast of Brazil, presents some reasons for the great quantity of shipwrecks in Pernambuco coast, adds information about twenty five shipwrecks with year, estimated localization, a short history of each one and plots these shipwrecks in the charts 22200 and 52 from Diretoria de Hidrografia e Navegação. In addition, it also describes the classification of shipwrecks causing factors as well as proposes a model for a field form with necessary data to register archaeological wreck sites.

**KEYWORDS:** Underwater Archaeology, Shipwreck, Underwater Archaeological Chart

A Arqueologia Subaquática brasileira começou no Nordeste do Brasil, no início da década de 1970, com os trabalhos efetuados pela Marinha do Brasil nos estados da Bahia e de Pernambuco, recuperando artefatos dos Galeões *Sacramento* e *São Paulo* (CUNHA, 1990, 1994 e MELLO NETO, 1998). O trabalho seguinte foi realizado em Pernambuco, pela UFPE, com o estudo de um naufrágio na área de fundeio externo do Porto do Recife (RIOS, 2007).

Devido ao pouco tempo de existência, a Arqueologia Subaquática ainda está em fase de desenvolvimento e muito ainda precisa ser feito. Os trabalhos desenvolvidos pelas universidades brasileiras nessa área são voltados para Gravuras Rupestres, Fortificações Submersas, Sambaquis de áreas intertidais<sup>1</sup>, Sítios Depositários, Antropologia Biológica e Sítios de Naufrágios (RAMBELLI, 2007 e CUNHA, 2008).

<sup>1</sup> Áreas sujeitas às variações de marés.

Dentre os sítios de naufrágios, normalmente os mais pesquisados são os marítimos, entretanto não se pode esquecer, nos sítios dulcícolas, das embarcações de origem indígena como as canoas monóxilas (Ubá), as canoas de casca de palmeira (Intahy) e as jangadas (Piúba) (JUNQUEIRA, 2003) que são muito pouco estudadas, bem como das embarcações soçobradas dos primeiros exploradores da costa brasileira que sofreram ataques indígenas nos rios e estuários e que se encontram nesses leitos à espera de quem as estude.

Em que pese o fato de já existir uma série de trabalhos realizados em hidroelétricas, rodovias e outros tantos em gasodutos que adentram os rios, lagos, lagoas, charcos e mangues, absolutamente nada foi feito, pelo menos que se tenha notícia até a presente data.

Em se tratando agora especificamente de naufrágios<sup>2</sup>, é importante que se faça um levantamento daqueles existentes no Brasil, não somente na costa brasileira, mas também nos rios, lagos e lagoas ou mesmo em áreas outrora inundadas e que agora são terra firme ou que eram terra firme e que hoje estão inundadas por motivos diversos. O presente levantamento é relevante para que no futuro os trabalhos possam vir a responder a perguntas básicas, tais como: qual a história desses naufrágios? Qual o estado de preservação? O que pode ser feito para a preservação desse patrimônio subaquático? Que contribuições, em termos de técnicas construtivas, podem ser descobertas para enriquecimento do conhecimento arqueológico, da História Marítima e da Engenharia Naval? Que tipo de trabalho de conscientização patrimonial pode ser feito junto à população? Quais navios podem ser utilizados como museus em mar aberto? Que dados inserir na Carta Arqueológica<sup>3</sup>?

Sob esta ótica, faz-se necessário saber quantos são os naufrágios que ocorreram na costa brasileira que, por sua vez, possui dimensões continentais, cerca de 8.500km, isto sem falar em outros corpos d'água e áreas já mencionados. Em se tratando da costa

pernambucana, a mesma possui, na atualidade, 187,5km (resultando em uma média de mais de um navio por quilômetro linear do litoral, uma vez que existem, pelo menos, 230 naufrágios), mas que nos seus primórdios compreendia desde o Rio Igarassu até o Rio São Francisco, que fazia divisa com a Capitania Hereditária de Sergipe de El-Rei.

Apesar de a cidade do Recife ser conhecida nacionalmente como a capital brasileira do mergulho em naufrágios, Pernambuco não é o estado detentor do maior número de naufrágios. Dentre os 17 estados que possuem litoral, esse título cabe, pelo menos teoricamente, ao Rio de Janeiro, com 351 naufrágios, ficando Pernambuco, de acordo com o site Naufrágios do Brasil, em oitavo lugar com 108 naufrágios (MAURÍCIO CARVALHO, comunicação pessoal, 2009), e acrescentando-se os 13 do distrito de Fernando de Noronha, passa a ocupar o quinto lugar com 121.

Já no catálogo sobre afundamentos (ARAÚJO, 2000) e na publicação *Naufrágios e afundamentos da costa brasileira* (ARAÚJO, 2008) constam apenas 21 cascos soçobrados e pelo menos um deles, o Vapor *Bahia*, está como pertencente ao estado da Paraíba, apesar de as coordenadas geográficas apontarem para o leito marinho pernambucano (o naufrágio está situado no mar defronte a Pontas de Pedras, município do Goiana, PE), totalizando 22 naufrágios.

No levantamento do número de naufrágios, foi pesquisado o material existente no site brasileiro sobre naufrágios (MAURÍCIO CARVALHO, site: [www.naufragiosdobrasil.com.br](http://www.naufragiosdobrasil.com.br)) que não possui informações sobre esse período para o estado de Pernambuco, segundo o próprio autor, porque "estão apenas os naufrágios de interesse turístico e com reais condições de mergulho e lazer".

Em face dessas discrepâncias de dados, foram consultadas outras fontes e o número de naufrágios mais do que duplicou. Além das referências citadas anteriormente, consultaram-se os *Anais Pernambucanos* (PEREIRA DA COSTA, 1983) que possui dados sobre o assunto, porém não registra as fontes, o *Diário*

<sup>2</sup> Afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente do embarque de água em seus espaços internos devido a fatores diversos.

<sup>3</sup> Inventário detalhado de um sítio arqueológico.

de Pernambuco (a partir de 1825 até a atualidade) existente na Fundação Joaquim Nabuco, o acervo do Arquivo Público João Emereciano, o artigo "Desastres Marítimos do Brasil" (CASTRO, 1938), os documentos manuscritos avulsos da Capitania de Pernambuco, a partir de 1590 (BARBOSA *et al*, 2006), os artigos publicados na *História Naval Brasileira* (GUEDES *et al*, de 1975 a 1990) e também foram coletadas informações obtidas a partir de conversas informais com pessoas de diversas colônias de pesca, escolas de mergulho, adeptos da caça submarina e empresas de turismo em mergulho da região.

Foram comparados os dados existentes nas diversas referências citadas e foram eliminados alguns naufrágios, isto porque se constatou na transcrição de documentos do Arquivo Ultramarino que nem sempre os naufrágios supostamente ocorridos na costa de Pernambuco, necessariamente ocorreram em território pernambucano, totalizando 230 naufrágios até a presente data. Dentre os naufrágios eliminados, pode-se citar: uma sumaca não identificada (1775) que consta como desaparecida no litoral de Pernambuco, mas o fato deu-se pelo través de Cabo Frio, RJ; o Navio *Saibu* (1802) que consta como tendo naufragado nas proximidades do porto do Recife e o evento ocorreu na entrada do Rio Sado, em Portugal; o Bergantim inglês *Tiger* (1810) como tendo soçobrado em Pernambuco, mas que naufragou nos baixios do rio do Fogo, no Rio Grande do Norte. Quanto ao Navio *Silverstone* (1843), de acordo com o *Diário de Pernambuco*, não existe registro de que tenha passado sequer por Pernambuco (RIOS, 2007), mas consta no artigo "Desastres Marítimos do Brasil" como tendo naufragado nos baixios entre Olinda e Recife (CASTRO, 1938).

Mas por que existem tantos naufrágios em Pernambuco nesse período? Como ocorreram esses naufrágios? Quais são as suas causas?

Para responder a essas perguntas, volte-se aos primórdios do Brasil Colônia, quando a grande afluência de navios oriundos da Europa, Índias e África que vinham ao Brasil buscar riquezas, reparar suas embarca-

ções (devido à existência de matéria-prima e pessoal especializado), repor víveres e fazer aguada, recompletar a tripulação, deixar enfermos em quarentena, negociar escravos ou simplesmente descarregar especiarias e outros produtos para suprir esse novo mercado, ávidos por toda a sorte de gêneros, concorria para que sucedessem naufrágios.

Uma outra razão para esse grande número de cascos soçobrados vem a ser o caminho marítimo de quem vinha do Índico ou da costa africana que passava, obrigatoriamente, pela corrente de Benguela (CAVALCANTI e KEMPF, 1970), que é como se fosse um rio dentro do mar, no sentido África-Brasil, cujo "estuário" oscila, dependendo da época do ano, entre a costa dos Estados do Rio Grande do Norte, da Paraíba e de Pernambuco (entre 5°S e 8°S) e permanece, em boa parte do ano, na altura do Cabo de Santo Agostinho, e que favorece a ida dos navios a vela para a Europa, com a sua bifurcação, gerando a corrente da Guiana para o Norte, bem como as monções de março a setembro soprando de SSE e ESSE (GUEDES, 1975).

O caminho escolhido de volta para a Europa foi uma razão adicional para existirem tantos cascos naufragados na costa de Pernambuco. Os navios oriundos de qualquer parte da América do Sul passavam, obrigatoriamente, pelo mesmo Cabo de Santo Agostinho já que a navegação de cabotagem<sup>4</sup> era costeira, ou seja, o navegador tinha sempre o litoral ao alcance dos olhos e ao avistar o cabo supracitado, guinava a derrota<sup>5</sup> para 070°, com destino ao velho continente, uma vez que, naquela época, só se navegava com o conhecimento da latitude, pois o cronômetro, essencial para se calcular a longitude, só seria aperfeiçoado no penúltimo quartel de 1700 por John Harrison e testado por James Cook (GUEDES, 1986 e CHERQUES, 1999).

Outro fator aglutinador de navios em Pernambuco vem a ser a riqueza produzida por aquela capitania e o alto padrão de vida advindo da exportação de açúcar, tabaco, algodão, gengibre e madeiras, fazendo com que chegasse a ter cem navios no ancoradouro e 30 aguardando entrada no porto, que tam-

bém era chamado de Porto dos Navios, Arrecifes de Sam Miguel, Povo, Ribeira-Marinha dos Arrecifes e Pernambuco Novo, uma vez que Pernambuco Velho ficava nas proximidades da Feitoria de Cristóvão Jaques (GUERRA, 1954).

Mas o que leva um navio a soçobrar? Vários são os motivos que levam uma embarcação a afundar, dentre eles podemos elencar: fatores humanos (imperícia<sup>6</sup>, imprudência<sup>7</sup>, negligência<sup>8</sup> e proposital<sup>9</sup>), bélicos (por questões belicistas), patológicos (morte do mestre ou patrão da embarcação), hidrometeorológicos (desconhecimento de mudanças bruscas de correntes ou de tempo em determinadas épocas do ano), cartográficos (um mau levantamento ou desconhecimento da cartografia local, existência de escolho<sup>10</sup> ou casco soçobrado não posicionado em carta), estruturais (não docagem para reparos essenciais ou má construção), logísticos (excesso, má peiação ou arranjo de carga) e fortuitos (choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto fixo ou flutuante, que não seja outra embarcação) (RIOS, 2007, 2009).

Um naufrágio dificilmente ocorre por um único fator, existindo, normalmente, um preponderante e outro acessório, e isso pode ser observado na maioria dos naufrágios na costa pernambucana do século XVI. Dentre esses naufrágios, existe uma maior tendência para afundamentos causados pelo fator hidrometeorológico, possivelmente associado ao estrutural (oito

embarcações – 32%), seguindo-se do fator patológico associado ao hidrometeorológico/estrutural (cinco embarcações – 20%), fator humano (proposital) associado ao bélico (quatro embarcações – 16%); fator bélico (quatro embarcações – 16%) e um naufrágio (uma embarcação – 4%) que não se conseguiu identificar a causa.

O presente trabalho tem limitações no que concerne à localização e identificação das embarcações naufragadas no século XVI. Devido ao tempo transcorrido, ao fato de todas as embarcações do período serem de madeira (se exposto, continuamente, o casco já foi totalmente destruído pelas intempéries do tempo ou estará coberto por *fauling*<sup>11</sup>, existindo somente o seu negativo, ou seja, o espaço vazio), da proximidade da costa (transparência da água) e do sedimento acumulado nesse espaço de tempo, a quase totalidade dos naufrágios encontra-se enterrada, existindo quando muito vestígios do lastro, das cavilhas de bronze e do armamento, o que dificulta a inserção desses dados em uma carta arqueológica.

Apresenta-se o que vem a ser a relação simplificada dos 25 naufrágios, todos em casco de madeira, ocorridos no estado de Pernambuco no século XVI. A tabela a seguir possui quatro colunas, sendo a primeira correspondente ao número sequencial em ordem crescente, a segunda composta pelo tipo e nome da embarcação e, quando conhecido, o país de origem, a terceira contém o ano do naufrágio e a última apresenta uma sucinta localização.

## RELAÇÃO DOS NAUFRÁGIOS NA COSTA DE PERNAMBUCO<sup>12</sup>

Nº	NOME DA EMBARCAÇÃO	ANO	OBSERVAÇÕES
1	Caravela de G. Coelho, PT.	1503	Próx. do Arquip. de Fernando de Noronha.
2	Galeão <i>Mosliene</i> , FR.	1527	Litoral de PE.

<sup>6</sup> Falta de habilidade ou experiência necessária para a realização de certas atividades.

<sup>7</sup> Inobservância das precauções necessárias, falta de atenção, descuido, ignorância.

<sup>8</sup> Falta de cuidado na execução de um ato.

<sup>9</sup> Quando o afundamento é intencional, seja por questões bélicas, eliminação de provas ou criação de uma nova biota para fins científicos ou comerciais ou outros propósitos.

<sup>10</sup> Rochedo à flor d'água, mas que não se descobre com a variação das marés.

<sup>11</sup> Bioincrustação, ou seja, fixação de animais e/ou vegetais, microscópicos ou não, a quaisquer substratos no mar.

<sup>12</sup> Considerado o ex-território e atual distrito de Fernando de Noronha.

3	Galeão <i>Lomaria</i> , FR.	1527	Litoral de PE.
4	G. Leynon de S. P. de Leon, FR.	1527	Litoral de PE.
5	Nau FR não ident.	1531	Canal de Santa Cruz, PE.
6	Galeão <i>São João</i> , PT. ?	1551	Arrecifes do Porto do Recife. ?
7	Nau <i>Santo Antônio</i> , PT.	1565	Arrecifes do Porto do Recife.
8	Charrua <i>Boa Ventura</i> , PT.	1580	Arrecifes do Porto do Recife.
9	Galeão <i>San Pedro</i> , PT.	1594	Arrecifes do Porto do Recife
10	Lancha de desembarque, UK.	1595	Arrecifes do Porto do Recife.
11	Lancha de desembarque, UK.	1595	Arrecifes do Porto do Recife.
12	Lancha de desembarque, UK.	1595	Praia do Brum, Recife, PE.
13	Lancha de desembarque, UK.	1595	Praia do Brum, Recife, PE.
14	Lancha de desembarque, UK.	1595	Praia do Brum, Recife, PE.
15	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
16	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
17	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
18	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
19	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
20	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
21	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
22	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
23	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
24	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?
25	Navio NL não ident.	1595	Litoral sul de PE. ?

Para lançar no mapa a distribuição espacial dos naufrágios, utilizaram-se as cartas náuticas nºs 22.200 e 52 elaboradas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, atualizadas até 2006 e 2000 respectivamente, que abrangem todo o litoral Pernambucano e o Arquipélago de Fernando de Noronha. Dividiu-se o litoral de Pernambuco em duas partes por questões de visualização e paginação.

Dos 25 naufrágios encontrados, 11 são navios holandeses não identificados quanto ao nome e à sua classificação, cinco são galeões, sendo três de origem francesa e dois portugueses, existindo ainda uma caravela, uma charrua e uma nau, todos portugueses, cinco lanchas (possivelmente sem nome) de desembarque do Reino Unido e uma nau francesa não identificada.

Esses naufrágios na costa pernambucana estão assim distribuídos espacialmente:

11 navios no litoral sul (a porção do litoral que está ao Sul da cidade do Recife), seis nos arrecifes do Porto do Recife (a área de arrecifes compreendida entre as Praias do Pina e dos Milagres), três no litoral de Pernambuco (a área marítima da Plataforma Continental compreendida entre a foz do Rio Goiana e a do Rio Persinunga, mas neste caso específico no litoral entre o Cabo de Santo Agostinho e a Praia da Boa Viagem), três na Praia do Brum (que atualmente está aterrada), um no Canal de Santa Cruz e o último nas proximidades do Arquipélago de Fernando de Noronha.

Sobre o contexto histórico dos naufrágios, os 11 navios do litoral sul faziam parte de uma armada de 12 navios, comandada e equipada por calvinistas, cujos nomes são desconhecidos e que iam saquear a Bahia, tendo soçobrado parte devido a uma forte

tempestade, enquanto outros naufragaram acometidos pela peste (não existem elementos, até a presente data, que comprovem que todos os 11 afundaram no leito marinho pernambucano), restando um que chegou à costa de Sergipe, onde naufragou, ficando a tripulação presa. (PEREIRA DA COSTA, 1983, vols. 1 e 3).

Os seis que estão nos arrecifes, na sua grande maioria, foram por desconhecimento da cartografia local (fator cartográfico) sendo que um deles – uma das cinco lanchas de desembarque (25.3.1595) do pirata James Lancaster –, que iria participar da tomada de cabeça de praia para assaltar o Porto do Recife, bateu nos arrecifes e outra foi atingida por um projétil; o Galeão *São João* (1551) não está muito claro o sinistro, sugerindo, a princípio, que colidiu e se desfez (?), possivelmente o local recebeu a toponímia de Baixio do Galeão tendo sido recuperado parte do material metálico e armamento; a Nau *Santo Antônio*, de 200 tonéis, ia zarpar para Portugal em 16 de maio de 1565, quando ao atravessar a barra o vento mudou e, como a maré estava contrária, veio a colidir com os arrecifes, aí permanecendo por dois dias, sendo salva após fazer o transbordo da carga e cortar os mastros; a Charrua *Boa Ventura* (1580) estava fundeada no lamarão externo quando uma tempestade partiu as amarras e a levou de encontro aos arrecifes (PEREIRA DA COSTA, 1983, vol. 1) e o Galeão *San Pedro* (4.8.1594), que vinha das

Índias com um fabuloso tesouro, naufragou nos arrecifes do porto sendo salva toda a sua carga, o que acarretou na vinda de James Lancaster ao Recife para apoderar-se dela (PEREIRA DA COSTA, 1983, vol. 2, BERGER et al., 1975 e PICKFORD, 1994).

Os três galeões franceses (1527) que estão no litoral de Pernambuco foram por questões bélicas entre Cristóvão Jaques e piratas franceses, tendo ele afundado-os e regressado para a feitoria com muitos prisioneiros (PEREIRA DA COSTA, 1983, vol.1 e BERGER, 1975). As três lanchas de desembarque da Praia do Brum e a nau que está no leito do Canal de Santa Cruz foram propositais, sendo que as lanchas pertenciam a James Lancaster e foram afundadas, por sua ordem, com o intuito de não oferecer uma rota de fuga para os seus comandados (PEREIRA DA COSTA, 1983, vol. 2), enquanto a nau do Canal de Itamaracá foi queimada por ordem de Martim Afonso de Souza em 19 de fevereiro de 1531, possivelmente por não ter tripulação para guarnecê-la (PEREIRA DA COSTA, 1983, vol. 1 e BERGER, 1985).

Já o que se encontra próximo ao Arquipélago de Fernando de Noronha foi cartográfico, era uma caravela de nome desconhecido, nau capitânia<sup>13</sup> da Esquadra de Gonçalo Coelho, da qual fazia parte Américo Vespúcio e que soçobrou em 10 de agosto de 1503, e que vem a ser o primeiro naufrágio brasileiro registrado em diário de bordo (PEREIRA DA COSTA, 1983, vol. 1 e BERGER, 1975).

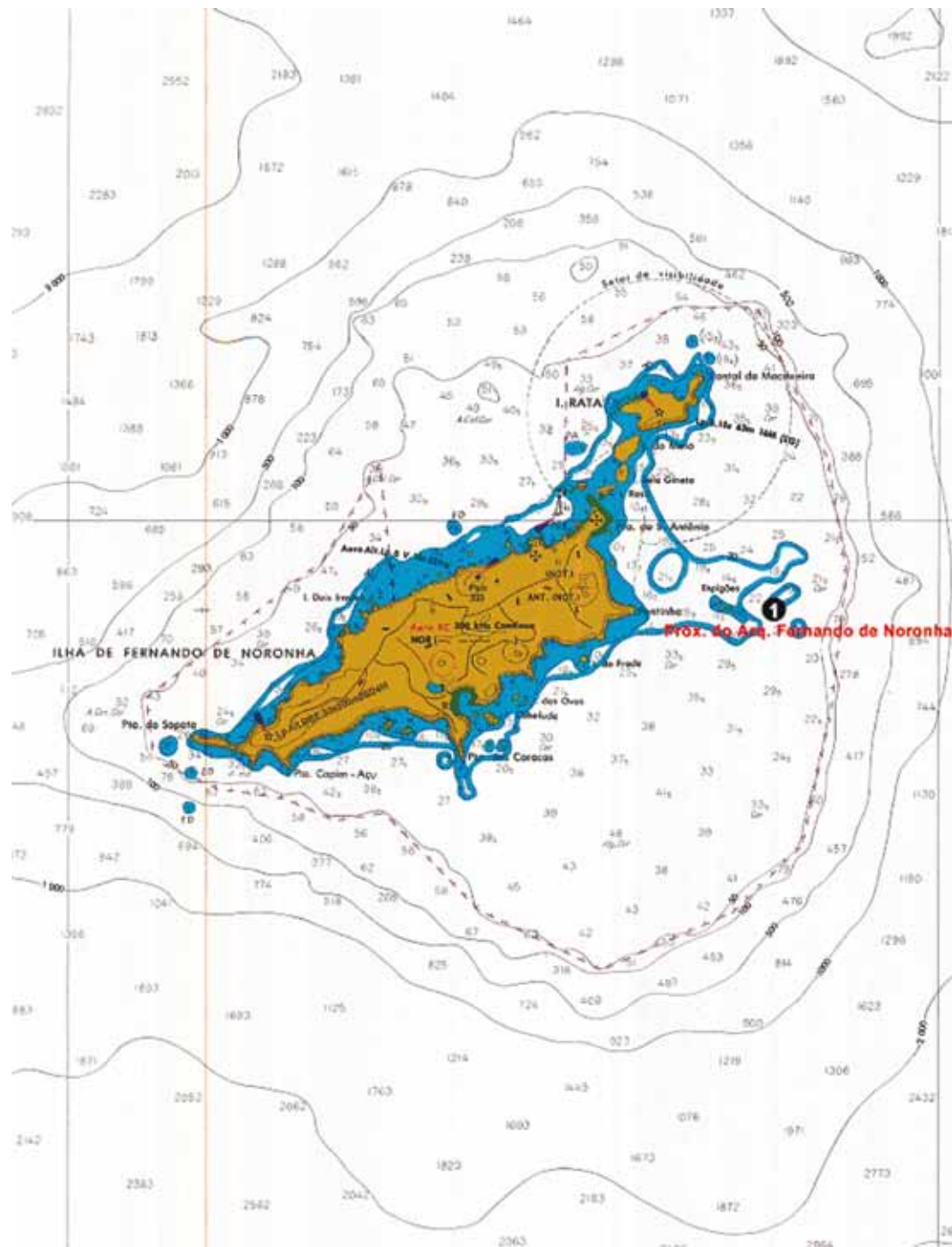
<sup>13</sup> Aquela onde ia embarcado o capitão-mor da Armada, não confundir com nau almiranta que era a capitânia da Esquadra.





## CARTA 52 DA DHN

Ilha de Fernando de Noronha



Na atualidade, só se tem conhecimento da localização de pouco mais de 13% (31) desses 500 anos de naufrágios, do total levantado até o corrente ano (230). O espaço geográfico considerado para o Estado de Pernambuco é o atual (do Rio Goiana ao Rio Persinunga), com isto, perderam-se alguns naufrágios ocorridos no espaço temporal de 1526 até 1817, no atual Estado de Alagoas, quando aconteceu a última perda de território pernambucano. Entretanto, ganharam-se alguns naufrágios com o crescimento do estado para o norte, ultrapassando a antiga fronteira do Rio Igarassu, quando Capitania Hereditária, alcançando até o Rio Goiana.

Em face de a navegação carecer de aparelhos de detecção sonar até o primeiro quartel do século XX, a maioria dos naufrágios de Pernambuco está inserida até a isóbata<sup>14</sup> de 30m, sendo que um número expressivo deles está em profundidades de até 20m, isto por causa dos altos fundos<sup>15</sup>, arrecifes<sup>16</sup>, baixios<sup>17</sup>, coroa<sup>18</sup>, escolhos e penedos<sup>19</sup> que acompanham o traçado do litoral e, nessas áreas, a visibilidade na maior parte do ano tende a zero, devido aos rios que deságuam próximos aos arrecifes, dificultando a visualização desses naufrágios.

Quanto à identificação da embarcação, são necessárias coleções de referências dos mais variados tipos de objetos (faiança, vidraria, cerâmica, armamento, mobiliário, instrumentos de navegação, instrumental farmacológico, numismática, cutelaria, ourivesaria, vestuário, adornos, etc.), o tipo de madeira utilizada na construção, bem como material zoobotânico para identificar a nacionalidade e a época do sinistro, além do levantamento historiográfico, dentre tantos outros dados para que se possa chegar ao nome do navio. Um único dado, como um sino, canhão, prato ou talher com brasão de um fidalgo ou nome de um navio, depen-

dendo do contexto, não é prova conclusiva porque o mesmo pode ter sido reutilizado de outra embarcação que foi desarmada ou desmanchada.

No que concerne às causas dos naufrágios, nos navios a vela, o perigo maior estava na entrada e saída dos portos, isto porque os ventos podem sofrer mudanças bruscas ocasionadas por diferenças de pressão atmosférica, acarretando em rajadas repentinas e/ou tempestades (fator hidrometeorológico) que podem quebrar o mastro, rasgar as velas, romper cabos de fundeio ou danificar o leme, fazendo com que o navio seja lançado de encontro aos arrecifes (fator cartográfico). Hoje em dia as embarcações a vela usam motor para essa faina. Os navios a vapor/motor dos séculos XIX e XX serão objetos de análise em trabalhos futuros.

Para um melhor aproveitamento de cada mergulho arqueológico, visando a normatizar, padronizar e facilitar o trabalho do arqueólogo na coleta e registro de dados subaquáticos, bem como otimizar o tempo de fundo, elaborou-se um Formulário de Campo específico para quem trabalha em sítios de naufrágios, com uma gama de informações essenciais pertinentes a localização, ambiente do sítio, características geológicas, dados diversos sobre a embarcação e causa(s) do naufrágio. O ideal é que se faça a impressão do formulário em uma prancheta de PVC que pode ser talingada ao colete de mergulho, além do que a mesma pode ser reutilizada inúmeras vezes, usando-se apenas lápis comum e borracha para anotações *in loco*, dispensando o uso de papel importado para escrita embaixo d'água.

Ainda sobre o Formulário de Campo, com o mesmo propósito acima descrito, em vez de o arqueólogo-mergulhador ter de confeccionar esboços dos desenhos dos artefatos do sítio, efetuar e lançar as respectivas me-

<sup>14</sup> Linha que une os pontos de igual profundidade.

<sup>15</sup> Sítio onde o fundo do mar eleva-se sobre o nível geral circundante, em geral próximo à costa, chegando à profundidade de 20m aproximadamente, sem oferecer, via de regra, perigo à navegação até o século XX.

<sup>16</sup> Estrutura rochosa calcária construída por organismos sedentários coloniais, em geral incorporados no meio de outras rochas.

<sup>17</sup> Elevação do fundo submarino formado de material inconsolidado, em geral arenoso, podendo ser também argiloso ou conchífero.

<sup>18</sup> Baixios formados por aluviões nos estuários e no baixo curso dos rios.

<sup>19</sup> Rochedo de grandes dimensões, isolado no mar, normalmente o cume de uma montanha marinha.



dições de cada peça nos espaços pertencentes a cada uma delas, ele pode utilizar o verso da prancheta com a impressão do navio em várias perspectivas, bem como canhões, âncoras, cavilhas, timões ou outros artefatos quaisquer, agilizando o trabalho.

### FORMULÁRIO DE CAMPO DE SÍTIO DE NAUFRÁGIO

1 – N° Registro de PE:		2 - N° IPHAN:	
3 - Informações sobre o sítio			
3.1 - Nome:			
3.2 - Local:			
3.3 – Coordenadas			
Latitude:		Longitude:	Datum:
3.4 – Ambiente do sítio			
Marinho		Alagado	
Lacustre		Intertidal	
Ribeirinho		Terra firme	
Estuarino		Outros	
3.5 – Características Hidrometeorológicas			
Transparência (m)		Direção da corrente	Estado do Mar (Beaufort)
Profundidade (m)		Temperatura da água (°C)	Velocidade do Vento (nós)
3.6 – Características Geológicas (Tipo de fundo)			
Arenoso		Lamoso	
Lamoarenoso		Argiloso	
Conchífero		Calhau	
Rochoso			
4 – Informações sobre a embarcação			
4.1 – Cronologia			
Pré-histórica		Histórica (século )	
Indeterminada			
4.2 – Porte da embarcação			
Pequena (até 10m)		Média (entre 10 e 24m)	
Grande (maior que 24m)			
4.3 – Estado da embarcação			
Inteira		Desmantelada	
Despedaçada			

4.4 – Material construtivo					
Madeira	Ferro	Alumínio	Aço	Concreto	Outro
4.5 – Características da embarcação					
Comprimento (m)	Armamento (n°)	Cavernames (n°)	Guindastes (n°)		
Boca (m)	Calado (m)	Chaminés (n°)	Hélices (n°)		
Pontal (m)	Caldeiras (n°)	Costelas (n°)	Mastros (n°)		
Âncoras (n°)	Castelos (n°)	Escotilhas (n°)	Motores (n°)		
4.6 – Tipo da embarcação					
Alvarenga	Bergantim	Clipper	Galera	Submarino	
Balandra	Brigue	Corveta	late	Sumaca	
Barca	Caravela	Escuna	Nau	Urca	
Barçaça	Caravelão	Fragata	Patacho	Vapor de roda	
Batelão	Charrua	Galeão	Saveiro	Outra	
5 – Possíveis causas do naufrágio					
Fator Bélico		Fator Hidrometeorológico		Fator Fortuito	
Fator Cartográfico		Fator Humano		Fator Patológico	
Fator Estrutural		Fator Logístico		Indeterminada	
6 – Carga					
Tipo:		Quantidade:		Em lastro:	Indeterminada
7 – Responsável pelo preenchimento:					Data: / /
8 – Observações:					

No preenchimento do formulário acima, é necessário normatizar os seguintes aspectos:

O número de registro deve ser sequencial, por exemplo: ARQSUB 0001/PE e se o sítio já foi objeto de estudo, já devem existir dados suficientes para o cadastramento no IPHAN e possivelmente tal fato já aconteceu, caso contrário, ao término da pesquisa o modelo de cadastro

do IPHAN deve ser preenchido e enviado imediatamente.

Quanto ao nome, deve-se dar preferência ao do local de origem, por exemplo, Larmarão I. No item coordenadas geográficas, não se deve esquecer do Datum que foi utilizado. Nas características hidrometeorológicas, para a aferição da transparência da água, deve-se utilizar o Disco de Secci<sup>20</sup>, já

<sup>20</sup> Disco metálico de 30cm de diâmetro, pintado de branco e preto, usado para aferir o grau de transparência da água em metros.

para definir o Estado do Mar deve-se utilizar a Escala Beaufort<sup>21</sup>.

No que concerne às características geológicas, no preenchimento dos tipos de fundo Arenolamoso ou Lamoarenoso de forma definitiva, deve-se fazê-lo somente após os trabalhos sedimentológicos em laboratório.

No tocante à cronologia de embarcações pré-históricas, só se deve preencher definitivamente após a obtenção da datação por C<sup>14</sup>. Pertinente ao porte, deve-se considerar como pequena as embarcações com até 10m, média entre 10m e 24m, e grande acima de 24m e com até 100 AB<sup>22</sup> (adaptado da NORMAN 03/DPC).

Referente ao estado da embarcação, deve-se considerar como inteira quando o casco possuir entre 100 e 80% de integridade, desmantelada quando as seções estiverem com ruptura na maior parte das suas conexões e despedaçada quando estiver em pedaços.

No tipo de embarcação, deve-se ter em mente que, na maioria das vezes, o que define uma embarcação é o tipo de velame utilizado (armação ou aparelho) e não o desenho do casco. No campo observações, deve-se preencher com quaisquer dados que não se enquadrem nas quadrículas anteriores. O verso da prancheta pode ser

utilizado, como já descrito, com desenhos esquemáticos de navios e artefatos diversos, sendo necessário apenas lançar a lápis as medições.

Conclui-se, portanto, que existem discrepâncias entre o número total de naufrágios citados pelos autores referenciados e os obtidos pelos autores do presente artigo, denotando que muito ainda precisa ser feito para que se tenha uma Carta Arqueológica dos Naufrágios de Pernambuco. O trabalho contribui com a inserção de 25 naufrágios ocorridos no século XVI no litoral de Pernambuco, sendo que 11 não se tem convicção de que estão em solo pernambucano. Pode-se constatar, a partir da relação elaborada, que todos os naufrágios ainda estão por serem descobertos e identificados. O trabalho restringe-se aos sítios arqueológicos de naufrágios marítimos e estuarinos, mas não se pode esquecer dos sítios de água doce que serão objeto de um trabalho futuro. Com o objetivo de normatizar, padronizar e facilitar o registro de sítios arqueológicos subaquáticos, o presente trabalho propõe um Formulário de Campo específico com informações necessárias para caracterizar o sítio, bem como instruções para o seu preenchimento.

#### FONTES BIBLIOGRÁFICAS:

ARAÚJO, J. de G. *Catálogo de naufrágios e afundamentos na costa do Brasil, 1503 a 1995*. Salvador: IGHB, 2000.

ARAÚJO, J. de G. *Naufrágios e afundamentos na costa brasileira*. Salvador: JM Gráfica e Editora, 2008.

BARBOSA, M. S. F. *et al. Documentos manuscritos avulsos da Capitania de Pernambuco*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, v. 1, 2006.

BERGER, P. *et al. Incursões de corsários e piratas à costa do Brasil: 1500 – 1600*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, V. 1, tomo II, 1975.

<sup>21</sup> Escala progressiva da intensidade do vento e correspondente estado do mar.

<sup>22</sup> Arqueação Bruta, o mesmo que tonelagem bruta determina a capacidade de uma embarcação ou avaliação do volume de seus espaços internos. A tonelada de arqueação é a tonelada de 100 pés cúbicos ingleses (2,830m<sup>3</sup>).

CASTRO, D. P. L. Desastres marítimos no Brasil. In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v. 1, 1938.

CAVALCANTI, L. B.; KEMPF, M. *Estudos da plataforma continental na área do Recife (Brasil) - II. Meteorologia e hidrologia*. Recife: UFPE, 1970.

CHERQUES, S. *Dicionário do mar*. São Paulo: Editora Globo, 1999.

CUNHA, L. F. de C. "De volta ao passado, mergulhando sobre o Galeão Sacramento". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 110, n. 4/5, 1990.

CUNHA, L. O. C. "Sítio do Galeão São Paulo: pesquisa arqueológica não é caça ao tesouro". Rio de Janeiro: *Revista Marítima Brasileira*, 1994.

CUNHA, L. O. C. *Análise dos remanescentes esqueléticos recuperados em naufrágios da costa Brasileira: Galeão São Paulo (1652) e sítio PAPI – 01 – SC (Nau N. S. del Pillar – séc. XVII)*. (Dissertação de Mestrado) Rio de Janeiro: UFRJ/MN, 2008.

FORD, R. *et al. The encyclopedia of ships*. London: Amber Books, 2001.

GUEDES, M. J. O Condicionamento Físico do Atlântico e a Navegação a Vela. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, v. 1, tomo I, 1975.

GUEDES, M. J. *História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, Serviço de Documentação, 1986.

GUERRA, F. *Arrecife de Sam Miguel*. Recife: Arquivo Público Estadual, 1954.

HOUAISS, A. e VILLAR, M. S. *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

JUNQUEIRA, E. *Embarcações Brasileiras*. Rio de Janeiro: Arte Ensaio, 2003.

MAURÍCIO, C. (*Naufrágios do Brasil*, disponível em: site [www.naufragiosdobrasil.com.br](http://www.naufragiosdobrasil.com.br). Acesso em: 24.07.2009).

MELLO NETO, U. P. "O Galeão Sacramento (1668): um naufrágio do século XVII e os resultados de uma pesquisa de Arqueologia Subaquática na Bahia (Brasil)". Rio de Janeiro: *Revista Navegador – Subsídios para a História Marítima do Brasil*, 1998.

MICELI, P. "O Ponto Onde Estamos": Viagens e Viajantes na História da Expansão e da Conquista (Portugal, séculos XV e XVI). Campinas: UNICAMP, 1998.

Normas da Autoridade Marítima para Amadores, embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas NORMAN-03/DPC. Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2003.

Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação, NORMAN-09/DPC. Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2003.

PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos*. 2ª ed. Recife: Fundarpe, 1983.



PICKFORD, N. *O Atlas dos naufrágios e tesouros*. Londres: Dorling Kindersley, 1994.

RAMBELLI, G. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002.

RAMBELLI, G. *Preservação sob as ondas: a proteção do patrimônio subaquático no Brasil*. São Paulo: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 33, 2007.

RAMOS, F. P. *Por mares nunca dantes navegados: a aventura dos descobrimentos*. São Paulo: Contexto, 2008.

RAMOS, F. P. *Naufrágios e obstáculos enfrentados pelas armadas da Índia Portuguesa: 1497 – 1653*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2000.

RIOS, C. *Identificação arqueológica de um naufrágio localizado no lamarão externo do porto do Recife, PE, Brasil*. (Dissertação de Mestrado). Recife, 2007.

RIOS, C. *Subsídios para a Arqueologia Subaquática: Fatores Causadores de Naufrágios*. no prelo, 2009.

SUGUIO, K. *Dicionário de Geologia Marinha: com termos correspondentes em inglês, francês e espanhol*. São Paulo: T.A. Queiroz, 1992.

# Comunicação

---

*William Carmo Cesar*

# A viagem do HMS *Beagle* ao redor do planeta\*

**William Carmo Cesar**

*Capitão de Mar e Guerra, professor de História Naval da Escola Naval, tem experiência e interesse em História, com ênfase na formação, desenvolvimento e atuação do Poder Naval.*

## O CICLO DAS CIRCUM-NAVEGAÇÕES EXPLORATÓRIAS

A partir da segunda metade do século XVIII as grandes viagens marítimas passaram a ter como motivação a busca de conhecimentos. Aos poucos, os objetivos guerreiros e corsários, que até então predominaram nos planejamentos dos longos cruzeiros, foram sendo substituídos por propósitos exploratórios e científicos. Como consequência, corsários e piratas começaram a dar lugar a estudiosos e pesquisadores nas tripulações dos navios de bandeiras diversas que, dessa forma, deram início a um novo ciclo de viagens de circum-navegação.

Um dos pioneiros desse surto exploratório foi o oficial da Marinha francesa, Louis Antoine de Bougainville que, em 1766, comandou a primeira viagem de exploração ao redor do mundo de seu país. O médico e botânico Philibert Commerson, membro da equipe de cientistas de bordo, que no Brasil encontrou verdadeiros tesouros para a botânica<sup>1</sup>, teria sido o descobridor da *buganvília*, encontrada quando da passagem dos navios franceses pelo Rio de Janeiro e levada para a Europa onde foi assim nomeada em homenagem ao comandante da frota.

Mas um dos maiores representantes desse movimento foi o Capitão James Cook, navegador e cartógrafo da Marinha Real inglesa que, entre 1768 e fevereiro de 1779, data de sua morte no Havaí, realizou três grandes cruzeiros transoceânicos ao redor do mundo. No primeiro, Cook conduziu a bordo os naturalistas Joseph Banks e Daniel Solander, além de dois desenhistas botânicos e, no segundo, o alemão Johann Reinhold Forster acompanhado do sueco Anders Sparrman<sup>2</sup>.

Em 1803, Adan Ivan Krusenstern foi escolhido pelo czar Alexandre I para comandar a primeira circum-navegação de seu país, *uma expedição que fez época na história da Marinha russa*<sup>3</sup> e da qual fizeram parte vários membros da Academia Imperial de Ciências e da Academia de Artes da Rússia. Um dos tripulantes da frota de Krusenstern, Fabian Bellinshouse, alguns anos mais tarde, em 1820, contornaria o continente Antártico, fato inédito na história da navegação mundial.

Em 1838, teve início uma das mais completas expedições navais ao redor do mundo, comandada pelo Capitão da Marinha norte-americana Charles Wilkes<sup>4</sup>. Destinada a explorar

\* Palestra proferida no SEMINÁRIO Darwin: *Evolução, Ciência e Sociedade*. Museu Nacional / UFRJ, em 24 de novembro de 2009.

<sup>1</sup> BOUGAINVILLE, Louis-Atoine de. *Voyage autour du monde par la Frégate Boudeuse et le Flûte l'Étoile*. Paris : La Découverte, 1977, p.47.

<sup>2</sup> BOORSTIN, Daniel. *Os Descobridores*, 2ª Edição. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1989, p.263/265.

<sup>3</sup> LAROUSSE, Pierre. *Grand Dictionnaire Universel*, Tome Onzième. Paris : Administration du GDV, s.d., p.1272.

<sup>4</sup> PONKO JR, Vincent. *Ships, seas and scientists. U.S. Naval explorations and discovery in the nineteenth century*. Annapolis, Maryland: US Naval Institute Press, 1974, p.19.

e vistoriar os mares do sul, a expedição de Wilkes incluiu nas tripulações de seus seis navios, especialistas diversos, particularmente nas áreas de mineralogia, taxidermia e botânica.

### O HMS BEAGLE, FITZROY E DARWIN

Ainda como parte desse novo impulso rumo ao mar, de 27 de dezembro de 1831 a 2 de outubro de 1836, ou seja, durante exatos quatro anos, nove meses e cinco dias, o HMS *Beagle*, um brigue inglês de 235 toneladas, 27 metros de comprimento, circumnavegou o nosso planeta comandado por Robert FitzRoy, um jovem nascido a 5 de julho de 1805, de família aristocrática mas experiente hidrografo e meteorologista da Marinha Real, da turma de 1818 do antigo *Royal Naval College de Portsmouth*<sup>5</sup>.

O *Beagle* já havia realizado extenso cruzeiro de pesquisas hidrográficas ao longo do litoral sul da América, entre os anos 1826 e 1830, quando visitou o Rio da Prata, a Patagônia, a Terra do Fogo, o Estreito de Magalhães e Valparaíso, e descobriu um canal ao sul da Terra do Fogo que leva hoje o seu nome – Canal de Beagle. Por ocasião desse cruzeiro, fez também várias entradas na Baía de Guanabara e arribadas no Rio de Janeiro, acompanhado das Escunas *Adelaide* e *Adventure*, para efetuar reparos e realizar abastecimentos: em junho de 1827, outubro de 1828, novembro de 1829 e agosto de 1830. Foi numa dessas passagens pela então capital do Império brasileiro, em 1828, que FitzRoy assumiu o comando do navio.

Quanto ao Comandante FitzRoy, cinco anos após o regresso da circum-navegação foi eleito membro do Parlamento e, no final de 1843, nomeado governador da Nova Zelândia. Em 1850, deixou o serviço ativo da Marinha Real e no ano seguinte foi admitido como sócio da Sociedade Real Britânica. FitzRoy, considerado o pai da meteorologia na Grã-Bretanha, faleceu aos 59 anos no posto de Vice-Almirante.

O desejo expresso do comandante de levar em sua longa expedição um homem de

ciências, com a aquiescência do Almirantado, permitiu que o *Beagle* contasse entre os seus tripulantes com a presença de um naturalista, nascido em 12 de fevereiro de 1809, apenas três anos mais novo que FitzRoy e que se tornaria célebre: Charles Darwin.

Darwin não somente se tornou pessoalmente famoso como emprestou singular notoriedade à circum-navegação do brigue inglês, especialmente através da publicação de uma série de trabalhos, dentre os quais o *Diário das investigações sobre a história natural e geologia dos países visitados*, resultado de numerosas observações colhidas e de estudos efetuados durante a viagem.

Além de Darwin, o *Beagle* conduziu a bordo Augustus Earle posteriormente substituído por Conrad Martens, artistas que tiveram a seu encargo o registro das paisagens visitadas pelo *Beagle*. O trabalho de ambos resultou em inúmeras gravuras, dentre as quais belíssimas vistas de Salvador e do Rio de Janeiro.

### A CIRCUM-NAVEGAÇÃO DO BEAGLE

O *Beagle* iniciou seu prolongado cruzeiro no dia 27 de dezembro, do ano de 1831, ao zarpar de Devenport, nas ilhas britânicas. Seu destino inicial foi o Atlântico sul. Em uma primeira etapa, os ingleses visitaram as Ilhas Canárias, onde nenhum tripulante pôde desembarcar em virtude de um surto de cólera. Em seguida, passaram por Cabo Verde, pelos rochedos de São Pedro e São Paulo e pelo Arquipélago de Fernando de Noronha, antes de demandarem o primeiro porto da costa brasileira, Salvador, onde chegaram no último dia de fevereiro de 1832.

Da Bahia suspenderam com destino ao Rio de Janeiro, via Abrolhos, onde Darwin efetuou uma coleta de dados sobre a rica fauna marinha local. Na então capital do Império brasileiro, onde aportaram a 4 de abril, o brigue inglês permaneceu até 5 de julho.

Da Baía de Guanabara o *Beagle* suspendeu com destino a Montevidéu onde chegou a 26 do mesmo mês para dar início a um longo período de observações do litoral atlântico

da América do Sul. Os ingleses permaneceram nessa região por quase dois anos, até meados de 1834, dando cumprimento ao primeiro objetivo da expedição: pesquisar a Terra do Fogo e a Patagônia além das Ilhas Falklands/Malvinas.

Somente em maio de 1834 o navio demandou, em definitivo, o estreito de Magalhães, para dar início, na costa do Pacífico, à exploração dos litorais do Chile e do Peru. Na noite de 23 de julho, o *Beagle* já se encontrava fundeado em Valparaíso no Chile, região na qual permaneceu até o ano seguinte, 1835. Dali se deslocou mais para o norte, para o litoral do Peru, visitando Iquique e lançando ferros em Callao, porto que serve à capital daquele país.

Decorridos quase quatro anos de sua partida de Devenport, finalmente o *Beagle* tomou o rumo do Pacífico. Uma das primeiras e mais interessantes escalas foi em Galápagos, onde permaneceram de setembro a outubro de 1835 e, após curta, mas proveitosa permanência, deram início à primeira grande singradura através daquele oceano, de cerca de 3.200 milhas náuticas. Foram 25 dias de mar até o Taiti, percorridos com uma velocidade média de 6.5 nós, com bastante tranquilidade e monotonia, quando, segundo o próprio Darwin<sup>6</sup>, puderam gozar de um tempo claro e bonito, durante cada uma das 150 a 160 milhas diárias de mar, sulgadas graças ao impulso dos ventos favoráveis.

Assim alcançaram Papeete, na paradisíaca Taiti, onde permaneceram até o início de dezembro de 1835. Rumaram, em seguida, em direção à Nova Zelândia, Austrália e Tasmânia, região onde permaneceram por cerca de dois meses, até meados de março de 1836. Da Austrália à Inglaterra, além de escalar nas Ilhas de Cocos e Maurício, no Índico, o *Beagle* visitou o Cabo da Boa Esperança, as Ilhas de Santa Helena e Ascensão, mais uma vez a Bahia (desviado por fortes ventos arribou em seguida no Recife, em agosto de 1836) e, por último, Cabo Verde e Açores, no Atlântico.

No final de outubro de 1836, o *Beagle* alcançou finalmente Falmouth, na Inglaterra,

após o longo e proveitoso cruzeiro ao redor do planeta.

### A NAVEGAÇÃO À ÉPOCA DO BEAGLE

Como vimos acima, FitzRoy, Darwin e os demais tripulantes do *Beagle* conviveram a bordo por quase cinco anos, durante os quais navegaram milhares de milhas náuticas em alto-mar e ao longo de extensos litorais, singrando as águas dos grandes oceanos, arribando em inúmeras baías e adentrando em variados portos espalhados pelos quatro cantos do mundo.

Quais teriam sido as principais dificuldades enfrentadas pelo *Beagle* nessa extensa epopeia marítima?

Como era uma viagem de circum-navegação à época daqueles navios a vela?

Que diferenças podemos observar em relação às viagens marítimas dos dias de hoje?

Com que tipo de navio e recursos náuticos os bravos marinheiros de ontem enfrentaram e desbravaram os mares?

Como eram esse mares? Tenebrosos?

A gama e o nível de conhecimentos sobre os elementos da natureza, bem como o estado da arte dos navios e instrumentos postos à disposição dos velhos navegadores, de longe podem ser comparáveis à tecnologia disponível ao homem do mar dos dias de hoje, seja ele tripulante de um moderno transatlântico, de um submarino ou um solitário comandante de um veleiro oceânico.

A escassez de informações e de dados geográficos confiáveis, o pouco domínio sobre o ambiente marinho, em especial de variáveis como ventos e correntes, a estrutura frágil e o tamanho das embarcações, os precários recursos de navegação e de comunicações, resumem toda a gama de dificuldades enfrentadas e vencidas, paciente e gradativamente, pelos homens que desbravaram os mares e cortaram, com as quilhas de suas embarcações, todas as longitudes do globo terrestre, em prolongados cruzeiros ao redor do mundo, ao longo dos quase 500 anos que nos separam da primeira circum-navegação de Fernão de Magalhães / Sebastian Elcano.

<sup>5</sup> KEYNES, Richard. *Aventuras e descobertas de Darwin a bordo do Beagle, 1832-1836*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004, p. 43.

<sup>6</sup> DARWIN, Charles. *Viagem de um naturalista ao redor do mundo*, V-2. Porto Alegre, RS: L&PM, 2008, p.206.



## O TENEBROSO MAR, O PRIMEIRO OBSTÁCULO

Tempestades, tufões e vendavais tornavam o mar demasiadamente violento e encafelado, levando suas vagas de vários metros de altura a varrerem os conveses mesmo dos navios de alto bordo, às vezes por dias intermináveis, provocando violentos caturros e balanços, frequentemente causadores do naufrágio de inúmeras embarcações, transformando os pélagos profundos nos túmulos de seus bravos tripulantes. Mortíferas calmarias, por sua vez, paralisavam os navios a vela por períodos intermináveis, especialmente nas zonas equatoriais onde densos nevoeiros considerados infecciosos – *uma suja e contagiosa escuridão no ar* –, segundo Shakespeare<sup>7</sup>, no mínimo impossibilitavam a observação do sol e das estrelas e encobriam litorais rochosos, impedindo a navegação segura.

Os mares bravios, além de perigosos e traiçoeiros, sempre foram, no mínimo, desconfortáveis e causadores do fenômeno da *mareação*, um mal estar que sempre *atormentou* e, seguramente, *ainda atormenta* um número bem maior do que se pensa das tripulações. O desalento que provoca algumas vezes é de tal ordem, especialmente nas embarcações de menor porte, que chega mesmo a reduzir a força de trabalho e a afetar a condução das fainas e manobras marinheiras a bordo, contribuindo para abater, ainda mais, o moral e o estado de espírito das tripulações, quando já exauridas pelas longas permanências no mar. O próprio Darwin sofreu enjoos *quando o mar esteve muito agitado na Biscaia como em toda a viagem*<sup>8</sup>.

Algumas passagens são especialmente tormentosas e atravessá-las ainda hoje pode significar uma navegação no mínimo incômoda. Na região do Estreito de Magalhães são temidas as péssimas condições meteorológicas locais, especialmente no inverno. Além do mais, é de uma navegação complexa, por tratar-se de águas restritas, prin-

cipalmente em sua metade pacífica, onde predominam estreitos canais, o que demanda cuidados especiais dos navegantes. Mais ao sul, a *passagem de Drake*, delimitado pelo *Cabo de Hornos*, a última fronteira do extremo sul das Américas, e a Península Antártica, embora se trate de uma junção de águas em mar aberto, sofre o efeito da convergência com as gélidas águas do Mar Glacial Antártico. Mesmo se tratando de uma passagem livre, apresenta condições de vento e mar quase sempre adversas, tornando-se de um modo geral, e particular nos tempos inverniais, uma região de navegação quase sempre bastante árdua e fatigante.

Na outra margem do Atlântico, no *Cabo da Boa Esperança*, no extremo sul da África, transposto por Bartolomeu Dias em fevereiro de 1486, por se tratar de mar aberto, sua singradura é menos penosa do que nos estreitos sul-americanos. Ainda assim, o encontro das águas atlânticas e índicas, junto à Cidade do Cabo, por vezes tem o hábito inconveniente de se apresentar *tormentoso*, mesmo para um circum-navegador dos tempos modernos.

Cabe aqui lembrar que, ao tempo das grandes navegações, inclusive a do *Beagle*, aquelas eram as únicas passagens através das quais os navegantes, provenientes do Atlântico, podiam penetrar nas águas salgadas dos outros grandes oceanos: o velho *Índico*, de amplo domínio dos navegantes árabes, e o novo e extenso *Pacífico*, ainda praticamente incógnito pelos mareantes ocidentais. O Canal de Suez só foi aberto oficialmente à navegação em 1869 e o do Panamá em 1914.

Um outro problema era a imensidão dos oceanos que demandaram longas e exaustivas travessias. A respeito do Pacífico, registrou Darwin em seu diário:

“É necessário navegar esse grande oceano para se poder compreender a sua imensidade: seguindo rapidamente à frente semanas inteiras, nada encontramos senão o mesmo mar azul, de imensa fundura... Habitua-

a olhar em mapas, traçados em pequena escala, onde se confundem pontos, sombras e nomes, não podemos avaliar a proporção infinitamente pequena, da Terra seca com relação à vasta expansão da água<sup>9</sup>.”

## OS AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO

Devido ao *tenebroso mar*, mas principalmente em razão da inexistência de instrumentos adequados ao auxílio da navegação, e também por causa das pequenas dimensões dos navios primitivos, as viagens marítimas nos tempos antigos eram feitas quase sempre junto à costa. O reconhecimento de pontos de terra, como ilhas e montanhas, era fundamental para o estabelecimento da localização no mar, e a observação da posição do Sol e da estrela Polar, que os antigos denominavam *estrela fenícia*, permitiam uma ideia aproximada do rumo. E o conhecimento dos ventos, correntes e marés, ao lado da identificação do perfil dos litorais, sempre foi indispensável, mormente nos primórdios da navegação.

Os cruzeiros eram efetuados durante o dia e, à noite, os barcos eram içados para a praia ou permaneciam fundeados próximo ao litoral. Para a aproximação de terra, contavam os navegantes com a *linha de sondagem*, o primeiro instrumento de auxílio à navegação disponível<sup>10</sup>, usado para indicar a profundidade e a tença, ou seja, o tipo de fundo. Esse *prumo de mão* foi praticamente o único método de medida da profundidade no mar até os anos 1930<sup>11</sup>.

Somente a partir do momento em que passaram a contar com alguns *instrumentos de marear*, começaram os navegantes a se aventurar para além do litoral e a pernoitar no mar por períodos maiores, realizando singraduras noturnas. Como em alto-mar deixava-se de ter à vista os pontos conhe-

cidos de terra, utilizados com referência para o seu posicionamento, esses primitivos instrumentos de auxílio à navegação tornavam-se imprescindíveis. Na época em que a navegação era realizada com terra à vista e raramente em alto-mar, a chamada *volta do mar*, posteriormente denominada *volta do Brasil*, fora uma manobra ousada<sup>12</sup> dos lusitanos. Provavelmente descoberta por Bartolomeu Dias, teve como finalidade desviar os navios portugueses para sudoeste, rumo às águas abertas do Atlântico, seguindo ventos e correntes oceânicas favoráveis.

O método primordial, que conduziu os descobridores primeiro através do Atlântico, foi, portanto, a *navegação estimada*, ou seja, a determinação da posição de seus navios baseada no registro das velocidades e das direções que eles aprovavam. A velocidade era inicialmente estimada pela observação do deslocamento de algas e destroços ao longo do costado até que fossem deixados pela popa. Ao final do século XVI passou-se a contar com a *linha de barca*, um pedaço de madeira amarrado à extremidade de uma corda cheia de nós que era jogado ao mar; a quantidade de nós que passava pelos dedos e o tempo decorrido permitiam o cálculo da velocidade, em nós. Em 1772, William Foxton patenteou *odômetro de superfície*, um dispositivo para medir a velocidade do navio sobre a água que consistia num pequeno hélice rebocado pela popa, aperfeiçoado em 1802 por Edward Massey e, em 1861, por Thomas Walker – então conhecido como a *barquinha de Walker*<sup>13</sup>.

O rumo era dado pela *agulha de marear*. Inventada séculos atrás pelos chineses, a *agulha magnética* – chamada por Victor Hugo de “*a alma do navio*”<sup>14</sup> – foi o instrumento náutico mais confiável disponível a bordo, possivelmente desde o final do século XIII. Atribui-se o aperfeiçoamento desse instrumento, indicador de direções náuticas, ao navegador Flavio Gioia. Ita-

<sup>9</sup> DARWIN, op.cit., p. 206.

<sup>10</sup> ACZEL, Air D. *The riddle of the compass*. Flórida, USA: Harvest Book Harcourt Inc., 2002, p.12.

<sup>11</sup> LAUNER, Donald. *Navigation through the ages*. New York, USA: Sheridan House Inc., 2009, p.17.

<sup>12</sup> VELHO, Álvaro. *O descobrimento das Índias: o diário de viagem de Vasco da Gama*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1998, p.138.

<sup>13</sup> LAUNER, op.cit., p. 74.

<sup>14</sup> LAUNER, op.cit., p. 23.

<sup>7</sup> HALE, John R. *Idade das Explorações (in: Biblioteca de História Universal Life)*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1970, p.27.

<sup>8</sup> KEYNES, op.cit., p. 66.

liano, natural de Amalfi, Gioia teria sido o responsável pela colocação da agulha magnética em uma espécie de cuba – a *bússola* – dotado com uma placa circular com uma *rosa dos ventos* e uma divisão de 360 graus<sup>15</sup>. O desconhecimento da *declinação magnética*, ou seja, as diferenças variáveis entre o norte verdadeiro da Terra e o norte indicado na agulha magnética, entretanto, foi por muito tempo um fator de erro considerável. James Cook, um dos circum-navegadores históricos, estudou a variação da agulha de maneira científica, através de amplas medidas da declinação magnética e comparações com dados de observações astronômicas, resultando em cartas com dados precisos desses desvios ao redor da Terra. No final do século XIX Lord Kelvin patenteou a *bitácula*<sup>16</sup>, pedestal clássico onde se aloja, ainda hoje, a bússola, com dispositivos para a fixação das *barras e bolas magnéticas*, idealizadas desde 1838 por solicitação do chefe do departamento de hidrografia da Marinha Real, Francis Beaufort<sup>17</sup>, contemporâneo e amigo de FitzRoy, para compensar o desvio magnético provocado por metais a bordo.

À medida que foram sendo introduzidos a bordo novos instrumentos, a partir da segunda metade do século XV, primeiramente o *astrolábio* e o *quadrante comum* (*vara de cruz*) e, posteriormente, a *balestilha* e o *quadrante náutico*, estes mais adequados às grandes navegações, tornou-se possível e prático a observação e medida da distância angular entre o horizonte e os astros, como o Sol meridiano e a estrela Polar. Dessa forma os navegantes passaram a poder obter a *latitude*, ou seja, a distância em que seu navio se encontrava em relação à linha do Equador, para o Norte ou para o Sul. Mas, para isso, além das observações astronômicas, era necessário manusear as *tábuas náuticas* e, ainda, efetuar os cálculos pertinentes que permitiam a transformação daquelas medidas angulares observadas em graus de latitude, tarefa não muito fácil para a maioria dos marinheiros de então, sem ba-

ses matemáticas e com pouco ou nenhum conhecimento teórico sobre o assunto.

Além do mais, considerando por exemplo as pequenas dimensões das naus e caravelas ibéricas, podemos imaginar a dificuldade do manuseio, a bordo, de qualquer daqueles primitivos instrumentos náuticos, especialmente sob o efeito desequilibrador dos caturros e balanços.

A combinação da latitude com a estima de rumos e velocidades conduziu os circum-navegadores ao longo dos oceanos, desde Magalhães/Elcano, no início do século XVI, até praticamente meados do século XVIII, quando James Cook iniciou suas viagens ao redor do planeta. Até então, a *ampulheta*, de hora inteira e de meia-hora, era o básico e impreciso instrumento de que dispunham os navegadores para a medição do tempo a bordo. Esse era o grande empecilho à obtenção da *longitude no mar*, ou seja, a distância leste-oeste entre o meridiano do navio e um meridiano de referência, cujo cálculo depende fundamentalmente do conhecimento da hora exata. O desenvolvimento de um *cronômetro náutico*, preciso e adequado às duras condições enfrentadas por um navio no mar, somente se deu em 1759, quando John Harrison (1693-1776) apresentou ao Comitê de Longitude do Parlamento Inglês o seu *Cronômetro Nº 4*, testado e aprovado em viagem de vários meses. James Cook levou a bordo do *Resolution*, em sua segunda circum-navegação, cópia desse cronômetro, um *Kendall K-1*, com o qual solucionou o problema do cálculo da longitude no mar. Os cálculos da latitude e da longitude baseados nas observações dos astros finalmente possibilitaram a obtenção do *ponto astronômico*, ou seja, da posição do navio no mar.

Ainda durante o século XVIII, o desenvolvimento dos *octantes* (1730) e dos *sexantes* (1780), que praticamente substituíram os demais instrumentos náuticos até então em uso, veio contribuir ainda mais para a obtenção de *pontos* mais precisos na vastidão oceânica, o objetivo maior da navegação astronômica.

Os comandantes, em suas pioneiras viagens através dos oceanos desconhecidos, tiveram ainda que enfrentar um outro sério obstáculo: as *cartas náuticas* e os *roteiros* eram uma raridade, simplesmente inexistiam ou tinham registros de dados imprecisos, como distâncias equivocadas, terras inexistentes ou mal localizadas, ilhas que não boiavam no horizonte, recifes, altos fundos, pedras inesperadas pela proa, litorais excessivamente baixos, sem faróis de aterragem. Tudo isso contribuía para o mau posicionamento do navio, que não poucas vezes passava ao largo de seu pretense destino. E o prolongamento da singradura alongava excessivamente a permanência no mar, aumentando o desgaste da tripulação, quase sempre já no seu limite de resistência, agravado pela fome e pela doença, sobretudo o escorbuto. Ou levava o navio a encalhes e colisões fatais.

As cartas náuticas foram sendo elaboradas e aperfeiçoadas gradativamente, na medida em que as viagens iam acontecendo. Vasco da Gama, por exemplo, não possuía cartas do mar das Índias e nem Magalhães tinha à sua disposição carta de qualquer trecho do grande Pacífico. Maior preciosidade dos navegantes, tesouro privativo cujas cópias, inicialmente elaboradas à mão, eram distribuídas aos navegadores para as viagens e restituídas em seu retorno, constituíam, portanto, verdadeiros *segredos de estado*, guardados a sete chaves.

Em razão da indisponibilidade de recursos náuticos, a experiência acumulada pelos homens do mar tornava-se fundamental. Dom Henrique, por exemplo, exigia que seus marinheiros fizessem *diários de bordo* e cartas precisas, e anotassem tudo quanto vissem da costa. Com isso, muito valorizada ficava a figura dos *pilotos*. Daí a importância do embarque do árabe Ibn Majid na frota de Vasco da Gama, para a sua histórica travessia do Índico, e do português Nuno Silva na frota do corsário elisabetano Francis Drake, por ocasião da primeira singradura de seus navios através do Atlântico Sul, pouco conhecido pelos ingleses.

A falta de instrumentos de auxílio à navegação adequados reduzia, ainda mais, a segurança quando se navegava na escuri-

ção da noite, em meio a densos nevoeiros ou imerso em fortes aguaceiros, ocasiões em que a visibilidade a olho nu cai drasticamente. Por esse motivo, as singraduras por muitos anos se restringiram aos períodos diurnos e os cruzeiros se limitaram às estações do ano favoráveis, evitando-se com isso os rigores dos oceanos próprios dos tempos inverniais. Mesmo em épocas modernas, não era pouco comum fundear-se para o pernoite em algumas regiões, como no Estreito de Magalhães, “*onde só se navega de dia e, ao pôr do sol, fundeia-se onde se chega, para dormir-se no silêncio infinito da natureza virgem*”, como registrou o então Guarda-Marinha Sebastião Fernandes de Souza – o escritor Gastão Penalva, embarcado no Navio-Escola brasileiro *Benjamin Constant* durante sua circum-navegação de 1908.

Desde a viagem de Magalhães até o início do século XX não dispuseram os comandantes, pilotos e navegadores dos navios circum-navegantes, dentre eles o nosso FitzRoy, de recursos outros que não os acima abordados. É certo que eles foram sendo aperfeiçoados e, com o tempo, tornaram-se mais eficazes. Agulhas magnéticas compensadas (até hoje de presença obrigatória nos navios e embarcações), *agulhas giroscópicas*, cronômetros e cronógrafos de precisão conveniente, sextantes com lunetas e micrômetros, almanaques e tábuas náuticas com dados astronômicos mais acurados e modelos de cálculo simplificados e práticos, evidentemente foram dando mais agilidade à resolução do problema astronômico e melhor correção ao ponto obtido, isto é, mais exatidão às coordenadas latitude e longitude de onde se encontrava o navio em alto-mar. Mas eram essencialmente os mesmos.

Bastava, entretanto, um mau tempo prolongado, um céu encoberto e um horizonte indefinido, e pronto! Nada de observação e de ponto astronômico! E mesmo a navegação costeira, não era imune ao estorvo das condições adversas de uma visibilidade inadequada, que muitas vezes inviabilizava a identificação e marcação dos pontos notáveis da costa.

A segurança da navegação ainda era agravada pela falta de previsão, pelo desconhecimento das prováveis condições mete-

<sup>15</sup> ACZEL, op.cit., p. 75.

<sup>16</sup> BRASIL, Marinha, Serviço de Documentação Geral. *Relíquias Navais Brasileiras*. Rio de Janeiro: SDGM, 1983, p.89.

<sup>17</sup> LAUNER, op.cit., p. 28.

orológicas que poderiam advir. As mudanças bruscas e inesperadas do tempo, e do estado do mar, muitas vezes pegavam desprevenidas as tripulações que nem sempre tinham seus navios preparados ou em condições de enfrentar o mau tempo.

Somente a partir da década de 30, do século XX, com o desenvolvimento e o aperfeiçoamento de equipamentos eletroeletrônicos como o *radiogoniômetro* (marcador de direções rádio, um dos primeiros auxiliares eletrônicos de navegação), o *radar* (instalado a bordo de navios ingleses e norte-americanos a partir de 1937) e o *ecobatímetro* (1931), a segurança do navio no mar foi se tornando mais eficaz. Esses instrumentos tornaram-se excelentes auxiliares da navegação, ao possibilitar a obtenção da *distância* e da *marcação* (medida angular em relação à proa do navio ou ao norte geográfico) de pontos de terra, e a *profundidade* do local navegado, tanto à noite quanto em dias de visibilidade reduzida.

Também o advento de equipamentos de comunicações, no início dos anos 1900, primeiramente o *telégrafo sem fio (TSF)* com o uso do *Código Morse (CW)*, depois a radiofonia e, em seguida, o radioteletipo, e o seu aperfeiçoamento para o uso a bordo, quando no mar e distante de terra, veio trazer, ao navegador de longo curso, novas perspectivas e especial contribuição à segurança de seus navios no mar (em 1915 foram instalados os primeiros transmissores a bordo de navios de guerra italianos e ingleses). A simples possibilidade do recebimento de informações e notícias em meio a um longo e distante cruzeiro de circum-navegação, o contato frequente com sua base em terra ou com os demais navios de uma frota ou força naval, tornaram menos dificultoso o acompanhamento da movimentação dos navios e, certamente, diminuíram os problemas relacionados às dispersões e extravios, acontecimentos observados com relativa frequência.

A partir da segunda metade do século XX, o homem começou a presenciar uma verdadeira revolução tecnológica que veio evoluindo com uma velocidade até então inimaginável. O submarino nuclear norte-americano *Triton* e a nave espacial soviética *Vostok*, pioneiros respectivamente na

circum-navegação submersa (abril de 1960) e no voo orbital tripulado (Yuri Gagarin, abril de 1961) são, sem dúvida, dois expressivos subprodutos dessa revolução. A gama de equipamentos e sistemas desenvolvidos, aperfeiçoados e empregados na operação e manutenção da segurança das circum-navegações efetuadas por ambos, é incomparável a qualquer dos instrumentos que o estado da arte pôs à disposição de FitzRoy ou de qualquer circum-navegador de seu tempo ou mesmo do início do século XX.

Essa revolução tecnológica vem avançando e atingindo níveis cada vez mais elevados de sofisticação. Graças a ela, qualquer embarcação moderna, hoje, pode ter a seu dispor cronômetros de quartzo, cartas náuticas de última geração (elaboradas graças à disponibilidade de instrumentos de medida ultraprecisos, levantamentos aerofotográficos efetuados por satélites e impressas em equipamentos informatizados) ou mesmo eletrônicas apresentadas em telas de computadores e destinadas à navegação e aterragens, equipamentos de navegação por satélites que fornecem diretamente coordenadas geográficas precisas, como os *GPS (Global Positioning System)*, equipamentos de navegação inercial baseados em giroscópios e acelerômetros, radares especiais, ecobatímetros e sonares de alta resolução, sistemas de comunicações de voz, dados e imagens confiáveis e permanentemente conectados com suas bases, em terra, e com outros navios navegando em grupo, além de instrumentos para obtenção e divulgação de informações e previsões meteorológicas contínuas e atualizadas. A propósito, os recursos disponíveis a bordo de um moderno veleiro inglês participante de uma regata de volta ao mundo ensinaram, em novembro de 1992, uma interessante e sugestiva matéria no Caderno de Informática do jornal O Globo, de 16/11/1992: *“Os chips também desbravam mares e marés. Regata inglesa não dispensa informática”*.

### A BORDO DO HMS BEAGLE

Pouco se sabe em detalhes sobre o HMS *Beagle*. Lançado em 1820, foi originalmente um brigue de 235 toneladas de desloca-

mento com 27,5m de comprimento, 7,5m de boca e 3,8m de calado que contava com dois mastros e de dez canhões (a título de comparação, um catamarã do tipo do *Netuno I*, que faz hoje a linha Rio-Niterói, tem 29,2m). Para a grande circum-navegação de pesquisa e exploração, foi totalmente remodelado, armado com três mastros (recebeu um mastro de mezena para melhorar a manobrabilidade) e artilhado com apenas seis canhões, todos de bronze, por solicitação do Capitão FitzRoy, para não interferir nas agulhas magnéticas que levava a bordo. Alias, canhões que evitou usar para não perturbar também os seus 22 cronômetros<sup>18</sup>. Sobre esses cronômetros e demais instrumentos levados a bordo, fundamentais para a navegação do *Beagle*, como já abordado, em especial para a obtenção das *longitudes*, era proibido a sua retirada de bordo mesmo por oficiais mais graduados que FitzRoy, de acordo com as ordens de Francis Beaufort, chefe do Departamento de Hidrografia. Por sinal, o *Beagle* foi o primeiro navio inglês a levar a Escala Beaufort relacionando a força do vento, ainda hoje utilizada a bordo. Para a grande viagem teve um tripulação de 74 homens, incluída a equipe de pesquisadores.

À época do *Beagle* e da viagem de Darwin, o vapor já havia chegado aos navios através de Robert Fulton que construiu a primeira embarcação com rodas de pás laterais a estabelecer navegação regular no Rio Hudson, o *Clermont*. Por volta dos 1836 os hélices de popa já impulsionavam navios de alto-mar e, em 1838, o vapor misto (vela / roda de pás laterais) *Savannah* efetuava a primeira travessia do Atlântico, em 27 dias e meio.

Os veleiros, como o *Beagle*, de casco de madeira, apresentavam vantagens e desvantagens em relação aos navios movidos a vapor: não precisavam de armazenar combustível a bordo (então o carvão) ou de bases para reabastecimento, nem de peças sobressalentes de máquinas para reposição e de mão de obra qualificada para reparos e operação. Bastavam os especialistas em manobras de cabos (cordas) e velas e car-

pinteiros para reparos. Tinham raio de ação praticamente ilimitado, pois dependiam apenas do vento, mas quando das calmarias... Daí a necessidade do conhecimento dos regimes de ventos e correntes para as suas manobras e os grandes deslocamentos, o que FitzRoy e seus comandados dominavam com maestria.

As acomodações no brigue eram simples e o conforto era pouco. Darwin dormia em uma rede e trabalhava em pequena cabine na popa, mobiliada com mesa de mapas e três cadeiras que dividia com o Aspirante Philip Gidley King e o pesquisador assistente John Lort Stokes<sup>19</sup>.

A temperatura a bordo variava do calor dos trópicos ao frio intenso como o da Patagônia. As condições de mar e vento também nem sempre eram agradáveis. Em janeiro de 1833, na região do Cabo Horn, por exemplo, como relatou Darwin em seu diário, o vendaval era forte e a tempestade atingia toda a sua fúria e não se sabia exatamente onde o navio estava. Há vários dias tentavam em vão seguir para oeste. Os homens estavam esgotados e há muito não tinham algo seco para vestir. Finalmente à noite conseguiu-se fundear e o prazer do descanso foi enorme.

O isolamento prolongado dos lares também deve ter sido outra grande dificuldade a ser superada a cada etapa da viagem. Os contatos com familiares eram feitos por cartas, via marítima, quando havia disponibilidade para encaminhá-las ao longo das escalas – em julho de 1833, quando estavam em Maldonado, no Uruguai, as cartas urgentes de FitzRoy e as coleções de Darwin foram transferidas para um vapor que estava a caminho do Rio de Janeiro. Era comum, portanto, nas vésperas de chegadas aos portos, a ansiedade pelo recebimento de eventuais notícias de parentes e amigos, oriundas da Europa. Não havia telégrafo sem fio nem telefones nos portos e, muito menos, internet a bordo!

A saudade deve ter sido agravada em datas especiais, como o 25 de dezembro. Desde o de 1831, o último passado na Inglaterra antes da partida, os tripulantes do *Beagle*

<sup>18</sup> KEYNES, op.cit., p. 104.

<sup>19</sup> KEYNES, op.cit., p. 58.

não mais festejaram o *Dia de Natal* em suas casas até o regresso em outubro de 1836.

### À GUIA DE CONCLUSÃO

Para concluir, gostaria de voltar ao personagem principal desse Simpósio, Charles Darwin.

Darwin era essencialmente um homem de ciências, eventualmente embarcado em um brigue para uma viagem de circum-navegação, durante a qual teria como tarefa básica a pesquisa, o estudo e o registro de tudo que fosse de interesse da história natural e da geologia.

Mas o convívio diário com os homens do mar em tão prolongado período passado a bordo do *Beagle*, enfrentando as águas nem sempre tranquilas dos oceanos e mares, muitas vezes açoitados por ventos de grande intensidade, permitiu-lhe absorver e acumular vasta gama de conhecimentos que poucos marinheiros tiveram a oportunidade de experimentar. Essa convivência com o mar e com o mundo desconhecido, certamente muito contribuiu para torná-lo um cientista mais experiente e, naturalmente, transformá-lo num verdadeiro homem do mar.

Graças a essa longa convivência a bordo e à sua perspicácia, Darwin não se limitou a registrar e divulgar apenas as observações ligadas à geologia ou à história natural. Legou-nos também uma belíssima impressão sobre o que representa uma circum-navegação marítima, empreendimento que, segundo ele, causa-nos perdas e danos, assim resumidos:

“Ganhos, ao contemplar-se vários países e as muitas raças da humanidade, e perdas com a pri-

vação da companhia de todos os velhos amigos, bem como da vista dos lugares com os quais se acham intimamente associadas as nossas ternas lembranças... Ganhos, ao poder se desfrutar de cenas deliciosas como uma noite enluarada, céu limpo, a superfície faiscante das águas, as velas brancas enfunadas pelos alíseos delicados, o mar polido como um espelho e tudo silencioso, com exceção de um chocar ocasional das lonas. Perdas, ao enfrentar a falta de espaço, a reclusão, o desassossego, a desagradável sensação de constante pressa, a abstenção de pequenos confortos, e ao enfrentar momentos tenebrosos de uma tempestade ou um vendaval a levantar o mar antes tranquilo e suave, quando o alcatraz e a procelária apresentavam-se a voar como se a tempestade fosse a sua esfera normal de vida, e somente o navio e seus tripulantes parecem ser objetos da ira de Poseidon!

Ganhos, ao poder constatar que, para o circum-navegante, o mapa do mundo cessa de ser uma coisa sem vida, transformando-se num quadro cheio de figuras variadas e palpantes”<sup>20</sup>.

Por fim, gostaria de acrescentar que, a par dos prazeres das descobertas de novos povos e mares, o desejo maior de todo navegante sempre foi e será certamente o regresso, especialmente para aqueles que navegam extensas singraduras e passam longos períodos longe de sua terra.

Assim certamente foi para FitzRoy, Darwin e todos os demais tripulantes do *Beagle*.

### ALGUMAS VIAGENS DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO - SÉCULOS XVIII E XIX

PERÍODO	COMANDANTE – NAVIO	PAÍS	DURAÇÃO
1519 – 1522 1ª Circum-navegação	Fernão de Magalhães / Sebastian Elcano – Nau <i>Victoria</i>	Espanha	2 a – 11 m
1766 – 1769	Louis Antoine de Bougainville – Fragata <i>Boudeuse</i> e Flûte <i>Etoile</i>	França	2 a – 3 m
1768 – 1771 1772 – 1775 1776 – 1780	James Cook – <i>Endeavour</i> – <i>Resolution e Adventure</i> – <i>Resolution e Discovery</i>	Inglaterra	2 a – 11 m 3 a 4 a – 2 m
1803 – 1806	Adan Ivan Krusenstern – Corvetas <i>Nadezhda e Neva</i>	Rússia	c. 3 a
1831 – 1836	Robert FitzRoy – HMS <i>Beagle</i>	Inglaterra	4 a – 9 m
1838 – 1842	Charles Wilkes – Corveta <i>Vincennes</i> (6 navios)	EUA	c. 4 a
1895 – 1898	Joshua Slocum (1ª navegação solo) – <i>Spray</i>	EUA	3 a – 2 m
1879 – 1881	CF Júlio César de Noronha – Corveta <i>Vital de Oliveira</i> (Viagem de Instrução de Guardas-Marinha – VIGM)	Brasil	1 a – 2 m
1888 – 1890	CMG Custódio de Mello – Cruzador <i>Almirante Barroso</i> (VIGM)	Brasil	1 a – 9 m

<sup>20</sup> DARWIN, op.cit., p. 222.





# Resenha

---

*Luiza das Neves Gomes*

# Comércio e canhoneiras – Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)

**Luiza das Neves Gomes**

*Mestranda do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro PPGH/UERJ.*

Resenha de TOPIK, Steven C. *Comércio e canhoneiras – Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

Publicado em 2009, *Comércio e Canhoneiras – Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)*, do brasileiro Steven Topik, procura examinar as alianças militares entre Brasil e os Estados Unidos e principalmente a política comercial desses dois países durante os primeiros anos da República. Topik destaca que a intervenção militar dos EUA na Revolta da Armada é o momento em que se fundem as questões de expansão comercial e da então recente estruturação na nova Marinha americana.

Amparado numa vasta pesquisa nos arquivos históricos dos vários países envolvidos na guerra civil brasileira, sua obra tem como ponto central analisar as trajetórias político-econômicas brasileiras e americanas e como estes países se inter-relacionaram na conjuntura de consolidação da República e da montagem do poder imperial norte-americano.

O fato de privilegiar os anos iniciais da República e destacar em alguns momentos o episódio da Revolta da Armada torna esta pesquisa bastante relevante para a historiografia brasileira, uma vez que há pouquíssimos trabalhos sobre este tema. Circulando, sobretudo, nos campos da história econômica e política, a obra instiga os historiadores a ampliar seus horizontes de investigação a partir de novas temáticas.

Em um primeiro momento, o autor mostra como a influência norte-americana já se fazia sentir no Brasil desde a época do nascimento da República. O autor irá destacar que o expansionismo americano já tinha começado em 1889, quando se realizou nos EUA a primeira conferência panamericana, matriz da futura OEA. O debate político nos EUA centrou-se nas relações comerciais externas e em torno de dois eixos: política tarifária e acordos de reciprocidade.

Os anos que se seguiram após a conferência panamericana de 1889 foram marcados pelo estreitamento dos laços entre Brasil e Estados Unidos e pela tentativa americana de afastar a influência europeia na América.

Na vertente comercial, a primeira tentativa dos EUA de se projetar no cenário internacional se fez através de um acordo ainda pouco estudado na historiografia brasileira: o Tratado Blaine-Mendonça. Este acordo firmado em 30/1/1891 tinha o objetivo de garantir o acesso do café e do açúcar em condições favorecidas no mercado americano, com a contrapartida da redução das tarifas brasileiras aplicadas a manufaturas e farinhas dos EUA.

Topik destaca que o acordo comercial Blaine-Mendonça foi realizado com intuito de conquistar uma esfera de influência para fazer frente à expansão dos impérios coloniais europeus. Para tanto, este acordo seria a tentativa dos EUA em estabelecer um imperialismo de livre-comércio, ou seja, uma expansão aos mercados, mas sem controle político e para dar força a esta afirmativa o autor parte dos estudos de Ronald Robinson e John Gallegher. Estes defendem que se podem ter vantagens econômicas sem ter colônias formais.

O autor apresenta dados estatísticos bem interessantes sobre o comércio entre os Estados Unidos e o Brasil e afirma que os brasileiros “tiveram mais sorte ao entrarem no mercado norte-americano, fazendo com que o déficit comercial dos Estados Unidos com o Brasil crescesse”<sup>1</sup>. No apêndice do livro, há tabelas bem interessantes contendo as importações e exportações do Brasil com os Estados Unidos nos anos de 1889 até 1897.

Topik destaca que a disputa do mercado brasileiro entre os EUA e a Europa culminou com o apoio americano à Revolta da Armada. A política externa do Brasil da primeira década republicana foi marcada pela reorientação diplomática da Europa para o contexto americano e disseminou os problemas oriundos do processo de legitimação do novo regime e de um novo grupo no poder.

Em termos diplomáticos o acordo Blaine-Mendonça prometera o reconhecimento da República brasileira, o apoio naval e uma atuação favorável na disputa pelas missões. Segundo o autor, o acordo Blaine-Mendonça selou a amizade entre os militares brasileiros e americanos, uma vez que o Exército dos Estados Unidos entrou em cena durante os anos de 1892 até 1894, durante a Revolta da Armada.

Em 6 de setembro de 1893, parte da Marinha brasileira rebelou-se e bloqueou a entrada e a saída de embarcações da Baía de Guanabara. O Rio de Janeiro concentrava grande parte dos interesses estrangeiros e navios de várias bandeiras estavam atracados na baía. Comandados pelo Almirante Custódio de Mello, os revoltosos pediam que

Florianópolis renunciasse e convocasse novas eleições. Conforme afirma Topik, embora a revolta estivesse radicada em disputas domésticas, questões internacionais atuaram no sentido de acirrá-la e lhe traçar os contornos. A partir disso, o autor vasculha detalhadamente diversos aspectos do envolvimento dos Estados Unidos na Revolta da Armada não deixando de analisar os diversos países envolvidos nesta guerra civil.

O diplomata Salvador de Mendonça logo recebeu as notícias nos Estados Unidos, colocando-se de prontidão para buscar ajuda estrangeira, caso fosse necessário. Não demorou muito para diplomacia brasileira obter reconhecimento e respaldo dos países americanos, especificamente dos Estados Unidos.

No primeiro momento não se esperava que os estrangeiros desempenhassem absolutamente papel nenhum. O plano inicial de Custódio de Mello era assustar Floriano a fim de forçá-lo a uma rápida capitulação. Todavia, quando percebeu que o Marechal não renunciaria, Mello decidiu pedir estado de beligerância aos comandantes navais estrangeiros na baía. De acordo com Topik, os beligerantes, reconhecidamente agressivos, poderiam bloquear o porto do Rio de Janeiro, travando, dessa forma, receitas alfandegárias do governo, importações necessárias e equipamento militar.

Neste momento, a comunidade diplomática estrangeira reuniu-se e concordou em manter completa neutralidade. Mas havia discordância quanto à definição de “neutralidade”. O próprio Cleveland insistiu na neutralidade da posição dos Estados Unidos até o final. Na prática, as potências europeias foram neutras apenas por se eximirem de tomar partido de um dos combatentes. Elas sem dúvida tinham seus posicionamentos. Defendiam, clara e enfaticamente, a propriedade estrangeira. Uma armada internacional com 18 navios de guerra, representando oito nações, na baía da capital política e comercial do Brasil, podia deixar de afetar o rumo dos acontecimentos.

O resultado foi a intervenção das forças navais europeias e norte-americanas com o intuito de evitar o bombardeio da cidade e garantir o livre-comércio e a segurança de seus cidadãos.

Para o autor, a tensão entre os objetivos desenvolvimentistas e a boa relação com os EUA cristalizou-se durante a Revolta da Armada na presidência de Floriano Peixoto. Este foi amparado, durante os cinco meses de tensões da Baía de Guanabara, pela Marinha americana e por comerciantes ianques, especialmente Charles Flint. A atuação da Esquadra americana foi fundamental no apoio ao Governo Floriano Peixoto contra os rebeldes da Armada. Mendonça e Flint organizavam nos EUA uma nova Esquadra para enfrentar a Marinha rebelada. Um tanto folclórica e ridicularizada, a Esquadra despertou grande medo graças às notícias sobre um novo canhão que disparava dinamites.

Durante a Revolta da Armada (1893-1894), a Marinha do Estados Unidos manteve nas águas do Rio de Janeiro um terço de sua frota, ou cinco sextos de sua força do Atlântico Sul. Segundo Topik, os americanos eram neutros, mas a favor do Marechal Floriano Peixoto, o primeiro “ditador” da República.

Topik vai mostrar que as ações de Salvador de Mendonça voltavam-se concretamente para a defesa do Brasil republicano contra os interesses monarquistas, identificados como europeus. A proximidade e simpatia recente aos Estados Unidos fariam deste país a grande referência não só para a diplomacia brasileira ali alocada, mas para o governo brasileiro, cioso das ações europeias. Em diversas ocasiões, o diplomata brasileiro associava a presença norte-americana nos assuntos internos brasileiros como um sinal de garantia das instituições republicanas e afastamento de movimentos monarquistas,

daí a iniciativa americana em “eliminar o perigo” numa eventual intervenção. Algumas das críticas ao diplomata brasileiro pela historiografia sobre o período incidem sobre sua forte concentração de interesses nos Estados Unidos, parecendo esquecer o quanto importantes eram as relações comerciais e financeiras com os países europeus como a Inglaterra e a Alemanha.

Não tardou muito para que o Governo brasileiro se afastasse cada vez mais dos países europeus, vistos pelo marechal como nações que apoiavam a restauração monárquica e a Revolta da Armada. Assim o autor vai mostrar a aproximação dos jacobinos<sup>2</sup> com as ideias americanas e destaca que estes viam com bons olhos a doutrina Monroe e o panamericanismo.

Apesar de tudo que foi dito, o livro de Topik diverge de muitos trabalhos de relações internacionais que tendem a ver os interesses dos Estados Unidos como predominante, sendo os outros países vistos como fantoches. O autor situa esses estudos como anacrônicos e quer destacar e situar as ações e motivações brasileiras para aceitação do acordo comercial Blaine-Mendonça. Para afirmar sua tese, ele destaca que os Estados Unidos eram vistos no Brasil simultaneamente como modelo a ser copiado e como contrapeso ao domínio econômico e diplomático da Grã-Bretanha. Além disso, o Brasil via com bons olhos não só o regime federalista americano como também o seu modelo econômico. Assim, o autor, ao descrever sobre as disposições do Brasil em assinar o acordo Blaine-Mendonça, aponta também as semelhanças dos dois países: “Afinal de contas, eles eram, tal qual o Brasil, uma ex-colônia de dimensões continentais, voltada para a economia de exportação, que havia explorado um grande setor escravista.”<sup>3</sup>

<sup>1</sup> TOPIK, Steven C. *Comércio e canhoneiras – Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 323.

<sup>2</sup> Os jacobinos, grupo de grande importância para o fortalecimento de Floriano, cresceram alimentados pela crise econômica que se avolumou ao longo do Governo do marechal. Vagamente antioligárquicos e defensores da indústria nacional, os jacobinos distinguiram-se antes de mais nada pelo seu ódio aos portugueses, a quem atribuía a culpa pelos preços cada vez mais altos dos gêneros alimentícios. SCHULZ, John. SCHULZ, John. *O Exército na política: origens da intervenção militar, 1850-1894*. São Paulo: EDUSP, 1997, p. 55.

<sup>3</sup> TOPIK, op.cit., p. 23.



**FONTES BIBLIOGRÁFICAS:**

SCHULZ, John. SCHULZ, John. *O Exército na política: origens da intervenção militar, 1850-1894*. São Paulo: EDUSP, 1997.

TOPIK, Steven C. *Comércio e canhoneiras – Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

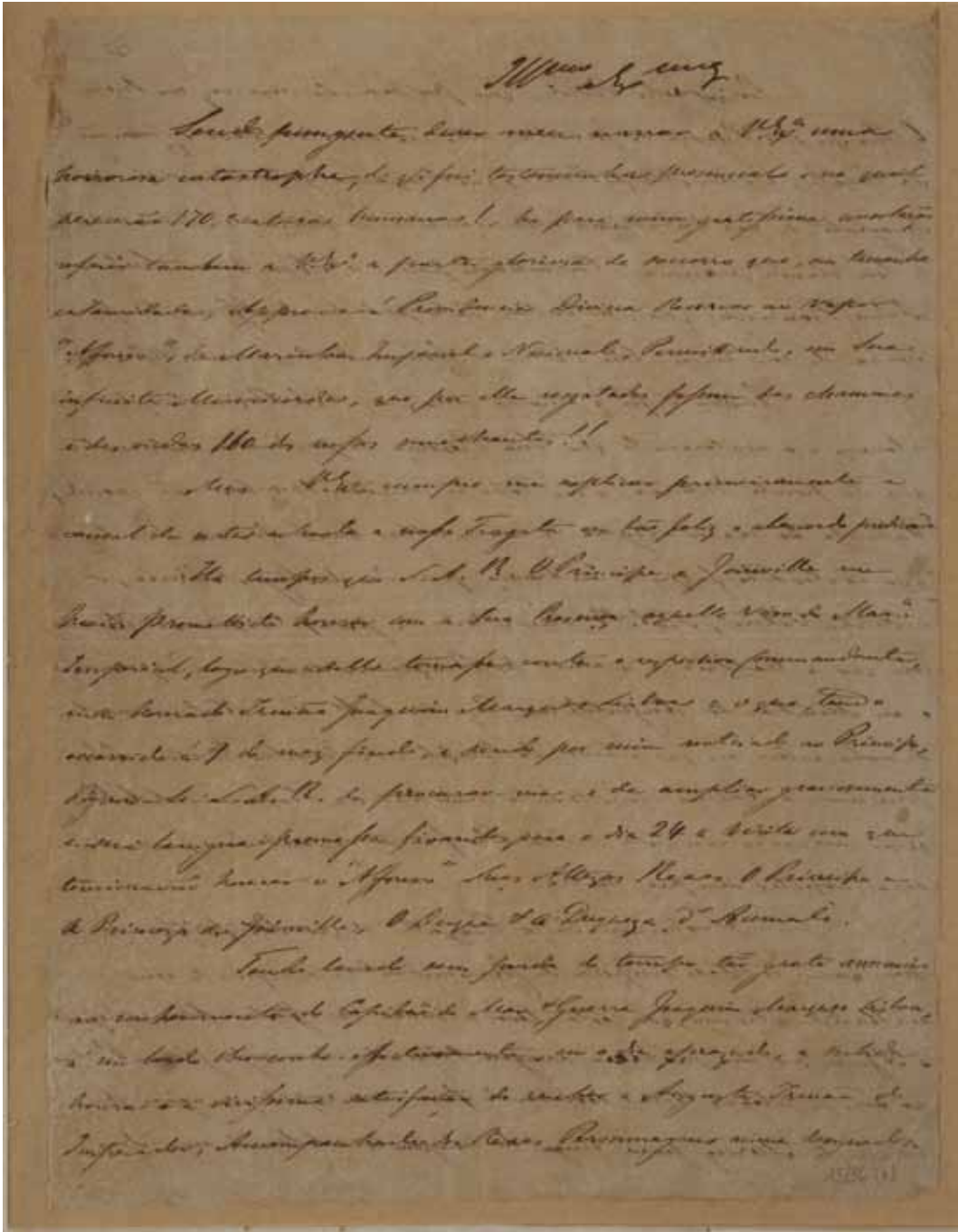
# Documento

**DOCUMENTO:** Carta do Embaixador José Marques Lisboa ao Imperador

**DATA:** 4 de setembro de 1848

**LOCALIZAÇÃO:** Integrante do Arquivo do Almirante Tamandaré, Livro 1, página 13, documento de número 36. Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

**RESUMO:** Carta descrevendo o naufrágio do Navio *Ocean Monarch* vindo de Liverpool com destino aos EUA, cuja tripulação foi salva pelo Capitão de Mar e Guerra Joaquim Marques Lisboa, Comandante do Vapor *Dom Afonso*



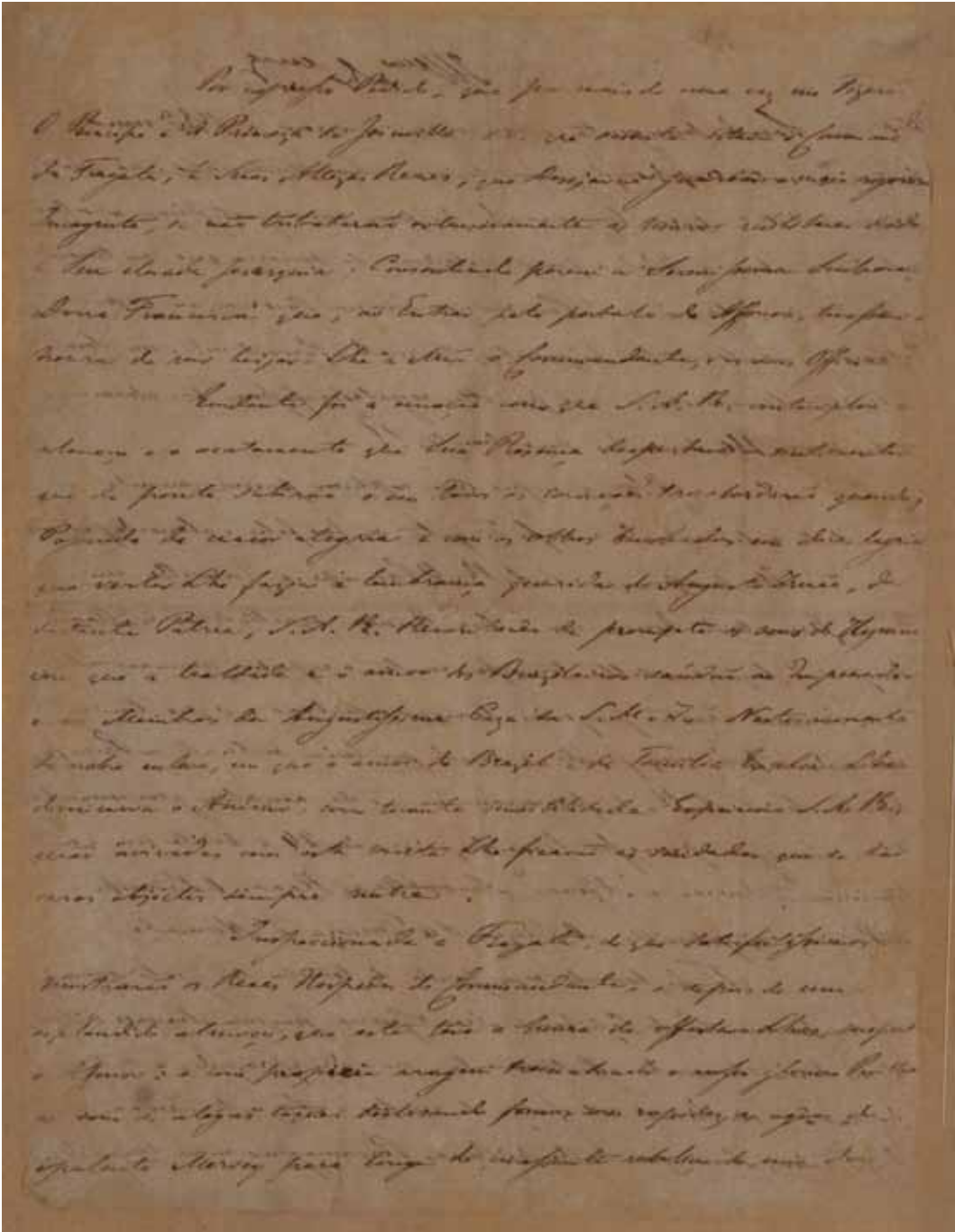
Illu<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup>

Sendo pungente dever meu narrar a V. Ex<sup>a</sup>. uma horrorosa catastrophe, de q. fui testemunha presencial e na qual perecerão 170 creaturas humanas!, Ha para mim gratissima consolação referir tambem a V. Ex<sup>a</sup>. a parte gloriosa de socorro que, em tamanha calamidade, approuve á providência divina reservar ao Vapor "Affonso", da Marinha Imperial e Nacional, permittindo, em Sua Infinita Misericordia, que por elle resgatados fossem das chammas e das ondas 160 dos nossos semelhantes!!

Mas a V. Ex<sup>a</sup>. cumpre-me replicar primeiramente a causal de se ter achado a nossa fragata em tão feliz e abençoado predico.

Há tempos que S. A. R. O Principe de Joinville me havia promettido honras com a sua presença aquelle vaso da Mar.<sup>a</sup> Imperial, logo que delle tomasse contas o respectivo Commandante, meu honrado irmão Joaquim Marques Lisboa: o que tendo occorrido á 9 do mez findo, e sendo por mim noticiado ao Principe, dignou-se S. A. R. de procurar-me, e de ampliar graciosamente a sua benigna promessa fixando para o dia 24 a visita com que tencionavão honrar o "Affonso" Suas Altezas Reaes O Principe e A Princeza de Joinville, O Duque e A Duqueza D'Aumale.

Tendo levado sem perda de tempo tão grato annuncio ao conhecimento do Capitão de Mar e Guerra Joaquim Marques Lisboa, me coube á seu bordo effectivamente, em o dia aprazado, a subida honra e a vivissima satisfação de receber a Augusta Irmãa do Imperador, acompanhada dos Reaes Personagens acima designados.

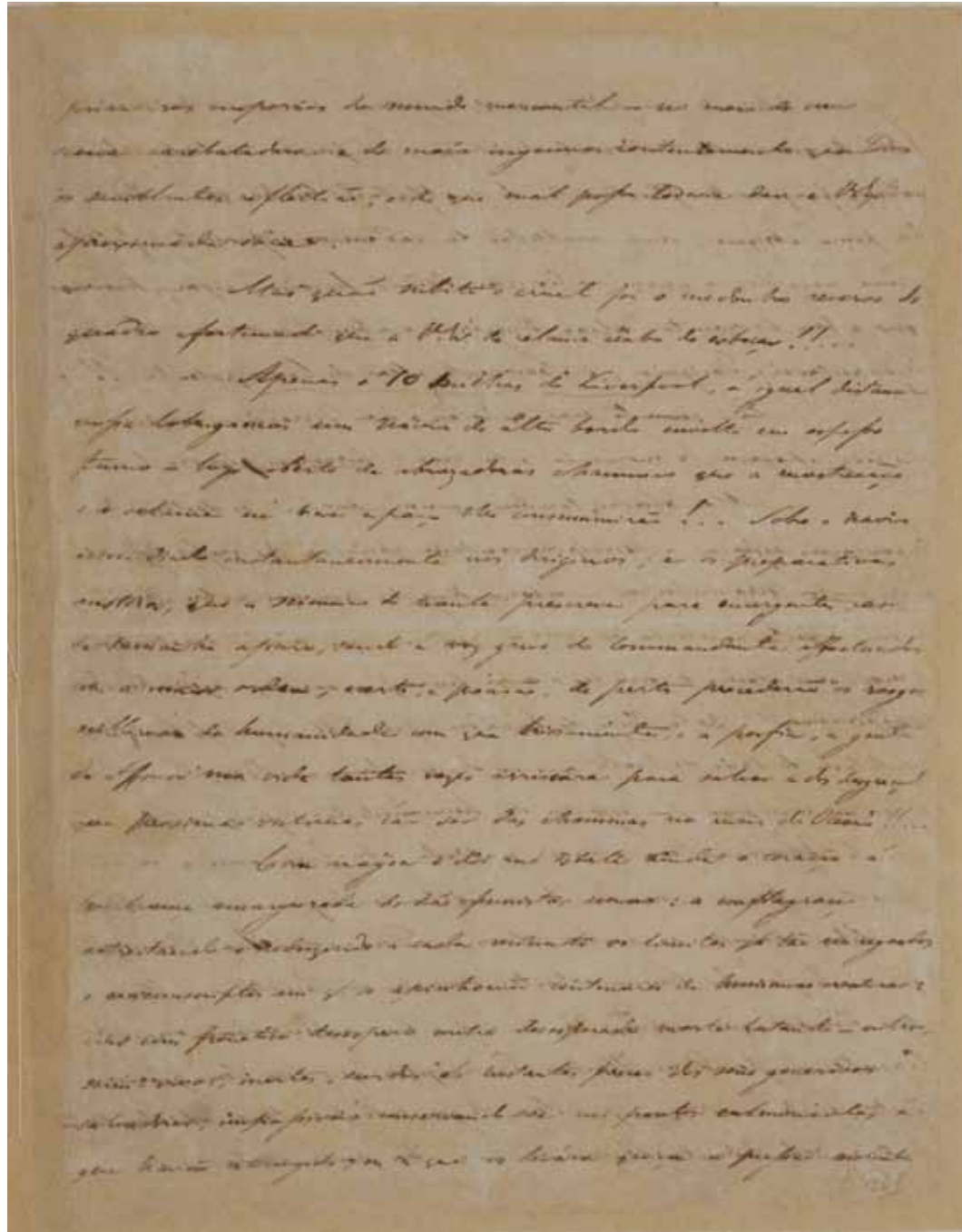


Por expresso pedido, que por mais de uma vez me fizeram O Principe e A Princeza de Joinville e de que sciente estava o Comman<sup>te</sup> da Fragata, á Suas Altezas Reaes, que desejavão guardar o mais rigoroso Incognito, so não trabalharão ostensivamente as honras militares dado a Sua elevada Jerarquia. Consentindo porem a Sereníssima Senhora Dona Francisca que, ao entrar pelo portaló da Affonso tivessem a honra de beijar-lhe a mão o Commandante, e os seus Officiaes.

Evidente foi a emoção com que S. A. R. contemplou o alvoroço e o acatamento que sua presença despertava – sentimentos que de pronto subirão e em todos os corações transbordarão quando, Possuída da maior alegria e com os olhos banhados em doces lagrimas que vertia lhe fazia a lembrança querida do Augusto Irmão, da distante patria, S. A.R. Reconheceu de prompto os sons do Hymno com que a lealdade e o amor dos Brasileiros saúção ao Imperador e os Membros da Augustíssima Caza da S. M. I. Neste momento de nobre enlevo, em que o amor do Brazil e da Família Excelsa lhe diminuia o ânimo, com tocante sensibilidade Expressiu S. A. R. quão avivadas com esta visita Lhe ficavão as saudades que de tão caros objectos nutre.

Inspeccionada a fragata, de que satisfeitíssimo [ilegível] mostrarão os Reaes Hospedes do Commandante, e depois de um aplaudido almoço, que este teve a honra de offerar-lhes, suspendeu o Affonso: e com propícia aragem tremulando o nosso glorioso pavilhão ao som de alegres toques deslizando fomos com rapidez as agões do opulento mersey para longe do incessante reboliço de um dos



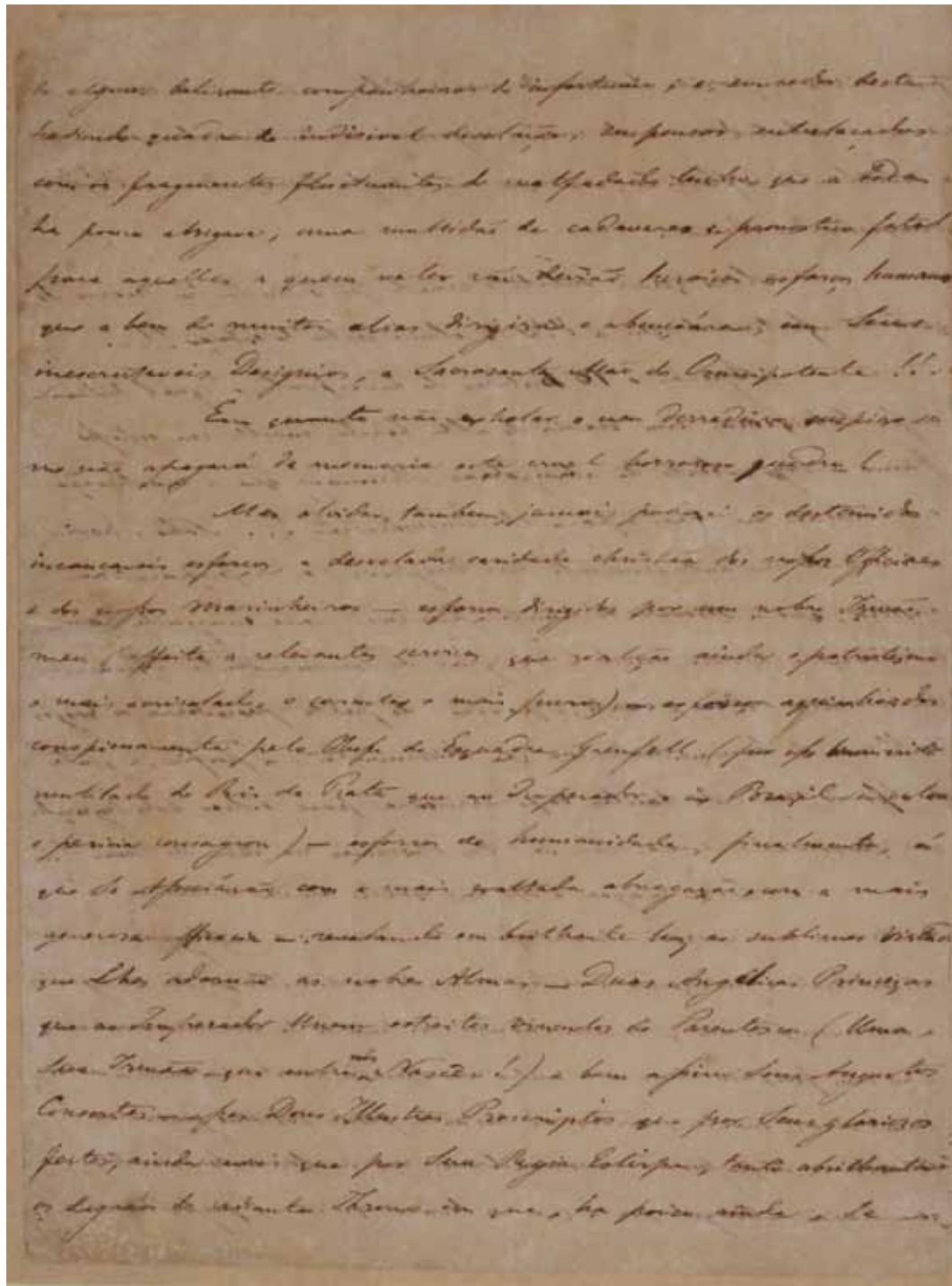


primeiros emporios do mundo mercantil – no meio de uma  
scena arrebatadora e do mais ingenuo contentamento que todos  
os semblantes reflectião, e de que mal posso todavia dar a V. Ex.<sup>a</sup>  
aproximada idea.

Mas quão subito e cruel foi o medonho reverso do  
quadro afortunado que a V. Ex.<sup>a</sup> de relance acabo de esboçar!!...

Apenas a 10 milhas de Liverpool, á igual distância  
nossa lorigamos um navio de alto bordo envolto em espesso  
fumo – logo coberto de abrazadoras chammas que a mastreação  
e o velame em breve espaço lhe consumirão!.. Sobre o navio  
incendiado instantaneamente nos dirigimos; e os preparativos  
austeros, que a sciencia do nauta prescreve para emergentes casos  
de tamanho apuro, sendo á voz grave do Commandante effectuados  
com a maior ordem, acerto, e precisão, de perto precederão os rasgos  
sublimes de humanidade com que briosamente, e á pórfia, a gente  
do Affonso na vida tantas vezes arriscára para salvar a dos desgraçados  
que proximas victimas ião ser das chammas no meio do oceano!!...

Com magoa e dôr me estala ainda o coração á  
lembrança amargurada de tão funestas scenas: a conflagração  
estreitando e reduzindo a cada minuto os limites já tão minguados  
e circunscriptos em q. se apinhoavão centenares de humanas creaturas:  
uns com frenetico desespero contra desesperada morte tentando – outros,  
semi-vivos, inertes, surdos às instantes preces dos seus generosos  
salvadores, impassiveis conservando-se nos pontos culminantes  
que havião attingido, ou á que os levara quiçá a pressão violenta



de alguns delirantes companheiros de infortunio; e, em redor deste hediondo quadro de indisivel desolação, suspensos, entrelaçados com os fragmentos flutuantes da maldada tenho que a toda ha pouco abrigava, uma multidão de cadaveres: pronostico fatal para aquelles a quem valer não devião heróicos esforços humanos que a bem de muitos alias dirigira e abençoára, em Seus inescrutaveis Designios, a Sacrosanta Mãe do Omnipotente!!.

Em quanto não exhalar o meu derradeiro suspiro se me não apregará este cruel horroroso quadro!

Mas olvidar tambem jamais poderei os destemidos incançaveis esforços, a desvelada caridade christã dos nossos officiaes e dos nossos marinheiros – esforços dirigidos por um nobre Irmão meu (affeito a relevantes serviços que realção ainda o patriotismo o mais acrisolado, o caracter o mais liuro) – esforços aquinhoados conspicuamente pelo Chefe da Esquadra Grenfell (por esse bñemerito ventilado do Rio da Prata que ao Imperador e ao Brazil, em valor e pericia consagrou) – esforços de humanidade, finalmente, á que se associarão com a mais exaltada abnegação, com a mais generosa efficacia – revelando em brilhante luz as sublimes virtudes que lhes adornão as nobres Almas – Duas Angelicas Princezas que ao Imperador unem estreitos vinculos de Parentesco (Uma, Sua Irmã, que entre nós nascêu!) e bem assim Seus Augustos Consortes – esses Dous Illustres Proscriptos que por Seus gloriosos feitos, ainda mais que por sua Regia Estirpe, tanto abrilhantarão os degrãos do Radiante Throno em que, há pouco ainda, se





uma cruel morte salvado havião já – ao donativo liberal  
 que lhes eu offertára em Nome do Imperador e é título de  
 antecipado testemunho da plena aprovação e da viva satisfação  
 de S. M. I.

Em confidencia me fez já constar o Almirantado  
 que se propoem offerecer ao Commandante do Affonso uma medalha  
 d'ouro commemorativa dos relevantíssimos serviços que a Fragata  
 do seu mando tão humana e distinctamente acaba de prestar

Iguaes testemunhos de respeito e gratidão devem  
 outras Corporações offerter ao no.<sup>mo</sup> Commandante, e aos Indi-  
 viduos a quem, com elle, coube a ventura de mais se  
 distinguirem por motivo de desastrosa calamidade de que  
 dou hoje conta a V. Ex.<sup>a</sup>.

Entre tão unanimes demonstrações de sympathia  
 e de apreço, em particular penhorarão ao Com.<sup>e</sup>, Officiaes, e  
 tripulação do Affonso aquellas com que tão espontanea como  
 graciosamente se dignarão de honrar os Suas Altezas Reaes  
 O Principe e A Princeza de Joinville: e tanto por este motivo  
 como por não poder em abono da nossa gente dizer nada de mais  
 lisongeiro, e que com a maior benevolencia possa ser pelo Imperador  
 acolhido, tomo a liberdade de encerrar este off.<sup>o</sup> almejando-lhe  
 extractos das cartas com que Suas Altezas Reaes houverão por bem  
 honrar nos, a minha mulher e a mim, logo que á Claremont  
 chegarão de volta da sua breve e sobresaltada digressão.

Deos Guarde V. A. – Londres em 4 de 7.<sup>b</sup> 848 = José Marques Lisboa =

[Transcrição realizada pelo Estagiário Rômulo Wehling]



