

Navigator



Bicentennial
DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL
1822 - 2022

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito 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 Almir Garnier Santos

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

Departamento de História

Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Fragata (T) Ericson Castro de Santana

REVISTA NAVIGATOR

<https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator>

Editora Serviço de Documentação da Marinha

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

Tiragem: 1.500 exemplares

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.35 V.18	p. 136	2022
-----------	----------------	-----------	--------	------

CONSELHO EDITORIAL

Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM/UFF)
Daniel Martins Gusmão (DPHDM/LAAA-UFS)
Francisco Eduardo Alves de Almeida (PPGEM-EGN/IGHMB)
José Miguel Arias Neto (UEL/IGHMB)
Marcello José Gomes Loureiro (EN/IGHMB)
Paulo André Leira Parente (UNIRIO/IGHMB)
Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)
Wagner Luiz Bueno dos Santos (DPHDM/UNIRIO)

CONSELHO CONSULTIVO

José Carlos Mathias (DPHDM/IGHMB)
Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)
Arno Wehling (IHGB/ABL)
Carlos Celestino Rios e Souza (UFPE)
Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)
Edina Laura Costa Nogueira da Gama (IGHMB)
Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRRJ/ECEME)
Gilson Rambelli (UFS/SAB)
Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)
Leandro Domingues Duran (UFS/LAAA)
Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)
Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)
Miguel Dantas Cruz (ULisboa)
Rodrigo de Oliveira Torres (UDELAR)

INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex
www.latindex.unam.mx

REDIB
www.redib.org

CLASE
www.clase.unam.mx

Diadorim
<http://diadorim.ibict.br>

DOAJ
<http://doaj.org>

Portal de periódicos da Capes
www.periodicos.capes.gov.br

A Revista Navigator, a partir de 2009, passou a adotar o Acordo Ortográfico de 1990, com base no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa, editado pela Academia Brasileira de Letras – Decretos nºs 6.583, 6.584 e 6.585, de 29 de setembro de 2008.

EQUIPE EDITORIAL

Editores

Dr. Sergio Willian de C. Oliveira Filho (EAMCE/CEHIR)
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)
Me. Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB)
Me. Robert W. Porto da S. Castro (DPHDM/PUC-RS)

Organização do dossiê

Prof. Dr. Fernando da Silva Camargo

Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

Editoração Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Capa

Designer Gráfica Simone Moretzsohn

Revisão

Jornalista Denise Koracakis
Terceiro-Sargento Raquel dos Santos Ramos

Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

ICAP-Pergamum
www.pergamum.puc.br/icap

Livre
www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

Web of Science
www.webofknowledge.com

Biblat
<http://biblat.unam.mx>

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.
– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.35 (jun. 2022)
Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2005 –
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 O MAR E AS LUTAS PELA INDEPENDÊNCIA NA AMÉRICA LUSO-ESPANHOLA

8 **Apresentação do Dossiê**
Fernando da Silva Camargo

10 **Geopolítica portuária e as Independências no Prata**
Port geopolitics and the independences on the River Plate
Fernando da Silva Camargo

24 **Os caminhos fluidos do curso insurgente: uma análise da atuação dos corsários do Prata revolucionário do século XIX**
The fluid paths of the insurgent privateering: an analysis of the performance of the privateers of the revolutionary Prata of the 19th century
Eduardo Sartoretto

45 **Thomas Cochrane e as presas de guerra em Guayaquil e no Brasil**
Thomas Cochrane and the prizes of war in Guayaquil and Brazil
Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

57 **Pela glória e pela honra do Império!: Recrutamento, organização e atuação do Batalhão da Paraíba na Guerra de Independência na Bahia (1822-1823)**
For the glory and honor of the Empire! Recruitment, organization and performance of the Paraíba Battalion at the War of Independence in Bahia (1822-1823)
George Henrique de Vasconcelos Gomes, Leandro Vilar Oliveira

74 **Maria Graham na Confederação do Equador: uma inglesa como mediadora entre o Império e a República**
Maria Graham in the Equator Confederacy: An Englishwoman as mediator between the empire and the republic
Denise Maria Couto Gomes Porto

ARTIGOS

90 **Astrolábios: o Sacramento B e a última viagem do Galeão**
Astrolabes: Sacramento B and the last voyage of the Galleon
Vagner da Rosa Rigola

110

Proposta da musealização do Vapor Bahia como forma de preservação e identidade marítima de sítios de naufrágios em Pernambuco, Brasil

A proposal of musealization of Steamer Bahia's shipwreck as a way of preservation and maritime identity of wreck-sites in Pernambuco, Brazil

Carlos Celestino Rios e Souza, Ana Paula Barradas Maranhão, Anne Caroline Barbosa dos Passos, Ismael de Freitas Paiva

RESENHA

127

É como procurar meia ervilha em um campo de futebol...: Resenha de SCHÜRMAN, Wilfredo. Em busca do submarino U-513. Uma incrível aventura nos mares do sul. São Paulo: Schürmann, 2021. 356p.

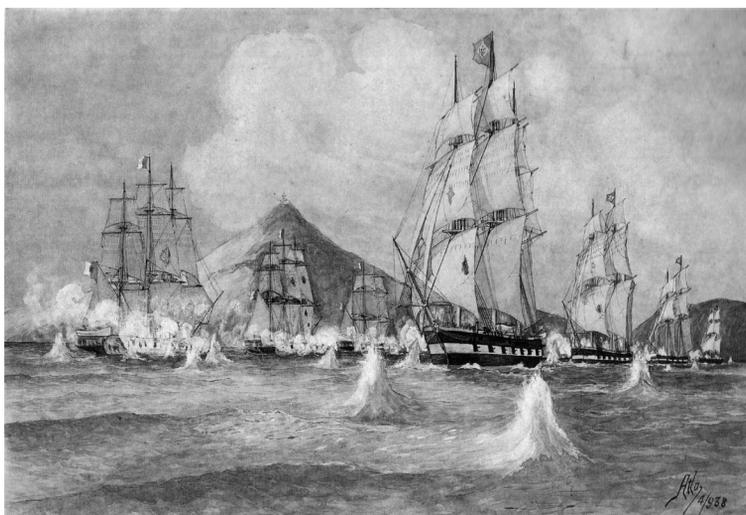
Francisco Silva Noelli

DOCUMENTO

131

O Cours de mathématiques de Étienne Bezout

Carlos André Lopes da Silva



Nome: "Combate de Montevideú"

Autor: Trajano Augusto de Carvalho

Ano: 1938

Aquarela "Combate de Montevideú", por Trajano Augusto de Carvalho (1876-1942). Acervo Museu Naval / Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro - RJ.

Representação do combate naval ocorrido no dia 21 de outubro de 1823, entre a Força Naval brasileira, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes, e navios portugueses de Dom Álvaro da Costa. Fundamental no contexto da consolidação da Independência do Brasil, a vitória estratégica das forças brasileiras nesse embate e a consequente manutenção do bloqueio naval que já vinham impondo à Montevideú, sitiada pelas tropas do General Lecor, concorreram para o desabastecimento da cidade e decorrente rendição do efetivo português, em 18 de novembro de 1823, resultando na evacuação de todo contingente português do Brasil. A aquarela, de autoria do Almirante Trajano Augusto de Carvalho (1876-1942), é parte de um conjunto de obras pictográficas em que buscou representar ações de navios de guerra da Marinha do Brasil, desde as lutas de Independência até 1940. Reproduções dessas obras estão reunidas no livro: Nossa Marinha - Seus Feitos e Glórias (1822-1940). Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht / Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

Apresentação

O ano de 2022 é detentor de imensa carga simbólica e comemorativa, pois reserva ao nosso país as celebrações pelo bicentenário da Independência. Data tão significativa vem rendendo nos últimos meses uma série de eventos acadêmicos, lançamentos de publicações e cerimônias oficiais relacionadas à discussão e ações de rememoração da efeméride. A Marinha do Brasil, por meio da revista *Navigator*, não poderia abster-se de franquear ao público leitor um dossiê temático voltado ao debate historiográfico a respeito das independências na América luso-espanhola com especial atenção à história marítima.

Assim, o 35º número da *Navigator* traz o Dossiê temático “O mar e as lutas pela independência na América luso-espanhola”, organizado pelo Prof. Dr. Fernando da Silva Camargo (Universidade Federal de Pelotas), contando com cinco artigos que abordam variados aspectos dos contextos e processos de independência na América do Sul nas décadas de 1810 e 1820, tais como a geopolítica da região platina, a guerra de corso, as lutas pela independência na Bahia e as ações navais e negociações políticas empreendidas por sujeitos envolvidos nas lutas pela independência no Pacífico e Atlântico e na Confederação do Equador.

Na sequência do Dossiê, nossa Seção ‘Artigos’ é aberta pelo historiador Vagner da Rosa Rigola, com o artigo “Astrolábios: o *Sacramento B* e a última viagem do Galeão”, onde o autor parte da análise de um artefato proveniente do naufrágio do Galeão Sacramento (um astrolábio) para explicitar todo o contexto que envolvia a navegação e as campanhas navais nos séculos XV e XVI. Em seguida, no artigo “Proposta da musealização do Vapor *Bahia* como forma de preservação e identidade marítima de sítios de naufrágios em Pernambuco, Brasil”, os arqueólogos Carlos Celestino Rios e Souza, Ana Paula Barradas Maranhão, Anne Caroline Barbosa dos Passos e Ismael de Freitas Paiva trazem, com base em uma abordagem teórico-metodológica voltada à preservação do patrimônio cultural subaquático, uma proposta de musealização da área onde se encontra o soçobrado Vapor *Bahia*, na costa pernambucana.

Ainda na linha relacionada à temática naufrágios, Francisco Silva Noelli nos traz, em nossa Seção 'Resenha', a análise da obra de Wilfredo Schürmann "Em busca do Submarino *U-513*. Uma incrível aventura nos mares do sul", com o texto intitulado "É como procurar meia ervilha em um campo de futebol...".

Finalizando nosso primeiro número de 2022, o historiador e pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Carlos André Lopes da Silva, apresenta ao público o documento "*Cours de mathématiques*", que se trata de uma obra rara do acervo da Biblioteca da Marinha, de autoria do francês Étienne Bezout, sendo um dos livros que compunham a Biblioteca da Real Academia de Guardas-Marinha que veio ao Brasil juntamente com a Família Real portuguesa no início do século XIX quando da transmigração.

Esperamos que o presente número da *Navigator* propicie aos seus leitores uma agradável e instigante leitura.

OS EDITORES

Dossiê O mar e as lutas pela independência na América lusó-espanhola

Fernando da Silva Camargo

Eduardo Sartoretto

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

George Henrique de Vasconcelos Gomes
Leandro Vilar Oliveira

Denise Maria Couto Gomes Porto

Apresentação do Dossiê

Fernando da Silva Camargo

Professor da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

Os mares e rios americanos nunca foram, propriamente, serenos. Mas os eventos e processos que envolveram as lutas pela independência das américas espanhola e portuguesa deixaram essas águas turbulentas quanto à marinharia e turvas no que diz respeito ao entendimento daqueles fenômenos.

Os artigos apresentados pelos colegas, nesta edição da Revista *Navigator*, apresentam textos vinculados ao curso de grande e pequeno portes, ao papel geopolítico dos portos, às relações interpessoais e à atuação feminina, ou às formas de recrutamento. Todos esses assuntos se conectam pelo binômio marinha-independência, apresentando perspectivas inovadoras e de alto nível, desenvolvidas a partir de investigações a um só tempo densas e focadas junto às fontes documentais.

Pela influência de diferentes narrativas que seguem por aí, é corrente a romantização na cultura “histórica” popular de ideias como o corso e a pirataria, a revolta armada por uma suposta causa nobre, o papel feminino nas tomadas de decisão ou às adesões aos movimentos. Com a pesquisa histórico-historiográfica feita como deve ser, metódica e pautada na análise e/ou interpretação das devidas fontes, essas simplificações mostram-se explicações insuficientes ou equivocadas.

É possível que se sustente uma discussão interminável em torno do que seja mais importante em termos de produção de conhecimento histórico: o pequeno ângulo, o olhar do específico ou a grande angular do mundo das teorias. Entretanto, a História que mais tem capacidade de revisitar temas ou explorar o novo é aquela que está ancorada de maneira firme na investigação documental.

Então novos horizontes surgem e apresentam-se com mais clareza aos nossos olhos.

Como Cochrane, e suas andanças pelos caminhos das revoltas autonomistas americanas, angariando fama em diversos lugares. Depois da tomada ou da vitória militar, entretanto, vem a burocracia da judicialização. Os tribunais e seus ritos arrastando por longos anos as decisões sobre a propriedade das presas de guerra.

Como a função geopolítica que a atividade portuária teve nas revoltas de independência e a importância de um porto para Artigas e sua confederação.

Como os diversos matizes que envolveram a constituição do curso no Prata, especialmente naquela formação singular que foi a Confederação artiguista, que decorreu de tradições consolidadas e circunstâncias muito particulares daquele momento e lugar.

Como a apresentação do exercício diplomático de Maria Graham na costura complicada de algum acordo que pusesse fim à oposição de outra Confederação – a do Equador – com relação ao Império do Brasil.

Também, como as divergências expostas com relação à autonomia política do Brasil, exemplificadas nos processos de recrutamento de combatentes na Paraíba e na atuação e construção de identidade nesses corpos em momentos decisivos da luta pela independência.

Esperamos que os leitores, tanto generalistas curiosos, como pesquisadores especialistas, encontrem nos textos que seguem uma (ou ambas) de duas coisas: aportes importantes para suas próprias investigações ou dúvidas ou campo para o embate de ideias e estímulo ao surgimento de novas pesquisas.

Desejo uma excelente leitura a todos!

Geopolítica portuária e as Independências no Prata*

Port geopolitics and the independences on the River Plate

Fernando da Silva Camargo

Professor da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

RESUMO

Tópicos de natureza geopolítica estiveram intimamente vinculados às decisões estratégicas tomadas pelos diferentes agentes políticos e econômicos atuantes nos anos finais do antigo regime ibérico na região platina (1778 a 1810) e nos princípios do período revolucionário (1810-1820). Esses mesmos agentes e seus papéis são abordados neste trabalho, mas de forma a dar centralidade à questão territorial e portuária da bacia hidrográfica do Rio da Prata, com suas peculiaridades e parcialidades, estabelecendo a importância das cidades-porto para a sobrevivência e consolidação das formações políticas rebeldes.

PALAVRAS-CHAVE: Rio da Prata; portos; corso; geopolítica; independências

ABSTRACT

Topics of geopolitical nature were closely linked to the strategic decisions taken by the different political and economic agents active in the final years of the old Iberian regime in the river Plate region (1778 to 1810) and in the beginning of the revolutionary period (1810-1820). These same agents and their roles are addressed in this work, but in order to give centrality to the territorial and port issues of the of the River Plate basin, with its peculiarities and partialities, defining the importance of the port-cities for the survival and consolidation of the rebel political formations.

KEYWORDS: River Plate, ports; privateering; geopolitics; independences

MARINHARIA NO PRATA ANTES DA REVOLUÇÃO DE MAIO

A Marinha – tanto de guerra quanto mercante – espanhola postada no Rio da Prata, antes das guerras da independência, possui dois momentos distintos, determinados pelo papel e importância atribuídos aos portos platinos por determinações administrativas metropolitanas.

Um deles, mais ligado à administração dos áustrias, teve seus contornos definidos pelas restrições de comércio impostas pelo sistema de *flotas y galeones* e a consequente adstrição de somente três portos aptos para comércio intercolonial e com a Espanha europeia.

Esse momento foi substituído, já na administração borbônica, pela constituição do Vice-Reinado do Rio da Prata, em 1776, e a publicação do Alvará de Livre Comércio de 1778. Ambas as decisões administrativas conduziram a um triplice incremento: o aumento espontâneo do comércio legal e, por óbvio, da Marinha Mercante legalizada; melhorias

*Artigo recebido em 08 de março de 2022 e aprovado para publicação em 04 de abril de 2022.

Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 10-23 – 2022.

da infraestrutura portuária para dar vazão àquele aumento; e o reforço da Marinha militar para proteger os interesses locais e da Coroa naqueles negócios.

Sobre o incremento das atividades mercantis, cabe ressaltar que não há elementos para quantificar a totalidade das práticas ilícitas, o contrabando, pela escassez de fontes não oficiais e pelo motivo de que essas mesmas fontes oferecem debilidades relativas à furtividade dos atos e ao fato de as autoridades estarem muitas vezes envolvidas com a ação contrabandista.

Sobre a melhoria dos portos e do controle aduaneiro, um exemplo foi a inclusão de Montevideú, além da capital vice-reinal Buenos Aires, no sistema de livre comércio, a partir de 1779, conforme Hernán Silva:

Tanto la ubicación geográfica como las condiciones portuarias dieron preferencia a Montevideú frente a Buenos Aires, y de ahí que rápidamente se extendieran en aquella zona las medidas de control destinadas a organizar adecuadamente el tráfico y a evitar el contrabando (SILVA, 1993, p. 17).

Alguns portos platinos foram estabelecidos cedo, ainda no século XVI, tais como Asunción, Santa Fé e Corrientes, entretanto, eram portos de rio e todos, exceto a partir do século XVII, em sequência, ou seja, para uma mercadoria vinda dos altos hidrográficos da região platina alcançar o oceano precisava passar por uma sucessão de outros portos. Buenos Aires, apesar de ser um porto num rio cuja extensão lhe concede características marítimas, mais que fluviais, se ressentia dos problemas dos bancos de areia móveis comuns no Rio da Prata. Montevideú, nesse sentido, mesmo incorrendo em alguns desses problemas, era mais próximo ao mar aberto – o Atlântico encontra o Prata na altura

de Maldonado – e sua baía mais protegida e navegável que qualquer dos demais.

Quanto ao reforço da Marinha de Guerra, esse era um dos pontos mais lembrados entre as distintas reformas que levou a cabo o Rei Carlos III, alterando desde as maneiras como eram preparados os corpos de oficiais, a organização estrutural da Marinha e o incremento dos navios e aumento de seu poder de fogo.

Em 1779, mesmo ano da incorporação oficial do porto de Montevideú, iniciou-se o conflito com a Inglaterra, tendo havido polêmicas sobre a real capacidade de enfrentamento entre as Armadas espanhola e inglesa. Nas palavras de Casado (1957, p. 149): “Se comprende, sin embargo, la desesperación de nuestros marinos ante el hecho cierto de poseyendo la supremacia en el mar, fuéramos burlados por los ingleses em combates parciales”. De qualquer modo, o conflito forçou um retorno temporário ao sistema de comboios e diminuição, também temporária, das atividades mercantis pelos portos de Buenos Aires e Montevideú, devido à vocação de *foreland* dos mesmos.

Assim, ainda que tenha havido altos e baixos, é difícil contestar que as alterações administrativas impulsionadas por los Borbones, deu uma nova dimensão à prática oficial e legal de marinharia no Rio da Prata. A anterior lógica de controle obsessivo, portadora de uma certa “paranoia aduaneira”, foi acusada de promotora do atraso e da estagnação mercantil, inclusive entre aqueles revolucionários de primeira, em 1810, que pretendiam mais autonomia e não completa independência política.

A navegação das águas do Prata compreende desde as técnicas de construção até o processo de recrutamento, tanto mercantil como militar, passando pelas diferentes posturas de capitães e pilotos, para referir uma ínfima parte de um todo que está profundamente imbricado com a

vida colonial platina, e são de uma riqueza de temas ainda não tratados e de fontes ainda pouco utilizadas impressionantes. Todo esse universo não será tratado neste artigo, que estará mais focado na discussão geopolítica da questão portuária.

TRAFALGAR E AS INVASÕES INGLÊSAS

A partir de 1798, a situação da Marinha de Guerra espanhola sofreu mudanças radicais com a derrota luso-hispânica na Campanha do Rossilhão, movida pelas monarquias absolutas ibéricas contra o governo da Convenção revolucionária francesa e a conseqüente aproximação forçada entre França e Espanha. Obviamente, a Inglaterra, como maior desafiante da hegemonia continental europeia frente à França, decidiu aguilhoar, sempre que possível, o comércio exterior francês e de seus aliados – mesmo os forçados.

De tal aproximação resultou a constituição de uma super armada, definida pelos tratados de San Ildefonso, de 1796, e de Aranjuez, de 1800. De fato, a partir do segundo acordo, Napoleão Bonaparte determinou a incorporação, ainda que com bandeiras e capitaneamentos separados, da parte principal da Armada espanhola à francesa e a serviço de suas próprias agendas. Os ingleses moveram todos seus esforços para tomar pontos e portos estratégicos da França napoleônica e seus aliados – que variavam muito de um momento a outro.

O ano de 1805 ficou marcado pela Batalha de Trafalgar, ocorrida em outubro. Em retrospectiva, a rivalidade anglo-francesa de todo o século XVIII, geradora de várias guerras, atingiu uma espécie de ápice a partir da ascensão de Napoleão Bonaparte como cônsul – e depois imperador – dos franceses a partir de 1799. A inegável capacidade dos franceses sob a batuta do corso em amealhar recursos, territórios e aliados pelo uso de forças mi-

litares terrestres era checada pela capacidade inglesa de monitorar e controlar os espaços marítimos.

Napoleão passou a considerar a subjugação inglesa em combate a uma necessidade cada vez mais imediata. Para tanto, era necessário cruzar o mar, o que, mesmo num trecho relativamente curto como o Canal da Mancha, representava perigos imensos, dada a superioridade naval britânica. A Armada franco-espanhola a seu dispor precisava encontrar oportunidades favoráveis de combate para reduzir os riscos. Contudo, uma força inglesa foi destacada, sob o comando do Almirante Nelson, exclusivamente para vigiar e, quando possível, oferecer combate aos franco-espanhóis.

O combate ocorreu nas proximidades do porto de Cádiz e resultou num desastre completo para o Almirante francês Ville-neuve e seus comandados. De fato, a batalha resultou na perda de quase toda a força naval mais significativa que os dois países – Espanha e França – possuíam naquele momento. Décadas seriam necessárias para reconstituir o que fora perdido, e as intenções napoleônicas de invadir a Grã-Bretanha foram abruptamente interrompidas.

Por isso se compreende que o pós-batalha estimulou a prática de emissão de decretos e contra-decretos conhecidos genericamente como “Bloqueio Continental” e “Bloqueio Marítimo”, que eram, na verdade, simplesmente embargos contra os inimigos declarados ou mesmo nações amigas do adversário não beligerantes, de um ou outro lado. Na prática, determinou prejuízo para as práticas comerciais inglesas no continente europeu, abrindo, entretanto, um “mar” de novas oportunidades nas regiões que os europeus só conseguiam chegar em navios.

Os produtos advindos da jovem revolução maquinofatureira britânica podiam agora encontrar novos mercados, e o baixo custo de tais produtos exerceria uma

pressão imensa em prol da defesa do livre comércio, principalmente entre as colônias espanholas na América.

Simultaneamente, após o desastre franco-espanhol de Trafalgar, os mares ficaram mais abertos a possíveis empreitadas de conquista ou saques de áreas coloniais que estivessem sob pactos de amizade com a França napoleônica.

Um desses momentos foi a tomada da Cidade do Cabo, ao sul da África, em 1806, pelos holandeses. Esse fato espalhou o temor de que qualquer posição de aliados dos franceses e, portanto, os espanhóis, naquele momento, poderiam sofrer ataques anfíbios. Os portos do Rio da Prata esperavam uma situação semelhante desde o final do século XVIII.

A atuação no Cabo foi cofinanciada por uma mescla de interesses estatais e particulares, prática comum entre ingleses e holandeses desde o século XVII, pela atuação e presença militar das companhias comerciais das índias ao redor do mundo. Focados em movimentos rápidos de *raid*, toma e saque, os vitoriosos no sul da África voltaram sua atenção para outras presas que consideravam vulneráveis: Buenos Aires e Montevideu estavam nessa lista.

Os ingleses lograram tomar Buenos Aires em junho de 1806, com remanescentes da mesma Esquadra e parte das tropas que participou das ações na Cidade do Cabo lideradas pelo Coronel Beresford. Entretanto, meses depois, as forças inglesas foram expulsas da cidade platina por uma força composta e liderada majoritariamente por *criollos* platinos. Durante o período em que estiveram controlando a capital vice-reinal, os ingleses enviaram os despojos de guerra para Londres, ao mesmo tempo que pediam reforços para consolidar a conquista de ambas as margens do Prata.

O governo inglês enviou as forças de relevo e reforço solicitadas, ao tempo em que a Esquadra inglesa permanecia bloquean-

do o Rio da Prata, mais especificamente os portos de Buenos Aires, Montevideu e Maldonado. Ao chegarem as novas forças, decidiu-se, dessa vez, atacar o porto-fortaleza de Montevideu, sob a crença de que ainda que fosse uma toma difícil, seria mais fácil de consolidar posteriormente e era mais estratégica. Em fevereiro de 1806, os ingleses, após diversas ações de menor escopo, entraram na cidade. Confiados em sua superioridade, decidiram tomar outra vez Buenos Aires, porém, desta feita, encontraram resistência feroz e foram completamente derrotados, sendo forçados a abandonar o Rio da Prata.

É ponto comum na historiografia que trata da independência buenairense e a Revolução de Maio de 1810, que a vitória dos *criollos*, mais que uma vitória espanhola, no caso, concedeu mais confiança e inflamou ânimos autonomistas na região. Efetivamente, após esses acontecimentos, a própria elite *criolla* platina escolheu um vice-rei, sem consulta à Corte de Madri, na pessoa de Santiago Liniers, *criollo* nascido francês.

Um parêntese é necessário aqui. A partir de 1807, a capacidade e a legitimidade do governo metropolitano espanhol ficaram seriamente afetadas com a imposição napoleônica de seu irmão, José, como monarca espanhol. Nos meses que se seguiram à prisão dos membros da casa real espanhola e à chegada de José Bonaparte em Madri, foi deflagrado um movimento de resistência antifrancesa que se conhece como Guerra da Independência da Espanha. Diversas juntas e governos provisórios se formaram entre os resistentes, buscando unificar os esforços sob algum vestígio de legitimidade. Mas o esforço unificado não aconteceria até que os ingleses passassem a auxiliar os espanhóis antifranceses e que o Duque de Wellington fosse chamado a comandar uma pauta militar única.

Para muitos entre as elites *criollas* nas colônias espanholas na América, o período de 1807 (data do início da guerra antifrancesa) a 1810 (data de caída das principais juntas locais e regionais de governo, à exceção de Cádiz) serviu para que se conformasse naqueles ambientes posturas e discursos de maior autonomia. Não se tratava de clamar pelo que hoje chamamos de “independência”, ainda que entre os pensadores e pesquisadores do assunto, coloquemos essa expressão em foco. A autonomia significava, na maioria das vezes, manter os vínculos com a metrópole, mas com administrações coloniais feitas por *criollos*, numa espécie de confederação de “espanhas” ao redor do planeta e não de uma Espanha centralizadora e sufocadora.

O final da Guerra da Independência e o retorno de Fernando VII ao trono, contudo, colocaria um fim, muito rapidamente, nessas posturas, mas isso será tratado mais adiante. Em 1808, se constituiu a Junta Suprema Central y Gubernativa del Reino, em Sevilha, ou assim autodenominada. Mesmo com os problemas de legitimidade inerentes à situação de estarem governando em nome de um rei no exílio com o qual não tinha contato, a Junta Suprema nomeou um novo vice-rei para o Rio da Prata: Baltasar de Cisneros.

Chegando ao Prata e de acordo com as delegações que recebeu da Junta, o novo vice-rei quis reverter uma série de medidas, tanto emergenciais como de liberação do comércio, estabelecidas pelas autoridades coloniais, entre 1807 e 1809. Lembrando que, de qualquer modo, as comunicações e o comércio entre o Prata e a metrópole estavam claudicantes desde o bloqueio geral inglês, quer dizer, desde 1805.

Nesses poucos dois anos de liberdade de atividades, as elites mercantis *criollas* puderam viver um surto de prosperidade que, ainda que não saibamos quão dura-

douro seria, favoreceu o crescimento de sentimentos autonomistas e chegando a reverberar mesmo em setores mais conservadores e absolutistas da sociedade colonial. Naquele momento, era possível ainda e com tranquilidade clamar pela lealdade à Coroa, especialmente a Fernando VII no exílio, entretanto, era cada vez mais difícil se contrapor aos discursos que apontavam as benesses da liberação do comércio e do incremento da autonomia.

AS GUERRAS PENINSULARES

A invasão da Península Ibérica pelos franceses, iniciada em 1807 – invasão de Portugal – e consolidada em 1808 – imposição de José Bonaparte no trono espanhol – provocou sismos políticos que se faziam sentir na Europa e na América por um período não somente contado em anos, mas também em décadas.

A invasão de 1807 provocou a mudança da Família Real portuguesa para o Brasil e, com isso, o aumento da frota de guerra lusitana presente em costas sul-americanas. Também teve um duplo efeito para os estrangeiros, especialmente a partir da abertura dos portos brasileiros, em 1810: de um lado o incremento das atividades de Marinha Mercante e, por outro, o aumento da presença pacífica de navios de guerra de diferentes nações, que buscavam salvaguarda ou reparo nos portos de São Luís, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Desterro, Rio Grande e outros.

A ocupação hostil da Espanha, a partir de 1808, que na verdade foi construída no ano anterior, juntamente com a invasão de Portugal, determinou que uma parte dos espanhóis, chamada de afrancesados, desse seu apoio ao novo monarca imposto por Napoleão e, outra parte, maior em número, os antifranceses, iniciasse uma longa resistência contra os invasores.

Os monarcas espanhóis presos em território francês, pai e filho, vinham de uma divergência de legitimidade desde os eventos do chamado motim de Aranjuez. A sequência dos acontecimentos determinou que a franca maioria depositasse suas juras de fidelidade ao filho, Fernando VII, que passou a ser chamado de *el deseado* até seu retorno, em 1814.

O poder na Espanha oscilou entre autoridades antigas e estabelecidas e novas figuras e instituições, derivadas do reconhecimento como agentes da resistência. A insegurança institucional, entretanto, somente se agravou entre 1808 e 1810, piorando a questão de legitimidade iniciada com o conflito pessoal entre Carlos IV e Fernando VII, passando pela instalação de uma monarquia fantoche centrada em José Bonaparte. Foi o período mais marcante do juntismo, solução espontânea e provisória encontrada em várias regiões para prover alguma lasca de unidade ao enfrentamento dos franceses.

Nas colônias espanholas da América, o problema da legitimidade no poder central metropolitano abriu espaço para discussão sobre os limites e contornos desejáveis para um colonialismo que deveria renovar-se. A espera, quase mítica, do retorno do rei exilado criou uma perspectiva – que se mostraria fantasiosa posteriormente – de que Fernando VII seria o principal agente da construção desse novo sistema, no qual não haveria metrópoles e colônias, mas uma grande Espanha mundial.

Várias regiões americanas aderiram ao juntismo. As que não fizeram tiveram de escolher onde residiria a fonte de legitimação da autoridade até o retorno do monarca. Quando o já referido Vice-Rei Cisneros chegou a Buenos Aires, sua sustentação vinha da Junta Suprema Central y Gubernativa del Reino, que esteve sediada em Sevilha, de 1808 a 1810.

Mesmo que as juntas locais tivessem alguma efetividade nos combates de guerrilha e na manutenção do espírito de resistência vivo, pouco podiam fazer para deter as formações maiores do Exército imperial francês. Nesse cenário, quando Napoleão enviou a Grande Armée para a península, as possibilidades de sucesso dos movimentos locais fizeram com que o ano de 1809 fosse duro para os antifranceses.

Em Portugal, a resistência se dava com o apoio naval e terrestre dos britânicos desde o início da invasão de 1807. Os franceses nunca conseguiram ocupar a totalidade do território lusitano e a Marinha inglesa tornava uma tarefa muito complicada a manutenção de porto em poder dos franceses. Quando sobrevieram os episódios da Grande Armée e da presença do próprio Napoleão na península, as lideranças políticas e guerrilheiras espanholas inclinaram-se a aceitar a oferta de suporte militar e proteção marítima da secular adversária de tantas guerras nos três séculos anteriores: a Inglaterra.

As forças de resistência ibéricas passaram a estar coordenadas pelos ingleses, especialmente na figura do Duque de Wellington, generalíssimo e comandante-geral das forças anglo-luso-hispânicas no conflito. Nesse ínterim, a Junta Central sentiu-se mais confortável para transladar-se a Cádiz, basicamente uma cidade-ilha, onde a proteção da Marinha britânica seria preciosa contra os assaltos constantes dos franceses. Naquele lugar, foram convocadas as Cortes de Cádiz, para estabelecer uma nova constituição para a Espanha.

Os delegados vindos de todas as colônias e de distintos rincões da metrópole, ao largo de dois anos, costuraram e aprovaram uma constituição liberal, com poder monárquico não absoluto e com amplo reconhecimento de todos os territórios espanhóis, sem a distinção política e administrativa entre metrópole e colônias.

ROMPIMENTO INSTITUCIONAL NO RIO DA PRATA

A chegada de Cisneros ao Rio da Prata antecedeu o vendaval napoleônico na península e à própria queda da Junta em Sevilha. Arribou, portanto, com a mentalidade da instituição que o nomeara, a qual era extremamente conservadora e absolutista. Nas delegações do novo vice-rei não havia espaço para “novidades”, como a liberação do comércio com estrangeiros, ascenso de *criollos* aos principais postos coloniais e tais.

Haviam bastado poucos anos – 1807 a 1809 – para que os comerciantes buenai-rensenses se convencessem dos benefícios da liberação do comércio colonial e da mudança nas configurações do estatuto colonial. Esses grupos eram interligados, senão os mesmos que controlavam a produção agropastoril, a mineração e a agroindústria. Também tinham forte influência, por exercício de sua importância aduaneira e posição estratégica, no pequeno e médio comércio fluvial.

Um retorno às condições anteriores às invasões inglesas no Rio da Prata significaria uma diminuição imensa de ganho desses grupos e o corte ao acesso de produtos que só chegavam ali por atuação de mercadores portugueses, ingleses e norte-americanos. As elites buenai-rensenses pressionaram Cisneros a uma solução temporária: pelo período de um ano, seria mantido o *status quo* mercantil no Rio da Prata, após esse período as condições voltariam a ser como antes de 1807.

Passado o período acordado, o vice-rei tornou-se inflexível e determinou que tudo retornasse aos procedimentos anteriores. Os setores mais favorecidos pela liberação do comércio voltaram a pressionar as autoridades coloniais e os fatos assumiram novas cores quando chegaram notícias no começo de 1810 – notícias velhas

na verdade – de que Napoleão controlava toda a Espanha, exceto Cádiz e, por extensão, de que a Junta Central em Sevilha, a mesma que tinha nomeado Cisneros, já não mais funcionava.

Os *criollos* passaram a colocar em xeque, ostensivamente, a legitimidade do mandato de Cisneros. Abriu-se uma crise na qual, muito rapidamente, o mandatário ficou com pouco ou nenhum suporte dos diferentes setores que possuíam influência na política do vice-reinado. As elites de Buenos Aires inclusive lograram convencer a população em geral, principalmente trabalhadores pagos, artesãos e pequenos comerciantes, a aderirem à sua causa.

O resultado desse embate foi a destituição do vice-rei e a instalação de uma Junta Governativa, entre maio e dezembro de 1810. Logo ela seria substituída pela dita Junta Grande e posteriormente por outros arranjos governamentais – como os triunviratos. Entre as decisões tomadas de imediato pela junta de 1810, estava a criação de uma Flotilha Naval para proteger o território e os interesses de Buenos Aires.

A percepção de que o policiamento e a defesa das águas do Rio da Prata e seus afluentes era essencial para qualquer administração autônoma na região decorria da vocação mercantil naval de Buenos Aires, e foi reforçada pelos ataques britânicos de 1806 e 1807. A referida flotilha era composta por barcos de pequeno e médio portes, porém adaptados às realidades da navegação local e, em sua maioria, produzidos ali mesmo.

O início da atuação da junta coincidiu com a virada de alianças na Europa, em decorrência das guerras peninsulares e, portanto, da inédita aproximação entre o governo inglês e as forças de resistência na Espanha. No Prata, obviamente, isso gerou um sentimento ambíguo: de uma parte, os antigos e os recentes rancores com relação aos ingleses, de outra parte,

o reconhecimento do apoio inglês e os interesses mercantis.

Assim, como nos tempos anteriores a Cisneros, foram permitidos barcos de diversas nacionalidades não inimigas – da junta ou da Espanha, no porto de Buenos Aires, inclusive os ingleses. Entretanto, essa realidade era diferente no porto de Montevideú, onde os realistas permaneceram arraigadamente fiéis às autoridades peninsulares. O principal porto da Banda Oriental, portanto, oferecia ameaça direta aos interesses da junta.

De fato, a sede do vice-reino passou a ser Montevideú a partir de 1811, sendo o espanhol Javier Elío designado para o cargo. Enquanto Buenos Aires e outras províncias se alçavam em liberdades e autonomias, a Banda Oriental, especificamente a Governança de Montevideú, manteve lealdade aos realistas peninsulares.

A partir dos eventos de maio, José Gerónimo Artigas, nascido na Banda Oriental do Uruguai, juntou um grupo de pessoas para enfrentar os realistas e consolidar a posição juntista. Considerado um dos maiores ícones da Independência uruguaia, ele havia se disposto ao enfrentamento em nome de um ideário mais federativo e com fortes autonomias regionais.

Sobre esse tema, deve-se considerar, uma vez mais, o caráter centralizador do porto de Buenos Aires, sempre cioso de sua importância e de seu papel como polo aglutinador de toda a navegação oceânica que corria de e para a imensa bacia hidrográfica do Prata.

Isso significa que, apesar de defender autonomia para si mesma, a postura das elites buenaienses para com as demais províncias – primeiro do vice-reinado e, depois, das Províncias Unidas – sempre foi centralizadora e controladora. Muito das futuras diferenças e das guerras civis entre as províncias argentinas decorreram desse mesmo movimento centrífugo de Buenos Aires.

Os fatos de 1811 deram início a uma desconfiança mútua entre Artiguistas e Buenaienses. Naquele ano, as forças de Artigas tinham vencido a Batalha de Las Piedras, forçando o recuo dos realistas para trás das muralhas de Montevideú. Junto com Rondeau, pôs um cerco àquela cidade. De Elío, por seu turno, impôs com a frota realista, a partir de Colônia e de Montevideú, um bloqueio do porto de Buenos Aires.

Desde o Rio de Janeiro, o príncipe regente de Portugal, D. João, que já havia invadido a Guiana Francesa, em 1809, como represália às invasões napoleônicas, voltou sua atenção para o Prata, que apresentava para si um cenário complexo: 1) o autonomismo liberal dos juntismos ameaçava simbolicamente a monarquia portuguesa na América; 2) sua esposa, Carlota Joaquina de Bourbon era a única sobrevivente não presa da Casa Real espanhola naquele momento, permitindo que pudesse postular o cargo de regente; 3) as ações dos revolucionários, especialmente Artigas, ameaçavam reverter as conquistas da Guerra de 1801; e 4) existia o antigo projeto geopolítico português de estender seus domínios até a margem esquerda do Rio da Prata.

Em 1811, decidiu o príncipe ordenar uma invasão da Banda Oriental do Uruguai, sob suposto beneplácito do governador realista Javier de Elío, para “pacificar” aquelas partes e “defender os interesses” de seu cunhado, Rei Fernando VII. A operação militar foi capaz de levantar o cerco de oferecido pelos revolucionários a Montevideú, mas falhou num outro objetivo: a subjugação de Artigas e suas forças.

A presença portuguesa e o bloqueio do porto de Buenos Aires levaram o triunvirato – substituto da Junta Grande – a realizar um armistício com Elío, que implicava a salvaguarda realista da Banda Oriental e as localidades entrerrianas de Gualaguay-

chú, Gualeguay e Concepción del Uruguay. Esse armistício foi considerado uma traição de Buenos Aires pelas forças artiguistas, iniciando um período de vários anos de ânimos opostos ou mutuamente desconfiados entre as duas forças rebeldes. De fato, contrário ao pacto e sentindo-se sem a força e o apoio necessários para enfrentar realistas e portugueses, Artigas promoveu a emigração massiva do povo oriental para o outro lado do Rio Uruguai, num processo de terra arrasada que ficou conhecido como *el éxodo*.

As circunstâncias eram desfavoráveis à Junta de Buenos Aires. Continuar com a guerra contra Montevideu representava um desgaste brutal, além de que, para a Junta, a presença portuguesa na campanha oriental representava uma ameaça aos domínios que a ela julgava pertencer. Deste modo, em 11 de agosto a Junta enviou a Montevideu uma comissão formada por José Julián Perez, Juan José Paso e Gregório Funes, na tentativa de negociar a interrupção das hostilidades (COMIRAN, 2008, p. 104)

A questão portuária começou a ter maior relevância nesse momento, tanto Buenos Aires sabia da posição estratégica de seu porto e das consequências geopolíticas e econômicas de tê-lo bloqueado, como Artigas percebeu o papel que as atividades navais e de uma base portuária decente teriam no desenrolar de qualquer conflito platino.

CORSO

O uso de corsários em tempo de guerra é um fenômeno de séculos e seu reconhecimento pelas partes beligerantes nem sempre claro. Todos os pretextos são utilizados pelas vítimas para classificar os atos corsários realizados sob bandeira

inimiga de pirataria. De qualquer modo, a prática era tecnicamente reconhecida dentro dos contextos de direito internacional e de guerra.

Formações políticas jovens e, portanto, não consolidadas, como as nações que iam se formando e se alterando na América, entre os anos 1800 e 1820, careciam de Marinhas de Guerra capazes de fazer frente aos desafios de defesa e ataque que consideravam necessários. O apelo ao corso e a disponibilidade de armadores de diferentes nacionalidades fez o fenômeno crescer significativamente, especialmente na década de 1810. Mesmo movimentos autonomistas tardios, como no Brasil e na Argentina, nas décadas de 1830 a 1850, fizeram uso das cartas de corso para incrementar seu escopo de atuação e lograr tributar valores das presas.

Para encarar su lucha por la independencia, las autoridades revolucionarias carecían de barcos y elementos para equipar sus escuadras. En 1815, luego de cinco años de guerra, la situación económica era compleja. La capacidad naval efectiva de las Provincias Unidas del Río de la Plata se limitaba a la existencia de solo tres corbetas, dos bergantines, cuatro goletas, cuatro faluchos y cinco lanchones. Las autoridades españolas conocían dicha situación, gracias a las comunicaciones de algunos de sus agentes (DESIDERATO, 2020, p. 157).

O primeiro Decreto para el Corso foi emitido ainda em 1810, pela primeira Junta, alterado pela disposição nº 67, publicada já pelo triunvirato. Em ambas as normas, se dispõe sobre a possibilidade do corso no Rio da Prata, mas também sobre os limites da atuação de corsários estrangeiros. Essa ambiguidade se deu devido ao problema do reconhecimento das demais

instituições políticas, estados soberanos ou não, envolvidas nos conflitos.

A questão era: embarcação ou frota estrangeira atuando, em tempos de guerra, contra um inimigo de uma nação/Estado, e sob a bandeira desta, pode ser reconhecida como corso; embarcação ou frota atacando uma nação em paz ou nação/Estado outra que não aquela(s) em guerra contra o Estado que emitiu a carta de corso, é pirataria; ação realizada por embarcação ou frota de nação/Estado não reconhecido pelo outro, pode ser considerada pirataria.

No contexto platino da década de 1810, as questões dos reconhecimentos eram bastante complexas, por exemplo: o governo revolucionário de Buenos Aires e o governo realista de Montevidéu não se reconheciam mutuamente; o governo autonomista do Paraguai e o governo revolucionário de Buenos Aires não se reconheciam mutuamente; a Confederação Artiguista não reconhecia os governos de Buenos Aires ou de Montevidéu e tampouco era reconhecida por aqueles. Isso sem entrar nas nuances que envolviam o reconhecimento das distintas províncias da mesopotâmia platina, que variavam de tempos em tempos.

A disposição 67, conforme Carranza Torres, diz:

Decía su texto que la autoridad española en Montevideo, “a pretexto de permitir el corso, autoriza la piratería de sus súbditos sobre las costas de nuestros ríos, aprobando la usurpación, saqueo y exterminio de los moradores pacíficos que habitan en las inmediaciones de las riveras”, por lo que “deseando evitar este abuso tan perjudicial a los intereses del país como contrario a las reglas y principios del derecho público de las naciones civilizadas; por tanto ordena y manda: que todo corsario armado que se aprehenda

haciendo el robo sobre nuestras costas, sea tratado como pirata”, por lo que en consecuencia disponía “sean fusilados dentro de dos horas perentorias por las justicias o comandantes más inmediatos del lugar de la aprehensión, quedando solamente excluidos de la referida pena, los que se desembarquen con el fin de pasarse a nosotros toda vez que las circunstancias de su aprehensión no acrediten lo contrario”(CARRANZA TORRES, 2021, s/p).

A maioria dos corsários atuantes no Rio da Prata, entre 1810 e 1850, eram locais, seguidos de norte-americanos, franceses, portugueses e ingleses. Na verdade, os conflitos na região funcionaram como um ímã para aqueles que desejavam participar dessa atividade mercenária. As tripulações mesclavam gente de todas as nacionalidades e de distintas origens sociais.

Algunos se embarcaron en naves corsarias de las Provincias Unidas del Rio de la Plata como la goleta Congreso, de José Joaquín Almeida, que tenía una tripulación variopinta: 22 ingleses 17 estadounidenses, 7 irlandeses, 6 franceses, 3 suecos, 2 españoles, 2 italianos y un holandés; se les sumaban 9 individuos de Buenos Aires, 2 de Mallorca, 1 de Cartagena de Indias, 1 de las Indias Occidentales y otro de los Azores (DESIDERATO, 2020 p. 153).

As atividades corsárias serviram de base às futuras Marinhas nacionais as quais, em sua maioria, contou com a presença de comandantes e oficiais estrangeiros para suprir a falta de gente provocada pelas próprias revoltas, uma vez que as gentes de marinharia seguiram com as respectivas bandeiras nacionais. Os principais navios de guerra permaneceram espanhóis ou portugueses e as jovens nações tiveram de começar com pouco e

desenvolver tanto técnicas de navegação como de construção naval. E eram necessários portos aceitáveis.

A GEOPOLÍTICA DOS PORTOS NA REGIÃO DO PRATA

A bacia hidrográfica do Prata, ou *cuenca del Plata*, abarca uma área de cerca de 3,2 milhões de quilômetros quadrados, em pelo menos cinco países atualmente existentes: parte da Argentina, o Uruguai, o Paraguai, parte do Brasil e parte da Bolívia. Isso se for considerada sua amplitude territorial exclusivamente segundo critérios de geografia física. Em termos de vinculação histórica, ela pode ser definida como uma região maior, que abarca, por exemplo, o Chile, a Patagônia, o litoral brasileiro ao sul do Rio de Janeiro e partes do Peru.

Essa imensidão compreende biomas diversos, com altitudes que variam de 6.800 m até o nível do mar. Ali estão a Pampa, o Chaco/Pantanal, as florestas subtropicais. A variação de temperatura alcança médias anuais abaixo dos 10º em alguns lugares e acima dos 25º centígrados em outros. Abraça uma diversidade cultural riquíssima, desde tempos pré-ibéricos e que se multiplicou nos séculos seguintes (CAMARGO, 1996, p. 26-29).

Três rios chamam a atenção, pelo volume de água, pela extensão e pela quantidade de afluentes: o Paraná, o Paraguai e o Uruguai. Não à toa, nomes de países e de estado/província. A toponímia é um elemento interessante, uma vez que se considerarmos a Argentina (*argentum* é prata, em latim), são os três únicos países no continente americano cujos nomes, seguramente, derivam de seus rios.

O Rio Paraná nasce no atual Estado de São Paulo, Brasil, e corre por mais de 4.800 quilômetros até desembocar no Rio da Prata. Seus afluentes principais são: Paranapanema, Grande, Tietê, Salado,

Iguaçu e o próprio Rio Paraguai. Os rios de sua bacia hidrográfica foram o caminho fluvial preferencial entre os entradistas e bandeirantes paulistas para chegar ao Mato Grosso, a partir do século XVII. Antes disso, era largamente utilizado por diferentes tradições americanas, entre as quais se destacaram os guarani, que durante milênios fizeram das bacias do Paraguai/Paraná elementos-chaves de sua migração rumo ao sul.

A navegação do Paraná, em toda sua extensão, com os devidos transbordos nos seus diferentes saltos, permitiu uma integração comercial e demográfica muito significativa entre os habitantes da área, através de uma variedade enorme de embarcações de pequeno e médio porte.

Já em tempos coloniais, cidades se desenvolveram à sombra do comércio, lícito ou de contrabando, naqueles rios. Santa Fé, Paraná e Corrientes testemunharam essa dependência fluvial intensa, ainda mais determinante antes da chegada das primeiras ferrovias.

Afluentes do Paraná, o Rio Paraguai, com uma extensão de cerca de 2.700 quilômetros, foi, durante muito tempo, o único acesso colonial com o interior da América do Sul, principalmente as regiões do Chaco austral e a cidade de Asunción. O rio foi determinante das formas de evolução da economia paraguaia, desde os tempos coloniais. Também foi a única brecha para a tendência de isolacionismo político presente até as primeiras décadas desde sua independência. Seus principais afluentes são o Pilcomayo, o Bermejo e o Apa. Descontada a primeira e frustrada fundação de Buenos Aires, Asunción foi a primeira cidade de matriz europeia fundada na bacia do Prata.

O Rio Uruguai nasce no Brasil, entre os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina e segue por cerca de 2.150 quilômetros, até desembocar no Rio da Prata,

perto da foz do Paraná. É marco divisório entre Brasil e Argentina e desse último país com o Uruguai. Seus principais afluentes são o Ibicuí e o Negro.

Toda essa rede fluvial, com acesso a riquezas minerais e agropastoris, confluía para a foz dos rios Paraná, Uruguai e Tigre.

Aquela área de nascimento do Rio da Prata é o local da cidade-porto, Buenos Aires, que por essa posição-chave tornou-se senhora do comércio platino, desde os menores afluentes até os rios mais caudalosos. Capilarizava essa capacidade de influência através dos tratos políticos, dos negócios econômicos e, quando necessário, através da intervenção policial ou militar. Desde 1580, a cidade cresceu em economia e importância a partir da produção periférica de produtos que eram caros e necessários na zona de mineração de metais preciosos, no Alto Peru.

A prata, que teria escoado ilegalmente pelo rio que a ela deve seu nome, pode ter sido bem maior do que aquela que foi transportada, legalmente, pelo porto de Callao. Há indícios de que por ela já se negociava o açúcar brasileiro, em 1590. Depois de instalada a capital do Vice-Reino do Rio da Prata, a cidade pode ver um acúmulo de rendas derivadas das atividades do Estado espanhol.

Como con justicia nos indica Kroeber. Los esfuerzos para mejorar el puerto de Buenos Aires datan de 1771, y los criollos que después fueron los conductores de la independencia habían aprendido ya a través de los esfuerzos de los virreyes, intendentes, y del Consulado de Buenos Aires, la necesidad ineludible de sus mejoras. Cuando en 1810 fue conquistada la independencia, el comercio exterior de Buenos Aires, estaba operando en condiciones que se habían obtenido en el pasado a

través de varias generaciones y ya aquí y por falta de condiciones adecuadas para los puertos del interior Aluvial se produce otra forma de concentración económica: A los cargamentos eran enviados a Buenos Aires O Montevideo en pequeñas embarcaciones de río, puesto que los buques de ultramar tampoco podían atracar en los muelles de los grandes puertos del estuario, la carga era transportada hasta los fondeaderos en botes (GREÑO VELASCO, 1974, p. 182).

Quando os portugueses fundaram a Colônia do Sacramento, em 1680, os buenai-rensenses não aguardaram ordens superiores para atacar o novo reduto lusitano. O motivo, além do pretexto para o ataque, que seria a posse espanhola daquelas terras, era, obviamente, o desafio e a concorrência direta de Colônia, exatamente do outro lado do rio, na mesmíssima região de encontro do Paraná com o Uruguai.

A importância geopolítica do controle da margem esquerda do Rio da Prata fez com que espanhóis e portugueses levassem a cabo uma forte disputa por cerca de um século, tanto diplomática como militar, sobre o porto de Colônia e seus arredores.

Quando as autoridades espanholas decidiram fundar a cidade-porto de Montevideu, em 1724-1725, os portugueses já haviam tentado se estabelecer ali poucos anos antes. Com sua baía quase naturalmente fechada, o porto ali oferecia um abrigo inigualável no Rio da Prata. Como dito anteriormente, tinha vocações mais oceânicas, pois fica mais perto do Atlântico do que os demais existentes – à exceção do porto de Maldonado.

Resumindo, as ações político-militares das duas Coroas ibéricas apontavam fortemente para o entendimento de que os portos platinos eram essenciais, tanto para o controle da economia como para

a manutenção do território. No período revolucionário, os distintos agentes em disputa – realistas, centralistas, federalistas, artiguistas e outros – perceberam também a importância de se ter acesso a locais de escoamento e recebimento de mercadorias e pessoas nos caminhos fluviais ou marítimos da região platina.

Para fins de melhor definição do quadro geral que este artigo pretende tratar, há que se estabelecer alguns locais como portos platinos preferenciais. São eles: Asunción, Corrientes, Santa Fé/Paraná, Colônia, Buenos Aires, Montevideu e Maldonado.

A partir do estalido do movimento revolucionário no Rio da Prata, maio de 1810, a situação ficou com os buenaienses mais ou menos senhores dos demais portos da mesopotâmia platina, em decorrência das campanhas de liberação daquelas áreas. Os portos da margem esquerda do Prata ficaram em poder dos realistas, especialmente Montevideu, uma vez que Colônia e Maldonado trocavam de mãos entre as diferentes facções.

A partir da tomada de Montevideu pelos revolucionários e a eliminação do movimento realista, a partir de 1815, Buenos Aires passou a controlar, com maior ou menor peso, todos esses portos. Mesmo que as autoridades locais desses lugares se ressentissem, e muito, da liderança buenaiense, sabiam que era quase impossível escapar do vórtice centralizador daquela cidade-porto, dada, principalmente, sua posição estratégica.

Portanto, a partir de 1814, a única força regional de cunho federalista capaz de fazer frente ao centralismo buenaiense era o artiguismo. Artigas colocou-se como contrário a qualquer centralidade “tirânica”, fosse ela do Rio de Janeiro ou de Buenos Aires. O crescente azedamento das relações entre as duas facções revolucionárias no Prata foi acompanhado com um crescimento do prestígio e do poder militar de Artigas.

A criação, em 1815, da Liga de los Pueblos Libres, por Artigas, espelhou a criação das Províncias Unidas del Rio de la Plata, pelos de Buenos Aires. Por um curto período, inclusive os de Buenos Aires se submeteram à Liga, mas apenas *de jure*, nunca *de facto*. Logo após os buenaienses estabelecerem um congresso constitucional, na localidade de Tucumán, ambos grupos caminharam com interesses distintos.

Quando o Rei D. João VI decidiu-se por uma segunda invasão à Banda Oriental do Uruguai, as Províncias Unidas cruzaram seus braços e deixaram a Liga sozinha para fazer frente aos portugueses. A estratégia portuguesa, entre outros elementos, visava tomar, primeiro, as cidades-porto de Maldonado, Montevideu e Colônia.

A ação foi eficiente, forçando Artigas a estabelecer seu quartel-general às margens do Rio Uruguai, local conhecido como Hervidero. Mas a proximidade do rio não fazia daquele lugar um bom atracadouro. Havia outros melhores, como Paysandú, mas que eram de difícil sustentação militar contra forças de linhas maiores.

A Liga de los Pueblos Libres sobreviveu, esvaindo-se à míngua, entre 1816 e 1819, porque não tinha um porto decente. A questão de logística e de suprimentos mostrou-se fatal no enfrentamento de um inimigo com mais recursos, de posse de uma Marinha Mercante e de Guerra de grande porte para a região.

A luta pelo federalismo seguiu no território das Províncias Unidas, contra a cidade-porto Buenos Aires, por muitas décadas, e definiu as principais bandeiras políticas argentinas do século XIX, mas Buenos Aires, por seu porto, por sua importância, nunca se curvou de todo, nem mesmo no tempo do *caudillo* Rosas.

La hegemonía sobre todos los puertos del interior fluvial y sobre los puertos dela banda

occidental, de parecidas condiciones Ensenada de Barragán y Las Conchas- que dan fuera de competencia por diversas circunstancias, y Buenos Aires ocupa por el juego doble de la política, su capitalidad, de la naturaleza la primera posición irreductible (GREÑO VELASCO, 1974, p. 183).

Finalmente, a Liga, estrela política ascendente, ressentiu-se da falta de um porto decente. Buenos Aires conseguiu manter sua autonomia, mesmo quando vieram os bloqueios estrangeiros, por outras causas, nas décadas seguintes, pois era um porto muito bem posicionado. Montevideú tornou-se capital de uma nova república, independente ao Brasil, entre 1828 e 1830. Outro porto excelente para importação e exportação dos produtos regionais.

Existe muito mais, obviamente, no debate sobre as realidades política e econômica platina de 1778 a 1830, mas ignorar a questão portuária é impossível.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMARGO, Fernando. *Britânicos no Prata: caminhos da hegemonia*. Passo Fundo: UPF Editora, 1996.

CARRANZA TORRES, Luis R. Corsarios argentinos. *Comércio y Justicia*. Buenos Aires: Comercio y Justicia, 21 de maio de 2021.

COMIRAN, Fernando. Os cenários políticos da intervenção portuguesa na Banda Oriental do Uruguai (1811 e 1816). Dissertação (Mestrado em História), UNESP, Assis: 2008.

DESIDERATO, Agustín Daniel. Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Uma aproximación social. *Revista Universitaria de Historia Militar*. España, Centro de Estudios de Historia Militar, Vol 9, nº 19, p. 146-164, 2020.

GREÑO VELASCO, José Henrique. Geopolítica de puertos em la cuenca del Plata. *Revista de Política Internacional*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, nº 135, p. 181-199, 1974.

RODRÍGUEZ CASASO, Vicente. El ejército y la marina en el reinado de Carlos III. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Lima: Instituto Riva-Agüero, nº 12, p. 129-156, 1956-1957.

SILVA, Hernán Asdrúbal. Comercio Sudatlántico y Revolución: del aperturismo al cambio de dependencia imperial. *XIX Coloquio de Historia Canario-Americana*. Actas. La Palma de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2012.



Os caminhos fluidos do curso insurgente: uma análise da atuação dos corsários do Prata revolucionário do século XIX*

The fluid paths of the insurgent privateering: an analysis of the performance of the privateers of the revolutionary Prata of the 19th century

Eduardo Sartoretto

Mestrando em História pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Graduado em História pela Universidade de Passo Fundo (UPF).

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo analisar as manifestações das hostes marítimas insurgentes, focalizando a extensão geográfica e o modus operandi dessas atuações, bem como a repercussão dessas ações nas sociedades hispano-americanas. Para alcançarmos nosso objetivo, dividiremos as trajetórias entre interiores e exteriores, abrangendo a Região Platina e o Atlântico, utilizando-nos da análise de correspondências trocadas entre governos, oficiais, capitães, bem como das relações de entrada e saída de navios das imediações do porto buenairense, registrados nas edições periódicas da *Gazeta de Buenos Aires* e da *Gazeta Ministerial de Buenos Aires*, durante os anos de 1814 e 1819. Para além da compreensão desses grupos, o exercício nos permitirá entender a extensão atlântica dos conflitos hispano-americanos.

PALAVRAS-CHAVE: Corsários; Rio da Prata; Buenos Aires; Independências; História Atlântica

ABSTRACT

*This article aims to analyze the manifestations of the insurgent maritime hosts, focusing on a geographic extension and the modus operandi of these actions, as well as the repercussion of these actions in Spanish-American societies. To reach our objective, we will divide the trajectories between interiors and exteriors, covering the Platinum Region and the Atlantic, using the analysis of correspondence exchanged between governments, officers, captains, as well as the relations of entry and exit of ships in the vicinity of the port of Buenos Aires, recorded in the periodical editions of the *Gazeta de Buenos Aires* and the *Gazeta Ministerial de Buenos Aires*, during the years 1814 and 1819. In addition to understanding these groups, the exercise will allow us to understand the Atlantic extension of the Spanish-American conflicts.*

KEYWORDS: Privateers; Rio de la Plata; Buenos Aires; Independence; Atlantic History

*Artigo recebido em 25 de janeiro de 2022 e aprovado para publicação em 01 de abril de 2022.

Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 24-44 – 2022.

Na abertura de seu artigo “Strange Sovereignty”, a historiadora Lauren Benton introduz-nos ao caso do navio *Antelope*, importante para os historiadores do período escravista, por apresentar uma resolução política para a apreensão de cargas de contingente escravo e, ainda, permitir uma análise da evolução das políticas norte-americanas para o comércio de escravos estrangeiros e domésticos (BENTON, 2012, p. 2). Sua relevância, no entanto, estende-se, ainda mais, para nós, ao apresentar-se como parte de uma história marítima atlântica.

A embarcação em questão saiu de Cádiz com direção a Cuba, onde adquiriu autorização para o comércio negreiro e de onde, posteriormente, direcionou-se para a Angola, sendo capturada, em seu retorno da África para o Atlântico, por um corsário a serviço de políticos insurgentes da América do Sul. Seu captor, por sua vez, saiu como *Columbia* do porto de Baltimore, nos Estados Unidos, com uma carta de corso assinada pelo General José Gervasio Artigas, que o autorizava a apreender navios espanhóis e portugueses, e, no meio do caminho, adotou o nome *Arraganta*, que constava na autorização, pouco antes de encontrar-se com o negreiro espanhol. O corsário, que já havia atacado um navio negreiro americano antes de abordar o *Antelope*, dispensou alguns de seus tripulantes para a embarcação apreendida, a fim de que estes a direcionassem para um tribunal de presas, utilizando-a para a captura de outros navios, enquanto isso. Ao fim da jornada, *Antelope* e *General Ramírez*, segundo nome dado ao corsário artiguista, direcionaram-se para a costa do território luso-americano, onde o segundo acabou naufragando e frustrando os planos iniciais. Capitaneado por John Smith, o *Antelope*, então, dirigiu-se para o norte, na tentativa de vender sua carga em portos coloniais, holandês e sueco.

Sem sucesso, o navio foi apreendido próximo à Flórida, em 1820, com, aproximadamente, 283 escravos a bordo. Os cativos, após o julgamento, foram liberados e encaminhados para serem realocados em Serra Leoa. Seu capitão, John Smith, foi acusado e julgado por pirataria, mas foi absolvido. (BENTON, 2012; NOONAM, 1977; BRYANT, 2015).

A história do *Antelope* e do *Arraganta* nos oferece um vislumbre da importância do espaço atlântico para as sociedades da época. Todavia, o fato mais interessante, para este trabalho, é a trajetória realizada pelo corsário artiguista. Desde sua origem até o seu fim, o *Arraganta* abre espaço para análises sobre a abrangência da atuação e influência dos governos insurgentes ao longo de todo o território americano, durante o período dos conflitos de independência. Da mesma forma, o caso nos permite observar o processo de internacionalização da Região Platina, representada, neste caso, pelo Governo da Banda Oriental. Além do mais, a captura, realizada em um espaço relativamente distante do território de seu contratante; a condução da presa a um tribunal para que fosse julgada; e a utilização desta como reforço para a realização de outros apresamentos ilustram, de certo modo, o estilo da guerra de corso do período e o *modus operandi* dos corsários para com suas presas.

A relação entre Estados, e/ou Governos, e corsários vai muito além de uma parceria estratégica de guerra em tempos de crise. O corsário, em águas internacionais, era a representação do próprio Governo que o contratava (BENTON, 2012). Pensando nisso, o presente artigo tem por objetivo analisar a atuação de corsários, empregados pelas forças insurgentes da hispano-américa, dando maior foco e atenção à extensão geográfica e ao *modus operandi* desses grupos, bem como à

repercussão dessas ações nas sociedades hispano-americanas. Para tanto, dividiremos nossa análise em dois momentos: incursões interiores e incursões exteriores; abrangendo a Região Platina e o Atlântico e utilizando-nos da análise de correspondências trocadas entre governos, oficiais, capitães, bem como das relações de entrada e saída de navios das imediações do porto buenairense, registrados nas edições periódicas da *Gazeta de Buenos Aires* e da *Gazeta Ministerial de Buenos Aires*, durante os anos de 1814 e 1819. Para além da compreensão desses grupos, o exercício nos permitirá aprofundar nossa compreensão sobre a extensão atlântica dos conflitos hispano-americanos.

OS ANTECEDENTES DO CORSO INSURGENTE

Definida de maneira similar em alguns dicionários de termos e conceitos históricos, a atividade corsária, por muitas vezes, é vista em oposição à pirataria marítima. E, de certa forma, ela o é. Isso porque, enquanto a pirataria pode ser entendida como uma atividade predatória, organizada por particulares sem vínculos com governos e/ou autoridades, o curso, apesar de também caracterizar-se como uma atividade predatória marítima, é patrocinado por Estados e/ou representantes político-administrativos; sendo, então, a legitimidade a maior diferença entre as práticas (AZEVEDO, 2002. p. 128; SILVA; SILVA, 2009. p. 328-331). No entanto, para o período estudado, a essa definição, podem ser acrescentados outros elementos.

Em sua tese de doutorado, o historiador espanhol Feliciano Gámez Duarte definiu a atividade corsária da seguinte forma: “El curso era la manera de hacer la guerra en el mar propia de los Estados que carecían de una marina de guerra” (DUARTE, 2004. p. 151). A colocação do autor aponta para algumas particularidades do uso do

curso durante o período independentista hispano-americano. Temos, então, de um lado, os insurgentes que se utilizavam de corsários como força de guerra, a fim de conquistar espaço, difundir ideias e promover a manutenção da soberania política e comercial de suas Juntas Governativas, diante do cenário internacional, cada vez mais complexo; e, de outro, os monarquistas que empregavam o curso como um reforço para os enfraquecidos órgãos de guerra da Coroa Espanhola, principalmente a Marinha, de modo a oferecer uma resposta às ofensivas inimigas (BENTON, 2012; DUARTE; 2004. p. 43; idem, 2001).

Todavia, embora a presença de grupos corsários na região sul da América Ibérica seja mais evidente durante o período independentista hispano-americano, a atividade não era uma novidade para os grupos envolvidos nos conflitos, como veremos a seguir.

Em sua tese, o historiador Daniel Calixto Garrido (2016) faz uma análise das ordenações de curso hispânicas, emitidas pela Coroa entre os anos de 1356 e 1801. Fica evidente, em seu levantamento, a existência do que compreendemos, aqui, como uma cultura hispânica de contratação de agentes corsários, para atuarem segundo os interesses da Coroa. A aproximação do curso com o continente americano se dá ainda no século XVII, com as ordenanças carlistas de 1674, derivadas das ordenanças filipinas de 1626, mas direcionadas exclusivamente para a América. Porém, é no início do século XIX, que essa interação fica ainda mais evidente, abrangendo a porção platina do continente, que “desde 1799 el apostadero de Montevideo carecía de los medios suficientes como para garantizar la defensa de aquellas costas frente a los ataques de ingleses y portugueses”. Entre os atos em resposta a essa deficiência na defesa local, temos a compra e armação (com tripulações pagas mensalmente¹) da Goleta francesa

Carolina e do Bergantim estadunidense *Antílope*², a fim de proteger o estuário platino, sinalizando uma maior incisão das ordenanças de 1801, na região (DUARTE, 2004. p. 87).

Para além da cultura hispânica de contratação de corsários, o corso hispano-americano pode ser atribuído a, pelo menos, dois outros fatores: as guerras francesas, datadas desde o fim do século XVIII até a queda de Napoleão; e os conflitos entre Estados Unidos e Grã-Bretanha, ocorridos entre os anos 1812 e 1814.

Em seu artigo, “Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispano-americana”, publicado na revista *Caravelle* (1990), o historiador Carlos Vidales aponta para o fato de que “[...] Todas las guerras que se libraron en la región a lo largo del siglo XVIII y las dos primeras décadas del XIX fueron hechas con el concurso del corso, y Francia participó en todas ellas” (VIDALES, 1990. p. 247-248). Os períodos conflituosos franceses, como o período da Revolução Francesa e as Guerras Napoleônicas, foram responsáveis por uma maior difusão desses grupos como força de guerra na região norte do Atlântico, próximo às Antilhas e ao continente europeu; da mesma forma, a aproximação entre França e Espanha, por meio de tratados, permitiu aos corsários franceses o ingresso junto às hostes hispânicas, principalmente durante as Guerras Navais, que ocorreram entre 1796 e 1808. Essa inclusão das hostes francesas junto aos territórios americanos ocasionou alguns casos de corsários famosos, como os capitães Le Bozec e Carbonell, que atuaram na região do Rio da Prata, entre os anos finais do século XVIII e os anos iniciais do XIX (SECRETO, 2016). No entanto, sua importância vai além destes, visto que, conforme aponta a historiadora Maria Verónica Secreto, “O ciclo corsário das guerras napoleônicas

ainda se estendeu até (con)fundir-se com o ciclo das independências” (SECRETO, 2016. p. 436).

Os Estados Unidos, por sua vez, “tuvieron su edad de oro del corso entre 1775 y 1815, es decir la época que abarca desde su independencia hasta el fin de las guerras napoleónicas” (VIDALES, 1990. p. 251). O fim desses conflitos e das disputas entre estadunidenses e britânicos deixou para trás embarcações armadas para guerra, portos de construção de navios e recepção de mercadorias e, o mais importante, tripulações treinadas e experientes nas atividades corsárias, desempregadas e ociosas. Esse fato que foi sabiamente aproveitado pelos grupos insurgentes, que, em parceria com os locais, acabaram por reutilizar os espaços não só para a edificação das embarcações e como tribunais de presa, mas como espaços de recrutamento e formação de tripulações e de distribuição de patentes de corso hispano-americanas, principalmente as provenientes da Região Platina (VIDALES, 1990. p. 151; DUARTE, 2004. p. 267-277; DESIDERATO, 2019. p. 33-42).

Essa proximidade e convivência das sociedades hispano-americanas com a prática corsária, desde muito antes da eclosão dos conflitos pela independência, é o que torna o corso na região algo distinto do corso empregado em outros momentos da história. O corsário já não é somente um predador marítimo resguardado pelo Estado que o patrocina, como visto há alguns parágrafos, mas um reforço de cunho político-militar, para os grupos políticos envolvidos em conflitos. Entre as atribuições previstas em decretos de corso, para além do apresamento de embarcações inimigas e da defesa do território que o contrata, o corsário também atua como agente político e espião, representando o Estado – ou os Governos, no caso hispano-americano – em águas

internacionais, ao impor-se perante os demais, através das cartas de corso (PUERREYDON, 1816; DUARTE, 2004; BENTON, 2012; SARTORETTO, 2017).

O PRATA INTERNACIONALIZADO

Como visto até o momento, a presença de corsários na região do Rio da Prata não é algo exclusivo do século XIX. Ademais das justificativas já mencionadas, atribuímos esse fato a um motivo, ainda maior: a região em que concentramos nossos estudos, desde seus primeiros sinais de colonização, ainda no século XVI, traz consigo um caráter internacionalizado, visto que, em sua área, concentra-se uma importante fronteira ibero-americana, palco de disputas políticas e coloniais entre súditos e funcionários hispânicos e lusos (CAMARGO, 1996. p. 31-34; SARTORETTO, 2017. p. 15-20). Além disso, devido à sua localização estratégica, a Bacia Platina foi de extrema relevância para as sociedades que ali se prosperaram, já que garantiu o desenvolvimento social e econômico dessa região. Suas águas, e de seus afluentes, possibilitaram a navegação de embarcações de grande porte, responsáveis pelo transporte da prata proveniente das minas de Potosí e, ainda, dos mais variados produtos locais destinados à exportação; além de, geralmente, ser a porta de entrada e saída para o comércio de produtos importados que circulavam ao longo de toda América Espanhola. Características, essas, que foram responsáveis pela atração de diversos olhares externos ao continente e seus colonizadores, desde muito cedo (CAMARGO, 1996; PRADO, 2017; SARTORETTO, 2017).

No entanto, é no período de agravamento da crise colonial e de eclosão das guerras pela independência, já no século XIX, que essa internacionalização da região se torna mais acentuada (PRADO, 2017. p. 139-144). Em uma análise das en-

tradas estrangeiras no porto de Montevideu, entre os anos de 1805 e 1822, o historiador Fabrício Prado chega a registrar, em sua tabela, um total de 525 embarcações nos três primeiros anos do período revolucionário (1810-1812). Se avançarmos alguns anos para contemplarmos o período de nosso trabalho, a tabela de Prado notifica a entrada de 166 navios no porto montevidense, entre 1817 e 1819, sendo o ano de 1819, um ano subnotificado. Ainda, os números aumentam, consideravelmente, após 1820, permitindo-nos especular sobre a relação desse aumento com a eclosão dos conflitos entre rio-platenses e luso-brasileiros (PRADO, 2017. p. 144).

Se somarmos a esses números os números de entrada registrados no porto buenairense, é possível ampliarmos, ainda mais, a nossa compreensão acerca dessa internacionalização e da dinâmica de circulação de navios na Região do Rio da Prata. Tomando o ano de 1818 como exemplo – do período abrangido por nossa pesquisa, o ano com o maior número de entradas registradas no porto de Montevideu, 109 embarcações atracadas, segundo o trabalho de Prado –, é possível contabilizarmos um total de 185 entradas³, registradas entre os dias 4 de janeiro e 31 de dezembro. Esses registros, ainda, contabilizam um total de 169 embarcações⁴, das quais 17 possuem mais de uma passagem pelo porto de Buenos Aires, 11 são embarcações corsárias e 13 são presas. Na tabela a seguir, podemos visualizar a distribuição desses registros ao longo dos meses de 1818, bem como uma média mensal aproximada de circulação de embarcações, no local:

Tabela 1 – Número de embarcações registradas no porto de Buenos Aires, no ano de 1818.

Meses do ano	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
Nº de embarcações	22	18	12	15	11	15	10	11	17	17	19	18
Total	185 embarcações ancoradas											
Média mensal	Aproximadamente 15,42 embarcações											

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições: Edições 53 a 103

Os dois primeiros e os dois últimos meses do ano são os que apresentam um maior volume de lançamentos de embarcações na cidade portenha. Acreditamos que tal fato ocorra, entre outros fatores, em virtude do clima frio do hemisfério norte, que impulsionaria correntes de ar mais geladas para a região sul, as quais poderiam ser aproveitadas pelas embarcações a vela que circulavam o Atlântico. Os 77 registros contabilizados nesses quatro meses apresentam um contingente de 79 embarcações aportadas – cerca de 47% do número total registrado nesse mesmo ano –, divididas em, pelo menos, 9 pavilhões diferentes. Inglaterra, Províncias Unidas do Rio da Prata e França lideram o ranking de quantidade de navios ativos, respectivamente, com 30, 15 e 9 barcos, e são seguidos por Espanha, Estados Unidos, Portugal, Suécia, Rússia e Holanda, com 8, 8, 6, 1, 1 e 1 barcos, respectivamente. Dos números analisados, vale ressaltar que 6, das 15 embarcações provincianas, são navios corsários e, ao mesmo tempo, todas as embarcações espanholas são presas desses navios, conduzidas para o porto buenairense, possivelmente, para serem julgadas em tribunais responsáveis⁵.

A quantidade total de navios registrados no ano e divididos por pavilhão, pode ser melhor visualizada na tabela a seguir, juntamente com a porcentagem aproximada às quais correspondem:

Tabela 2 – Pavilhão das embarcações registradas no porto de Buenos Aires, em 1818.

Pavilhão	Nº de embarcações	% aprox.
Inglaterra	69 navios	41,56%
Províncias Unidas	32 navios	18,07%
Estados Unidos	15 navios	09,03%
Portugal	16 navios	09,03%
França	14 navios	08,43%
Espanha	13 navios	07,83%
Holanda	2 navios	01,20%
Suécia	2 navios	01,20%
Dinamarca	1 navio	0,60%
Hamburgo	1 navio	0,60%
Rússia	1 navio	0,60%
Sardenha	1 navio	0,60%
Sem pavilhão	2 navios	01,20%
Total	169 navios	

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições: Edições 53 a 103

Assim como o exemplo anterior, nessa tabela a Inglaterra de modo incontestável possui o maior número de embarcações navegando sob sua bandeira. O fato pode ser creditado às relações amistosas que os britânicos mantinham com as autoridades da região, em virtude de interesses comerciais, bem como à relevância do império inglês na atividade marítima (CAMARGO, 1996). A segunda colocação, ocupada pelas embarcações atuantes sob a bandeira provinciana, nos permite analisar a importância das atividades e do comércio marítimos para aquela sociedade. Em 70% dos casos, os navios re-

gistrados sob o pavilhão das Províncias Unidas provinham de regiões próximas e/ou do continente americano⁶; os outros 30% contabilizam os corsários atuantes sob essa bandeira e, geralmente, procedentes de regiões no Atlântico, mais próximas ao continente europeu, do que ao continente americano⁷.

Apesar de sua importância comercial na região (PRADO, 2017) e de sua relevância para a composição das hostes corsárias, como supramencionado, os norte-americanos aparecem empatados com os portugueses, em matéria de contingente marítimo, no ano analisado. Esses números podem ser justificados se considerarmos a proximidade de ambos os governos para com os espanhóis, representados ali pelo governo de Montevideu. A Espanha se apresenta a nós com um contingente menor do que a França. Atribuímos isso ao fato de não haver entradas de navios comerciais espanhóis, somente navios apresados por corsários das Províncias Unidas⁸.

Uma última atenção deve ser despendida para as bandeiras pouco usuais

da tabela. Holanda, Suécia, Dinamarca, Hamburgo, Rússia e Sardenha aparecem com uma quantidade muito pequena de embarcações na região, ao longo de 1818; no entanto, o fato de se apresentarem nessa lista contribui para a ideia de o Rio da Prata configurar-se como uma região internacionalizada.

Outro ponto relevante de se perceber em nossa análise é a distinção entre os pavilhões e as procedências das embarcações registradas. Dois casos específicos dos meses exemplificados anteriormente, o Bergantim *Palmira* e a Goleta *Quael*, ambos ingleses, aparecem nos registros tendo, não somente mais de uma viagem, mas, também, mais de uma procedência; ou seja, cada percurso realizado pelos navios e notificado pelo porto de Buenos Aires teve um ponto de partida específico, que não necessariamente condizia com sua cidade de origem, ou mesmo a bandeira representada⁹.

A tabela a seguir aponta para outros casos com a mesma característica:

Tabela 3 – Procedência das embarcações registradas no porto de Buenos Aires, em 1818.¹⁰

Procedência	Nº de embarcações	Procedência	Nº de embarcações
Aberk	1 registro	Wilmington	1 registro
Antuérpia	1 registro	Cabo de São Vicente	2 registros
Bahía de Todos os Dantos	1 registro	Jamaica	2 registros
Boston	1 registro	San Valério	2 registros
Cabo da Boa Esperança	1 registro	Colônia do Sacramento	3 registros
Calcutá	1 registro	Hamburgo	3 registros
Glasgow	1 registro	Nova York	3 registros
Greenock	1 registro	Burdeux	4 registros
Guayra	1 registro	Gibraltar	4 registros
Ilhas Canárias	1 registro	Habre de Gracia	4 registros
Leith	1 registro	Baltimore	5 registros
Maldonado	1 registro	Habana	5 registros
Marcella	1 registro	Parnagua	8 registros
Nova Orleans	1 registro	Cádiz	13 registros

Roterdã	1 registro	Londres	18 registros
Rússia	1 registro	Liverpool	26 registros
Sabana	1 registro	Rio de Janeiro	32 registros
Samalo	1 registro	Montevideú	41 registros
Sem procedência definida	6 navios		

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições: Edições 53 a 103

Da mesma forma que as anteriores, é possível visualizarmos uma cidade ou região que se destaca na emissão de navios para o porto de Buenos Aires. Nesse caso, diferente do que se esperaria, dado que a maioria das embarcações circulantes são inglesas, o maior emissor de navios à cidade portenha é sua própria vizinha, a cidade de Montevideú, com 41 registros em sua incumbência, seguida por Rio de Janeiro, com 32, e Liverpool, com 26.

Se resgatarmos a tabela de Prado (2017) sobre as entradas no porto de Montevideú e acrescentarmos a ela a informação de que, dos registros realizados no porto de Buenos Aires, provenientes da cidade montevideana, 20 são de embarcações sob o pavilhão das Províncias Unidas, 11 de embarcações portuguesas, 6 de embarcações inglesas, 1 de embarcação norte-americana e 3 de embarcações sem pavilhão explícito, é possível tirarmos, pelo menos duas considerações: a) aproximadamente 22% dos registros do porto de Buenos Aires são parte dos registros do porto de Montevideú; ou seja, para um panorama completo da circulação de navios na Região do Rio da Prata, em 1818, não somamos 109 e 185 notificações, mas 109 e 144 notificações, totalizando 253 registros realizados na região, ao longo do corrente ano, o que ainda é um número bastante expressivo, se considerarmos que o total de ancoramentos em Montevideú, em três anos foi 166; e b) as cidades de Buenos Aires e Montevideú constituíam-se partes importantes para o comércio na região em que estavam loca-

lizadas, muitas vezes servindo como itinerário e posto de parada de navios em rotas comerciais – fator que ajuda a explicar as sucessivas tentativas de incorporação da cidade de Montevideú aos domínios do governo portenho.

DISPUTAS DE ESPAÇO E A GUERRA DE CORSO HISPANO-AMERICANA

Em um contexto geral, o período analisado caracteriza-se pelo retorno de Fernando VII ao trono espanhol, ainda em 1814, e sua disposição em reaver os territórios americanos, que já se encontravam em processo de independência. Reduzindo-nos ao espaço geográfico de nossa análise, vemos, na América, e, especificamente, na região do Rio da Prata, o surgimento e fortalecimento de grupos políticos e sua organização em torno de projetos de governo distintos. De um lado, as elites portenhas empenham-se na organização de um governo que visa a um projeto de domínio e edificação de um Estado unificado, através da criação do Diretório Supremo, em Buenos Aires, durante o ano de 1814, e da formação das Províncias Unidas do Rio da Prata, em 1816. De outro lado, Montevideú ainda se esforça para representar os interesses monarquistas, com o auxílio de Portugal, que intentava garantir sua influência na região. Concomitantemente a isso, ainda visualizamos a atuação de José Gervasio Artigas, e de suas tropas, na criação e desenvolvimento de um projeto de governo, iniciado em 1812, que visava promover a

soberania particular dos *pueblos*. Todos esses projetos disputam entre si, ora se aliando, ora se repelindo, em prol de suas causas (DUARTE, 2004; BENTON, 2012; SARTORETTO, 2017; WINTER, 2014).

A eclosão dos conflitos pela soberania e independência hispano-americanas, aliada à internacionalização da Região Platina e à familiaridade das elites locais com a presença corsária, promoveu uma disputa constante e acirrada por espaço e influência, representada pelo patrocínio a corsários e pelo estímulo à guerra do corso. Ainda em 1812, por exemplo, é possível ver essa disputa protagonizada por Montevideu e Buenos Aires, sendo noticiada, de maneira bastante acentuada, nos periódicos da época:

El furor de los gobernantes de Montevideo contra esta capital y sus dependencias ha llegado ya á un extremo verdaderamente escandaloso. Sin otra guia que su rabiosa desesperacion adoptan para hostilizarnos recursos, que desconoce la historia de la guerra desde el tiempo de los Normandos. Una porcion de botecillos armados y protegidos por sus corsarios se introduce en todos los riachuelos del Paraná con el glorioso objeto de atacar, y matar á una multitud de hombres infelices que buscan en el corte de la leña un triste sustento para sus inocentes familias, y quemando sus canoas, y saqueando sus cosas cantan el triunfo de la tiranía. ¡Cobardes se acerca ya el tiempo de vuestro exterminio, estremeceos!¹¹

Levando em consideração o contexto vivenciado por ambas as cidades, durante o período – auge dos conflitos pelo protagonismo na Região do Rio da Prata, com direito a bloqueio naval infligido a Buenos Aires, por Montevideu (SARTORETTO, 2017) –, a narrativa e a indignação, eviden-

ciadas na edição do periódico, podem ser compreendidas como uma contribuição deste para com a proteção e promoção das ideias políticas defendidas pela Junta de Governo de Buenos Aires. Nesse contexto, o emprego de corsários é justificável, se pensarmos nele como força de guerra ao inimigo político, isso porque, segundo Duarte, enquanto atividade empresarial – tomando como empresa a realização de um objetivo –, o corso é a única que busca a aniquilação do empresário rival, o qual não é *stricto sensu*, um competidor, ou mesmo rival, mas um inimigo a ser combatido com as armas da guerra e a autorização de um governo ao qual se serve (DUARTE, 2004. p. 149).

Assim, apesar de podermos considerar como propositalmente exagerada pela redação do periódico, a violência empreendida por esses indivíduos, manifestada nos objetivos de suas ações, pode ser entendida como uma liberação, ou não regulamentação, da atuação dos corsários montevidianos. Se levarmos em conta o decreto emitido por D. Xavier Elío, em 23 de março de 1811, e veiculado na gazeta portenha no dia 8 de abril do corrente ano, é possível atestar essa ideia, visto que, segundo o texto, “Toda embarcacion del trafico del rio, que navegue con patente de la Junta de Buenos-Ayres, para donde quiera que fuese, será buena presa, contandose desde el dia de la publicacion de la guera, al gobierno revolucionario de Buenos-Ayres”, da mesma maneira que “[...] toda embarcacion que hubiese entrado en los dichos puertos sujetos á la Junta de Buenos-Ayres, despues del dia 15 de este mes, dia en que se intimó á los buques mercantes ingleses saliesen de ellos, será buena presa, pues este caso no pueden ya alegar ignorancia de estar la guerra declarada, y haberseles dado un tiempo suficientissimo para salir”¹², sem que para tanto houvessem declarados limites ou

direcionamentos de conduta para a efetivação desses apresamentos.

Da mesma forma, a repressão desses corsários, manifestada por Buenos Aires em decreto oficial, veiculado na mesma edição do periódico, pode ser compreendida como uma outra artimanha bélica, possível de ser aplicada nessas situações:

Por quanto la experiencia ha acreditado así en la guerra pasada con Montevideo, como en la presente, segun los partes que de diferentes puntos se han recibido, que el gobierno de aquella plaza, á pretexto de permitir el corso, autoriza la piratería de sus súbditos sobre las costas de nuestros rios, aprobando la usurpacion, saqueo, y exterminio de los moradores pacíficos que habitan en las inmediaciones de las riberas, cuyos atentados han reducido á la indigencia á una porcion crecida de familias patricias y benemeritas: y deseando evitar este abuso tan perjudicial á los intereses del pais, como contrario á las reglas y principios del derecho público de las naciones civilizadas: por tanto ordena y manda, que todo corsario armado que se aprenda haciéndo el robo sobre nuestras costas, sea tratado como pirata: que los individuos de las tripulaciones de los buques apresados que se hallen á su bordo, y los que de las mismas, ó de las de qualquiera otro barco armado, se encuentren robando en tierra, ó hayan saltado con armas al propio objeto, sin otra justificacion que el hecho de ser aprendidos, sean fusilados dentro de dos horas perentorias, por las justicias, ó comandantes mas inmediatos del lugar de la aprension, quedando solamente excluidos de la referida pena los que se desembarquen con el fin de pasarse á nosotros toda vez que las circunstancias de su aprension no acrediten lo

contrario: que el buque con todas sus existencias (á excepcion de las armas que se entregarán al gobierno) pertenezca y sea adjudicado exclusivamente á los aprensores, sin demora ni forma de proceso, dando cuenta las justicias, ó comandantes para la debida instruccion. Y á fin de que esta determinacion llegue á noticia de todos se publicará por bando en la forma ordinaria, fixandose exemplares en los parages de estílo, é insertandose en la gazeta. Buenos-Ayres 3 de abril de 1812. = Manuel de Sarratéa = Feliciano Antonio Chiclana - Bernardino Rivadabia. - Por mandado de S. E. D. Jose Ramon Basavilbaso, escribano de gobierno y guerra.¹³

A ascensão escalonada do emprego das atividades corsárias, de forma bilateral, ao longo dos anos, aponta para um projeto de militarização do espaço platino, com o intuito de proteção dos domínios de cada governo. Se nos voltarmos às edições da *Gaceta de Buenos Aires*, publicadas entre os anos de 1814 e 1819, é possível vermos essas incitações às atividades corsárias, iniciadas, timidamente, ainda em 1810, ganharem proporções e importância destacadas para o desenvolvimento estratégico e militar dos governos locais¹⁴. Essa hipótese é comprovada, quando analisado o relato do Tenente de Dragões José Caparroz ao Governo de Buenos Aires, sobre tomada da Ilha de San Martín, próxima a Buenos Aires e Sacramento, no dia 9 de julho de 1813:

Hallandome guarneciendo el pueblo de las Vivóras y sus costas con una partida de 18 Dragones, tube noticia que al Puerto de las Vacas habian arribado tres Corsarios nuestros, cuyo Comandante me hizo presente su comision, que no discrepaba de la que por parte de mis inmediatos

Xefes tenia, con cuyo motivo dispusimos el atacar la Isla de Martin García, combinando nuestras operaciones militares adaptadas á la deteccion de cada uno. La noche del seis me hice á la vela con toda mi Partida y dos marineros de los Corsarios y con quienes salí comboyado, pero arreciando el viento, nos dividimos involuntariamente y me encontré á las 3 de la mañana del dia siguiente en la costa de dicha Isla. Viendome con tan poca fuerza, quize retirarme por no exponer tan temeraria accion, el viento me lo impide, y me encuentro en la precision de atacar; dispongo mi fuerza, y executo el desembarco, dirigiendome al Pueblo con el auxilio de dos Paraguayos (que encontré en el monte) y estos nos pusieron en las inmediaciones de las centinelas: sorprendí una de ellas, y me dice que la fuerza que nos esperaba era da 70 hombres con tres piezas de artille la de calibre de á 2, señalandome el punto donde estaban apostados, al que avancé, y mandé al bravo Sargento Bartoló Mondragon, cargar sobre la Artillería que consiguió felizmente mientras yo estaba estorbando la reunion de los enemigos sosteniendolos el fuego de fusil: como estaba fevorecido de la noche, no pudieron graduar mi fuerza, porque el vivo fuego de mis valientes soldados y las distintas voces aparentes que daba no se lo permitia, y vergonzosamente huyeron, (como lo tienen de costumbre) unos á los Buques, y otros al monte, y los pocos que se sostubieron, fueron completamente rendidos. [...] Luego que amaneció me mantube en expectacion y á observar las operaciones de los que profugaron; los que se habian reunido á los Buques me hicieron fuego de cañon que duró todo el tiempo que tardé en

aprontar la artillería apresada, y contestarles con cuya resolucion picaron cables, y se hicieron á la vela. Considerando que mi permanencia en dicha Isla me era imposible por la poca fuerza con que me hallaba dotado, tomé la resolucion de apoderarme de una Balandra que se hallaba mas inmediata al Puerto en la que me embarque con mi piquete, el cura y varios particulares que me suplicaron los hiciese embarcar por halarse allí sufriendo el duro yugo del despotismo: emprehendí mi navegacion para mi destino, lo que me fue imposible efectuar por el viento contrario, de suerte que me vi en la necesidad de dirigirme á esta. V E. graduará que el recomendable merito de sargento y cabo herido, con el de todos los soldados á quienes hé tenido el honor de mandar ha sido distinguido, pues á la braveza de éelles, y á la gran subordinacion con que se hallan educados, se les debe el feliz éxito de esta accion."¹⁵

A junção das tropas terrestres com os grupos corsários, como força de intervenção militar do governo portenho na região, induz à ideia da existência de uma naturalização da atividade de corso, como parte importante de um projeto que visa, para além da supramencionada proteção territorial, a uma expansão das influências e domínios desse governo. Apesar disso, enquanto a milícia terrestre, representada pelo relator, vai ao encontro dos adversários, surpreendendo-os e rendendo-os internamente, os corsários atuam externamente, ora como transportadores das tropas, ora como barreiras de defesa do território e, ainda, ora como escolta militar, como visto na frase “La noche del seis me hice á la vela con toda mi Partida y dos marineros de los Corsarios y con quienes salí comboyado”. Embora a atuação coadjuvante desses marítimos não

seja algo exclusivo do período analisado – o historiador Hernán Asdrúbal Silva, em seu trabalho *El curso rio-platense en fines del XVIII y principios del XIX: una actividad sui generis*, aponta para esse tipo de utilização da força corsária ainda em fins do século XVIII e os primeiros anos do XIX, na região (SILVA, 2006. p. 1590) –, ela nos informa sobre a importância atribuída a eles, pelos governos, nas ações promovidas no interior do continente.

Todavía, se em segundo plano os corsários da Região Platina limitavam-se às atividades de apoio às tropas terrestres, quando protagonistas, esses indivíduos podiam oferecer grande risco e bastante terror às populações locais e ribeirinhas. Na edição de número 90, da *Gaceta de Buenos Ayres*, datada de 16 de março de 1814, em uma coluna informativa, temos a notícia intitulada “Horrible piratería de los Marineros de Montevideo”, que dá conta da ocorrência de uma invasão e assalto de corsários a uma estância, localizada próxima à costa do Rio Paraná, região atual de Corrientes. Segundo se lê:

“El 6 del corriente llegaron los Marineros á la Estancia del Dr. D. Cayetano Escola una legua distante de la Costa en número de 40 hombres armados, y despues de sorprender la familia y criados de la casa, emprendieron un saqueo universal de ella. Once esclavos de ambos sexos; toda la plata sellada y labrada sin exceptuar la que estaba destinada al culto de las Imagenes; muebles, libros, ropa, hasta la misma que vestian un hermano del Propietario y su muger, á quien no sirvió de salva guardia la delicadeza do su sexô, ni el hallarse en cinta, proxima ya al término de este periodo. Por último para consumir su rapacidad condujeron á aquel amarrado y casi desnudo á bordo del Buque, donde despues de

grandes insultos le acabaron de despojar de quanto le quedaba, y lo arrojaron á tierra.

Encendida cada vez mas de un modo inextinguible la guerra con los piratas, no son de extrañar las agresiones ni los demas males que su barbarie nacional es capaz de producir; es si, en extremo notable el abuso sacrilego á que están acostumbrados los Marineros de Montevideo, robando y saqueando sin escrupulo hasta lo mas sagrado, despues de hacer una fanática obstentacion de su espiritu religioso cuyas maximas fundamentales atacan sin remordimiento y quebrantan con la impavidéz que forma el carácter de una Nacion supersticiosa sin culto. Pero mal hé dicho, no es esto de extrañar: los grandes crimines, han sido en todos tiempos el predilecto patrimonio da los Pueblos bárbaros.”¹⁶

Ao que tudo indica, a Estância atacada estava sob jurisdição portenha e, talvez, por esse motivo, os corsários montevidanos foram tachados como piratas. As informações contidas na coluna contribuem de maneira importante para nosso trabalho, uma vez que apresentam um método de atuação dos grupos corsários. A ferocidade do ataque, o contingente corsário empregado e a natureza dos itens saqueados nos permite cogitar a ideia de que o saque não foi algo somente com viés político e de dominação territorial, mas uma questão de sobrevivência dos assaltantes, já que estes não perdoaram nem as roupas dos indivíduos saqueados. Do mesmo modo, o posicionamento do jornal frente ao ataque, reconhecendo o grupo como marinheiros de Montevideu, acaba transferindo a responsabilidade do ataque ao governo monarquista que estes representavam, enquanto isso, o emprego do termo “pirataria” para identificar a ação inimiga

nos permite pensar uma compreensão de ilegalidade da ação (por mais que estes portassem cartas de corso). Além disso, o ataque está diretamente relacionado com a criação da **Compañía Guarda Costa Cívica del Puerto de San Cayetano**, ocorrida em 3 de maio daquele mesmo ano, após uma longa sucessão de ataques de corsários inimigos na região¹⁷.

Ao mesmo tempo em que sofria com ataques ao território de seu domínio, o **Governo de Buenos Aires** desprendia seus corsários para realizar investidas contra os adversários realistas em toda a extensão do território sul-americano. Um exemplo dessa atuação ofensiva dos portenhos está nos ataques aos fortes de **Callao** e **Guayaquil**, em 1816, onde

Con fecha de 18 de febrero se ha publicado en Lima el parte dado á aquel Virey con fecha de 10 del mismo mes por el Gobernador de Guayaquil D. Juan Basco y Pasqual, en que avisa que por parte del juez de la Puna y del Comandante del fuerte de Punta de Piedras recibidos el dia 8 á las 11 ½ de la noche se le impuso haber avistado el primero 7 velas que le parecieron enemigas en direccion á aquel destino, y el segundo le avisaba de dos por ser las únicas que hasta entonces se habian aproximado á aquel punto: que inmediatamente hizo salir la falua del resguardo y el bote de la plaza con las municiones que le parecieron necesarias sobre las que ya tenia, y la guarnicion bastante para defender el fuerte; pero que al siguiente dia 9 tubo el disgusto de ver regresar el referido auxilio á causa de estar ya tomado el fuerte por la gente desembarcada de los buques, dirigiendose estos con extraordinaria diligencia para la ciudad. Que efectivamente aun no eran las 10 de la mañana quando se empezó à avistar un

Bergantin (la Trinidad) y una Goleta que con gallarda temeridad se abocaban á una bateria de 4 cañones que precipitadamente se labia formado avanzada como unas seis quadras del fuerte de San Carlos de Punta de Piedras: que á las 12 del dia se principio un vivo fuego que duro de una y otra parte hasta las dos de la tarde, en que por haber barado el Bergantin á causa de un baxamar que repentinamente sobrevino, se consiguió su rendicion. Allí se hallaba nuestro insigne Comandante Brown, quien (dice el Gobernador) según noticias extrajudiciales que tres dias antes tubo aquel gobierno habia recalado sobre el Callao, y para esta empresa se trasladò de su Fragata al Bergantin. *El durante la accion* (son palabras expresas del parte) *hizo un fuego terrible sobre las baterias alcanzando varias de sus balas hasta los extremos de la ciudad en que hizo algun estrago en los edificios.*

El parte dice que la Esquadrilla quedaba fondeada en el surgidero de la Puna, compuesta de dos Fragatas ó Corbetas grandes de 24 cañones de grueso calibre, dos buques menores en que se comprehende la Goleta que se acercó con el Bergantin y pudo escapar por no haberse aproximado, tres Fragatas apresadas y son la *Conseqüencia* procedente de Cadiz, la nombrada *Gobernadora* de aquella ria, y la *Candelaria* que parecia de Valparaiso, y otros dos ó tres buques pequeños que se tenían por apresados; y concluye pidiendo al Virey se le envíen 50 quintales de pólvora gruesa, de que estaba en mucha necesidad de resultas de los suplementos hechos al ejército de Quito.¹⁸

No trecho, vemos a incidente atuação dos corsários insurgentes no território hispano-americano, representada através da

esquadra do corsário das Províncias Unidas, William Brown. Novamente, é possível identificarmos um padrão de atuação nas abordagens dos corsários da época: uma organização grupal, uma aproximação rápida, mas cautelosa, e uma ofensiva forte, a fim de desestabilizar o inimigo, ou surpreendê-lo. O texto ainda nos permite identificar algumas das tentativas de contenção desses corsários, empregadas pelos governos atacados; dentre elas a movimentação de tropas, munições e a resposta de fogo são algumas das mais comuns. Também, podemos ver que intempéries naturais também podiam decidir o resultado de alguns desses ataques, como o exemplo citado no texto, que aponta a derrota do corsário, graças a um momento de maré baixa (e o possível encalhamento da nave). Por último, outro ponto interessante de ser considerado é a região palco dos ataques. Costa do Oceano Pacífico Sul, tanto Guayaquil quanto Callao não são facilmente acessados pelo interior do continente, via navegação fluvial, o que nos permite considerar que os insurgentes tenham contornado o continente, seguindo em direção ao extremo sul e subindo pelo Pacífico, em seguida, para chegarem ao destino.

A guerra de corso da região ganha ares plurilaterais, durante a continuação do documento, em uma nota sobre o “Estado de los Corsarios armados y despachados de Lima para batir à los de Buenos Ayres” que evidencia uma expedição de cinco embarcações, comportando um total de 1.038 homens e 128 peças de calibre variado, sob o comando de D. Isidro Canseiro. A resposta dos monarquistas de Lima, no entanto, não somente reafirma a ideia da naturalização do uso das práticas de corso e da presença dos corsários em águas ocidentais, mas aponta o ato de fazer frente ao inimigo como uma necessidade para a restauração de sua relevância política,

tanto interna quanto externamente, já que, segundo a edição analisada,

Por la gazeta de Lima sabemos los estragos que hizo nuestra Esquadrilla en el Callao, Guayaquil, y los puertos intermedios. En el primero entró una Fragata y despues de tirar mas de 100 cañonazos hechó à pique á la *Fuente Hermosa* que se hallaba, fondeada en aquel puerto y á otro buque mas casi le cupo igual suerte. Este arrojó causò tanta confusion en el Callao que empezaron a descargar los buques que estaban listos para la Peninsula con mucho dinero y otras especies de valor. La precipitacion fue tanta que los pesos fuertes se derramaban por el muelle. La misma gazeta asegura que á la salida de nuestros buques del Callao se tomaron á la Fragata *Conseqüencia* procedente de Cadiz con 800 y mas pesos de principal, y despues otras cinco mas, las que armaron y tripularon con mucha gente insurgente que sacaron de los puertos intermedios. El numero de presas se hace subir hasta 50: despues de esta gloriosa carrera sucedió lo de Guayaquil, pero los de aquel pueblo solicitaban cangear al Comandante Brown por un nuevo Gobernador que les llegaba y estaba prisionero con algunos sugetos mas de rango en la Escuadrilla.¹⁹

Alguns pontos podem ser evidenciados a partir desse trecho. As notícias apresentadas pela gazeta advêm de um jornal abertamente monarquista, da época, induzindo-nos a cogitar duas hipóteses: a de que a abrangência desses documentos era muito grande, circulando por todo território americano; e a de que a edição que se refere à notícia evidenciada pelo periódico portenho fora obtida por meio de espias, corsários ou simpatizantes da causa

patriota, sendo repassada aos periodistas, posteriormente. De todo o modo, é interessante a observação dessa conversa entre os periódicos da América.

Ainda nessa edição, lê-se que

Sugetos de crédito aseguran que la armadilla de Lima ha sido destruida por la de Brown, pues ademas de no haberse oido en tanto tiempo ninguna accion de aquella, quando ambas han debido encontrarse ya, los buques de Buenos-Ayres estan ya de regreso sobre las costas de Chile. A la salida del expreso, porque se han recibido estas noticias, estaban bloqueando y amenazando a Valparaiso dos buques mayores de la esquadrilla de Brown, y dos igualmente á Coquimbo. De estas resultas quedaba todo Chile en alarma, temor, y confusion.²⁰

O trecho, apesar de curto, reforça a ideia da existência de um *modus operandi* dos corsários insurgentes, cuja atuação forte e bastante ofensiva, não só é capaz de render seu inimigo durante o conflito, mas abre espaço para o estabelecimento e domínio local, através da imposição do medo. Nessa situação, é passível de consideração a experiência no ramo, visto que o conhecimento em navegação e a agilidade para traçar estratégias contra-ofensivas, advindos do Capitão da frota William Brown, foram essenciais para a obtenção do resultado favorável aos grupos portenhos.

Da mesma maneira com que se estende, temporalmente, para além do período dos conflitos de independência, o curso platino também se expande para além da região do Rio da Prata, sendo empregado, por diversas vezes, estrategicamente, nas imediações do Atlântico.

Em uma publicação de outubro de 1816, o periódico noticia o seguinte fato:

El xabeque español S. José (alias) el Valiente, apresado sobre la altura de Cadiz, por el corsario *Independencia* de estas provincias, conducía la correspondencia del *Cabecilla Pablo Morillo* à la Peninsula, y del comercio y particulares de Sta. Fe de Bogotá. El artículo mas notable es el siguiente que se lee en una postdata de carta de dicho *Cabecilla*, y que prueba bien lo que tenemos que esperar de los españoles.

“Van las adjuntas proclamas. No hay remedio; es preciso que la corte se desengañe, pues no cortando la cabeza a todos los que han sido revolucionarios siempre darán que hacer, asi es que no debe haber clemencia con estos picaros.

¡Què sería de los españoles europeos, si diésemos en aprovecharnos de las máximas de Morillo! Nosotros conocemos muy à fondo a los que siempre darán que hacer.”²¹

Descartando o conteúdo da correspondência interceptada, focaremos nossa análise na atuação do navio corsário. Em primeiro lugar, vale destacar que o *Independência*, capitaneado à época por D. Miguel Ferreres e armado por D. Juan Pedro Aguirre, é um corsário insurgente relativamente ativo no espaço abrangido pelo Oceano Atlântico, entre os anos de 1816 e 1817, tendo, pelo menos, três apresamentos em sua conta, durante o período de junho de 1816 e setembro de 1817²². Fica em destaque, ainda, a estratégia empregada para subjugar o inimigo. O afastamento do corsário em relação ao seu ponto de origem, ou ao território de seus contratantes, e sua aproximação relativa à costa gaitana, demonstra uma preocupação de levar o conflito ao território adversário, a fim de evitar possíveis danos a seus aliados. Essa prática é vista com maior frequência a partir de 1815, provavelmente em

virtude da mudança de adversários e objetivos de guerra, visto que, com a queda do Império Napoleônico, em 1812, não era mais a derrubada do invasor que visavam os insurgentes americanos, mas o reconhecimento das independências, frente a um monarca que tentava reestabelecer seus domínios.

Em um caso anterior, mas ainda no ano de 1816, essas estratégias são complementadas quando observamos a seguinte notícia, veiculada na edição de número 71, de 7 de setembro do corrente ano:

Cadiz 30 de mayo.

Cartas particulares de Cadiz aseguran que algunos cruzeros se han aparecido fuera de la costa, cuya bandera y origen no se saben. Hay algunos que estan armados con fuerza de 20 cañones á 30, y han apresado muchos de nuestros barcos mercantes. Tenemos razon para temer que proceden de Cartagena o Buenos-Ayres. Lo que nos asombra es que habiendo aqui fragatas inglesas ninguna de ellas se comida à poner fin à estas piraterias. Nuestra marina està en tal estado que la aparicion de estos miserables Bucaniers inspira mucha alarma en nuestras costas. (The Times 17 de junio de 1816.)²³

Ponto interessante da notícia, a formação de cruzeiros para a efetivação de ataques em grupo, apontam para uma preocupação em relação à eficácia da atuação do curso. Como salientado anteriormente, a utilização do corsário em várias frentes não era algo incomum e, considerando como objetivo o desestímulo das ações e comércio marítimos peninsulares, bem como o amedrontamento da população da região, é compreensível a tática empregada. Ainda, o ataque a embarcações mercantes pode ser interpretado como uma busca por alvos mais fáceis. Da mes-

ma forma, podemos considerar que esse tipo de embarcação carregasse consigo um maior número de suprimentos e demais produtos que poderiam facilitar a viagem e o botim, ao serem consumidos ou vendidos.

A imprecisão da origem desses corsários, seguida da dedução de que poderiam ser provenientes de Cartagena ou de Buenos Aires, nos permite pensar a abrangência da atuação desses governos, frente aos demais que também faziam uso da prática, no período analisado. A existência de corsários insurgentes, advindos desses governos, na região peninsular abre espaço para questões de busca pelo domínio da soberania marítima e do espaço do Atlântico. Podemos, também, cogitar uma aliança estabelecida entre Cartagena, Buenos Aires e Grã-Bretanha (visto a inatividade dos navios britânicos, frente aos ataques corsários aos navios espanhóis), que visasse desestabilizar as forças marítimas do governo espanhol, a fim de promover o reconhecimento das independências e proporcionar um espaço maior de liberdade comercial entre a América e a Europa.

Por último, mas não menos importante, a afirmação do estado precário da Marinha espanhola, de modo que a presença corsária na região os colocava em estado de alerta, nos permite confirmar o desmantelamento das forças navais peninsulares, observado em várias obras e por diversos autores, durante esse período de conflitos (DUARTE. 2001. p. 35-44; ARIZABALDO. 2010. p. 258-262; DUARTE. 2004. p. 282-292.)

Seguindo as notícias sobre a Europa, temos, ainda, as seguintes observações e informações:

El mismo papel junio 12.
Cadiz 31 de mayo. – Un barco armado, cuyo comandante dice ser corsario de Buenos-Ayres,

está cruzando entre 10 á 12 leguas al oeste de este puerto, y ha hecho muchas presas.

El mismo 13 de junio

Extracto de una carta de cadiz fecha 21 de mayo. – Una escuna corsaria, perteneciente á los insurgentes de Buenos Ayres ha aparecido últimamente sobre nuestra costa, y el 15 apresò un bergantin y una escuna. Despues se ha mantenido á distancia de 10 leguas de este puerto. La escuna fue rescatada por el capitan en 100 rs. y la tripulacion de ambos buques arribò aquí. Conforme à las declaraciones dadas por el capitan, á poca distancia del corsario que lo apresó á èl, estaba cruzando otro buque de 22 cañones salido de Buenos-Ayres en 44 dias. Esta tarde entro la fragata Sabina de Vera-Cruz y la Habana, con tres millones y medio de pesos en moneda y barras.²⁴

Em ambas as notícias, podemos verificar a atuação cautelosa e, ao mesmo tempo, ousada dos corsários insurgentes. Cautelosas porque, ao apresarem os navios, os corsários dos dois casos (que acreditamos tratar-se de uma mesma embarcação) procuraram pela manutenção de uma distância segura do porto, a fim de, possivelmente, intimidar os adversários com sua presença, sem correr o risco de represálias por meio de projéteis advindos da região portuária. E ousada por se dirigirem, basicamente, às portas do governo adversário, a fim de promover ataques e instaurar o medo na população.

Um último ponto interessante a ser destacado nas matérias supramencionadas é o método com que elas são repassadas. A primeira notícia da edição 71 da gazeta aponta como fonte o jornal inglês *The Times*, permitindo-nos cogitar que o acesso a essa informação tenha sido facilitado devido à circulação de marinheiros, oficiais

e corsários nativos da Grã-Bretanha pela região do Rio da Prata. Outra possibilidade é a de que a proximidade entre o governo buenairense e os representantes britânicos na América – principalmente o Lorde Strangford – propiciava facilidade no acesso aos periódicos europeus. Ainda nessa questão de fonte de informação, é possível identificarmos uma proximidade entre a Inglaterra e a Coroa espanhola, também. Considerando a moderação da conduta britânica em relação aos espanhóis e suas colônias, após o fracasso das invasões no Rio da Prata (CAMARGO, 1996), o fato de coexistirem navios da Armada espanhola e navios britânicos no mesmo porto nos induz a pensar em uma relação muito mais comercial do que de alinhamento político entre ambos os governos.

Além disso, fica evidente o emprego do corsário para atuar como espião e interceptador de informações adversárias, fato que contribui com as hipóteses levantadas anteriormente, no caso das informações sobre as operações do governo monarquista de Lima. Apesar de o texto tratar de um caso buenairense, é possível afirmar que a prática era corriqueira em vários outros governos que patrocinavam corsários. Ainda, o fato de as informações interceptadas serem destacadas e anexadas na íntegra ao periódico, somente revela a relação do mesmo com o governo e o posicionamento político vigente na cidade, mas isso é outra história.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto até aqui, a Região Platina, por seu espaço geográfico estratégico e potencial econômico, desde sempre atraiu olhares estrangeiros, de modo que, ainda em meados do século XVIII ostentava a presença constante de não hispânicos em suas águas. Essa característica, aliada à tradição imperial espanhola de contratação de corsários, permitiu aos in-

divíduos locais uma familiarização com esse contingente e, devido à constante circulação desses agentes do estuário, o Rio da Prata do século XIX deve ser entendido como espaço internacionalizado.

Da mesma forma, ademais do emprego político-militar das forças corsárias, encabeçado pela Coroa hispânica até o início dos anos 1800, com a eclosão dos conflitos de independência, esses grupos alcançaram um status maior dentro dos próprios governos insurgentes. Atuando de maneira a auxiliar, servir e/ou encabeçar as guerras pela independência, levando, muitas vezes, as batalhas para próximo do campo adversário e, outras tantas, intimidando o inimigo de maneira eficaz, por meio de estratégias de ataque furtivo, eram forças mercenárias que desempenhavam uma série de papéis estratégicos no contexto em que estavam inseridas. Ao fim e ao cabo, os corsários eram instrumentos de projeção de poder e influência dos governos que os contratavam.

Por último, mas não menos importante, no contexto analisado, o Atlântico funciona como um espaço dúbio, contestado, uma vez que é livre de jurisdições estatais, mas cheio de fronteiras políticas, representadas pelas bandeiras dos navios que o preenchem e disputam seu espaço.

FONTES

- Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.
Gaceta de Buenos Aires. 62. ed. Buenos Aires, 7 de jul. 1813.
Gaceta de Buenos Aires. 90. ed. Buenos Aires, 16 de mar. 1814.
Gaceta de Buenos Aires. 112. ed. Buenos Aires, 2 de jul. 1814.
Gaceta de Buenos Aires. 27. ed. Buenos Aires, 28 de out. 1815.
Gaceta de Buenos Aires. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.
Gaceta de Buenos Aires. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.
Gaceta de Buenos Aires. 75. ed. Buenos Aires, 5 de out. 1816.
Gaceta de Buenos Aires. 42. ed. Buenos Aires, 25 de out. 1817
Gaceta de Buenos Aires. 53. ed. Buenos Aires, 10 de jan. 1818.
Gaceta de Buenos Aires. 134. ed. Buenos Aires, 11 de ago. 1819.
Gaceta Ministerial del Gobierno de Buenos Aires. 5. ed. Buenos Aires, 8 de mai. 1812.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Antonio Carlos do Amaral. *Dicionário de nomes, termos e conceitos históricos*. 3. ed. São Paulo: Editora Nova Fronteira, 2002.
- BENTON, Lauren. *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400 – 1900*. New York: Cambridge University Press, 2010.
- BENTON, Lauren. *Strange Sovereignty. 20/10 El mundo atlántico y la modernidad Iberoamericana, 1750 – 1850*. n. 1. ed. 1. Noviembre. 2012.
- BRYANT, Jonathan M. *Dark places of the earth: the voyage of the slave ship Antelope*. New York/London: Liveright Publishing Corporation/W. W. Norton & Company Ltd., 2015.
- DESIDERATO, Agustín Daniel. *Los Marineros de las Naves Corsarias de las Provincias Unidas Del Río De La Plata: Sociabilidad, Cotidianidad Y Resistencia (1815 – 1828)*. 2019. Dissertação (Mestrado Em História). Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, 2019.

DUARTE, Feliciano Gámez. *El desafío insurgente. Análisis del curso hispano-americano desde la perspectiva peninsular: 1812 – 1828*. 2004. Tese (Doutorado em História). Universidade de La Rioja, Logroño, 2004.

DUARTE, Feliciano Gámez. *Luchar contra el mar. Edificar en el viento*. La Compañía gaditana Viniegra, 1797-1829. Cádiz: Fundación de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, 2001.

GARRIDO, Daniel Calixto. *Las Ordenanzas de Corso y el Marco de Actuación Corsario*. 2016. Tese (Doutorado Em História). Universidad Carlos III, Madrid, 2016.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

MIGUENS, Silvia. *Breve história dos piratas*. 1. ed. Rio de Janeiro: Versal Editores, 2014.

NOONAN, John T. *The Antelope: The Ordeal of the Recaptured Africans in the Administrations of James Monroe and John Quincy Adams*. Berkeley: University of California Press, 1977.

PRADO, Fabrício. Conexões Atlânticas: redes comerciais entre o Rio da Prata e os Estados Unidos (1790-1822). *Anos 90*. Porto Alegre. v. 24. n. 45. p. 133 – 152. Julho. 2017.

PUEYREDON, Juan Martin. *Decreto para el corso expedido en Buenos-Ayres el 18 de noviembre de 1816*. 1816. Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:578775/>

SARTORETTO, Eduardo. *“Tengo el Honor de ser el Más Obediente y Humilde Servidor de Vuestra Excelencia”*: uma análise das movimentações e práticas de corso e pirataria na Região do Rio da Prata (1810 – 1822). 2017. Monografia (Curso de História). Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2017.

SECRETO, Maria Verónica. Territorialidades fluidas: corsários franceses e tráfico negreiro no Rio da Prata (1796-1799). Tensões locais-tensões globais. *Topoi*. Rio de Janeiro, v. 17, n. 33, p. 419 – 443, jul./dez. 2016.

SILVA, Hernán Asdrúbal. EL corso rioplatense de fines del XVIII y principios del XIX. Una actividad sui generis. *COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO AMERICANA*, 17, Gran Canaria. *Anais*. Espanha: 2006.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. Dicionário de conceitos históricos. 2. ed. 2º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009.

VIDALES, Carlos. Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana. *Caravelle: L'Amérique latine face à la Révolution française*. n. 54. p. 247 – 262. 1990.

NOTAS

¹ Essa informação pode ser conferida na División Colónia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807, do Archivo General de la Nación, Sala IX 04-08-02, em Buenos Ayres, Argentina.

² Apesar da semelhança do nome dessa embarcação com o nome do negreiro citado na abertura do artigo, não encontramos documentos que evidenciem que ambos se tratassem da mesma embarcação.

³ Se faz necessário esclarecer que, para uma melhor análise dos documentos disponíveis, optamos pela supressão dos avisos prévios de ancoramento e das inscrições repetidas de embarcações, que ocorrem, muitas vezes, em edições diferentes do mesmo periódico. No primeiro caso, buscamos identificar o registro dos navios referidos nos avisos, sempre buscando tomar nota do lançamento com o maior número de informações – nome da embarcação, procedência, capitão, carregamento, consignatário. Seguindo essa lógica, para o segundo caso, optamos pela supressão dos documentos incompletos, ou parciais.

⁴ Das 169 embarcações contabilizadas, é possível identificar 12 classes de navios diferentes, sendo elas: 2 balandras; 2 barcas; 85 bergantins; 1 chalupa; 4 corvetas, 3 cúteres; 3 deates; 31 fragatas; 18 goletas; 3 polacras; 1 queche e 16 sumacas.

⁵ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; e 103.

⁶ Em sua maioria, os navios procedem de Montevideú, mas há registros de embarcações provenientes do Rio de Janeiro e de Parnagua.

⁷ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53 à 103.

⁸ Ibidem.

⁹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; e 103.

¹⁰ Se somados todos os números, é possível identificarmos que o contingente de embarcações registradas apresentado anteriormente, nesse caso, não condiz com a quantidade de registros por cidade; isso ocorre graças ao fato, supramencionado, de que algumas embarcações realizaram, durante o período analisado, mais de uma viagem e mais de um lançamento no porto de Buenos Aires. Da mesma forma, se somadas a quantidade de notificações analisadas e comparada com a quantidade de barcos apresentados na tabela, os números ainda são díspares. Isso ocorre porque alguns registros possuem mais de uma embarcação em sua composição – como é o caso dos registros de navios corsários, que conduzem suas presas –, que nem sempre procedem do mesmo lugar.

¹¹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

¹² BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 8 de abr. 1811.

¹³ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

¹⁴ Em um mapeamento simples das palavras-chaves *corso*, *corsário* e *corsários* visualizamos a seguinte situação: 2 citações em 2 edições, no ano de 1810; 4 citações em 4 edições, no ano de 1811; 8 citações em 4 edições, no ano de 1812; 6 citações em 4 edições, no ano de 1813; 8 citações em 3 edições, no ano de 1814; duas citações em duas edições, no ano de 1815; 33 citações em 12 edições, no ano de 1816; 60 citações em 22 edições, no ano de 1817; 31 citações em 16 edições, no ano de 1818; e 14 citações em 10 edições, no ano de 1819. O aumento e queda desses termos ao longo das edições estão diretamente ligados à dinâmica de repasse de informações do jornal. Enquanto nos primeiros anos (1810 – 1812) as referências são maiores a piratas e pirataria, nos anos posteriores há um maior monitoramento dos corsários hispano-americanos, não só da Região Platina, mas da América em geral, demonstrando uma atribuição de importância política e de guerra a esses grupos; somando-se a isso, a partir de 1817, há a incorporação, nas edições, dos registros de entrada do porto buenairense, fato que também contribui com o aumento do número de citações, mas nos permite identificar o alcance e a circulação dos corsários da região. Na análise realizada para este artigo, excluímos os termos *pirataria*, *pirata* e *piratas*, por não corresponderem ao nosso objetivo.

¹⁵ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 62. ed. Buenos Aires, 7 de jul. 1813.

¹⁶ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 90. ed. Buenos Aires, 16 de mar. 1814.

¹⁷ Para maiores informações, sugerimos a leitura do artigo “Piratas en Campana”, do professor Oscar José Trujillo, publicado em 22 de outubro de 2017, na edição digital do diário argentino “La Autentica Defensa”. Disponível em: <https://www.laautenticadefensa.net/144335>.

¹⁸ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816

¹⁹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.

²⁰ Idem.

²¹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 75. ed. Buenos Aires, 5 de out. 1816.

²² Idem. BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 44. ed. Buenos Aires, 8 de nov. 1817. BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 45. ed. Buenos Aires, 15 de nov. 1817. BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 46. ed. Buenos Aires, 22 de nov. 1817. Tendo em mente que os registros de entrada e saída do porto de Buenos Aires somente começam a ser publicados a partir de 1º de novembro de 1817 em nossas fontes, consideramos plausível supor que o navio em destaque tenha sido ainda mais ativo enquanto corsário, em períodos anteriores ao ocorrido.

²³ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.

²⁴ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.

Thomas Cochrane e as presas de guerra em Guayaquil e no Brasil*

Thomas Cochrane and the prizes of war in Guayaquil and Brazil

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

Doutor em História Cultural. Capitão-Tenente (T). Professor da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará (EAMCE).

RESUMO

No início de 1822, o Capitán de Navío da Armada espanhola José Villegas Y Córdoba rendeu-se, entregando na Província Livre de Guayaquil três navios sob seu comando: as Fragatas *Prueba* e *Venganza* e a Corveta *Emperador Alejandro*. Tal rendição se deu após uma insistente perseguição, que já durava alguns meses, encetada pelo Vice-Almirante Thomas Cochrane, comandante das Forças Navais chilenas. Contudo, autoridades peruanas presentes em Guayaquil conseguiram por meio de negociações que os três navios passassem à posse da Marinha do Peru, o que gerou uma série de conflitos entre Thomas Cochrane e as autoridades peruanas. Pouco menos de um ano após esse episódio, Cochrane comandaria a Força Naval do Império do Brasil em sua luta pela independência de Portugal. Com uma campanha naval exitosa, o Primeiro-Almirante Thomas Cochrane comandou o apresamento de mais de 80 navios mercantes e de guerra portugueses, porém, novamente, seus interesses relacionados às presas de guerra foram frustrados por decisões conflitantes advindas do Governo Imperial brasileiro, desencadeando uma longa disputa judicial entre o chefe naval escocês e o governo brasileiro que durou cinco décadas. O objetivo deste artigo é realizar um paralelo entre as demandas por presas da guerra naval feitas por Cochrane com relação aos navios espanhóis que se renderam em Guayaquil, em 1822, e os navios portugueses apresados por ele, em 1823, durante a campanha de independência do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Thomas Cochrane; presas de guerra; Guayaquil; Brasil

ABSTRACT

At the beginning of 1822 the Captain of the Spanish Navy José Villegas Y Córdoba surrendered, delivering in the Free Province of Guayaquil three ships under his command: the Frigates Prueba and Venganza and the Corvette Emperador Alejandro. This surrender came after an insistent persecution, which had lasted for some months, initiated by Vice Admiral Thomas Cochrane, commander of the Chilean naval forces. However, Peruvian authorities present in Guayaquil managed, through negotiations, to have the three ships taken over by the Peruvian Navy, which generated a series of conflicts between Thomas Cochrane and the Peruvian authorities. A little less than a year after this episode, Cochrane would command the Naval Force of the Brazilian Empire in its struggle for independence from Portugal. With a successful naval campaign, the First Admiral Thomas Cochrane, commanded the seizure of more than 80 Portuguese merchant ships and warships, however, again his interests related to prizes of war were thwarted by conflicting decisions from the Brazilian imperial government, triggering a long legal dispute between the Scottish naval chief and the Brazilian government that spanned five decades. The purpose of this article is to draw a parallel between the demands for prizes of the naval war made by Cochrane in relation to the Spanish ships that surrendered in Guayaquil in 1822, and the Portuguese ships arrested by him in 1823 during the Brazilian independence campaign.

KEYWORDS: Thomas Cochrane; Prizes of war; Guayaquil; Brazil

*Artigo recebido em 26 de janeiro de 2022 e aprovado para publicação em 04 de abril de 2022.

INTRODUÇÃO

Ao nos debruçarmos sobre as conexões que poderiam existir entre a história marítima de Guayaquil e a do Brasil, em um primeiro momento, podemos ser levados a crer na inexistência da relação entre tais histórias, no entanto, quando aprofundamos nosso olhar a respeito do tema percebemos que possuímos muito mais elementos conexos do que imaginamos. Esse aprofundamento do olhar nos leva a ver que, dentre tais elementos, as ações de um indivíduo se destacaram, tendo sido ele protagonista em episódios da história naval dos movimentos de libertação da América nos dois oceanos (Pacífico e Atlântico). Tal homem é o britânico Lord Thomas Cochrane, cuja vida conecta não apenas Guayaquil e Brasil, mas também as histórias do Peru, Chile, Espanha, Portugal e Grã-Bretanha.

Inegavelmente, dois aspectos da vida de Thomas Cochrane estão fora de questão: seus grandes êxitos navais nas Marinhas em que esteve a serviço e as variadas polêmicas nas quais se envolveu durante sua trajetória (MARIZ, 2005).

Em 15 de fevereiro de 1822, nos derradeiros momentos das lutas pela independência da América Espanhola, o Capitán de Navío Graduado da Armada espanhola José Villegas Y Córdoba rendeu-se, entregando na Província Livre de Guayaquil três belonaves sob seu comando: as Fragatas *Prueba* e *Venganza* e a Corveta *Emperador Alejandro*. Tais navios de guerra espanhóis foram os últimos a se renderem nesta campanha naval.

Tal rendição se deu após uma insistente perseguição, que já durava alguns meses, encetada pelo comandante das Forças Navais chilenas, Almirante Lord Thomas Cochrane (contratado pelos chilenos em 1818). O comandante espanhol Villegas, diante da escassez de gêneros alimentícios e sob o intenso assédio de Cochrane (ARANA, 2005,

p. 650), decidiu render-se, mas em vez de entregar-se ao almirante escocês optou por fazê-lo às autoridades de Guayaquil.

Os três navios passaram à posse da Marinha do Peru, que neles içou seu pavilhão. Tal episódio gerou uma série de conflitos entre Thomas Cochrane e as autoridades peruanas, já que o comandante a serviço da Marinha chilena se via com o direito da posse dos navios *Prueba*, *Venganza* e *Emperador Alejandro*, considerando-os suas presas de guerra.

Pouco menos de um ano após esse episódio, já estando consolidada a Independência do Chile, Thomas Cochrane teria seus serviços requisitados pelo Império do Brasil a fim de comandar a Força Naval desta nova nação sul-americana em sua luta pela independência de Portugal. Com uma campanha naval extremamente bem-sucedida, o Primeiro-Almirante Thomas Cochrane comandou o apresamento de mais de 80 navios mercantes e de guerra portugueses, porém, novamente, seus interesses relacionados às presas de guerra foram frustrados por decisões conflitantes advindas do Governo Imperial brasileiro, levando a uma longa disputa entre o Almirante Cochrane e o governo brasileiro, a qual só foi resolvida cinco décadas depois através de arbitragem internacional e com o chefe naval britânico já falecido.

Buscarei, no presente artigo, realizar um paralelo entre as demandas por presas da guerra naval requeridas por Cochrane com relação aos navios espanhóis que se renderam em Guayaquil, em 1822, após sua perseguição, e os navios portugueses apresados por ele, em 1823, durante a campanha de independência do Brasil.

A DISPUTA PELAS FRAGATAS PRUEBA E VENGANZA: O PAPEL DA PROVÍNCIA LIVRE DE GUAYAQUIL

No final do ano de 1818, poucos dias antes de completar 43 anos de idade, Tho-

mas Cochrane chegou a Valparaíso, no Chile, com sua esposa e dois filhos. José Antonio Álvarez Condarco, a mando do General Bernardo O'Higgins, havia contratado Cochrane para reorganizar a Marinha chilena, nomeando-o Vice-Almirante e dando-lhe a missão de combater as Forças Navais espanholas no Pacífico, a fim de consolidar a independência.

Em suas quatro décadas de existência, Cochrane trazia na bagagem mais de 15 anos de serviços à Marinha Real britânica, dos quais se destacavam bem-sucedidas campanhas navais contra os franceses nas guerras napoleônicas, o que contribuiu para sua contratação pelos chilenos. Apesar disso, sua carreira naval na Inglaterra fora maculada por sua demissão da Marinha Real em 1814 por, supostamente, ter participado de um esquema de fraude na Bolsa de Valores, quando fazia parte do parlamento britânico (MARIZ, 2005, pp. 12-13).

A participação nas guerras de independência da América do Sul foi, sob um olhar retrospectivo, uma redenção em sua carreira naval, que lhe permitiu alcançar mais fama por sua atuação nos mares do sul e, inclusive, ser reintegrado à Marinha Real britânica na década de 1830, após uma rápida passagem na Marinha da Grécia em sua luta pela independência do Império Otomano (CAMINHA, 1989, p. 25).

Nos quatro anos em que serviu à Armada chilena, o almirante escocês alcançou estatuto de herói a ponto de, até hoje, seu nome batizar navios de guerra daquele país. No sítio eletrônico da Armada do Chile, a biografia de Cochrane começa com os seguintes termos: "Es el primer Vicealmirante de Chile y uno de los fundadores de la Marina Nacional; el hombre que le dio más gloria y tradición a la Armada en el período de incipiente Independencia, destruyendo el poder naval de España en el Pacífico y logrando con ello la emancipación del Perú"¹.

Tais palavras efusivas podem ser mais bem compreendidas quando elencados alguns dos feitos navais das forças chilenas a serviço de Cochrane que determinaram o domínio do mar por parte da Esquadra sob seu comando, por exemplo: a tomada de Corral e Valdívía, o apoio naval à Expedição Libertadora do Peru, o bloqueio naval de El Callao e a captura da Fragata Esmeralda, a qual sob bandeira chilena foi rebatizada de Valdívía.

No princípio de 1822, algumas poucas unidades navais espanholas ainda eram encaradas por Cochrane como uma ameaça à consolidação da independência do Chile, Grã-Colômbia e Peru, principalmente desta última nação que ainda contava com focos de resistência leais à Coroa espanhola.

Esses navios eram a Fragata *Prueba* (comandada por José Villegas Y Córdoba) e a Fragata *Venganza* (comandada pelo Capitão de Fragata José Joaquín Soroa). As fragatas espanholas há meses resistiam ao bloqueio naval estabelecido pelas Forças Navais chilenas. A proclamação da independência do Peru, até então, principal reduto da resistência realista na América, tornou a situação das tripulações espanholas bastante delicada. A permanência em El Callao não era mais sustentável aos navios de guerra espanhóis remanescentes, de modo que tentaram guarida em outras localidades com simpatias realistas, como o Panamá (ARANA, 2005, p. 161). Mas também, em 1821, a região do Panamá foi retirada das mãos da Coroa espanhola com sua anexação à Grã-Colômbia Independente.

Primeiramente, as fragatas buscaram refúgio na Ilha Taboga, no Panamá, depois navegaram para o sul, até Atacames, onde juntaram-se a elas a Corveta *Emperador Alejandro*, um antigo navio mercante armado de bandeira inglesa tomado pelos espanhóis em 1821 (ARANA, 2005, p. 466).

Foi quando se deu uma curiosa reviravolta no quadro dos acontecimentos na-

vais. O Capitán de Navío Graduado José Villegas Y Córdoba, comandante da *Prueba* e oficial de maior graduação, tendo, desse modo, sob seu mando, as belonaves espanholas, partiu rumo à Província Livre de Guayaquil. Ao tomar conhecimento de tal informação, o Vice-Almirante Thomas Cochrane pôs-se ao mar com sua Força Naval, partindo de Acapulco, com o intento de interceptar e capturar os derradeiros navios de guerra espanhóis em operação na costa ocidental da América do Sul.

É provável que a decisão dos espanhóis de rumar a Guayaquil tinha por finalidade bloquear o porto e conseguir suprimentos para que, em seguida, os navios pudessem partir para Manila, nas Filipinas. Chegaram, assim, em janeiro de 1822, nas proximidades do porto de Guayaquil. Os navios espanhóis, então, fundearam próximo à Ilha de Puna, tendo iniciado contatos e negociações com as autoridades guayaquilenhas (VILLAMIL, 1983, p. 72).

Sabedores do possível deslocamento da Esquadra de Cochrane que visava neutralizar os navios espanhóis, a cidade de Guayaquil usou de um subterfúgio na negociação com os Capitães Villegas e Soroa: alegou-se que estavam em correspondência com Lord Cochrane, o qual já se achava próximo a Guayaquil com sua Força Naval. Mesmo com a resistência de alguns homens das tripulações, a informação da aproximação dos navios chilenos acelerou a tomada de decisão dos comandantes espanhóis, os quais acordaram sua rendição com representantes do Peru em Guayaquil, em termos que seriam favoráveis a ambas as partes.

Nos dias 15 e 16 de fevereiro, foi firmado e ratificado o acordo que previa a entrega dos navios ao Peru e em troca o governo peruano pagaria aos oficiais e tripulações espanholas seus soldos em atraso, além de permitir àqueles que desejassem permanecer na América o gozo de todos os

direitos e privilégios da cidadania peruana e o serviço à Marinha deste país, e àqueles que desejassem retornar à Europa, seriam levados às expensas do Peru.

A Marinha do Peru, que havia sido criada há apenas alguns meses, no ano de 1821 (MELO, 1980, p. 160), recebeu, então, das autoridades de Guayaquil os navios rendidos. Coincidentemente, o presidente do Peru era o famoso General argentino José de San Martín, o qual, desde a Expedição Libertadora do Peru, tivera severos desentendimentos quanto às operações bélicas e à condução das guerras de independência com o Almirante Cochrane. A relação entre esses chefes militares se pautaria a partir de então por muitas e reiteradas acusações mútuas.

Quando, finalmente, em 10 de março, Cochrane chegou a Guayaquil, foi informado do resultado das negociações entre os comandantes dos navios espanhóis e os representantes da Província Livre de Guayaquil e do governo peruano. No porto de Guayaquil permanecia apenas a Fragata *Venganza* e a Corveta *Emperador Alejandro*, pois a *Prueba* já havia partido para El Callao, onde seria rebatizada como *Protector*. A permanência dos outros dois navios em Guayaquil decorria da necessidade de realização de reparos nos mesmos, mas já tremulava no mastro da *Venganza* a bandeira peruana.

Tais informações incomodaram sobremaneira o almirante escocês, que não aceitou o resultado das negociações intermediadas pela Junta de Governo de Guayaquil entre os representantes peruanos e o Comandante Villegas.

Para Cochrane, as naves espanholas deveriam ser consideradas suas presas de guerra, pois há tempos sua Esquadra acosava-as pelo Pacífico, e o almirante interpretava que sua rendição em Guayaquil se dera exclusivamente pelo fato de já não poderem mais resistir ao bloqueio que a Força Naval libertadora chilena lhes infligia.

Inconformado com o rumo dos acontecimentos e tendo diante de si a *Venganza*, Cochrane determinou a um de seus oficiais, o Capitão Thomas Crosbie, que embarcasse naquela Fragata, e içasse o pavilhão chileno ao lado do peruano no dito navio (COCHRANE, 1859, p. 187), o que foi cumprido na manhã do dia 14 de março (VALENZUELA, 2019, p. 14). Tal ação alarmou a junta governativa e a população de Guayaquil, pois poderia ser o estopim para um confronto armado que envolveria chilenos, peruanos e guayaquilenhos, haja vista os ânimos exaltados de Cochrane e os crescentes desentendimentos deste com San Martín.

Rapidamente, os governantes de Guayaquil agiram para acalmar a situação e entraram em negociações com Lord Cochrane. Ao mesmo tempo, prepararam as defesas da cidade com algumas peças de artilharia e homens de infantaria no porto defronte aos navios chilenos, tendo um possível desembarque hostil. Felizmente, não foi necessário fazer uso das tropas, pois um convênio foi firmado entre o comandante das Forças Navais chilenas e as autoridades de Guayaquil. Por tal acordo, concordava-se em restituir a Corveta *Emperador Alejandro* aos seus antigos donos particulares e seria içado o pavilhão da Província Livre de Guayaquil na *Venganza* até que os governos do Chile e do Peru decidissem seu destino.

Para Thomas Cochrane, a negociação ocorrida em Guayaquil em fevereiro teria sido uma traição peruana ao Chile, além de uma afronta a sua pessoa (COCHRANE, 1859, pp. 188-192). Assim, resolveu navegar até El Callao para reclamar oficialmente junto ao governo peruano a agora Fragata *Protector* (antiga *Prueba*) e a *Venganza* como suas presas de guerra, lá chegando em 25 de abril.

Chegando ao Peru, foi negada à Força Naval chilena permissão para fazer aqua-

da e adquirir víveres. Além disso, foi embarcada na fragata em disputa uma tropa de infantaria peruana para resistir a uma possível tentativa de abordagem, tendo ainda sido guarnecidas as peças de artilharia dos fortes. Tais atos hostis encolerizaram Cochrane, o que foi maximizado nos dias subsequentes com a chegada no porto de dois navios anteriormente chilenos e que agora ostentavam a bandeira peruana (a Corveta *Limeña* e a Goleta *Montezuma*), os quais não saudaram a insígnia do almirante, tendo para tal justificado que haviam sido postos às ordens de San Martín.

Inconformado, Cochrane determinou a abordagem da *Montezuma*. Após a abordagem chilena foi ordenado que seus oficiais desembarcassem em terra e trocou-se o pavilhão peruano pelo chileno no navio. Diante dos novos acontecimentos, a Força Naval peruana acreditava em um confronto armado inevitável pelo controle da Fragata *Protector* (antiga *Prueba*). Porém, tal fato não ocorreu, e convencido que suas intenções não teriam sucesso, Thomas Cochrane fez vela para Valparaíso em 10 de maio. Tanto a *Protector*, quanto a *Venganza*, rebatizada de *Guayas*, acabaram ficando definitivamente com os peruanos (MELO, 1980).

Tendo seus intentos frustrados, o Vice-Almirante Cochrane ainda permaneceria a serviço da Marinha do Chile por mais alguns meses até o princípio de 1823, quando entregou seu cargo alegando que seus serviços estavam concluídos, pois a ameaça naval espanhola fora totalmente neutralizada. Durante o período em que atuou como Comandante em Chefe da Força Naval chilena, tendo por navio capitânia a Fragata *O'Higgins*, Cochrane contabilizou o apresamento ou destruição de nove navios de guerra espanhóis, dentre os quais as Fragatas *Prueba* e *Venganza*, e a captura de 16 navios mercantes.

Em suas memórias, Cochrane afirma que pesou em sua decisão de deixar o Chile o modo como estava sendo tratado pelas autoridades chilenas, as quais começaram a desconfiar de sua lealdade a Bernardo O'Higgins, diante do movimento opositor encabeçado pelo General Ramón Freire. Segundo o almirante, seu poder de ação estava sendo minado com a retirada de navios de seu controle sob alegação de necessidade de manutenção (COCHRANE, 1859, pp. 250-251; COCHRANE, 2003, p. 38).

Contudo, o destino de Cochrane não seria a Europa. Campanhas navais na América do Sul continuaram nos planos do chefe naval britânico, mas agora não mais no Pacífico e sim no Atlântico, pois Thomas Cochrane recebera um convite do Imperador Dom Pedro, por intermédio de uma carta assinada pelo Cônsul brasileiro em Buenos Aires, Antônio Manuel Correia da Câmara, para que organizasse a Marinha do Brasil e fosse o seu comandante em chefe nas lutas pela independência do país contra os portugueses (COCHRANE, 2003, p. 37).

COCHRANE E A QUESTÃO DAS PRESAS DE GUERRA DA CAMPANHA DE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

Em 16 de janeiro de 1823, apenas 12 dias antes da renúncia de O'Higgins como Diretor Supremo do Chile, Thomas Cochrane, juntamente com alguns de seus oficiais e marinheiros, partiu de Valparaíso com destino ao Rio de Janeiro a bordo do Navio *Colonel Allen*, chegando à capital do Império em 13 de março (BITTENCOURT, 2007, p. 91).

Sem dúvida, sua experiência nas lutas pela independência da América Hispânica foi fundamental para seu sucesso nas campanhas navais brasileiras, pois encontrou um cenário com várias semelhanças no Brasil, a saber: I – teve de organizar uma Marinha tendo por meios navais

aqueles provenientes de captura ou de adesão das Forças Navais portuguesas, além de alguns navios adquiridos para a campanha; II – suas tripulações (oficiais e marinhagem) seriam formadas por elementos aderentes à causa da independência, mas também e destacadamente por estrangeiros (na maioria britânicos) contratados pelo governo brasileiro; III – necessitaria navegar longas distâncias para neutralizar os focos remanescentes de forças lusitanas; e IV – teria como principal atuação naval o bloqueio naval e a negação do uso do mar ao inimigo.

Poucos dias após chegar ao Brasil, ocorreram os primeiros desentendimentos do almirante escocês com membros da administração brasileira. Cochrane havia sido convidado para ser o comandante em chefe da Esquadra brasileira e seus vencimentos seriam do mesmo valor do que recebia no Chile, porém, em seu primeiro encontro com o Ministro da Marinha, o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, foi informado que seus soldos seriam metade desse valor. Além disso, o Decreto Imperial que o nomeara apenas expunha em seu posto o termo "Almirante", o que o fez indagar a Cunha Moreira a sua posição hierárquica na Marinha, tendo em vista que havia outros dois almirantes na Marinha brasileira. A resposta do Ministro da Marinha foi que Cochrane ficaria hierarquicamente abaixo dos dois outros almirantes, mas que não precisaria se preocupar, pois ambos exerceriam apenas atividades administrativas.

Diante das duas informações, Cochrane protestou e afirmou que levaria o caso ao Primeiro-Ministro José Bonifácio de Andrada e Silva, o que de fato fez, informando-o que o convite que lhe fora feito dizia que seus vencimentos seriam equivalentes aos que recebia no Chile e que, enquanto comandante em chefe da Esquadra, não aceitava ficar subordinado a

outros almirantes. Caso nada fosse feito a respeito, partiria imediatamente do Brasil.

Para solucionar o problema, novo Decreto Imperial foi publicado, nomeando Thomas Cochrane como “Primeiro-Almirante”, um posto exclusivamente criado para ele hierarquicamente superior aos demais (nenhum outro oficial da Marinha do Brasil teve tal posto), além disso, seus vencimentos seriam iguais aos percebidos durante o período que servira à Marinha chilena, ou seja, um valor bem maior que os demais almirantes brasileiros recebiam, pois todos os soldos pagos aos militares da Marinha do Brasil eram bastante baixos em comparação ao que era pago no Chile (CASTRO & PEREIRA, 2020, pp. 199-200).

Resolvida essa querela, no dia 21 de março de 1823, a insígnia de Lord Cochrane foi içada na Nau *Pedro Primeiro* e, treze dias depois, em 3 de abril, pôs-se ao mar a Força Naval sob o seu comando com destino à Bahia, a fim de bloquear o porto e combater os navios de guerra portugueses lá fundeados. No Brasil, os focos de resistência portuguesa à independência localizavam-se ao norte do Rio de Janeiro: na Bahia, no Maranhão e no Pará; e ao sul: na Cisplatina (província que na época pertencia ao Brasil, mas que em 1828, após a Guerra Cisplatina, tornou-se a República Oriental do Uruguai). Na Bahia estava o maior número de navios de guerra portugueses, inclusive em quantidade superior aos da Marinha Imperial brasileira. Por tal motivo, esse foi o primeiro destino da Esquadra de Cochrane.

O desempenho da Força Naval comandada pelo primeiro-almirante foi impressionante. Após cerca de seis meses de bloqueios, combates e perseguições, Cochrane e seus comandados haviam conseguido a libertação da Bahia, do Maranhão e do Pará. Em tal campanha foram expulsos do território brasileiro o Exér-

cito português e uma Esquadra numericamente superior, a qual foi perseguida pelo Atlântico quando buscava chegar a Portugal, tendo muitos navios de guerra e mercantes portugueses sido apresados durante a fuga.

O saldo de presas de guerra feito pela Força Naval comandada por Cochrane foi bastante considerável: 78 navios mercantes ou de transporte, 3 navios de guerra, 8 canhoneiras e uma quantidade significativa de propriedades públicas e privadas do Pará e do Maranhão (VALE, 2002).

Ao sul, na Província Cisplatina, não se fez necessário a atuação direta de Cochrane, pois as forças portuguesas em Montevideu eram bem menores e uma Força Naval brasileira que havia sido enviada para combatê-la demonstrava que logo alcançaria êxito, o que se efetivou com a rendição dos portugueses em novembro de 1823 e sua evacuação em março de 1824.

Em 9 de novembro de 1823, Thomas Cochrane foi recebido com festa em seu retorno ao Rio de Janeiro (CAMINHA, 1978, p. 56), chegando, inclusive, a receber do imperador o título nobiliárquico de Marquês do Maranhão, condecorações e votos públicos de agradecimento. Porém, sua principal expectativa voltava-se para um rápido julgamento do Conselho Militar Supremo quanto às indenizações que considerava ter direito por conta de todas as presas que fizera na Campanha.

Tais expectativas embasavam-se em um Alvará Imperial baixado em 30 de dezembro de 1822 que regia o direito às presas de guerra contra propriedades que ostentassem o pavilhão português, feitos por corsários. Porém, isso não se aplicava à Força Naval regular de Cochrane. Independente disso, a regulamentação das presas de guerra no Brasil por parte da Marinha Imperial aproveitava-se da legislação portuguesa sobre o assunto, isto é, dois Alvarás Régios de 1796 e 1797, os

quais eram bem semelhantes às leis britânicas. Nesse sentido, a experiência de Cochrane no recebimento de indenizações de presas de guerra durante as guerras napoleônicas criaram nele e em suas tripulações britânicas grande ansiedade e otimismo quanto aos ganhos que adquiririam no Brasil.

Como desde agosto daquele ano os primeiros navios apresados por Cochrane em campanha já estavam sob guarda do Arsenal de Marinha aguardando julgamento, o Primeiro-Almirante acreditava que na data em que regressaria ao Rio de Janeiro não demoraria muito tempo para receber uma sentença favorável aos seus interesses. Contudo, tal celeridade não ocorreu (VALE, 1973, pp. 64-65).

Enquanto a Esquadra de Cochrane ainda combatia na Bahia, uma série de mudanças políticas estavam ocorrendo no país. Uma facção política ganhava força e apregoava a necessidade de conciliação com os portugueses que haviam decidido por permanecer em território brasileiro. Um grande número de comerciantes portugueses e funcionários públicos civis optou por permanecer no país após a independência e vários desses indivíduos tinham muitas posses e grande influência nos meios políticos brasileiros, de modo que as ameaças às suas propriedades e a de seus compatriotas no Brasil começaram a causar embaraço ao Governo Imperial brasileiro.

Logicamente, as presas de guerra feitas por Cochrane contribuíam para tal embaraço. De modo que pressões políticas colaboraram para a morosidade do Tribunal de Presas em concluir os processos referentes às indenizações aos homens da Esquadra de Cochrane, cuja demora era reforçada pela falta de clareza na legislação, já que não havia leis próprias brasileiras que tratassem da questão, fazendo-se uso, como já mencionado, de leis portuguesas.

As disputas políticas entre as facções denominadas de Partido Português e Partido Brasileiro desembocaram na dissolução da Assembleia Nacional Constituinte de 1823 pelo imperador e na troca de todo o seu gabinete de ministros. Todos os novos ministros e conselheiros de Estado nomeados eram brasileiros natos, contudo, pertencentes à facção moderada que almejava uma política de conciliação nacional.

Assim, durante o julgamento da questão das presas, o Conselho Militar Supremo fixou-se em cada pequena sutileza legal que pudesse comprometer a integridade do pedido de direito à indenização feita por Cochrane e várias das presas começaram a ser restituídas a seus antigos donos sob alegação de ilegalidade no modo como os apresamentos foram realizados. A maioria dos navios mercantes foi liberado, pois a lei regia que os navios capturados no porto ou a duas léguas da costa não podiam ser considerados presas. As propriedades apresadas no Maranhão tiveram seu direito de indenização negado devido ao tribunal ter considerado que tal território nunca pertencera ao inimigo, mas que estava apenas sob ocupação temporária deste. Já os navios de guerra capturados foram considerados como pertencentes à Coroa Imperial, não havendo direito de presa aos seus captores.

No início de 1824, o Tribunal de Presas já havia indeferido metade do valor dos pedidos de direito de presas de guerra feitos por Cochrane, o que fez a impaciência original do primeiro-almirante transformar-se em cólera e total desconfiança no Conselho Militar Supremo e nos ministros e conselheiros de Estado de Dom Pedro. No dia 2 de fevereiro de 1824, Thomas Cochrane emitiu por escrito um vigoroso protesto contra as decisões do tribunal, além de fazer severas acusações aos seus membros, os quais, segundo Cochrane, por ter nove de seus treze membros de

nacionalidade portuguesa, estariam julgando de modo parcial, favorecendo seus compatriotas e traindo os interesses do governo brasileiro.

As tensões elevadas geraram preocupação ao Governo Imperial, pois havia rumores da organização de preparativos de uma expedição de reconquista portuguesa e, ao mesmo tempo, chegavam informações do surgimento de um movimento republicano separatista ao norte do Império que se fortaleceu com a dissolução da Assembleia Constituinte pelo imperador. Tais rumores e informações requeriam que o Brasil mantivesse uma Esquadra forte e leal, assim, se fazia necessário um rápido acordo com Thomas Cochrane.

Em 23 de fevereiro de 1824, um Decreto Imperial foi publicado com a finalidade de encerrar as querelas das presas. O Tesouro Nacional se comprometia a pagar o valor de todas as presas liberadas por terem sido consideradas ilegais a Cochrane e seus homens, de modo que se poderia continuar com a política de devolução das propriedades portuguesas. Amainados os ânimos, Cochrane organizou uma Força Naval composta por quatro navios de guerra e em 3 de março remeteu-a a Pernambuco para intimidar os possíveis separatistas republicanos.

Porém, o Governo Imperial estava com sérias restrições orçamentárias, o que comprometia o pagamento das demandas das presas de guerra. A dívida nacional aumentara nos últimos meses, alcançado a cifra de mais de dois milhões de Libras e os valores requeridos por Cochrane, cerca de £200.000, eram quase da mesma monta que toda a despesa naval que o Império tivera com a Marinha em 1823: £220.000. Visando minorar sua situação financeira, o Governo Imperial aguardava a liberação de um empréstimo proveniente de Londres no valor de 3 milhões de Libras.

Inconsciente ou indiferente ao quadro financeiro do Império, o Marquês do

Maranhão formalmente e reiteradamente protestou ao governo o pagamento dos valores prometidos em cartas escritas em 20 de março, 30 de março e 3 de maio, as quais foram respondidas garantindo a boa-fé do governo e reafirmando a promessa de que os valores seriam pagos.

As desconfianças de Thomas Cochrane continuaram e sua indignação aumentava à medida que o Tribunal de Presas, além de continuar decidindo pela devolução dos bens aos seus antigos donos, começara a multar alguns comandantes de nacionalidade britânica sob as ordens de Cochrane, por haverem cometido possíveis irregularidades durante as capturas.

A relação entre o primeiro-almirante e o Governo Imperial deteriorava-se rapidamente, com acusações anônimas de lado a lado sendo publicadas na imprensa local, além do surgimento de boatos sobre uma possível detenção de Cochrane em curso de ser efetivada. Visando novamente acalmar o almirante escocês, uma série de atos administrativos foi baixada em julho daquele ano, por exemplo: acréscimo no valor dos soldos aos marinheiros estrangeiros, promessa a Cochrane de permanecer na Marinha do Brasil por quanto tempo desejasse e, após sua resignação, pagamento de meio soldo pelo resto de sua vida e pagamento adiantado de £40.000 das 200 mil Libras reivindicadas pelas presas do ano anterior.

Poucos dias depois, chegaram notícias ao Rio de Janeiro que algumas Províncias do Norte (Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará), de fato haviam iniciado uma rebelião republicana e separatista que ficou conhecida como Confederação do Equador. Visando debelar a insurreição, em 2 de agosto, Cochrane pôs-se ao mar com destino ao foco da rebelião, com três navios de guerra e dois navios-transporte, levando 1.200 homens de infantaria, que se juntariam aos

oito navios de guerra já bloqueando Pernambuco. Coincidentemente, no mesmo dia, após a partida de Cochrane, chegou ao Rio de Janeiro o navio inglês² com a primeira parte do empréstimo feito pelo governo brasileiro (VALE, 1973, p. 72).

Em novembro de 1824, a rebelião republicana foi finalmente vencida, e mesmo tendo recebido ordens para retornar ao Rio de Janeiro, Cochrane partiu do Ceará para o Maranhão justificando seu ato pela necessidade de pacificar aquela província que sofria com conflitos entre facções políticas rivais, sendo tais conflitos ainda resultantes da adesão da região ao Império do Brasil no ano anterior.

Mesmo no Maranhão, o primeiro-almirante continuou enviando solicitações ao Rio de Janeiro para a execução do pagamento dos valores pendentes relativos às presas de guerra. Em fevereiro de 1825, o pagamento ainda não havia sido feito, além disso, há quatro meses as tripulações não recebiam seus soldos, o que foi sanado com valores pecuniários provenientes da Junta Governativa do Maranhão, que havia sido estabelecida por intervenção do próprio Cochrane.

Descrente do pagamento por parte do Governo Imperial dos valores que considerava seus por direito com relação às presas de guerra, aliado ao fato de sentir-se afadigado e injustiçado pelas crescentes acusações a respeito de suas ações no Maranhão, publicadas na imprensa do Rio de Janeiro, o primeiro-almirante tomou uma decisão totalmente inesperada pelo governo brasileiro.

Em 18 de maio de 1825, com sua insígnia içada na Fragata *Piranga*, pois havia remetido a Nau *Pedro Primeiro* ao Rio de Janeiro, Thomas Cochrane partiu do Maranhão com destino à Inglaterra sem haver pedido autorização ao imperador. Pela primeira vez um navio ostentando a bandeira brasileira foi saudada em uma

nação estrangeira, mas tal fato não foi suficiente para minorar a má impressão causada pelo ato do primeiro-almirante em alguns círculos do governo brasileiro.

Uma nova fase de conflitos teve início com o Governo Imperial brasileiro acusando Cochrane de deserção e exigindo a devolução dos valores recebidos no Maranhão. Por sua vez, Thomas Cochrane negava que desertara e requeria o cumprimento das promessas de pagamento pelas presas de guerra. Somente em 1827, mesmo recolhido em sua propriedade na Escócia desde 1825, Cochrane foi oficialmente demitido do Serviço na Armada brasileira.

Mesmo assim, a disputa judicial pelas presas de guerra feitas no Brasil prosseguiu e só teve um desfecho em 1873, ou seja, cinquenta anos após o início da querela e treze anos após a morte de Lord Cochrane, tendo havido a necessidade de arbitragem internacional dos embaixadores dos Estados Unidos e da Itália, diante do desacordo entre o tribunal brasileiro e o filho de Cochrane. O herdeiro de Cochrane recebera, em 1865, £9.450 referentes ao caso, mas alegava ter direito a mais £77.750. Assim, com a participação dos árbitros internacionais, em 1873 foi finalmente decidido que como quitação final da dívida o governo brasileiro deveria pagar ao filho de Cochrane mais £38.675, o que foi cumprido (MUNIZ, 2005, p. 51).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que os casos envolvendo Thomas Cochrane e as supostas presas em Guayaquil – Fragatas *Prueba* e *Venganza* – e a querela dos direitos às presas de guerra na campanha de independência do Brasil nos trazem inúmeras possibilidades de discussão a respeito das similaridades que envolveram os processos de independência na América. Além da presença comum de alguns sujeitos históricos e das similaridades de estratégias

navais empregadas, surgem aos olhos dos historiadores conflitos resultantes de fatores políticos, culturais, econômicos e sociais.

Muitos aspectos contribuíram para que os acontecimentos se dessem daquele modo: desde as transformações políticas ocorridas em Guayaquil, Chile, Peru e Brasil, passando pelas condicionantes econômicas, e chegando até as características comportamentais de Thomas Cochrane, um brilhante, mas sempre desconfiado e imprevisível chefe naval.

Sem fazer juízos de valor quanto às demandas de Cochrane às suas presas de guerra no Pacífico e no Atlântico, encerramos este artigo atentando para outro fator, que foi o modo como a Junta de Governo de Guayaquil e o Governo Imperial brasileiro se portaram diante da pressão exercida pelo almirante britânico. Mesmo temerosos das funestas consequências de desafiar os interesses do homem que fora fundamental na liderança das Forças Navais que propiciaram a independência destes territórios da Espanha e de Portugal, tanto a Província Livre de Guayaquil como o Império do Brasil buscaram, na medida de suas possibilidades, apresentar-se como detentores da autonomia que deveriam ter Estados independentes, mesmo que para tal, tivessem usado de artimanhas e manobras permitidas pela legislação, tal qual o próprio Cochrane fizera durante suas exitosas campanhas navais.

REFERÊNCIAS

ARANA, Diego Barros. *Historia General de Chile*. Tomo XIII. Santiago: Editorial Universitaria, 2005.

BITTENCOURT, Armando de Senna. Da Marinha de Portugal forma-se uma Marinha para o Brasil 1807 a 1823. In. *Revista Marítima Brasileira*. V. 127. N. 10-12. Rio de Janeiro, Out-Dez, 2007.

CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

CAMINHA, João Carlos. A guerra de independência. In. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. N. 14. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, jun. 1978.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha & PEREIRA, José António Rodrigues (Orgs.). *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2020.

COCHRANE, Thomas. *Narrativas de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2003.

_____. *Servicios navales que en libertar al Chile y al Perú de la dominación española rindió el Conde de Dundonald*. Londres: Imprenta de T. Brettell, 1859.

MARIZ, Vasco. Lord Cochrane, o turbulento Marquês do Maranhão. In. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Vol. 1, N. 1. Rio de Janeiro, Jan-Jun 2005.

MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Vol. 1. Callao: Museo Naval del Perú, 1980.

MUNIZ, Petrônio R. G. Questão das presas. In. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Vol. 1, N. 1. Rio de Janeiro, Jan-Jun 2005.

VALENZUELA, Benjamín Rosales. *El 9 de Octubre de 1820 y la guerra por la independencia de Quito*. In. Revista del Instituto de Historia Marítima. N. 65. Guayaquil, dez. 2019.

VALLE, Brian. O Almirante Cochrane e a questão das presas. In. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. N. 8. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, dez. 1973.

_____. A criação da Marinha Imperial. In. *História Naval Brasileira*. Terceiro Volume, Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.

_____. A ação da Marinha nas guerras da independência. In. *História Naval Brasileira*. Terceiro Volume, Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.

VILLAMIL, José [et al.] (Orgs.). *La independencia de Guayaquil: 9 de octubre de 1820*. Guayaquil: Banco Central del Ecuador, 1983.

NOTAS

¹ THOMAS Alexander Cochrane. *Armada de Chile*, 16 jan. 2014. Disponível em: armada.temporal.avz.cl/tradicion-e-historia/biografias/c/thomas-alexander-cochrane . Acesso em: 26 nov. 2021

² HMS *Sparrowhawk*.

Pela glória e pela honra do Império!: Recrutamento, organização e atuação do Batalhão da Paraíba na Guerra de Independência na Bahia (1822-1823)*

For the glory and honor of the Empire! Recruitment, organization and performance of the Paraíba Battalion at the War of Independence in Bahia (1822-1823)

George Henrique de Vasconcelos Gomes

Mestre em História pela Universidade Federal da Paraíba – PPGH-UFPB – e pesquisador associado ao Museu Marítimo EXEA.

Leandro Vilar Oliveira

Mestre em História e doutor em Ciências das Religiões – PPGCR-UFPB – e pesquisador associado ao Museu Marítimo EXEA.

RESUMO

O trabalho de pesquisa tem como fim abordar a atuação do Batalhão da Paraíba durante a Guerra de Independência ocorrida na Bahia entre 1822 e 1823. Inserido dentro do contexto da Independência do Brasil, a unidade militar em questão foi formada a partir do recrutamento de homens de cidades, vilas e povoados da Província da Paraíba, tendo sido importante componente no cerco à cidade de Salvador, sitiada por terra pelo chamado “Exército Pacificador” e pelo mar. Apresentamos este último como importante espaço estratégico de deslocamento de forças terrestres, tanto as formadas na Corte (Rio de Janeiro), quanto os batalhões das províncias do Norte, discutindo os motivos e hipóteses dessa ação. Ademais, abordaremos como se deu o recrutamento, a organização dessa força e parte da atuação do Batalhão da Paraíba. A pesquisa se realizou em acervos existentes em arquivos on-line através de fontes primárias e de apoio biblio-

ABSTRACT

The purpose of this research paper is to discuss the performance of the Paraíba Battalion during the War of Independence that took place in Bahia between 1822 and 1823. Inserted in the context of Brazil's Independence, the military unit in question was formed from the recruitment of men from cities, towns and villages of the Paraíba Province, and was an important component in the siege of the city of Salvador, besieged by the so-called “Peacemaker Army”, by land, and by sea. We present the sea as an important strategic space for the displacement of land forces, both the forces formed at the Court (Rio de Janeiro) and the battalions from the Northern provinces. We discuss the motives and hypotheses of this action. Furthermore, we will discuss how the Recruitment process took place, the organization of this force, and part of the performance of the Paraíba Battalion. The research was carried out in collections existing on the internet through

*Artigo recebido em 08 de fevereiro de 2022 e aprovado para publicação em 25 de abril de 2022.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 57-73 – 2022.

gráfico no que diz respeito ao contexto histórico presente..

PALAVRAS-CHAVE: Guerra de Independência; recrutamento; Batalhão da Paraíba

INTRODUÇÃO

Em 2022, comemora-se o Bicentenário da Proclamação da Independência do Brasil, acontecimento histórico que por certo tempo foi considerado como tendo sido um ato que ocorreu de forma pacífica, por supostamente a população brasileira encontrar-se favorável a separação do Brasil de Portugal, e por conta disso, não teria havido resistência por parte do povo brasileiro em impedir a confirmação da independência e o estabelecimento do Império. No entanto, a história não ocorreu dessa forma. Houve resistência e as chamadas Guerras de Independência (1822-1825), as quais mobilizaram tropas brasileiras e portuguesas e contou com ajuda de outros países como Inglaterra e França. (MOTA, 1986, p. 56-58).

As Guerras de Independência foram o resultado bélico de parte da população brasileira que não aceitava a independência do Brasil, considerando isso um ato de traição do Príncipe Regente Dom Pedro, coroado Imperador em dezembro de 1822. Por conta disso, esses brasileiros representados pelas elites latifundiárias, políticas e militares mobilizaram tropas, milícias e até conseguiram o apoio português para iniciar uma série de resistências que impediam que o neófito Império brasileiro pudesse ser reconhecido como uma unidade nacional (CALMON, 2002, p. 183-185). Por conta disso, províncias como Bahia, Maranhão e Pará irromperam em guerra, e outras províncias tiveram conflitos menores ou enviaram forças para lutar nessas guerras.

No caso da Província da Paraíba, alvo deste estudo, não ocorreram grandes revoltas e nem batalhas, apenas alguns

primary sources and bibliographical support regarding the present historical context.

KEYWORDS: *War of Independence; Recruitment; Paraíba Battalion*

conflitos menores, considerados na época como distúrbios urbanos de caráter antilusitano. Entretanto, no transcorrer de 1820 a 1822, notou-se entre os políticos e militares divergências quanto a manter-se leais à Constituição portuguesa aprovada em 1820 e quanto a apresentar-se solidários ao projeto de independência encabeçado por D. Pedro, D. Leopoldina, José Bonifácio, entre outros.

Esse cenário de riscos à flor da pele será melhor apresentado adiante, para situar o leitor no contexto em que a Paraíba se encontrava politicamente, antes de enviar tropas em auxílio ao Exército Pacificador, para irem travar batalha na Bahia. Sendo assim, se a Paraíba não foi alvo de conflitos, apesar das divergências políticas ali existentes, no entanto, uma pequena, mas seleta, expedição militar paraibana foi destacada para ajudar em um problema bem maior.

Posto isso, o artigo através da Nova História Militar¹ analisou relatórios militares, cartas, memórias e crônicas para abordar o cenário político na Província da Paraíba, e depois o estudo focou-se em apresentar os aspectos da participação da tropa paraibana na Guerra da Bahia, em 1823. Abordando temas como recrutamento, problemas de mobilização das tropas, as quais seguiram a pé, apoio logístico no Recôncavo Baiano às Forças Navais, ordens do dia, culminando com o 2 de julho de 1823, marcando a Proclamação da Independência em Salvador, e, posteriormente, o retorno das tropas paraibanas à sua província.

UM BREVE QUADRO DA CONJUNTURA POLÍTICA PARAIBANA EM 1822

O ano de 1822 para a Paraíba foi conturbado como no restante do Brasil, após o Dia do Fico, em 9 de janeiro do ano corrente, em que D. Pedro optou em não retornar a Lisboa, preferindo permanecer no Rio de Janeiro, tendo início um processo para se proclamar a independência, embora essa ideia já fosse cogitada anteriormente. Neve (1999, p. 76) salientou que o cenário político naquele momento havia “adquirido várias tonalidades que foram realçadas pelas cores do liberalismo”. Tínhamos em Portugal as Cortes de Lisboa e o Rei D. João VI submetido à Constituição de 1820; indo para o Brasil, no Rio de Janeiro, encontrava-se o príncipe regente, apoiado por conselheiros liberais, mas em outras províncias brasileiras a situação era mais instável, pois governantes foram depostos, sendo substituídos por juntas provisórias, as quais algumas eram simpatizantes da constituição lusitana, enquanto outras ansiavam pelos ideários liberais por uma pátria independente.

No caso da Paraíba, no ano de 1822, a então junta provisória² que governava a província era formada por realistas, os quais desde 1821 haviam jurado lealdade às Cortes de Lisboa. Os chamados realistas eram adeptos da constituição portuguesa e alguns acreditavam que esse poderia ser o primeiro passo para um sistema republicano. Nesse grupo, incluíam-se homens que participaram da chamada “Revolução de 1817”. Do outro lado, os adeptos da independência brasileira se chamavam patriotas. (MARIZ, 1980, p. 98-99).

Essa divisão entre realistas e patriotas não era apenas encontrada na capital Parahyba (atual João Pessoa), manifestando-se nas outras vilas da província, e mesmo nas províncias vizinhas de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará.

No caso do interior da Paraíba, a situação era mais problemática devido ao desencontro de informações. Mariano (2005, p. 145-148) comenta que o atraso do envio de informações advindas de Lisboa e Rio de Janeiro às vilas no interior da Paraíba gerou uma onda de confusão, a tal ponto que boatos se mesclavam às notícias oficiais. Um dos boatos chegou a dizer que D. João VI havia traído a constituinte portuguesa, e, por conta disso, o rei deveria ser desobedecido. Alguns habitantes realmente acreditaram naquilo, rebelando-se contra a constituinte e ignorando o juramento à Coroa lusitana.

Portugal, em resposta, enviou navios e tropas ao Brasil, como precaução para possíveis rebeliões. O jornal português *Gazeta Universal*³ relatou o seguinte:

O capitão da galera *Flôr do Tejo* diz, que em Pernambuco reina a maior inquietação e desassossego, procedido dos desejos de fazer sahir d'aquelle território as *Tropas de Portugal*, para cujo effeito ficavão aprontando Navios. Que a corveta *Voador*, e o navio *Quatro d' Abril*, ainda não tinhão chegado áquelle porto, e que constavam estarem fundeados ao norte da Paraíba. (GAZETA UNIVERSAL, 26 de março de 1822) (Grifos nossos)

A matéria que se estende informou posteriormente que o “clima de desassossego” era visto em Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Bahia, Pará, Ceará e outras províncias. Por conta disso, as Cortes exigiam de seus governantes que mantivessem a ordem. No entanto, a situação somente foi se agravando. O mesmo jornal relatou nas edições 68 e 92, publicadas entre abril e maio daquele ano, notícias de tumultos na Paraíba e províncias vizinhas, incluindo insubordinação de militares brasileiros⁴ ao desacatar ordens dos superiores que eram portugueses. As matérias não deram atenção a isso, mas

citavam que casos assim estavam ocorrendo pontualmente.

Essa situação conflitante, entretanto, curiosamente durou pouco tempo. Embora a junta provisória e os deputados fossem adeptos às Cortes lisboetas, no entanto, em junho de 1822 a situação já tinha começado a mudar mais rápido do que se imaginava. Os patriotas tinham ganhado mais apoio e membros do governo já se mostravam reticentes em manter-se como realistas. Fato esse que em 11 de junho, em carta lida no Senado da Câmara na Paraíba, políticos diziam reconhecer seu apoio aberto a Dom Pedro. Posteriormente, em 2 de julho, José Bonifácio lia para o príncipe uma carta elogiando a Paraíba por ter declarado sua lealdade a ele. (ALMEIDA, 1978, p. 109).

O dia em que a nova da Independência do Brasil chegou à Paraíba não se sabe. Sabe-se, entretanto, que a 29 de setembro o fato já era conhecido porque nesse dia a Câmara da capital realizava eleição para deputados à Assembleia Constituinte do Rio de Janeiro. A 8 de outubro declarava-se desligada da metrópole portuguesa. A 28 de novembro proclamava-se D. Pedro I imperador do Brasil. Em dezembro, de 16 a 24, festejou a aclamação do imperador por nove dias seguidos. (ALMEIDA, 1978, p. 111).

A adesão da Paraíba à causa da independência ainda dividia opiniões no ano de 1823, alguns políticos e militares continuavam realistas, inclusive um jornal pernambucano citou um caso curioso ocorrido naquele ano na Fortaleza de Cabedelo (atualmente chamada de Fortaleza de Santa Catarina).

E ainda mais; custa-se ver a sangue frio a indulgência, com que se levão negócios de tanta

monta, e he, que no mez de Maio próximo passado arribou à este porto uma *Embarcação Dinamarqueza*, cujo capitão chamava Diôgo Davidson, o qual vendo a *Bandeira Portuguesa na Fortaleza*, quis voltar, julgando por isto, que esta Provincia estivesse reconciliada com Portugal. [...]. Em fim Senhor Redactor, eu *não sei, como, tendo o Brazil proclamado a absoluta independência, esteja ainda arvorada na Fortaleza do Cabedelo a Bandeira de Portugal*, de quem o Brazil tem tantas queixas [...]. (SENTINELA DA LIBERDADE, 1823, ed. 33, p. 140, grifos nossos).

A denúncia feita ao jornal pernambucano⁵ por um paraibano patriótico, como ele se referiu na matéria, é interessante principalmente pela condição de que essa fortaleza fosse a única a existir na Paraíba, estando situada na barra do Rio Paraíba, ponto de passagem para qualquer embarcação poder seguir até o porto da capital. O intrigante é que o capitão da fortificação ousava claramente contrariar a decisão política de seu governo, e mantinha hasteada a bandeira portuguesa. Entretanto, mais intrigante ainda é o fato de por quanto tempo isso aconteceu, já que o jornal apenas cita que o ocorrido se deu em maio daquele ano. Apesar disso, tropas paraibanas haviam sido enviadas para lutar na Bahia pela independência.

A GUERRA DE INDEPENDÊNCIA NO BRASIL

De antemão, se faz necessário contextualizar o cenário militar estabelecido na colônia portuguesa antes dos eventos que antecederam a guerra. Já entre 1820 e 1821, quando ocorreu e se estabeleceu a Revolução do Porto e a formação do Reino Unido, não foram realizadas drásticas mudanças em um sentido da organização militar. Ocorreram, ao contrário,

permanências em sua organização, que se assemelhavam às do século anterior. As forças militares estabelecidas no Brasil nesta época eram formadas pela tropa de primeira linha (permanente), a milícia (segunda linha) e a ordenança (terceira linha). Em meio a um ambiente de grande efervescência política, e com a transição do modo de governo, nem sempre as determinações das Cortes de Lisboa eram devidamente interpretadas ou obedecidas no Brasil. Somando-se a isso, havia o sentimento antilusitano, que dividia a população das cidades entre brasileiros e portugueses. Estas diferenças ocasionariam conflitos em boa parte dos grandes centros urbanos do Brasil à época, especialmente entre as lideranças políticas.

É preciso ter em mente que grande parte dessas forças militares possuíam portugueses em seu comando, gerando, assim, muitos conflitos. Podemos utilizar como exemplo a situação de Salvador, na Bahia, na época, em 1821, quando se deu o processo de juramento à nova constituição (chamada de novo sistema constitucional). Após o juramento à nova constituição pela Junta Provisória do Governo da Bahia foram tomadas diversas medidas sob a égide militar. A primeira foi a solicitação às Cortes do envio de tropas metropolitanas para garantir que o novo sistema fosse estabelecido:

a pretexto de sustentar o novo systema proclamado, uma tal requisição não podia deixar de ser deferida pro aquelle governo, e Francisco Maximiliano de Souza, secretario da regencia em Lisboa, congratulando a mesma junta em 26 de maio (1821), lhe annunciava a brevidade da partida de uma divisão de tropas, composta de dous batalhões de infantaria, e uma companhia de artilharia, com a denominação de - Legião Constitucional Luzitana - contendo ao todo a força de 1.184

homens, para tudo transporte se havião offerecido naquella cidade os correspondentes dos negociantes desta. (SILVA, 1836, p. 25, grifos nossos).

Logo em seguida, a mesma Junta Provisória do Governo da Bahia, em obediência à nova constituição, ordenou a partida de tropas para Sergipe del Rei, cujas lideranças ficaram contra a nova realidade política. Segundo consta,

Este procedimento irritou sobremaneira a junta provisoria, a qual e o dia 3 de março (1821) enviou para Sergipe 200 praças commandadas pelo coronel Bento da França Pinto Garcez, a fim de proclamar ali o novo systema, o que se conseguiu, voltando essa força em principios de maio a esta cidade (Salvador): incutia porém grande receio a indecisão do governo do Rio de Janeiro; temia a mesma junta, que, reprovada a revolução, lhe fosse necessário defender-se de qualquer força que o mesmo governo enviasse...[...]. (SILVA, 1836, p. 27-28, grifos nossos).

No decorrer do ano de 1821, passadas as desconfianças com a lealdade ou não para com a nova constituição, o ambiente político no Brasil tornou-se mais tranquilo. Porém, ao final desse ano, com as eleições nas províncias para os representantes que deveriam compor as Cortes de Lisboa, o clima de rivalidade entre portugueses e brasileiros novamente veio à tona. No caso específico da Junta Provisória do Governo em Salvador, em novembro daquele ano, questionamentos em torno de sua capacidade de liderança levaram a novos tumultos na cidade [4]. As *Memórias da Província da Bahia* em seu tomo II são bem enfáticas ao determinar as razões pelas quais tais conflitos ocorriam, segundo eles, que o governo da província “não podia deixar de aparecer com a existência de corpos de diverso país, es-

tacionados nesta cidade (Salvador), aos quais a mesma junta e os seus sectários prestavam uma protecção propalada e escandalosa, com menoscabo da tropa do país (Brasil)". (SILVA, 1836, p. 39).

Acima, um expoente da situação militar existente no Brasil naquele período: as desconfianças e rivalidades entre as forças militares portuguesas estacionadas aqui e as brasileiras, sendo uma melhor tratada pelo governo da junta provisória do que a outra. Em fevereiro de 1822, foi nomeado por determinação das Cortes para ser o Governador de Armas da Província da Bahia, o Brigadeiro português Ignacio Luís Madeira de Mello (1775-1833), chegando àquela cidade a bordo do navio *Danúbio*. Sua nomeação foi confirmada logo depois pelo Navio-Correio *Leopoldina* e informada à junta, além dos comandantes das fortalezas e corpos de 1ª e 2ª linhas estacionadas na capital baiana. (TAVARES, 1982, p. 25).

Em 19 de fevereiro de 1822, ocorreu uma desavença entre militares brasileiros e portugueses, resultando numa batalha entre dois batalhões, que acabou gerando a derrota para os brasileiros, cuja tropa refugiou-se no Forte de São Pedro, enquanto os soldados portugueses aumentavam seu controle sobre a cidade. No entanto, em um estado de embriaguez ocasionada pela vitória naquele dia, os soldados lusitanos cometeram atos de vandalismo, roubo, além de invadirem residências e insultarem os brasileiros. (PIO, 2020, p. 54-55). Conflitos ainda ocorreram nos dois dias seguintes, até que os militares brasileiros decidiram abandonar Salvador. Além deles, civis com suas famílias e escravos também começaram a deixar a capital, seguindo para as vilas vizinhas de Cachoeira, Santo Amaro, São Francisco, Maragogipe e Valença, as quais foram os principais destinos dos refugiados (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 93). Entretanto, tais localidades se tornaram

risco em potencial não apenas por abrigarem opositores ao governo português, mas também por serem responsáveis pela produção de alimentos que abasteciam diretamente a capital. De fato, as guerras que seriam travadas posteriormente tiveram palco no Recôncavo, região estratégica para ambos os lados. (PIO, 2020, p. 56).

A situação na Bahia piorou gravemente no final do mês de junho, quando no dia 24, a Câmara de Cachoeira declarou apoio ao Príncipe Dom Pedro. A população gritou vivas em seu nome. O corregedor Antônio José Duarte de Araújo Gondim levou consigo 100 soldados de Santo Amaro para Cachoeira, para também apresentar que o povo de lá aclamava o príncipe. Em retaliação, uma escuna portuguesa ancorada no Rio Paraguaçu abriu fogo contra Cachoeira por três dias seguintes. Além disso, portugueses, por conta própria, também atacaram os brasileiros. A Guerra de Independência na Bahia havia começado. (SILVA, 2017, p. 67).

Com o passar de dias, toda a região do recôncavo aclamava o príncipe D. Pedro como o "defensor perpétuo do Brasil" e apoiava a expulsão dos lusitanos, os que eram contra a separação do Brasil, das terras baianas. Ordens centralizadas pela Comissão de Administração ajudaram o povo da região a reagir aos ataques das tropas de Madeira de Melo. Foram construídas diversas trincheiras nos rios de Cachoeira e de Santo Amaro para *impedir a chegada de esquadilhas de reforço portuguesas*, porém faltava tudo em relação a material. *Os revoltosos não possuíam armas individuais, artilharia, pólvora, carretas (de boi), alimentação, fardamento e pagamento*, no entanto possuíam a boa vontade e o sentimento de que deveriam, também, retomar a sua capital Salvador. (PIO, 2020, p. 62, grifos nossos).

Com a falta de soldados para lutar pela independência, uma junta militar para recrutamento e defesa foi criada em Cachoeira com o apoio das vilas vizinhas. Um pedido de socorro foi enviado nos meses seguintes ao Rio de Janeiro, Alagoas, Sergipe, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

EM DEFESA DA INDEPENDÊNCIA: A CONTRIBUIÇÃO MILITAR DA PROVÍNCIA DA PARAÍBA

Analisando as correspondências entre a Junta Provisória do Governo da Paraíba do Norte e o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Guerra (RJ), datado de 7 de janeiro de 1823, já em caráter de resposta, pudemos apreender como se deu parte da criação, recrutamento e as dificuldades encontradas na formação dos corpos militares da Paraíba. A ordem imperial havia sido expedida para a província ainda em 1822, no mês de outubro (5), e tinha como objetivos principais: “a defesa interna e externa”. Por defesa interna, entendesse serem necessários os corpos militares que guarneceriam a província em caso de possíveis rebeliões que pudessem ocorrer nas vilas e cidades da mesma. Um problema apresentado pela junta provisória de governo sobre o recrutamento e organização dos corpos diz respeito às distâncias e à dificuldade imposta pela geografia da província.

[...] o Gov^o. De Armas he hum Off^o. cercado de mil ocupações, e cuja assistência nesta Cidade he assas, interessante, julgou conveniente, q' o Sup^o. fosse encarregado da deligencia de passar revista de *inspecção a todos os Corpos = do interior da Provincia para conhecer o estado dele, e sua disciplina, e dar conta ao Governo todas as vezes q' se haver de recolher, pois há Villas que ficão mui distantes da Cidade, como seja o Rio do Peixe, q' he extrema desta Provincia*

com o Ceará, q' desta d'aqui mais di cento evinte legoas. O Pombal perto de noventa, bem como Brejo de Areia, e outras em lugares mais remotos. (NOTICES, 1823, p. 204-205, grifos nossos).

Em relação à defesa externa, há dois pontos a se considerar: o primeiro, relacionado à possibilidade real do desembarque de forças militares portuguesas no litoral da Província da Paraíba, preocupação compartilhada com Pernambuco, e contida em vários documentos da época, nos quais se expediam ordens para posição de redutos com peças de artilharia e vigilância constante do Atlântico. O receio do envio de embarcações de guerra de Portugal se justificava, da mesma maneira, pela proximidade geográfica com a Europa, e, em fins de 1822, da presença de uma significativa frota de guerra lusitana que estava ancorada na Baía de Todos os Santos, em Salvador. Por outro lado, havia da mesma maneira preocupação com movimentos que pudessem se originar nas capitânicas vizinhas da Paraíba contra a independência, notadamente Pernambuco e Ceará. O mesmo documento relata essa preocupação:

Esta Provincia (Paraiba) conserva se presentemente em tranquilli^o., porem os nossos vizinhos de *Pernambuco, e Ceará = tem nos por vezes apresentado hum aspecto carrancudo, e temos por isso tido cuidado para evitar que omal não nos venha por aqui contaminar. (NOTICES, 1823, p. 207-208, grifos nossos).*

Contudo, aqui não nos compete mostrar como se deu o envio de forças militares da Paraíba para guarnecer ou pacificar as demais províncias do Império⁶. Cabe a nós apresentar como se deu o recrutamento, organização e envio da força designada para reforçar o Exército Pacificador no cerco a Salvador, na Bahia, a pedido do Brigadeiro Pierre Labatut.

A FORMAÇÃO DO “BATALHÃO DA PARAÍBA”

No que diz respeito à criação dos corpos de 1ª e 2ª linhas, foi realizada a partir de ordem imperial, expedida em 5 de outubro de 1822. A resposta dada pela junta de governo da província ao Rio de Janeiro prestava conta do esforço empreendido para a formação desses corpos e das dificuldades encontradas para a criação dos mesmos. Segue:

A authoridade de criar Corpos demandei *naõ somente de soldados* mais tambem de *Officiaes*, q'. os instrua, eos Commande, e nesta persuaçãõ cumprindo como deviamos a citada e Imperial Ordem, expedimos imediatamente ao Governador de Armas as necessárias participações *para q' fizesse a proposta de Offs., q' estivessem vagos* edos q' se haviaõ novamente erdar, apresentando alem disso os mappas dos Corpos existentes p. a vista de tudo conhecermos os q' faltavaõ levantar.[...] (NOTICES, 1823, p. 206, grifos nossos).

Portanto, a primeira preocupação expedida pela junta era a formação de oficiais capacitados para instruir os corpos que seriam recrutados. Em seguida, havia a preocupação com as promoções e o soldo, no que fica evidenciado no relato abaixo transcrito.

[...] Sua Magestade Imperial julgou a junta do Governo a proposito apublicaçãõ da proposta tanto dos Corpos de 1ª como de 2ª Linha, mas com declaraçãõ, que os Officiaes promovidos *naõ venceriao soldo* (aquelles que deveriaõ ter), correspondentes a seus accessos, emquanto *naõ tivessem* a Imperial Approvaçãõ, eassim mesmo continuaõ

mui contentes no Serviço. Na expedição q' se fez para a Bahia em auxilio do General Labatut marcharaõ alguns Offs., Cadetes, e Sargentos, q' pela Ordem da escala deveraõ ser promovidos, e na verdade foraõ por que assim o mereciaõ, e era conveniente fazer ver que huma boa recompensa anda sempre apar da mais regular conducta. [...] (NOTICES, 1823, p. 207, grifos nossos).

O documento transcrito acima, data de janeiro de 1823, algumas semanas depois da partida da tropa paraibana para a Bahia, em auxílio ao Brigadeiro Labatut. A partir dele, fica evidente que, como estratégia para preencher os corpos, os oficiais, cadetes e sargentos da tropa de primeira linha, partícipes da expedição, foram promovidos por fatores como “merecimento” e “boa conduta”. Como vimos anteriormente, a defesa interna da província exigia que grande parte da força permanecesse na Paraíba. Por este motivo, apenas uma parcela dela seria enviada à Bahia para reforçar o Exército Pacificador. Em fins de 1822, uma força formada em Pernambuco já tinha sido expedida para a Bahia para reforçar os comandados de Labatut. No entanto, a chegada de uma frota de navios portugueses em Salvador, com naus de guerra, e conduzindo aproximadamente 2.000 homens, fez com que aquele comandante tomasse uma atitude mais defensiva, enquanto aguardava por reforços.

Novas ordens com pedidos de reforço de homens e recursos foram expedidas a outras províncias, inclusive a Pernambuco, que, desta vez, foi mais cautelosa. A junta daquele governo, preocupada com a defesa de seu território, apelou à Província da Paraíba, no relato que segue:

Se a junta governativa de Pernambuco atendesse mais ao generoso impulso patriótico da província, que *ao interesse*

de velar pela sua própria segurança, também ameaçada, e como que vendo surgir a cada momento as coortes lusitanas para sufocar o influxo patriótico daqueles que defendiam a causa da independência da pátria, certamente não teria recorrido à generosidade da vizinha província (Paraíba) em prestar o seu concurso em prol da libertação da Bahia (COSTA, 1962, p. 309, grifos nossos).

Portanto, coube à Província da Paraíba fornecer ao Exército Pacificador uma significativa parcela da tropa de reforço que seria enviada à Bahia em fins de 1822:

Não podendo então a província (Pernambuco) enviar toda a tropa solicitada por Labatut, recorreu a junta ao governo da vizinha província da Paraíba, pedindo um contingente de 200 praças de primeira linha, no que foi atendida sem detença, chegando as tropas paraibanas no Recife no dia 10 de dezembro (1822) [...]. (COSTA, 1962, p. 309, grifos nossos).

Aqui, cabe ressaltar que a força enviada foi a de primeira linha (tropa regular)⁷, que já vinha sendo organizada pela junta sob tutela do então governador das armas da província, Estevão José Carneiro da Cunha. A tropa de segunda linha permaneceria na Paraíba para a defesa do território, ou seja, mesmo com a solicitação urgente, houve preocupação por parte da junta em garantir a segurança do local. Vale ressaltar que a tropa de segunda linha era o equivalente às milícias e ordenanças, muito identificadas com seus respectivos contextos sociais locais. A tropa que marchou da Paraíba atrasou-se em Pernambuco, pois, segundo relato contido nos *Anais Pernambucanos*, velas haviam sido avistadas na altura de Itamaracá, alertando as duas províncias para uma possível frota de naus portuguesas, que,

no entanto, provou-se ser apenas um alarme falso (COSTA, 1962, p. 309). Fica evidenciada aqui mais uma vez a preocupação constante de desembarque pelo mar de forças portuguesas nestas províncias.

A força de 200 homens era liderada pelo Capitão Teodoro de Macedo Sodré, que aquartelou a força no Recife, no convento Madre de Deus, aguardando o embarque. Para manter estes reforços militares comprometidos com a causa da independência e dar devido suprimento, à fazenda de Pernambuco coube o adiantamento de três meses de soldo⁸. Os soldados e oficiais recrutados para a empreitada em seguida foram conduzidos à Bahia. Somada à tropa paraibana, juntaram-se mais homens das outras províncias, totalizando o número de aproximadamente 600 praças. Para o deslocamento desta força, bem suprida para a Bahia, a marcha por terra foi descartada, pelas dificuldades do terreno e a distância que demandaria o envio de tal força para o sul.

Foi decidido que o deslocamento de uma fração de força (400 homens) deveria ser feito por mar, enquanto outra parte de 200 homens permaneceria em Pernambuco, mas seria deslocada “assim que as circunstâncias permitissem”. O relato não implica, porém, quais seriam estas circunstâncias, ao que podemos aferir, baseando-se nas fontes da época, da possibilidade de desembarque de forças militares portuguesas por mar. Diferentemente do embarque de tropas feito de maneira usual, feito em grandes navios de guerra ou mercantes armados, o mesmo foi feito por embarcações menores⁹. Segundo consta no relato abaixo:

Pretendia a junta expedir imediatamente o contingente dos 600 homens solicitados, mas para prevenir o risco que corriam os navios grandes, destinados com outros menores para a sua

condução, de cáirem presa dos vasos inimigos, que cruzavam à vista do porto do Recife, apressou-se em ordenar a marcha imediata de 400 somente, em canhoneiras e pequenos barcos, que navegavam ao longo da costa e próximos à terra, e portanto, ao abrigo de qualquer investida do inimigo; [...] (COSTA, 1962, p. 309-310, grifos nossos).

Muito revelador é este relato, dando conta da estratégia utilizada pela força expedicionária da Paraíba e Pernambuco para deslocar-se à Bahia. Ao utilizar-se de embarcações menores para o transporte, evitariam atrasos em relação à marcha por terra e, ao mesmo tempo, poderiam proteger-se dos navios de guerra portugueses, que não ousariam aproximar-se da costa brasileira para interceptá-los sob o risco de encalhar. Existia na costa brasileira, desde o início do período colonial, uma rede de comércio entre os litorais das capita-

nias, feito através de sumacas, chalupas, barcaças e outros tipos de embarcações menores visando transporte de mercadorias e pessoas. Esta “pequena cabotagem” também se estendia aos rios, contribuindo para o incremento do mercado interno.

É possível que, em meio à urgência dos eventos presentes naquele momento, várias destas embarcações mercantes tenham sido solicitadas ou mesmo confiscadas para realizar tal transporte. Não apenas os homens, mas as armas e suprimentos também foram embarcados nelas: “bôcas-de-fogo, petrechos, palamentas, e munições de guerra...” (COSTA, 1962, p. 310). Ao nos atentarmos às *Memórias Históricas e Políticas da Bahia* (1835), pudemos encontrar os nomes de alguns dos oficiais paraibanos da expedição enviada já em operações militares na Bahia, no início de 1823, cujas patentes e nomes seguem na tabela abaixo:

Tabela 1: Relação de parte dos oficiais paraibanos que lutaram junto ao Exército Pacificador na Bahia (1823)

Nome dos oficiais	Patente
Teodoro de Macedo Sodré	Capitão e comandante da expedição da Paraíba
João Francisco Barreto	Tenente
Francisco Xavier Monteiro da Franca	Tenente
Antônio Vicente Mangueira	Ajudante de Ordens
Manoel Joaquim de Oliveira	Ajudante de Ordens
Manoel Elias da Rocha	Alferes
José Rodrigues Ferreira Vianna	Alferes
Manoel Virgínio da Silva	Alferes

Fonte: *Memórias Históricas e Políticas da Bahia* (1835)

A ATUAÇÃO DA TROPA PARAIBANA NA GUERRA DA BAHIA

Nos primeiros meses de 1823, a força de socorro combinada das províncias da Paraíba e de Pernambuco chegou à Bahia e juntou-se ao Exército Pacificador sob o comando do Brigadeiro Labatut. A força

encontrava-se acampada na região do Recôncavo, enquanto a capital baiana estava ocupada pelas tropas portuguesas lideradas pelo General Madeira. Na Baía de Todos os Santos, a recém-chegada Força Naval portuguesa havia reforçado o contingente com homens e munição, porém, a tropa portuguesa, ao contrário da brasi-

leira, carecia de meios para alimentar a tropa, em sua maioria, dependente do suprimento de farinha de mandioca. As dificuldades logísticas eram compartilhadas por ambas as forças.

A carência de fontes documentais nos impede, no momento, de conhecer com mais detalhes a atuação da tropa paraibana nos primeiros meses de cerco a Salvador. Contudo, é sabido que, ao chegar, ela juntou-se à força de Pernambuco já há um tempo estabelecida. Com a deposição de Labatut do comando do Exército Pacificador, em 21 de maio de 1823, coube a José Joaquim de Lima e Silva liderar e reorganizar a força. Na ordem do dia de 28 de maio de 1823, expunha os detalhes da nova organização do Exército, composto por um Estado-Maior, sendo em seguida dividido em Divisão, Brigada e Batalhão (CERQUEIRA E SILVA, 1835, p. 29-30). No que diz respeito aos batalhões, em seus números e denominações, destacamos a última linha que afirmava que "...o Batalhão do Imperador" seria conhecido por esta denominação, o Batalhão de Pernambuco da mesma forma e o Batalhão da Paraíba igualmente" (CERQUEIRA E SILVA, 1835, p. 30).

Ou seja, os batalhões ganharam uma identidade própria em sua organização a partir da sua origem geográfica, à exceção do Batalhão do Imperador que era composto quase exclusivamente por tropas vindas da Corte. O Batalhão da Paraíba, assim como o do Imperador e o de Pernambuco, fazia parte da 2ª Brigada comandada pelo Major Tomaz Pereira da Silva e Mello. Por sua vez, esta brigada fazia parte da 1ª Divisão do Exército comandada pelo Tenente-Coronel José de Barros Falcão de Lacerda. Compreender como estava colocada a tropa da província nortista dentro da organização do Exército Pacificador foi importante, pois nos ajudou, posteriormente, a identificar a presença da mesma na área

dos combates e se ela teve atuação destacada ou não, onde estava posicionada nos meses em que durou o cerco, quais as privações que tiveram, ou se houve alguma atuação de algum elemento (soldado ou oficial) destacado.

Como tratamos especificamente neste trabalho da atuação do Batalhão da Paraíba na guerra contra os portugueses, cabe aqui menção novamente a uma ordem do dia do Exército, desta vez datada do dia 7 de junho de 1823, apenas alguns dias após a formação do batalhão paraibano dentro da organização. Em combates na região do Recôncavo, mais especificamente nos entornos do acampamento de Pirajá, a atuação de um soldado paraibano foi digna de menção do comando, no relato que segue:

"Saiba mais o exército que o soldado da 1ª companhia do batalhão da Parahiba, Manoel de Abreo França, sendo prisioneiro por 3 soldados Luzitanos, dos quais um estava com um braço quebrado, já desarmado por elles, teve a coragem, e o sangue frio de aproveitar o momento, em que um dos dous Luzitanos são se separava em um seguimento de um soldado nosso, cravando no outro Luzitano são que restava, uma grande faca de ponta, que cautelosamente occultava, e com a qual immediatamente o matou, escapando-se com sobeja facilidade do que restava ferido, que não teve outro partido mais, que o de fixar os olhos na direcção que o nosso bravo soldado tomou, até incorporar-se com os seus camaradas, que depois de algumas horas o receberão nos braços, e com bem merecida admiração e contentamento. " (SILVA, 1835, p. 38-39, grifos nossos).

A ação descrita acima menciona os combates ocorridos no dia 3 de junho, e procura descrever a atuação do soldado

paraibano Manoel de Abreo França, pertencente à 1ª companhia do batalhão. Valores como sua “coragem”, “sangue-frio”, são mencionados, bem como sua destreza em ocultar uma arma branca (uma faca de ponta), da qual usou para atingir seu inimigo e escapar do cativeiro em que se encontrava. Tais valores descritos acima, até onde podemos apurar, atestam a forma narrativa utilizada pelos líderes militares do Exército Pacificador para deixar à posteridade os valores do soldado “brasílico” frente ao estrangeiro (europeu): coragem e inteligência diante das adversidades, bem como demonstrar bravura mesmo em situação de inferioridade numérica. O fato de um dos três portugueses ter se evadido para dar “seguimento a um soldado nosso” mostra que, talvez, Manoel tenha sido aprisionado ainda no calor do combate, e, em meio à confusão gerada, aproveitou para retornar às linhas brasileiras.

O mês de junho de 1823 iniciou-se de forma problemática para os portugueses, consistindo em trinta dias de tensão, sendo essa exercida por terra e mar. O Coronel Lima e Silva decidiu realizar uma série de ataques contra a capital baiana. Em terra ele liderava as tropas, enquanto em mar Lorde Thomas Cochrane seguiu no comando da Armada brasileira. A iniciativa teve início no dia 3, em que localidades em Brotas e Pitubas foram atacadas. (PIO, 2020, p. 88). É possível que tropas paraibanas tenham se envolvido em um dos ataques, já que o combate do soldado Manoel de Abreo França contra três portugueses ocorreu na mesma data.

No dia 13 de junho, Cochrane atacou a Esquadra lusitana na Baía de Todos os Santos e ordenou o bloqueio do local. A partir do dia 16, Madeira e o comandante naval João Félix tinham se desentendido quanto à estratégia de se defender do cerco e contra-atacar o bloqueio brasileiro. Félix cogitou abandonar Salvador,

algo que Madeira postergou para última opção. Uma cisão na cadeia de comando instalou-se. (CALMON, 1947, p. 187-188). No dia 18 de junho, ocorreu o ataque à Vila de Itapecuru-Mirim, posição portuguesa que foi tomada.

Os ataques ocorridos nos dias 13 e 18 acentuaram a decisão por uma rendição. Os desentendimentos entre o General Madeira de Melo e o Almirante Félix, e a falta de apoio da junta provisória, chegaram ao ápice no dia 29 de junho, quando Madeira de Melo decidiu por se render. Ele enviou uma carta solicitando ao Coronel Lima e Silva o direito de embarcar para Portugal, levando suas tropas. A permissão foi concedida e em 1º de julho ocorreu o embarque, no entanto Lima e Silva assegurou a retirada pacífica, mas não a viagem. Cochrane foi ordenado a capturar o inimigo. (CALMON, 1947, p. 190).

Em 2 de julho de 1823, toda a força portuguesa fez vela. Eram, segundo Cochrane, 13 navios de guerra e aproximadamente 70 navios mercantes. O Frei Paixão e Dores, por sua vez, menciona em 87 navios, dos quais 17 de guerra. Para a Província da Bahia era o fim da guerra, mas no campo naval, ainda não haviam terminado as operações. À saída do porto, a *Maria da Glória* passou a dar caça à esquadra portuguesa. A ordem era de atacar todos os navios com tropa, para que voltassem à Bahia como prisioneiros. (FRANCHINI NETO, 2015, p. 391).

Após a vitória em 2 de julho, foi ordenado que os batalhões do Exército Pacificador se aquartelassem pela cidade. No caso, designou-se os fortes, igrejas e quartéis para este fim, como se lê no seguinte relato:

Aquartelou-se o 1.º batalhão como se disse, no convento do Carmo, 9.º. em o de S. Bento, o 3.º.

no de S^{ma}. Tereza, o 4.^o no mesmo convento de S. Bento, o 5.^o também no convento do Carmo, o 6.^o no hospício da Piedade, o 7.^o no de Jerusalém, o 8.^o e 9.^o em o Noviciado, o do imperador no quartel da Mouraria; a força expedicionária de Pernambuco no quartel da Palma, a da *Parahiba e Penedo*, na casa do Seminário de S. Damaso na rua do bispo, a cavalaria e artilharia nos seus respectivos quartéis d'Água de meninos, e fortaleza de S. Pedro. (CERQUEIRA E SILVA, 1836, p. 71, grifo nosso).

Com o sucesso em se recuperar o controle da cidade de Salvador, a celebração pela vitória do Exército Pacificador se espalhou nas semanas seguintes. Uma carta enviada da Corte parabenizou as tropas por sua conquista. Em uma dessas missivas exaltava-se as forças pernambucanas e paraibanas como se pode ler no trecho a seguir: “resolveu Sua Majestade Imperial, que as valentes tropas das briosas províncias de Pernambuco e Parahyba se houvessem de a ellas recolher, a descansar das passadas fadigas”. (EXPOSIÇÃO DOS SERVIÇOS, 1849, p. 32).

Nesta carta, além do elogio dado às forças libertadoras, era informado que as tropas auxiliares deveriam deixar Salvador para evitar despesas desnecessárias em mantê-las ali. Com isso, a carta informava que navios seriam enviados para buscar as tropas baianas, mas também para reconduzir as forças da Paraíba e de Pernambuco. A partida das tropas ocorreu em data não informada, embora a carta seja datada de 14 de novembro de 1823.

Illustrissimos e Excellentissimos Senhores. — O governo provisório da província da Bahia, tem a satisfação de communicar a Vossas Excellencias que nesta occasião *partem para essa cidade os corpos auxiliares*

dessa província [Pernambuco] e da Parahyba, commandados pelo benemérito coronel José de Barros Falcão de Lacerda e *todos cobertos daquela verdadeira gloria*, que justamente adquirem os que *derramam o sangue pela liberdade de sua pátria*: toda a província tocada da mais viva gratidão, protesta um eterno reconhecimento á essa briosa porção de seus libertadores. *Elles vão pagos de todos os seus soldos e respectivos vencimentos*. Igualmente communica o governo a Vossas Excellencias que pretendendo contemplar, pelo modo que lhe fosse possível, os relevantes serviços dos officiaes que fizeram a campanha, determinou ao mencionado coronel que fizesse uma proposta, a qual sendo formalisada pela maneira que por copia se remetle a Vossas Excellencias, passa a enviar a Sua Magestade Imperial, afim de obter a confirmação. (EXPOSIÇÃO DOS SERVIÇOS, 1849, p. 33, grifos nossos).

Fato que o retorno das forças paraibanas e pernambucanas foi concluído no mês de dezembro de 1823. Os dois batalhões chegaram de navio ao porto do Recife no dia 12, sendo recebidos com uma grande recepção, salvas de tiros das fortalezas, desfiles pelas ruas, arco do triunfo, ruas ornadas e fogos de artifício. A festa da vitória, em Recife, durou vários dias, tendo o Batalhão da Paraíba retornado à sua província apenas no dia 20, onde também foi recebido com imensa festa pelos seus conterrâneos:

N 563 —Il^{mos}. Sen^{es}, A junta Provisória do Governo remete por cópia os oferecimentos inclusos dos Negociantes Europeos aqui residentes, para que V. Sas se encarreguem de receber as suas *offerlas a prol da nossa brioza Tropa, que está chegar*, segundo

assuma, com brevidade, agradecendo da Parte de todos os Paraibanos e aos Luzo Brasileiros, que assim se portarem, e tractando de dar a devida applicação as necessárias offertas = Outro sim, encarrega o Governo a V.Sas de darem todas as *procedências convenientes para ser recebida aquella Tropa com todo o aparato festivo, mandando fazer arcos triunfaes sob os quaes deverá entrar, e iluminar-se a Cidade, assim como deverá logo prevenir hum hábil Orador, para-se acção de graças que se hade render ao Deus dos Exércitos fazer hum discurso e na logo etão exultante objeto [...]*. (CORRESPONDENCE, 1823, p. 458, grifos nossos).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Finda a Guerra de Independência em 1823, o Brasil havia afastado as ameaças externas aos seus territórios no Norte. Com a pacificação de Salvador na Bahia, breve o Piauí e o Maranhão também estariam livres de quaisquer ameaças militares perpetradas por Portugal. Apenas a região da Cisplatina, no extremo sul do Império, na Região do Prata, continuaria a representar uma ameaça à integridade da nação recém-fundada. De qualquer maneira, a independência do Brasil não foi concluída sem grandes custos humanos e financeiros. Os conflitos ocorridos nas províncias do Norte contrapõem a ideia de que tivemos um processo de independência “pacífico”. Ao contrário, demandaram-se muitos homens e recursos internos e externos. Este trabalho de pesquisa, com efeito, procurou apresentar o importante papel desempenhado pelas forças militares naturais da Província da Paraíba no processo de independência do Brasil. Para além das densas descrições dos eventos que se seguiram ao “grito do Ipiranga”, acrescentamos novos elementos à tradicional narrativa dos eventos ocorridos entre 1822 e 1823. A partir da análise e acréscimo de novas fontes documentais oriundas de acervos primários e de revisão da bibliografia, foi possível vislumbrar importantes elementos que dão a devida importância à formação das forças militares no período: as estratégias e dificuldades na questão da criação da força militar a partir do recrutamento e da distribuição de cartas-patente, a organização, a logística e o transporte de homens, provisões e armamentos da força militar paraibana junto a de Pernambuco: esforço importante que demandou o uso de recursos humanos, financeiros e materiais das duas províncias nortistas. Importante frisar que nenhuma destas decisões foi acertada sem aval dos decretos imperiais, tendo em vista a influência política da Corte (Rio de Janeiro) neste processo.

Destacamos, neste artigo, a importância que a condução da tropa expedicionária da Paraíba e de Pernambuco, feita a partir de elementos navais, obteve para que pudesse, com sucesso, alcançar seu objetivo de chegar à zona de combate no Recôncavo: o uso de embarcações menores e de uso civil, com armamento; a liderança de estrangeiros experientes na guerra no mar, bem como a estratégia utilizada para despistar forças navais superiores em número e armamento; todos estes elementos combinados fizeram com que a expedição de socorro chegasse segura e em tempo de participar dos combates. Em suma, a condução de tropas pelo mar foi fator decisivo para a vitória brasileira.

REFERÊNCIAS

FONTES PRIMÁRIAS

AHEPB (Arquivo Histórico do Estado da Paraíba) 1822-1823.

IHGP (Instituto Histórico e Geográfico Paraibano). 1821-1823.

HDBN (Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional), RJ.

Gazeta Universal (PT), 1822, edições 68, 92 e 139.

Sentinela da Liberdade (PE), 1823, edição 33.

CERQUEIRA E SILVA, Ignacio Accioli de. **Memórias históricas e políticas da província da Bahia, tomo II**. Salvador: Typografia do Correio Mercantil, 1835. 4v

CERQUEIRA E SILVA, Ignacio Accioli de. **Memórias históricas e políticas da província da Bahia, tomo III**. Salvador: Typografia do Correio Mercantil, 1836. 4v

CORRESPONDENCE of the Provincial Junta, 1821-1824. Disponível em: <https://archive.slavesocieties.org/volume?id=330681>.

COSTA, F.A.P. **Anais Pernambucanos**: 1818-1823 (V.8). Recife: Arquivo Público Estadual, 1962.

EXPOSIÇÃO dos serviços prestados pelo coronel José de Barroso Falcão de Lacerda, em diferentes províncias do imperio, desde 1788 até 1848 com especialidade nos annos de 1817, 1821, 1822, 1823 e 1824. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1849.

NOTICES from the Paraíba Government to the Council, the King, the Prince, and the Secretary of State, 1821-1824. Disponível em: <https://archive.slavesocieties.org/volume?id=285305>.

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e; SILVA, Léo Fonseca e. **Fatos da História Naval**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

ALMEIDA, Horácio de. **História da Paraíba**, vol. 2. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1978.

CALMON, Pedro. **História do Brasil**: 1800-1889: 4o volume. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947.

CALMON, Pedro. **História da Civilização Brasileira**. Brasília: Senado Federal, 2002.

FRANCHINI NETO, Helio. **Independência e morte**: política e guerra na emancipação do Brasil (1821-1823). Tese (Doutorado em História Social, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, 2015.

MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro. **Gente opulenta e de boa linhagem**: família, política e relações de poder na Paraíba (1817-1824). Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, 2005.

MARIZ, Celso. **Apanhados históricos da Paraíba**. 2ª ed. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1980.

MOTA, Carlos Guilherme. Europeus no Brasil à época da Independência: um estudo. In:

MOTA, C. G. **1822 Dimensões**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1986, p. 56-73.

NEVES, Lúcia Maria Bastos P; MACHADO, Humberto Fernandes. **O Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

PIO, Lucas Cerqueira Viana. **Guerra de independência na Bahia (1822-1823)**: bicentário do conflito que concretizou a emancipação política do país e marcou o início da formação do exército (imperial) brasileiro. Dissertação (Mestrado em Ciências Militares), Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Rio de Janeiro, 2020.

SILVA, Rayanne Gabrielle da. O processo de Independência do Brasil na Bahia e no Piauí: guerra, resistência e vitória (1822-1823). **Contraponto**, Teresina, v. 6, n. 2, p. 60-77, jul./dez. 2017.

SOARES, Luiz Carlos; VAINFAS, Ronaldo. Nova história militar. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (org.). **Novos Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 113-132.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História da Imprensa no Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro: Maud, 1999.

SOUSA, Jorge Pedro. A imprensa portuguesa sob o signo da mudança: a Gazeta de Lisboa antes e depois da Revolução Liberal de 24 de agosto de 1820. **Imprensa e mudança**, 2020, p. 139-191.

SOUZA, Iara Lis Franco S. Carvalho. **A pátria coroada**: o Brasil como corpo político autônomo (1780-1831). Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1997.

TAVARES, Luiz Henrique Dias. **A Independência do Brasil na Bahia**. 2. ed. Brasília: Civilização Brasileira, 1982.

NOTAS

¹ Trata-se de uma vertente historiográfica surgida na segunda metade do século XX, influenciada pelo movimento francês da nova história e pesquisas de autores britânicos, o que levou a se repensar as fontes, métodos, teorias e abordagens para o estudo histórico tradicional nos campos da política, guerra, economia, sociedade, cultura, religião, etc. Por este aspecto, a NHM procura analisar a guerra, as batalhas, as Forças Armadas, armamentos, uniformes, equipamentos e veículos militares, símbolos, treinamento, recrutamento, serviço militar, cultura militar, etc. inserindo abordagens advindas da história social, história cultural, micro-história, antropologia, memória, etc. (SOARES, VAINFAS, 2012, p. 120-125).

² As juntas foram criadas no contexto do governo do Príncipe Regente D. Pedro após a volta de D. João VI e da Corte para Portugal, atendendo às reivindicações das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa instituídas pelo movimento liberal iniciado em agosto de 1820 na cidade do Porto, em Portugal, com objetivo de recuperar a posição do

país no cenário europeu e reaver a hegemonia política no Império luso-brasileiro (SOUZA, 1997, p. 156). A Paraíba foi regida por quatro juntas provisórias entre 1821 e 1824, período que marcou a instabilidade política gerada pela Independência do Brasil.

³O *Gazeta Universal* foi um jornal lisboeta de duração efêmera como outros do período, estando em atividade de 1º de maio de 1821 a 6 de março de 1823, sendo um periódico antiliberal, contrário à Revolução do Porto, defendendo a manutenção do absolutismo português. (SOUZA, 2020, p. 151-152).

⁴GAZETA UNIVERSAL, 1822, ed. 68 e 92.

⁵O jornal *Sentinela da Liberdade na Guarita de Pernambuco* foi um dos jornais com o nome de sentinela, criado pelo médico, jornalista e político Cipriano Barata (1762-1838), de pensamento liberal, abolicionista e republicano, ele foi apoiador da independência brasileira. O jornal circulou de 1822 a 1823, tendo sido censurado e Barata preso por conta de seus protestos a favor da liberdade de imprensa. (SODRÉ, 1999, p. 66-68).

⁶Em 3 de novembro de 1821, foram registrados confrontos em Salvador entre grupos formados por “tropa e povo”, que questionaram a atuação da Junta Provisória do Governo. A maior parte das forças militares incluindo a Legião Constitucional Lusitana e marujos dos navios de guerra portugueses não aderiram à sedição, sendo seus líderes, conduzidos à Fortaleza do Barbalho, e depois para a Fragata *Príncipe D. Pedro*, presos.

⁷Em documento datado de 7 de janeiro de 1823, a Junta Provisória do Governo da Paraíba do Norte, em resposta ao Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha à Imperial Ordem de 27 de novembro de 1822, expunha os motivos das dificuldades em torno do recrutamento para a formação do Batalhão de Artilharia da Marinha, solicitado para guarnecer o Rio de Janeiro. Segundo consta, havia demora na chegada da embarcação para tal fim, e se sugeria o envio dos recrutas em qualquer embarcação, sugerindo mesmo que fossem embarcados nos navios responsáveis por transportar madeira desta província para a Corte. Alertava também a junta para a possibilidade da deserção dos recrutas diante da demora, atestando a sua “repugnância ao afastar-se de sua terra natal por muito tempo”, além de problemas com o soldo dos recrutados (IHGP, 1823, p. 213-214).

⁸“As tropas paraibanas, além do pré adiantado de três meses que receberam em Pernambuco, na importância de 2:276\$896, tiveram mais o abono da quantia de 148\$800 para compra de calçado, tendo-se feito mais toda a despesa com o seu alojamento e sustento durante os dias em que permaneceram no Recife, e a demais que ocorreu com o arranjo e expedição de todas as forças e materiais de guerra”. (COSTA, 1962, p. 386-387).

⁹Segundo os *Anais Pernambucanos*, as forças da Paraíba e de Pernambuco partiram “por mar, em pequenas embarcações convenientemente aprestadas pelo govêrno da província, comandando a flotilha o tenente da marinha de guerra francesa, Baltasar Victor Maria Boisson”. Importante menção, pois aponta a presença de lideranças militares mercenárias estrangeiras em atividade junto à tropa paraibana.

Maria Graham na Confederação do Equador: uma inglesa como mediadora entre o Império e a República*

Maria Graham in the Equator Confederacy: An Englishwoman as mediator between the empire and the republic

Denise Maria Couto Gomes Porto

Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira. Mestre em História pela mesma Instituição. Licenciada em História pela Universidade Estácio de Sá (2013). Atualmente, integra o Grupo de Pesquisa CNPq “Política, Sociedade e Economia do Brasil no longo século XIX”, do PPGH-UNIVERSO. Possui o Diploma de Colaboradora do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, IHGRJ (2017). É sócia honorária do Instituto Histórico e Geográfico de Niterói, IHGN (2020).

RESUMO

O presente artigo investiga a representatividade da escritora inglesa Maria Graham (1785-1842) nas negociações para a rendição do comandante da Confederação do Equador, Manuel de Carvalho Paes de Andrade, em agosto de 1824. Atendendo ao pedido do amigo, Almirante Thomas Cochrane, comandante da Armada Imperial brasileira, Maria Graham protagonizou o papel de mediadora entre as proclamações de capitulação impostas pelo governo de D. Pedro I e a resistência dos sediciosos republicanos à causa federalista pernambucana. Os textos do *Diário de uma viagem ao Brasil* (1990) e *Escoço biográfico de D. Pedro I* (1997) constituem as fontes bibliográficas utilizadas neste estudo, cujo objetivo, sob novas abordagens teóricas, é de contribuir para a ressignificação da escritora inglesa na historiografia da Independência do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Confederação do Equador; Independência do Brasil; Maria Graham

ABSTRACT

*This article investigates the representativeness of the English writer Maria Graham (1785-1842) in the negotiations for the rendition of the Commander of the Confederacy of Ecuador, Manuel de Carvalho Paes de Andrade, in August 1824. At the request of her friend Admiral Thomas Cochrane, Commander of the Brazilian Imperial Navy, Maria Graham performed the role of a mediator between the capitulation proclamations imposed by the government of Dom Pedro I and the resistance of the seditious republicans to the federalist cause in Pernambuco. The texts *Journal of a Voyage to Brazil* (1990) and the *Biographical Notes of D. Pedro I* (1997), constitute the bibliographical sources of this study, whose objective, under new theoretical approaches, is to contribute to the re-signification of the English writer in the historiography of Brazilian Independence.*

KEYWORDS: Ecuador Confederacy; Independence of Brazil; Maria Graham

*Artigo recebido em 26 de setembro de 2021 e aprovado para publicação em 16 de fevereiro de 2022.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 74-89 – 2022.

INTRODUÇÃO

Quando analisamos o *corpus* documental que fundamenta este estudo constatamos que, num movimento inexoravelmente ininterrupto, o século XIX avançava avassalador sobre as Américas. Ele trazia, nos seus nascedouros anos, a força das liberdades individuais revolucionárias anunciadas, ainda no século XVIII, em vozes inflamadas pelos ideais da Revolução Francesa e do liberalismo inglês. Na América do Sul, os velhos grillhões que mantinham as colônias americanas submissas às suas metrópoles ibéricas foram rompidos por força dos anseios das jovens nações pela emergência das ideias de independência, sendo estes processos revolucionários decorrentes de diferentes especificidades e momentos. Sobre os processos das independências na América do Sul, Maria Graham resume a sua análise no *Diário de uma viagem ao Brasil (1990)*:

Jugou-se conveniente separar completamente as narrativas referentes à América Espanhola e à América Portuguesa, já que nos países que as constituem são diferentes não só o clima e as produções quanto os habitantes por suas maneiras, sociedade, instituições e governo (1990, p. 20).

No Chile, ainda em 1818, as forças militares navais pela causa da independência contaram com a atuação decisiva do estrategista da Marinha de S.M.B., Almirante Lorde Thomas Cochrane. Mais tarde, em 1823, D. Pedro I, então imperador da jovem nação independente do Brasil, convidara o almirante britânico para comandar a Armada Imperial brasileira. Tal contratação tinha como propósito somar poderio às forças militares imperiais nas ofensivas em favor da consolidação da independência nas províncias do Norte, de maneira a reprimir definitivamente os conflitos nas províncias da Bahia e Ma-

ranhão que estavam sob o domínio das tropas realistas portuguesas. No ano de 1824, na província de Pernambuco, foi a vez de Lorde Cochrane investir contra as tropas insurgentes republicanas e separatistas na Confederação do Equador.

Neste estudo, onde elencamos para a análise as fontes textuais *Diário de uma viagem ao Brasil (1990)* e *Esborço biográfico de Dom Pedro I (1997)*, ambos os documentos de autoria da escritora inglesa Maria Graham e escritos a partir da sua estada em terras brasileiras entre os anos de 1821 e 1825, constatamos que na historiografia contemporânea brasileira, os diários de viagem, cartas e livros de memória têm sido cada vez mais procurados como fontes históricas pelos pesquisadores que se dedicam a investigar o século XIX, sobretudo para aqueles estudos que se debruçam sobre as questões pertinentes ao Brasil dos anos da Independência, pela riqueza narrativa dos múltiplos aspectos sociais, culturais, políticos e étnicos observados *in loco* e registrados por seus autores. Legítimos espelhos dos tempos pretéritos, pois que circunscritos em sua própria época de produção, estes documentos deixados por uma vasta gama de atores históricos, homens e mulheres, escritores, viajantes, artistas, cientistas, naturalistas, clérigos ou educadores, funcionam como uma espécie de amplificadores sensíveis para identificarmos as vozes de um passado distante. E por serem escritas frequentemente transpassadas pela subjetividade e emoção de suas penas, e, ainda, matizadas nos princípios culturais, religiosos e das mentalidades que os caracterizam e os distinguem nas singularidades, os autores desses gêneros literários revelam em seus textos algumas distorções ou omissões do cotidiano por eles observado, tanto quanto certa intencionalidade em obter reconhecimento, seja nos círculos acadêmicos e científicos

aos quais pertenciam, ou ainda, nos mercados editoriais onde cultivavam os seus públicos leitores. Portanto, cabe ao pesquisador interessado em tais documentos proceder a uma cuidadosa crítica das suas fontes. Sob essa perspectiva, segundo Angela de Castro Gomes, o que passa a importar para o historiador “é exatamente a ótica assumida pelo registro e como o autor a expressa [...] o documento não trata de dizer o que houve, mas de dizer o que o autor viu e [...] experimentou [...] em relação a um acontecimento” (2004, p. 15). Nesse sentido, do ponto de vista dos acontecimentos políticos testemunhados por Maria Graham na ocasião da Insurreição Constitucionalista da Junta de Goiana de 1821 e na Confederação do Equador em 1824, ambas as revoltas ocorridas na província de Pernambuco, citamos a sua expectativa quanto ao lançamento do *Diário de uma viagem ao Brasil*, no mercado editorial londrino:

Não é com pequena ansiedade que este Diário é lançado ao mundo. Espero que desperte interesse pelo país, tornando-o mais bem conhecido. Talvez tenha a autora sobre-estimado sua capacidade, ao tentar fixar o curso de um acontecimento tão importante como a emancipação de tamanho império do domínio da mãe-pátria [...] irrompeu então a luta, parte da qual teve a autora oportunidade de testemunhar e a respeito da qual pôde colidir com alguns dados, que poderão servir no futuro como fontes para a História. Confia ela em que, se toda a verdade não for encontrada em suas páginas, não haverá ali senão a verdade (1990, pp. 20-21).

Em 21 de setembro de 1821, o navio-escola da Marinha de S.M.B., a Fragata *Doris*, chegou a Pernambuco, onde encontrou a cidade sitiada por motivo da Insurreição Constitucionalista da Junta de Goiana. Como esposa do Capitão Thomas

Graham, que comandava a embarcação, Maria Graham viera como parte da tripulação, sendo ela, a professora e instrutora dos jovens guardas-marinhas, candidatos a futuros oficiais ingleses que realizavam uma longa viagem de instrução. O navio que saíra de Portsmouth, na Inglaterra, em 31 de julho de 1821, rumava para o Atlântico Sul, singrando pela costa do Brasil para alcançar o Pacífico e chegar ao Chile, seu destino final. Contudo, durante a viagem de ida para o Chile, Maria Graham assistiu com tristeza à morte de seu marido. Porém, logo que a embarcação inglesa ancorou na cidade de Valparaíso, em janeiro de 1822, Mrs. Graham reencontrou um antigo amigo de infância, o Almirante Lorde Thomas Cochrane, que estava a serviço do governo chileno. Assim, a escritora, viúva e só, permaneceu por um ano e três dias no Chile, quando escreveu o *Diário de mi residência em Chile - 1822 e mi viaje ao Brasil - 1823* (1964). Por fim, em janeiro de 1823, a convite do amigo almirante, Maria Graham embarca no Brigue *Colonel Allen* que tinha como destino a cidade do Rio de Janeiro. Após navegarem por quarenta longos dias, na manhã chuvosa do dia 13 de março de 1823, Maria Graham e o Almirante Cochrane chegaram juntos ao Brasil:

13 de março de 1823. - A bordo do “*Col. Allen*”, ancoramos no Rio de Janeiro - um dos dias mais ventosos e chuvosos que jamais me lembro de ter visto no Brasil; de modo que o magnífico panorama da baía está inteiramente perdido para os estrangeiros do Chile e não posso desembarcar [...] para providenciar hospedagem para mim [...] ou para ajudar meus amigos de qualquer maneira (GRAHAM, 1990, p. 262).

Todavia, Mrs. Graham retornaria à Inglaterra em setembro daquele mesmo ano, para estar de volta ao Brasil, pela

terceira vez, em agosto do ano seguinte. Desta feita, contudo, a escritora viria a convite dos Imperadores D. Pedro I e D. Leopoldina, para ocupar o cargo de governanta das princesas imperiais. E foi então que, procedente da Inglaterra, por ocasião da sua chegada em Pernambuco no ano de 1824, ela encontrou o porto do Recife bloqueado pela Esquadra Imperial brasileira comandada pelo amigo Almirante Lorde Cochrane, em razão da ofensiva do governo imperial aos revoltosos federalistas da Confederação do Equador.

OS VENTOS REPUBLICANOS NO JOVEM IMPÉRIO INDEPENDENTE DO BRASIL

O Brasil amanhecera, no ano de 1824, sob um céu enegrecido pelas turbulências políticas, em consequência da dissolução da Assembleia Constituinte em 12 de novembro de 1823. Contudo, um novo e determinante fato político desencadearia uma violenta oposição popular: a outorga da carta constitucional em 25 de março de 1824, por D. Pedro I. A carta acrescia aos poderes Legislativo, Executivo e Judicial um quarto poder – o Poder Moderador –, que garantia ao imperador amplas atribuições decisórias. Tal resolução do imperador levou as províncias do Norte e Nordeste a se conflagrarem contra o governo central do Rio de Janeiro. A notícia da outorga da Carta, “chave mestra da opressão” e “invenção maquiavélica”, nas palavras de um dos mais expressivos porta-vozes dessa oposição, Frei Joaquim do Amor Divino Caneca,¹ havia incendiado os já aquecidos ânimos dos pernambucanos. Aderiram ao movimento as elites regionais compostas por fazendeiros e grupos de comerciantes, embora a numerosa adesão de homens comuns, indivíduos negros e livres e também dos setores eclesiásticos tenha conferido um perfil popular para a Confederação². Todos eram unânimes em

declararem-se publicamente traídos pelo governo centralista do Rio de Janeiro ao ideal constitucionalista, belicosamente acalentado desde a Insurreição da Junta Governativa de Goiana, em 1821.³ Para estas facções locais, a outorga da nova Constituição – “em que o executivo teria a iniciativa das leis, o veto absoluto, o comando da força armada e o senado vitalício” (MELLO, 2004, p.143) – sinalizaria um retrocesso ao despotismo, uma vez que a inclusão do Poder Moderador à Carta Constitucional outorgada em 1824 afirmava a natureza autoritária e centralizadora do “quinhão de Sua Majestade no exercício do poder legislativo, o que, para os federalistas, era um verdadeiro atentado à soberania nacional” (MELLO, 2004, p.143). Relativo a esta ideia de volta ao despotismo intrínseca na nova Carta, cuja discussão será retomada ao longo do texto, Flávia Florentino Varella nos lembra que “tanto o conceito de opressão foi largamente utilizado na luta política da independência quanto o de despotismo esteve associado à eliminação de um governo baseado em um sistema colonial que destruía a liberdade dos brasileiros” (2012, pp. 125-146). Unidos agora pelos ideais republicanos e federalistas, os territórios da Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas formavam a Confederação do Equador. Sobre a adesão das províncias nortistas ao movimento, Maria Graham informou:

José Pereira Filgueiras, chefe cearense (que colaborou com Lorde Cochrane na expulsão dos europeus do Maranhão) está em marcha para auxiliar a revolução. Dizem que a Paraíba está intimada pela força republicana de Goiana e até o Piauí está disposto a aderir (1990, p. 410).

A este movimento de cunho separatista e republicano, que questionava o excessivo autoritarismo do imperador, somaram-se os “descontentamentos diante

da centralização imposta pelo governo que parecia beneficiar apenas as províncias do Rio de Janeiro e regiões vizinhas” (MELLO, 2004, p. 129). O manifesto de Manuel de Carvalho Paes de Andrade, presidente da Província de Pernambuco e comandante em chefe dos confederados, publicado em 1º de maio de 1824, exortava os habitantes das províncias do Norte à independência e à liberdade dos povos, à luz de “um sistema republicano” (MELLO, 2004, p. 249)⁴. Tal declaração era uma resposta provocativa às demais facções civis e militares favoráveis ao centralismo do governo monárquico. A clivagem entre as facções monarquistas e republicanas havia se aprofundado desde o ano de 1822, com a vitória do movimento *vinista*, em Portugal, e do projeto constitucionalista de D. Pedro I, segundo nos informa Evaldo Cabral de Mello (2004, pp. 234-235).

Como já citado, em 18 de agosto de 1824, Maria Graham retornara da Inglaterra ao Brasil. A escritora documentou a partida de sua terra natal, nesta que seria a sua terceira e derradeira viagem para o Brasil: “A 16 de julho, de 1824 embarquei no *Rinald* brigue de guerra de 16 canhões comandado pelo tenente John Moore, da marinha Real Inglesa, em Falmouth para o Brasil” (1990, p. 404).

Logo ao chegar a Pernambuco, a escritora encontrou a cidade de Recife novamente sitiada: “Parece uma fatalidade encontrar eu aquela cidade sitiada, mas desta vez o chefe independente teria que combater um inimigo muito mais poderoso do que aquele que cercava Luiz do Rego na minha primeira visita” (GRAHAM, 1997, pp. 82-83). Nessa passagem, Maria Graham fez menção ao estado de sítio em que a cidade de Recife se encontrava, quando ela lá chegou, em setembro de 1821, e foi testemunha dos embates entre o governador português Luiz do Rego Barreto e as forças rebeldes na Insurreição Constitucionalista da Junta de Goiana.

No momento em que a Fragata *Rinald* aproximou-se da costa de Pernambuco, Maria Graham pôde avistar, na entrada da barra, um navio de guerra da Esquadra Imperial brasileira. Tratava-se da Embarcação *Pedro Primeiro*, comandada pelo antigo amigo escocês Almirante Lorde Cochrane. A escritora prontamente enviou-lhe uma carta comunicando a sua chegada e, a seguir, Lorde Cochrane, em resposta, veio ao seu encontro. Conversaram longamente, e Mrs. Graham pôde atualizar-se pessoalmente com o almirante sobre as recentes disputas políticas que assolavam o Império, desde a sua última partida para Londres, em 1823:

18 de agosto de 1824. – Ao aproximarmos-nos de terra perto de Pernambuco, vimos um navio de guerra que logo revelou-se ser o *Pedro Primeiro*. Um guardamarinha, o jovem Da Costa [João Manoel da Costa] veio a bordo. Enviei uma carta a Lorde Cochrane. Logo depois o capitão Grenfell abordou-nos e fui então com ele para a *Pedro Primeiro*, e vi o almirante que deixava o navio com o intuito de me buscar. Voltei e jantei. Tive uma conversa agradável e proveitosa com Lorde Cochrane. Vi os jornais. A Imperatriz teve outro filho; se é homem ou mulher, não sei. Descarregamos o correio (GRAHAM, 1990, pp. 408-409).

Naqueles dias, como já mencionado ao longo desta exposição, a cidade de Recife estava mergulhada na mais assombrosa convulsão social. Maria Graham, que já conhecia a paixão revolucionária daquele povo, observou que “o sentimento republicano, que sempre distinguiu os pernambucanos, ganhava força diariamente” (1990, p. 410). Os motivos revolucionários, foram gestados em mágoas fermentadas desde os anos pré-Independência⁵ (BERNARDES, 2006, p. 630). A escritora do *Di-*

ário, documentou sua interpretação sobre as causas pretéritas que teriam originado as disputas em curso:

A província queixava-se por ter feito e sofrido muito pela causa da Independência; por ter sido a primeira a habilitar a Bahia a resistir e a expulsar os *pés de chumbo*, e, contudo, serem todas as suas rendas drenadas para a Capital, estarem suas obras públicas abandonadas, e seus funcionários, ou mantidos inativos na corte, ou demitidos bruscamente; enfim, por não serem cumpridas as promessas de reforma em todos os seus departamentos (1990, p. 410).

Sem saber que, muito em breve, estaria diretamente envolvida no papel de mediadora naquelas disputas políticas que estavam em marcha, Maria Graham procurou informar-se sobre as singularidades que levaram Manuel de Carvalho Paes de Andrade a proclamar a Confederação do Equador. Para ela, a conjuntura hostil na qual as províncias do Norte se encontravam indicava que a origem da atual conflagração estaria relacionada a antigas reivindicações constitucionalistas dos líderes da Insurreição Pernambucana de 1821⁶ (BERNARDES, 2006, p. 629). As exigências que na ocasião foram negociadas entre os revolucionários constitucionalistas e o governo de D. Pedro I para que se cumprisse o armistício entre as partes não teriam sido atendidas pela Corte, gerando frustrações e ressentimentos nos rebeldes pernambucanos. A dissolução da Assembleia Constituinte, em 1823, e a outorga da Carta Constitucional de 1824 funcionaram como a faísca que faltava para acender o estopim deflagrador de uma nova revolta popular em Pernambuco. Desta vez, contudo, o levante contaria com a adesão de outras províncias do Norte, que, confederadas, teriam a liderança

de Manuel de Carvalho Paes de Andrade. Em suas reflexões, Maria Graham aludiu aos episódios pretéritos que culminaram na Confederação do Equador. Na opinião da autora:

Nestas circunstâncias Manuel de Carvalho Paes de Andrade tornou-se presidente do Conselho de Governo. Durante muito tempo suas proclamações e seus documentos públicos só pediam ao Imperador que demitisse todos os portugueses da Europa do seu conselho e valimento e modelasse uma constituição liberal com assistência de sua Assembleia Constituinte. Mas a dissolução dessa Assembleia, de um modo arbitrário, exacerbou os sentimentos do partido a um grau tal que os levou a quebrar a prudência e desprezar as conveniências em relação ao Imperador (1990, p. 410).

Conforme exposto anteriormente, em agosto de 1824, quando da terceira vinda de Graham ao Brasil, a Esquadra Imperial, chefiada pelo Almirante Cochrane, bloqueava o porto de Recife, impedindo a circulação e o abastecimento de mercadorias e alimentos para a população pernambucana. Maria Graham assim descreveu a cena do bloqueio em sua narrativa: “Lord Cochrane e sua frota estavam bloqueando a praça, após haver subjugado a Bahia e aumentado a frota de Dom Pedro, tomando vários dos principais navios portugueses” (1997, p. 83).

Logo que soube da chegada de Mrs. Graham ao porto do Recife, Cochrane não tardou em procurá-la. Desde o primeiro encontro que tiveram, em um almoço a bordo da *Rinald*, ele cuidou de convencê-la sobre a urgência de uma possível negociação, em que ela atuaria como mediadora entre o primeiro almirante e o chefe confederado, uma vez que Maria Graham já conhecia o comandante da Confederação

ção, Manuel de Carvalho Paes de Andrade, como será demonstrado ao longo do texto. A ela, caberia interceder nas tratativas do acordo de armistício e rendição do comandante da Confederação do Equador, Manuel de Carvalho Paes de Andrade, e dos demais dirigentes sublevados. Mrs. Graham aceitou a incumbência de mediar o acordo entre as partes. A escritora notou uma amabilidade fora do comum de Lorde Cochrane para com ela: “Não se pode ser mais amável; mais do que costumava ser em Quintero” (1997, p. 83) e, prontamente, foi ao encontro de Manuel de Carvalho Paes de Andrade. Nas palavras da autora:

19 de agosto de 1824.

O almirante veio a bordo do paquete para almoçar comigo e ficou até onze horas e meia[...] desembarquei à tarde e jantei na casa de campo de Ad. Stewart, depois do que procurei o presidente republicano Manuel de Carvalho Paes de Andrade, que fala bem o inglês e parece ser um homem notável (1990, p. 409).

Entretanto, havia algo de obscuro no pedido de Lorde Cochrane para a intermediação da escritora. Embora Maria Graham nunca viesse a presumir, o amigo em breve trairia a sua fiel e antiga amizade. Em comentários registrados na correspondência mantida com o cônsul britânico no Rio, Mr. Chamberlain, naquele mesmo ano de 1824, o comandante da Esquadra Imperial desdenharia da amiga. O episódio que provocou as notas contundentes do primeiro-almirante em relação a Maria Graham foi a carta enviada ao cônsul britânico e comentada por Evaldo Cabral de Mello (2004). Ocorreu que, no ultimato divulgado pelo comandante da Esquadra Imperial para que se desse uma rendição negociada com os rebeldes confederados, Cochrane propôs o exílio seguro dos dirigentes da Confederação do Equador e das suas famílias, a garantia contra possíveis

retaliações aos soldados que lutaram pelo bloco confederado, e ainda uma promessa quanto à revisão da Carta Constitucional, “com modificações que fossem julgadas necessárias pela Assembleia Geral, com sanção imperial” (MELLO, 2004, p. 226).

Entretanto, Lorde Cochrane blefava. Ele não dispunha da autorização do imperador para negociar propostas que envolvessem questões constitucionais, nem tão pouco a rendição segura do chefe confederado e suas tropas. Ao contrário, as instruções que recebera para reprimir a revolução limitavam a sua atuação ao desembarque das tropas do Exército na Vila de Jaraguá, no bloqueio do porto de Recife e no ataque por mar em caso de resistência dos rebeldes, missão esta que deveria ser executada em coordenação com as tropas de terra do Brigadeiro Lima e Silva (MELLO, 2004, p. 226). Por fim, cabia ao comandante da Esquadra o dever de não permitir a fuga de Paes de Andrade e dos rebeldes confederados.

No entanto, Lorde Cochrane propunha um acordo em bases divergentes daquelas determinadas pelo ministério de D. Pedro I. Mas por que ele faria isso? Ele pretendia que a rendição dos rebeldes, mesmo que selada por meio das promessas enganosas de suas proclamações, lhe rendesse acrescer mais um feito extraordinário ao seu já extenso e controverso histórico de serviços para a Esquadra Imperial. Por hora, ele almejava ser reconhecido como o “salvador” da integridade do Império” (MELLO, 2004, p. 227). Isso posto, seria necessário ludibriar o bloco confederado. O almirante conjecturou, então, que com o exílio negociado dos chefes da Confederação do Equador, “um acordo com o carvalhismo moderado o habilitaria a induzir D. Pedro a compromisso e a apresentar-se como salvador da integridade do Império face à inépcia ministerial no trato da questão pernambucana” (MELLO, 2004, p. 227).

A essa altura, Maria Graham sem saber que se tratava de um documento duvidoso, aceitou levar pessoalmente ao chefe Manuel de Carvalho Paes de Andrade as propostas para a rendição que não poderiam ser cumpridas. Paes de Andrade a conhecia, e com ele a escritora já havia estabelecido boas relações diplomáticas desde a Insurreição Constitucionalista Pernambucana de 1821. Para o comandante britânico, contudo, a amiga seria uma conveniente mensageira. Cochrane considerou que o fato de ter a presença da inglesa como mediadora seria uma garantia da boa-fé dos termos que ele impunha para a capitulação do comandante confederado. Mrs. Graham tomou para si a incumbência de intermediar o acordo, e registrou as propostas que levou ao comandante da Confederação:

Desembarquei à tarde e [...] procurei o presidente republicano Manuel de Carvalho Paes de Andrade, que fala bem o inglês e parece ser homem notável [...] Encontrei-o à mesa, almoçando ou jantando, não posso dizer exatamente, com todo o seu conselho, 12 ou 14 pessoas; toda a escadaria e o pátio estavam cheios do que chamaríamos de multidão, parte da qual espiava pelas várias portas, de tempos em tempos, pensando que, como o nosso paquete havia sido visto em entendimentos com a esquadra de bloqueio, poderíamos ter trazido algumas propostas do almirante para a libertação da cidade [...] Entreguei-lhe um pacote de proclamações de Lorde Cochrane e procurei convencê-lo de que o número e o poder das forças imperiais eram tais que nada se poderia esperar da persistência em seus planos, senão a derrota, a miséria e o desperdício da vida humana que, eu estava certa, ele e todos os homens de bem, desejariam evitar (1990, p. 409).

Sobre esse episódio, o historiador Evaldo Cabral de Mello, analisando as narrativas deixadas por Maria Graham, interpretou que “o almirante se valeu da intermediação de sua compatriota Maria Graham para convencer Carvalho a partir [...] prometendo-lhe em nome de Cochrane, que, caso se rendesse, se lhe daria e a seus companheiros a oportunidade de se retirarem do Império com suas famílias e haveres” (2004, p. 228). Na escrita do *Diário*, Maria Graham documentou a conversa que teve no primeiro encontro com o comandante da Confederação do Equador:

Creio que Carvalho nos recebeu na sala, em conselho e cercado pelo povo, para não ser suspeito de comunicações secretas. Uma proclamação imperial de caráter severo havia sido espalhada pela cidade. Acreditava-se que havia sido redigida por Lorde Cochrane e causou grande alarma por causa da ameaça que continha, de afundar jangadas carregadas de pedras no único canal pelo qual se penetra no cais, e assim arruinar o comércio da praça [...] Disse-lhe que não obstante a sentença previamente pronunciada contra ele e seus partidários e as proclamações espalhadas pelo exército, estava certa de que, se ele confiasse no almirante e se rendesse logo a ele, poderia ter por garantias a salvação e fuga de todos. Despedi-me então dele e prometi procurá-lo na manhã seguinte (1990, p. 409).

Afinal, haviam passado apenas dois anos desde o último encontro da inglesa com o líder confederado, em Olinda. Nos idos de 1821, ela integrara uma representação diplomática inglesa, com a missão de negociar com o próprio Manuel de Carvalho Paes de Andrade, sobre as proibições impostas pela Junta Governativa de

Goiana, relativas ao abastecimento de alimentos e a lavagem de roupas da Fragata *Doris*, embarcação na qual ela era tripulante e que estava fundeada no porto de Recife. Naquele ano, Paes de Andrade era o comandante da Junta Governativa de Goiana. Maria Graham que conhecera de perto o potencial revolucionário do atual presidente da Confederação do Equador afirmou: “Ele e o poder imperial entraram a ser desafiados e as províncias vizinhas conclamadas a apoiar os pernambucanos na afirmação de seus direitos como homens e cidadãos” (1990, p. 410).

Atentamos a seguir para um episódio ocorrido na ocasião do segundo encontro entre Maria Graham e Manuel de Carvalho Paes de Andrade, que se deu a 20 de agosto de 1824: nesse dia, estavam presentes em assembleia, além do comandante da Confederação, todo o seu conselho. As tratativas da rendição foram negociadas com Maria Graham publicamente e toda audiência popular participou, como registou a escritora no *Escoço Biográfico* (1997): “Creio que Carvalho nos recebeu na sala, em conselho e cercado pelo povo, para não ser suspeito de comunicações secretas” (1997, p. 83). Com relação aos propósitos definidos para esse encontro, a própria Maria Graham revelou que não esperava negociar nada além do que estava previamente posto por Lorde Cochrane, pois “não era de nossa conta saber a esse respeito mais do que aquilo em que pudéssemos ser úteis” (1997, p. 83).

Contudo, ao final do encontro, Manuel de Carvalho Paes de Andrade aproximou-se confidencialmente de Maria Graham suplicando-lhe que, no caso de sua capitulação, ela intercedesse junto ao primeiro-almirante para que suas filhas e mãe fossem confiadas aos cuidados “misericordiosos” de Lorde Cochrane. Sustentamos que esse pedido secreto - que teve a conotação de um pacto extraoficial selado

entre a escritora e o comandante da Confederação - foi o ato deflagrador para a rendição definitiva de Manuel de Carvalho Paes de Andrade. Segundo Evaldo Cabral de Mello, em menção a uma carta que o comandante da Confederação enviara ao Lorde Cochrane, onde negociava sua rendição, há evidências de que um certo “acordo” que poria termo às negociações estaria relacionado à promessa firmada por Maria Graham em atendimento a Paes de Andrade “mas a emissária deve ter insinuado algo mais [...] pois em carta a Cochrane ele escrevia [...] dispondo ‘como é natural e me afirmou Mrs. Graham’, de instruções para [...] o acordo e solicitava-lhe que confirmasse a informação, a fim de submeter ao Grande Conselho” (2004, p. 228). Segundo Maria Graham:

Já nos preparávamos para deixar a sala quando Carvalho se dirigiu a mim particularmente e disse que não estava certo de que talvez, para o futuro, seus concidadãos não achassem necessário aceitar as propostas do Imperador, sendo uma das primeiras a sua entrega. Quanto a ele, estava satisfeito de sofrer por uma boa causa. Mas que era filho de uma mãe idosa e pai de duas filhas órfãs de mãe, e que suplicava, no caso de lhes faltar sua proteção, que empregasse qualquer influência que pudesse ter junto a Lord Cochrane, para recomendá-las à sua misericórdia. Prometi isto prontamente, certa, porém, de que tal recomendação era completamente desnecessária, pois que talvez nunca tivesse havido comandante tão terrível para o inimigo antes da vitória, como tão misericordioso depois dela (1997, p. 83).

Na citação, verificamos que o presidente da Confederação do Equador, quando procurou reservadamente Maria Graham, pretendia acenar diretamente ao

primeiro-almirante, com a possibilidade da aceitação das propostas do imperador, por parte de “seus concidadãos” e garantir que Cochrane se comprometesse a salvar a sua família. Para tanto, Manuel de Carvalho Paes de Andrade suplicou a Maria Graham, que ela usasse de toda sua influência junto ao comandante da Esquadra Imperial, com esta finalidade. Segundo a autora relatou no *Escorço Biográfico* (1997), o chefe confederado “[...] suplicava, no caso de lhes faltar sua proteção, que empregasse qualquer influência que pudesse ter junto a Lord Cochrane, para recomendá-las à sua misericórdia” (1997, p. 83). Nesse pedido, ficou evidente que Paes de Andrade pretendia, discretamente, condicionar a sua rendição à aprovação dessa demanda. À Maria Graham, portanto, coube fazer valer a circunstância que se apresentou favorável ao amigo Cochrane, pois conforme ela declara, “prometi isso prontamente” (GRAHAM, 1997, p. 83).

Contudo, esse fato insere novos elementos para uma reinterpretação historiográfica do acordo firmado por Maria Graham, pois o comandante da Confederação do Equador, que intencionava entregar-se em troca da anistia geral para suas tropas civis e militares, sabia que ele próprio, ao ser exilado, deixaria a sua família desprotegida. É evidente, portanto, que a promessa selada por Maria Graham, de persuadir o Almirante Cochrane a proteger a família de Manuel de Carvalho Paes de Andrade, influenciara na rendição do comandante confederado, como cita Evaldo Cabral de Mello: “Nessas circunstâncias, Carvalho procurou resistir, explorando em proclamação aos soldados, a relativa generosidade da promessa de Cochrane, no tocante aos cabeças da insurreição, comparada ao tratamento que imaginava seria dispensado à tropa”. Ainda segundo o autor, a tropa insurgente padeceria após a capitulação, por estar

“desarmada, ser tratada como rebeldes e expulsa do serviço nacional como traidora” (2004, p. 229). Entretanto, quando verificamos a interpretação que se tem usualmente conferido ao acordo que teria motivado a rendição de Manuel de Carvalho Paes de Andrade na Confederação do Equador, constatamos que o compromisso extraoficial firmado por Maria Graham em nome do almirante não é considerado. Ao contrário, os estudos apontam que este acordo estaria consignado apenas às tratativas oficiais impostas por Cochrane, como demonstra Evaldo Cabral de Mello, na afirmação de que “as instruções para entrar em acordo poderiam significar somente os entendimentos relativos à capitulação; e é assim que tem sido interpretada” (2004, p. 228). Por sua vez, a interpretação de Oliveira Lima, tal qual a do seu conterrâneo pernambucano, afirma no seu artigo, *Mrs. Graham e a Confederação do Equador* (1990), que “é mais provável que Mrs. Graham não fizesse aí mais do que repetir as palavras do Marquês do Maranhão” (1990, p. 306).

Mas, afinal, o que ocorreu entre a escritora e o almirante após o encontro com o chefe republicano? Ao analisarmos as fontes, constatamos que Maria Graham esteve mais uma vez com o amigo primeiro-almirante da Esquadra Imperial, a bordo do *Rinald*. Nesse momento, a inglesa contou a Cochrane tudo que havia se passado. Contudo, havia Mrs. Graham informado sobre a promessa que fizera ao chefe da Confederação do Equador, em seu nome? Ao examinarmos as fontes analisadas, verificamos haver indícios de que sim, pois durante o longo encontro a bordo, Mrs. Graham noticiou ao almirante todo o teor da negociação que tivera com Manuel de Carvalho Paes de Andrade, e entregou-lhe pessoalmente “proclamações de toda ordem”¹⁷ (LIMA; GRAHAM, 1990, p. 398).

Trouxe comigo jornais e proclamações de toda ordem. Voltando a bordo, vi que o lorde não havia chegado, mas não tardou em vir. Jantou e ficou comigo até quatro horas. Dei-lhe meus papéis e disse-lhe tudo que vira[...] ele é certamente o melhor dos homens! (GRAHAM, 1990, p. 413).

Passados alguns dias dessa derradeira reunião entre Maria Graham e Lorde Cochrane, em Pernambuco, Manuel de Carvalho Paes de Andrade procurou o primeiro-almirante, no intuito de propor-lhe finalmente a sua rendição, “pelo qual entregar-se-ia a província às autoridades imperiais em troca de anistia geral para todos, civis e militares, exceto para ele, Carvalho, que seria o único a partir” (MELLO, 2004, p. 232). Mas sua iniciativa fora frustrada. Na véspera, Cochrane havia partido inesperadamente para Salvador, a pretexto de reparos. Constatamos que esse fato é revelador pois sabemos que blefava por não ter poder para negociar em nome do imperador (MELLO, 2004, p. 232).

Retomamos aqui a já citada carta que Cochrane escrevera ao cônsul inglês no Rio de Janeiro, Mr. Chamberlain, onde afirmamos que o almirante traía a amizade de Maria Graham. Para tanto, convém analisar que, tal como foi demonstrado ao longo desta exposição, a atitude do almirante ao partir precipitadamente para a Bahia fora considerada equivocada pelo Governo Imperial. Da mesma forma, verificamos serem falsos os termos negociados para a rendição do comandante da Confederação, pois, como exposto, ele não possuía poderes para tal. Portanto, naquele momento, Cochrane temia que Maria Graham, que o havia representado na mediação com o chefe confederado, revelasse na Corte algumas das ardilosas condições no acordo, nas quais Manuel de Carvalho Paes de Andrade consignara a rendição. Em consequência disso, o pri-

meiro-almirante cuidou de inocentar-se ao cônsul britânico o quanto antes. Na correspondência enviada a Mr. Chamberlain, Cochrane negou ter laços de amizade com Maria Graham e demonstrou receio de que a indiscrição da escritora pudesse prejudicá-lo:

Àquela altura, Cochrane temia as indiscrições da escritora, que assumira o posto de governanta da Princesa Imperial. A Chamberlain, cônsul britânico no Rio, ele escreveu para dissociar-se de Mrs. Graham, afirmando, o que era falso, que suas relações se haviam limitado a trazê-la do Chile para o Rio em 1823, e que ela só lhe dera aborrecimentos (MELLO, 2004, pp. 230-231).

No entanto, o suposto “melhor dos homens”, tal como a escritora havia se referido ao almirante, não se limitaria a tratar Maria Graham ao cônsul inglês; em uma outra correspondência de Cochrane a um “certo médico da corte, ele pedia que intercedesse junto à compatriota, que embora bem-intencionada, poderia prejudicar sua posição” (MELLO, 2004, p. 231). Por sua vez, enquanto Lorde Cochrane partira inesperadamente para a Bahia com a Frota Imperial, Maria Graham permaneceria em Pernambuco. Ela precisava ter acesso a informações que lhe permitisse registrar seus testemunhos e suas opiniões sobre as rivalidades políticas que estavam em curso. Com o propósito de alcançar tal objetivo, Maria Graham faria uso da sua conveniente posição de proximidade ao oficialato inglês, tanto quanto contaria com o intercâmbio de sua rede de sociabilidades locais. Logo, Mrs. Graham traçou estratégias que lhe levasse a entender com maior densidade as causas que originaram a Confederação do Equador, onde a insubmissão do Presidente da província de Pernambuco ao governo do Rio de Janeiro havia provocado

sérios desdobramentos revolucionários. A autora, em suas anotações no *Diário de uma viagem ao Brasil* (1990), transcreveu as informações que recolheu nos encontros que participou na casa do cônsul inglês, Mr. Parkinson, e também nos salões das residências dos comerciantes contereños instalados em Recife. Na citação a seguir, Maria Graham revelou suas fontes enquanto esteve na província de Pernambuco em 1824: “Eis uma sùmula e a essência de toda conversa sobre política que tive com ingleses em casa do cônsul e alhures” (1990, p. 411).

Na casa de Ad. Stewart encontrei minha agradável amiga, sua irmã, com aspecto muito melhor que antes e muito contente em seu pequeno sítio[.....] parece que desde que aqui estive há três anos, houve raros dias de paz. Ao partir Luís do Rêgo, Gervásio Pires Ferreira, que tem uma bela casa perto da Soledade, foi eleito presidente. Mas logo depois a opinião pública forçou-o a fugir para o Rio de Janeiro e o partido elegeu Afonso de Albuquerque Maranhão e o Morgado do Cabo (donde o nome morgadistas dado aos seus partidários) foi feito membro do seu conselho. Albuquerque foi demitido e o Morgado tornou-se presidente interino. Os partidos, porém, tornaram-se muito fortes e violentos e o governador das armas, Pedro da Silva Pedroso, obrigou ambos a deixarem a cidade[...]. Nestas circunstâncias Manuel de Carvalho Paes de Andrade tornou-se presidente do conselho de Governo (1990, pp. 409-410).

Nas conversas que teve com os amigos e conhecidos habitantes de Recife, chamou a atenção da autora o antilusitanismo presente no cotidiano social da capital da província de Pernambuco. Ela

o referenciou como sendo um sentimento generalizado entre a população local, e motivado pelo espírito de insatisfação com a política do imperador:

Considera-se o Imperador um brinquete nas mãos de seu pai e, portanto, português. Por causa disso, diversos pacíficos comerciantes portugueses foram mortos e se qualquer deles, assustado, corre na rua é tido como suspeito e perseguido, com poucas possibilidades de escapar (GRAHAM, 1990, p. 411).

Em 1824, quando houve por parte das forças imperiais a violenta repressão às províncias confederadas, tanto por terra como pelo mar, os exércitos chefiados pelo Brigadeiro Francisco de Lima e Silva avançaram na guerrilha pelo interior, enfrentando as tropas do bloco confederado. Segundo Evaldo Cabral de Mello, os esforços para a repressão da Confederação do Equador incluíram, além da composição naval, uma comissão militar comandada pelo Brigadeiro Francisco de Lima e Silva, com a missão de avançar pelos flancos terrestres, sufocar os conflitos confederados e capturar os seus líderes, além do “desmembramento da comarca de pernambucana do São Francisco, transferindo-a a Minas, de modo a poupá-la e à Bahia do contágio carvalhista” (2004, p. 232).

Sobre o avanço repressivo das forças imperiais contra as tropas confederadas, Maria Graham observou que o fato - a morte do Major Pitanga, líder da resistência confederada pernambucana - significou o início da derrota da rebelião que teve como desfecho a rendição dos rebeldes. Na interpretação da autora, lemos: “entrementes feriram-se escaramuças entre as tropas que marcham para o sul e os imperiais, nas quais os pernambucanos se declaram sempre vitoriosos [...], mas choram a perda de Pitanga, o mais bravo e melhor co-

mandante que tinham” (1990, p. 410). Indo de encontro ao que Maria Graham documentou sobre a morte do líder Pitanga, observamos que a historiadora Mariana Albuquerque Dantas corrobora com a opinião da inglesa, quando confirma que os conflitos entre os rebeldes confederados e as tropas imperiais na fronteira entre Pernambuco e Alagoas duraram até a derrota dos rebeldes, que foi marcada pela morte do líder revolucionário o “o grande major Pitanga” (2018, p. 53).

Por fim, os sangrentos enfrentamentos que se seguiram entre as forças confederadas e as tropas imperiais resultaram, em setembro de 1824, na rendição do Comandante Manuel de Carvalho Paes de Andrade, na perda de centenas de vidas de cidadãos civis e militares e na punição com a pena de enforcamento para 17 condenados, incluindo um dos seus líderes, o Frei Caneca. As propostas sediciosas do religioso contemplaram os principais temas liberais que “agitariam o Primeiro Reinado e os principais anos da regência” (COSTA, 1987, p.129). Contudo, Maria Graham não teria acompanhado o desfecho da Confederação do Equador, pois que ela já havia partido rumo ao Rio de Janeiro no dia 25 de agosto, para assumir na Corte do Palácio de São Cristóvão o cargo de governanta da princesa primogênita D. Maria da Glória, futura Rainha D. Maria II de Portugal. Mas essa é uma outra história.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisarmos a documentação sob uma nova perspectiva teórica, podemos considerar que a promessa extraoficial feita por Maria Graham a Manuel de Carvalho Paes de Andrade foi o ato deflagrador para que o acordo de sua rendição pudesse ser definitivamente realizado. Ainda que ela não tivesse a autorização do Almirante Lorde Cochrane para deliberar sobre os despachos oficiais com total autonomia, a escritora inglesa, ainda assim, garantira ao presidente da Confederação do Equador, em nome do primeiro-almirante, a salvaguarda à sua família, caso ele, Manuel de Carvalho Paes de Andrade, aceitasse a rendição. Nesse sentido, a atuação de Maria Graham, do ponto de vista de mediadora entre os interesses do Império e dos confederados republicanos, lança luz aos debates contemporâneos acerca dos papéis que as mulheres desempenharam na História do Brasil e que são frequentemente relegados às margens da historiografia oficial. Personagens femininas, que com suas vozes e ações construíram os seus lugares históricos no longo processo da Independência nem sempre conseguem ser retiradas do silêncio dos arquivos. No palco da História da Independência, elas, as mulheres, quer fossem figuras respeitáveis, brasileiras ou estrangeiras, ou simples cidadãs anônimas, emprestaram, por paixão à causa do Império, as armas de que podiam dispor ao seu tempo, ou seja, “mostrando como o ser social, que ela é, articula-se com o fato social do qual ela é parte integrante” (DEL PRIORE, 2015, p. 9). Por fim, sobre o desfecho das negociações, Evaldo Cabral de Mello (2004) concluiu que Lorde Thomas Cochrane traíra a confiança e a amizade de Maria Graham. Para atestar esse fato, aludimos à correspondência que foi enviada por Cochrane ao cônsul britânico, Mr. Chamberlain. Nessa missiva, o almirante temeroso de que Maria Graham pudesse revelar publicamente os termos obscuros do acordo - que ela não adivinhara serem falsos - foi veemente em negar para o diplomata inglês os laços de amizade que mantinha com a escritora há longos anos. Portanto, pelo todo exposto neste estudo, procuramos demonstrar, por meio da análise particularizada do ato de rendição do comandante da Confederação do Equador, a inegável contribuição da voz feminina e estrangeira da escritora inglesa Maria Graham para a historiografia da

Independência. Concluímos, destarte, que, por meio de uma narrativa autoral e crítica, que constitui o discurso presente no *Diário de uma viagem ao Brasil* (1990) e no *Escorço Biográfico de D. Pedro I* (1997), foi possível ressignificar a historicidade de Maria Graham no desfecho da Confederação do Equador, acontecimento este de grande relevância para os esforços militares de unificação das províncias do Império brasileiro em torno da consolidação do projeto de Independência do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES HISTÓRICAS

GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Tradução de Américo Jacobina Lacombe. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

GRAHAM, Maria. Escorço Biográfico de Dom Pedro I. In: LACOMBE, Américo Jacobina. *Correspondência entre Maria Graham e a Imperatriz Dona Leopoldina*. Tradução de Américo Jacobina Lacombe. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1997, pp.27-150.

REFERÊNCIAS TEÓRICAS

BERNARDES, Denis Antônio de Mendonça. *O Patriotismo Constitucional: Pernambuco, 1820-1822*. São Paulo: HUCITEC, 2006.

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: Momentos Decisivos*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

DANTAS, Mariana Albuquerque. Os índios “fanáticos realistas absolutos” e a figura do monarca português: disputas políticas, recrutamento e defesa de terras na Confederação do Equador. In: *Clio Revista de Pesquisa Histórica*, Recife: nº 33.2 pp.49-73, 2018.

DEL PRIORE, Mary. Apresentação. In: DEL PRIORE, Mary; PINSKY, Carla Bassanezi. (Orgs.) *História das Mulheres no Brasil*. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

GOMES, Angela de Castro. *Escrita de Si, Escrita de História*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

GRAHAM, Maria. *Diário de mi residencia en Chile-1822 e mi viaje ao Brasil-1823*. Madrid: Editorial América, 1964.

LIMA, Manuel de Oliveira. Mrs. Graham, e a Confederação do Equador. *Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano*, Recife, Vol. XII, p.306,1906. In: GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1990, pp.394-398.

LIMA, Manoel de Oliveira. *O Movimento da Independência (1821-1822)*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1989.

MELLO, Evaldo Cabral. *A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. In: Lima e Silva a Lord Cochrane, 4.x.1824, IHGB,221,9; Arquivo Diplomático da Independência, v.pp.17,103,118,123.

MELLO, Evaldo Cabral. *A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2004.

SORGINE, Juliana Ferreira. *A formação da Junta Governativa de Goiana e a crise do Antigo Regime Português em Pernambuco (1821)*. Londrina: ANPUH-XXIII Simpósio Nacional de História, 2005.

VARELLA, Flavia Florentino. Repensando a História do Brasil: apontamentos sobre John Armitage e sua obra. *In: Almanack brasiliense*, n.08, pp.117-126. Novembro, 2008.

NOTAS

¹ Segundo Emília Viotti da Costa, as reivindicações federalistas defendidas pela oposição na Confederação do Equador tiveram na pessoa de Frei Caneca “um dos mais expressivos porta-vozes [...] antigo revolucionário de 1817 envolvido novamente com a chamada Confederação do Equador. Argumentaria ele no *Typhis Pernambucano* que o Brasil tinha todas as condições para formar um estado federativo: a grandeza de seu território, a diversidade de suas riquezas e a variedade de seus habitantes. Além da federação, pregava em seus escritos a defesa da autonomia conquistada, a resistência às arbitrariedades do governo, reivindicando ainda a imprensa livre, condenando a vitaliciedade do Senado, a criação de uma nobreza ‘opressora dos povos’, a concessão do executivo do direito ao veto absoluto, bem como a iniciativa de leis. [...] nas críticas e propostas de Frei Caneca estavam contidos os principais temas liberais que agitaram o Primeiro Reinado e os primeiros anos da Regência” (COSTA, 1987, p. 129).

² Sobre a tipologia formadora da maioria das tropas confederadas, Evaldo Cabral de Mello cita Lima e Silva: “A plebe e a gente de cor é quem dava a lei; e ultimamente Carvalho estava sustentado no seu lugar por Emiliano, preto Agostinho, o célebre João Soares, padre Caneca [...] com outros indivíduos desta íntima classe [...] mobilizaram toda a gente de cor e a baixa ralé” MELLO, Evaldo Cabral. *A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2004, p. 225. (Correspondência de Lima e Silva a Lord Cochrane, 4.x.1824, IHGB, 221,9; Arquivo Diplomático da Independência, v. pp. 17, 103, 118, 123).

³ Relativo às causas políticas que levaram a formação da Junta Governativa de Goiana, citamos que com o retorno de João VI a Portugal aumentava, em diversos segmentos sociais, o sentimento de contestação ao absolutismo lusitano presente nas deliberações das Cortes Constitucionais portuguesas. No que dizia respeito aos assuntos administrativos da Regência, havia a reafirmação da tendência à recolonização do Brasil, dada a falta de autonomia política e administrativa das províncias. Segundo Juliana Ferreira Sorgine, as demandas defendidas pela Junta de Goiana exigiam a saída do governador e capitão-general português Luis do Rego Barreto tido como “déspota e autoritário” (SORGINE, 2005, p.01).

⁴ O Manifesto de Manuel de Carvalho Paes de Andrade, comandante em chefe da Confederação do Equador e presidente da Província de Pernambuco, aponta como motivos da conflagração, a dissolução da Assembleia Constituinte e a outorga de uma Constituição com

a inclusão do Poder Moderador como evidências das intenções despóticas de D. Pedro I. A seguir, exorta os habitantes das províncias do Norte, a defenderem a independência local, a Proclamação da República e a insubordinação ao Rio de Janeiro e a Portugal (MELLO, 2004, pp. 241-242-249).

⁵ Denis Bernardes confirma a opinião de Maria Graham, quanto às origens republicanas da Confederação do Equador. Para o autor, “Mais do que herdeira do Republicanismo, a Confederação do Equador foi herdeira do vintismo [...] Durante a vigência das Cortes, o poder local foi fruto de eleição e teve suficiente autonomia e legitimidade para – sem romper a unidade – discutir, criticar e mesmo recusar cumprir decisões das Cortes – que eram necessariamente assumidas pelo rei – e a do príncipe regente, no Rio de Janeiro” (BERNARDES, 2006, p. 630).

⁶ Ao analisar as hipóteses sobre as causas da formação da Confederação do Equador, verificamos na bibliografia consultada que o historiador Denis Bernardes concorda com a afirmação de Maria Graham, de que as origens do Bloco Confederativo estariam relacionadas às antigas mágoas alusivas às reivindicações da Junta Governativa de Goiana, não atendidas por D. Pedro I, e que a dissolução da Constituinte, em 1823, e, no ano seguinte, a outorga de uma Constituição, teria sido o golpe definitivo contra o pacto constitucionalista, duramente alinhavado com o governo do Rio de Janeiro durante o ano de 1821 (BERNARDES, 2006, p.629).

⁷ Sobre a documentação que Maria Graham entregou ao Lorde Cochrane, Oliveira Lima esclarece: “Ao regressar para bordo procurou-a de novo Lorde Cochrane a saber do resultado das suas entrevistas. A distinta senhora comunicou-lhe o ocorrido, mostrou-lhe as gazetas e proclamações que trouxera e nas quais Frei Caneca deixara transbordar o seu lirismo republicano, e desenganou-o de chegar a uma solução pacífica do movimento” (LIMA; GRAHAM, 1990, p. 398).

Artigos

Vagner da Rosa Rigola

Carlos Celestino Rios e Souza

Ana Paula Barradas Maranhão

Anne Caroline Barbosa dos Passos

Ismael de Freitas Paiva

Astrolábios: o Sacramento B e a última viagem do Galeão*

Astrolabes: Sacramento B and the last voyage of the Galleon

Vagner da Rosa Rigola

Mestrando em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) e Escola Naval de Portugal. Pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

RESUMO

Em meados da década de 70 do século XX, a descoberta de destroços do Galeão Sacramento, naufragado em 1668, no litoral do estado da Bahia, trouxe à tona não só uma grande quantidade de armamentos, instrumentos e artefatos, mas também um verdadeiro despertar para a Arqueologia Subaquática brasileira ao evidenciar, na prática, as possibilidades decorrentes dessa atividade para a pesquisa sobre os equipamentos, o emprego e a construção dos navios, assim como sobre os indivíduos e os grupos sociais aos quais pertenciam. Dentre tantos achados, do trabalho no sítio arqueológico do Galeão Sacramento resultou no resgate de dois astrolábios náuticos fabricados em Portugal, sendo um deles, o Sacramento B, objeto de estudo deste artigo. Assim, partindo da perspectiva geral do estudo do astrolábio enquanto item reconhecidamente fundamental para o desenvolvimento das navegações oceânicas entre os séculos XV e XVII, a pesquisa direciona-se para o caso particular do soçobro do galeão para, em seguida, examinar, exclusivamente, um dos instrumentos recuperados daquele sítio arqueológico. Para tanto, a partir de uma metodologia qualitativa, embasada em pesquisa bibliográfica, buscou-se o entrelaçamento dos assuntos de modo a alcançar o objetivo de realçar a importância do astrolábio no contexto das navegações oceânicas, de proporcionar a reflexão acerca da rele-

ABSTRACT

In the mid-seventies of 20th century, the Galleon Sacramento wreckage was discovery, shipwrecked in 1668, on the Bahia state coastal area. It came to light many weapons, instruments and artifacts, and also a big rouse to the Brazilian underwater archeology by making possible practice possibilities on research for ship equipment, employment and construction, as well as on the individual and social groups related. Among many discovered objects, two Portuguese nautical astrolabes were rescued on the Galleon Sacramento archaeological site. One of which is the object study in the present article, named Sacramento B. Thus, starting from an overview study of the astrolabe as a fundamental recognized item for the oceanic navigations' development between 15th and 17th centuries, the research focuses on Galleon's slump case. Then examine, exclusively, the recovered instrument from that archaeological site. Based on a qualitative methodology – literature review, we attempt to intertwine the subjects to achieve the goal of highlighting the astrolabe importance in the oceanic navigation's context. Furthermore, providing a reflection on the underwater archeology relevance using a particular wreck, as well as gathering information about one of the items that came to symbolize its class of instruments

*Artigo recebido em 29 de janeiro de 2022 e aprovado para publicação em 10 de março de 2022.

vância da Arqueologia Subaquática, tomando por base um naufrágio específico, bem como reunir informações sobre um dos itens que, como peça de museu, passou a simbolizar a sua classe de instrumentos e o resultado do trabalho de gerações de mareantes.

PALAVRAS-CHAVE: astrolábio; navegação; Sacramento; naufrágio; Bahia

— a museum piece. Additionally, it brings the result of the work of seafarer's generations.

KEYWORDS: Astrolabe; Navigation; Sacrament; Shipwreck; Bahia

INTRODUÇÃO

Ainda no século XV, Portugal transformou-se em um país orientado para as grandes navegações oceânicas, as quais possibilitaram a expansão do conhecimento e do mapa mundial com a descoberta de novas e importantes terras. Ao dividir o mundo com a Espanha, em 1494, por meio do Tratado de Tordesilhas, o país ibérico projetou-se como uma das mais influentes nações do mundo (COSTA, 1960).

O ápice dessas realizações viria no reinado de D. Manuel (1495-1521), em que ocorreriam as chegadas de Vasco da Gama às Índias, em 1498, e a de Pedro Álvares Cabral ao Brasil, em 1500, como consequência de um longo processo que envolveu estudos pioneiros, englobando ciência e empirismo, aliados à prática náutica em lugares remotos (ALBUQUERQUE, 1972).

Essa evolução seria interrompida, no ano de 1578, com a morte do Rei D. Sebastião, em Alcácer-Quibir, no Marrocos, sem que houvesse descendentes para o trono. A partir de 1580, Portugal passou a ser governado por reis espanhóis, descendentes de reis portugueses. Iniciava-se a União Ibérica, que duraria sessenta anos, marcando o final do apogeu luso nos mares (FERREIRA; DIAS, 2016).

A partir da perspectiva desse contexto, este estudo tratará sobre um dos mais importantes instrumentos de navegação utilizados pelos portugueses ao longo de suas singraduras de mares e oceanos: o astrolábio. Além disso, discutirá sobre

um naufrágio ocorrido poucos anos depois da restauração da independência de Portugal, no ano de 1640. Trata-se do socóbro do Galeão *Sacramento*¹, ocorrido no litoral da Bahia, em 1668, quando já chegava ao seu destino (PITTA, 1878).

Assim, é justamente a partir desse ocorrido, o qual teve seus destroços descobertos somente mais de trezentos anos depois, que se poderá referir ao astrolábio, uma vez que dois desses instrumentos foram recuperados do naufrágio. Porém, esta pesquisa focalizará apenas o estudo de uma dessas peças: o astrolábio Sacramento B, o único artefato da malograda viagem a retornar para Portugal.

Ainda assim, para além das informações que pôde o instrumento oferecer ao estudá-lo, conseguiu este célebre representante ocupar o seu lugar de destaque na coleção de astrolábios do Museu de Marinha, na cidade de Lisboa.

Assente nos tópicos acima expostos, a pesquisa inicialmente apresentará, de maneira genérica, uma breve história do astrolábio e de sua destacada posição na náutica dos descobrimentos para, em seguida, centralizar-se na descrição e na origem do astrolábio Sacramento B. Desse modo, a investigação procurará entrelaçar a história do astrolábio com um episódio e um instrumento em específico, apresentando considerações sobre o estudo deste último.

Para o alcance desse objetivo, aplicar-se-á como recurso metodológico a pesquisa

bibliográfica, tendo como subsídio os trabalhos de autores consagrados na investigação de tais assuntos. Nesse sentido, ao estudar a vida de Martin Behaim e seu globo de 1492, Ernst Ravenstein (1908) asseverou decisivamente que a origem da astronomia náutica portuguesa era proveniente da própria Península Ibérica e não alemã. Joaquim Bensaude (1912), ao estudar a ciência náutica lusitana à época das grandes descobertas, expôs que os almanaques, as tabelas e as regras usados pelos navegadores dos séculos XV e XVI haviam sido produzidos em Portugal.

Em adição, no primeiro quartel do século XX, Luciano Pereira da Silva atestou que alguns instrumentos de navegação foram criados para a utilização pelos estudiosos da náutica portuguesa, e que desses, o astrolábio foi o melhor por longa data. Costa (1960) confirmou a ideia de que o instrumento fora primitivamente criado para a solução de problemas astronômicos e que viera da mais remota antiguidade, enquanto Luís de Albuquerque (1972) ressalta a decisiva contribuição portuguesa com a introdução do nónio, adaptado ao astrolábio e ao quadrante.

Inúmeros são os subsídios dos diversos autores, nos últimos tempos, para a elucidação de todas as nuances que envolvem a origem e a aplicação do astrolábio na prática. Espera-se, portanto, a partir da reflexão em torno de tais escritos e na busca por eventuais informações ainda não reveladas, contribuir, na escala possível, para o reconhecimento da relevância desse instrumento de navegação para a desenvolvimento das grandes navegações.

O ASTROLÁBIO NA CONQUISTA DE “MARES NUNCA DANTES NAVEGADOS”

Senhor: ontem, segunda-feira, que foram 27 de Abril, descemos em terra, eu, e o piloto do capitão-mor e o piloto de Sancho de Tovar e tomámos a altura do sol ao meio-dia

e achámos 56 graus, e a sombra era setentrional, pelo qual, segundo as regras do astrolábio, julgamos ser afastados da equinocial por 17 graus e por conseguinte ter a altura do Polo Antártico em 17 graus, segundo é manifesto na esfera. E isto é quanto a um (dos pontos), pelo qual saberá vossa alteza que todos os pilotos, vão adiante de mim em tanto, que Pêro Escolar vai adiante 150 léguas, e outros mais, e outros menos, pero quem disse a verdade não se pode certificar, até que em boa hora cheguemos ao cabo de Boa Esperança e ali saberemos quem vai mais certo: eles com a carta, ou eu com a carta e com o astrolábio... Pera o mar, melhor é reger-se pela altura do sol, que não por nenhuma estrela, e melhor com astrolábio, que não com quadrante, nem com outro nenhum instrumento (FARAS, 1500, p.3, m.2, doc.2).

Por esse trecho da carta do Mestre João Faras ao Rei de Portugal D. Manuel I, data de 1º de maio de 1500, pode-se ter uma percepção da importância do astrolábio para as navegações em alto-mar à época dos descobrimentos. Quando “os portugueses ousaram cometer o grande mar oceano” (NUNES, 1911, p. 241), a distância da costa exigiu que a solução para a orientação, no mar aberto, viesse das observações astronômicas, as quais foram facilitadas pelo aperfeiçoamento de instrumentos de navegação. Esses recursos técnicos somados ao incremento da construção naval e da cartografia possibilitaram a expansão marítima portuguesa ao longo dos séculos XV e XVI (VALENTIM, 2021).

Apesar da reconhecida relevância de diversos outros aspectos, personagens e instrumentos para a concretização desse processo histórico, o presente estudo estará centrado em apenas um desses dispositivos: o astrolábio. Instrumento esse que foi capaz de revolucionar a navegação, permitindo que se pudesse conhecer

a latitude em alto-mar, traduzindo-se em um item essencial para a evolução da navegação pelos astros.

Para a navegação astronômica, os primeiros instrumentos² empregados pelos portugueses na jornada oceânica foram o quadrante³ e o astrolábio. Salienta-se que os mais relevantes autores relacionados à marinharia afirmam que dentre os dispositivos disponíveis para a orientação na navegação oceânica, o mais confiável foi o astrolábio quando se media a altura do Sol⁴. Isso permite entender a sua manutenção em uso durante vários séculos, como se verificará, adiante, por meio do estudo de um desses instrumentos que esteve em pleno uso no século XVII.

Porém, de que se trata especificamente esse instrumento? Qual a sua origem? Para responder a essas questões iniciais, os embasamentos são buscados nos escritos de Luciano Pereira da Silva (1917a) que relata que o astrolábio proveio de um instrumento antigo, denominado astrolábio planisférico⁵, uma tecnologia que os árabes herdaram dos gregos e trouxeram para a Europa (COSTA, 1960). Supunha-se que o instrumento teve sua criação no período “posterior a Ptolomeu (séc. II d. C.), podendo ter sido inventado por Eudoxio de Cnido (409-356 a. C.) ou por Apolonio de Perga (séc. III e II a. C.)” (SILVA, 1917a, p. 7).

Desse modo, os árabes possibilitaram que o instrumento chegasse à Península Ibérica, onde os portugueses implementaram as devidas alterações⁶, de maneira que pudesse ser empregado na navegação astronômica. Daí resultou o astrolábio náutico⁷, “em que se aproveitou do objeto primário apenas as peças que se destinavam à medição da altura dos astros” (SILVA, 1917a, p. 8), retirando-se as partes⁸ que “não tinham relação com a arte de navegar” (ALBUQUERQUE, 1976, p. 7). Trata-se, portanto, de um produto definitivamente cosmopolita que acabou por desenvolver-

-se em Portugal, onde além da sua simplificação, também ocorreu a sua aplicação.

De acordo com Albuquerque, (1976, p. 3), “datam do terceiro quartel do século XV os primeiros testemunhos do uso da navegação astronômica no Atlântico”. Também aí se mostrou que esse novo tipo de náutica se baseou de início em observações da Estrela Polar e do Sol, feitas com o quadrante e o astrolábio plano, cujo uso se generalizara entre os astrólogos medievais.

Convém salientar que o astrolábio náutico⁹ teve sua utilização incrementada justamente quando, para o cálculo das latitudes, o método de “altura e distância” era preterido à medida que se introduziam novas soluções náuticas. É o caso das tábuas solares, as quais permitiam o cálculo da declinação do Sol dos diferentes locais e períodos do ano. Assim, o uso conjunto dos diversos conhecimentos e instrumentos de navegação que iam surgindo permitiu a otimização da arte náutica (COSTA, 1960).

Notavelmente, à medida que se expandiam as navegações, aumentava a experiência e se faziam os necessários registros dos aprendizados. Ademais, conforme ocorreu após o contato com os povos do Oceano Índico, incorporavam-se tecnologias e práticas náuticas de outros povos (COSTA, 1960).

A importância dos instrumentos de navegação era notável, assim sendo, a certeza de sua eficiência também era primordial. Nesse sentido, um dos aspectos cruciais era a “padronização da graduação¹⁰ e da forma de divisão” (GESTEIRA, 2014, p. 1019). Para tanto, o seu fabrico era realizado por profissionais especializados e previamente aprovados, bem como os principais instrumentos de navegação a serem utilizados pelos pilotos a serviço da Coroa eram examinados pelos cosmógrafos do reino.

Apesar disso, de acordo com David Waters (1966), por volta de 1650, o astrolábio estava deixando de ser usado e o

cross-staff e o quadrante de Davis (ou *back-staff*), inventado por volta de 1590 pelo Capitão John Davis, passaram a ser os instrumentos favoritos dos principais navegadores da época.

Todavia, talvez por força da tradição ou, conforme afirmou Max Justo Guedes (1981, pp. 299-30), por acomodação devido ao profundo conhecimento do condicionamento físico do Atlântico e do Índico, ainda em meados do século XVII, encontravam-se navios portugueses utilizando-se de astrolábios.

A presente constatação se baseia no estudo dos remanescentes de inúmeros naufrágios, um processo certamente facilitado pelo avanço das tecnologias, sobretudo aquelas relacionadas à Arqueologia Subaquática. Tal é o que ver-se-á, a partir de agora, mediante a análise do contexto do naufrágio do Galeão *Sacramento*, ocorrido no ano de 1668, bem como por meio da descrição e da verificação da origem de um dos dois¹¹ astrolábios náuticos resgatados, no local do soçobro do navio, na década de 70 do século XX.

O NAUFRÁGIO¹² DO GALEÃO¹³ SACRAMENTO

(...) se faz digna a memória de hum menino de oito annos, que depois de estar seguro no porto, não queria largar das mãos huma pequena taboa, em que se salvara, dizendo, que quando seu pai o lançara sobre ella ao mar, lhe dissera, que se a largasse, havia logo de morrer. Tal era a innocencia do menino, e tão materialmente entendeu a advertencia do pay, que não largava a taboa, depois de conseguido o fim para que lha dera. Do successo que teve o pay, não ha noticia (PITTA, 1878, VI, p. 261).

O extrato acima se trata de uma passagem do relato do coronel do Regimento da

Ordenança da Bahia, Sebastião da Rocha Pitta, sobre um dos episódios do naufrágio do Galeão *Sacramento*¹⁴, ocorrido no dia 5 de maio de 1668, nas proximidades da cidade de Salvador, na Bahia.

Infelizmente, não há muitas informações sobre o referido navio, porém é possível deduzir que se tratava de uma importante belonave portuguesa do seu período, pois desempenhava, na ocasião, a função de capitânia da Armada, enviada, anualmente, pela Companhia Geral do Comércio do Brasil¹⁵ à colônia brasileira.

De acordo com Sebastião Pitta, na sua última viagem, o Galeão *Sacramento* singrou o Atlântico acompanhado de mais de 50 navios, transportando ilustres cidadãos e tendo como comandante o General Francisco Corrêa da Silva¹⁶, o qual seria uma das perdas do naufrágio. Ao relatar o ocorrido, o cronista assevera que se tratava o *Sacramento* de “um dos melhores baixéis que então havia em Portugal” (PITA, 1878, p. 261).

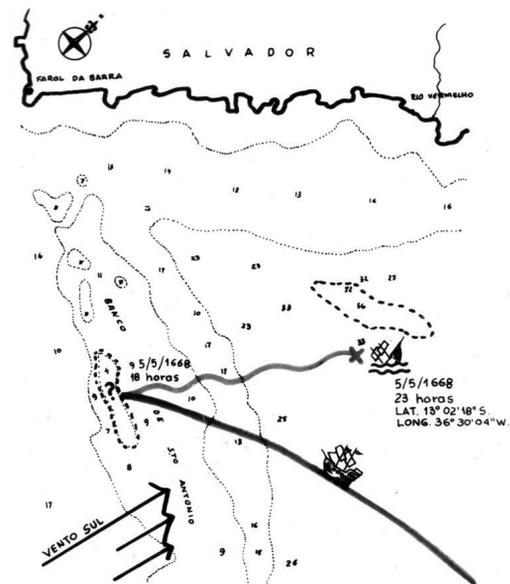


Figura 1 - Croqui da Área do Naufrágio do Galeão *Sacramento*

Fonte: Acervo DPHDM, Divisão de Iconografia

De acordo com Silva (2019), o governador-geral em exercício na colônia por

àquela altura, Alexandre de Sousa Freire, encontrava-se no cargo desde 13 de julho de 1667 e, além de estar enfrentando inúmeras adversidades no governo colonial, também se encontrava com problemas de saúde. Francisco Corrêa da Silva viria para assumir o cargo de novo governador-geral¹⁷, fato esse impedido pelo acidente.

Ao se verificar uma carta escrita por Alexandre de Sousa Freire ao governador da Capitania de Pernambuco, datada de 25 de maio de 1668, portanto vinte dias após o trágico acidente, é possível observar alguns detalhes decorrentes do soçobro:

Senhor meu e amigo tenho respondido a Vossa Senhoria a todas as suas cartas por uma Sumaca que daqui partiu ha dias e agora escrevo a Vossa Senhoria com grande sentimento pela morte do General Francisco Corrêa da Silva que miseravelmente se perdeu com a sua Nau em um baixo uma légua desta cidade entrando os mais navios diante delle a salvamento e se afirma que se perderam mais de quinhentas pessoas escapando só setenta homens os mais deles marinheiros e um Capitão aqui da terra. Morreu o Capitão Christovão da Costa e os mais Capitães e Officiaes e Pilotos e mestres que tinham... dos para... perder: o provincial do Carmo com três Religiosos mais; e escaparam dois, e dois que vinham de São Francisco fizeram companhia aos mais; lastimosa cousa foi perder-se uma nau vindo buscar um baixo directamente, sendo tão conhecido e sabido de todos os mareantes (FREIRE, 1668 [1929], pp. 294-296).

Outras informações se obtêm por meio da correspondência de Alexandre de Sousa Freire para o governador do Rio de Janeiro, Dom Pedro Mascarenhas, essa datada de 18 de setembro de 1668, ou seja, já transcorridos mais de cinco meses do naufrágio. Nela o governador-geral, além

de informar sobre o falecimento de Francisco Corrêa da Silva, permite que se confirme o horário e as circunstâncias do acidente, relatando, também, que nele pereceram mais de 400¹⁸ pessoas.

Aqui chegou o Almirante Antonio de Souza Montenegro com 40 dias de viagem; e nove navios: os mais foram chegando depois. Achou menos o General Francisco Corrêa da Silva, e a Capitania; que com a muita lastimosa desgracia que nunca aconteceu nestes mares, se perdeu no baixo do Rio Vermelho¹⁹ às onze da noite por chegar a elle ás seis da tarde já com tormenta do sul; e se não querer fazer na volta ao mar, entendendo montaria o cabo de Santo Antonio. Afogou-se miseravelmente o General que saiu a terra; e mais de 400 pessoas: salvaram-se 70 soldados e marinheiros: e nada da Capitania que nada saiu (FREIRE, 1668 [1928], pp. 92-93).

Como é possível perceber, foram centenas de vidas ceifadas²⁰, além da perda de armas e munições que haviam sido enviadas à colônia americana e das informações esperadas pelo governador-geral “porque se perderam as cartas”, além do próprio navio “em cujo inconstante teatro representando o galeão a sua fúnebre tragédia naufragou lastimosamente” (PITA, 1878, p. 260) naquela fatídica noite de 5 de maio de 1668.

Durante mais de três séculos permaneceriam os despojos do Galeão *Sacramento* submersos nas límpidas águas do litoral baiano, até que uma feliz aventura pudesse revelar o passado.

IDENTIFICAÇÃO E RESGATE DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO SUBMERSO

No ano de 1973, já decorridos 305 anos do infortúnio do galeão, um grupo de praticantes de caça desportiva da cidade de Salvador perscrutava o local de um pesqueiro²¹

quando acabou por encontrar²² uma enorme quantidade de objetos no fundo do mar, incluindo canhões de navios (MELLO NETO, 1977). Era o Galeão *Sacramento*. Tudo que havia restado dele e de seu conteúdo muito haveria de contribuir para a Arqueologia Subaquática e a História.

Lamentavelmente, entre a data do achado arqueológico e o período do início das atividades regulares da Marinha do Brasil para o resgate e a salvaguarda do material, ocorreram depredações no local por particulares interessados na obtenção de lucro, em detrimento do valor histórico dos objetos ali existentes (CASTRO CUNHA, 1990). Ainda assim, o trabalho de resgate das peças revelou grandes preciosidades para o estudo da história naval, sobretudo a respeito do cotidiano e aparelhamento das viagens marítimas do século XVII.

Segundo o ex-arqueólogo do Serviço de Documentação Geral da Marinha, Luiz Fernando de Castro Cunha (1990), que regressou ao local do soçobro do galeão a bordo do Navio de Salvamento Submarino *Gastão Moutinho*, para uma nova expedição de caráter científico, em 1987, a primeira operação de resgate do material arqueológico remanescente do navio iniciou em 1976. Na ocasião, o mesmo navio de salvamento submarino também servira de apoio à operação, contando com um corpo de 25 mergulhadores.

O resultado dos trabalhos dessa “primeira experiência no campo da arqueologia submarina entre nós” (MELLO NETO, 1977, p. 8) foi uma verdadeira preciosidade, tanto em relação ao material recuperado quanto à percepção do valor das atividades de Arqueologia Subaquática para a preservação do patrimônio histórico.

Nesse sentido, digno de nota são os trabalhos técnicos publicados pelo arqueólogo Ulysses Pernambucano de Mello Neto (1978), que realizou uma pesquisa arqueológica detalhada, identificando e

enumerando objetos e artefatos diversos encontrados no sítio. Como também o trabalho do então Tenente-Coronel (USAF) John F. Guilmartin Jr. (1981), que realizou um estudo sobre os canhões do *Sacramento*, permitindo a identificação, a datação e inúmeras correlações histórico-científicas sobre aqueles materiais.

Ademais, com escusas aos autores de outros trabalhos louváveis aqui não citados, convém destacar a pesquisa recente de Leandro Vieira da Silva (2019), que apresentou uma interessante tese, na qual explora os artefatos vítreos e as cerâmicas do Galeão *Sacramento*.

Entretanto, primordialmente, é o trabalho do Capitão de Mar e Guerra Max Justo Guedes (1981), que serve de principal fonte quando o assunto é o foco deste trabalho: o Sacramento B²³. Conforme já referido, um dos dois astrolábios resgatados do sítio arqueológico do navio português e que atualmente pertence à coleção de astrolábios do Museu de Marinha de Lisboa. Na origem e descrição desse item, em particular, centrar-se-á o estudo a partir de então.

O SACRAMENTO B: UM PRODUTO DA FAMÍLIA GOES

Por ocasião dos trabalhos realizados no litoral baiano nas décadas de 1970-80, foi o então Capitão de Mar e Guerra Max Justo Guedes, diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM), um dos principais entusiastas das atividades desenvolvidas.

Detentor de grandes amizades e fortes ligações à terra portuguesa, o então Comandante Max empenhou-se não só em estudar os astrolábios resgatados, mas também efetuou diligências no sentido de que um dos instrumentos encontrados pudesse retornar ao local de origem, após mais de três séculos desde que, conforme asseverou Pitta, “saiu do Tejo para não tornar a ele” (PITTA, 1878, p. 260).

Com isso, o astrolábio náutico denominado Sacramento B foi entregue pelo embaixador do Brasil, Dário Castro Alves, ao Chefe do Estado-Maior da Armada de Portugal, Almirante António Leitão, em cerimônia realizada na Biblioteca Joanina da Universidade de Coimbra, no dia 27 de junho de 1983. Sobre esse fato, registrou o Comandante António Estácio dos Reis:

(...) não havendo em Portugal um único astrolábio náutico²⁴, à exceção do *Coimbra* que, como vimos, não fez a vida a bordo de navio – entretanto foi achado o *Ericeira* –, a Marinha do Brasil, graças ao empenhamento do Almirante Max Justo Guedes, decidiu oferecer à Marinha Portuguesa o *Sacramento B* (REIS, 2002, p. 65).

Atualmente, o astrolábio Sacramento B compõe a coleção de astrolábios do Museu de Marinha, a qual ainda possui outros oito exemplares. No período anterior ao envio do referido instrumento de volta a Portugal, o Comandante Max realizou estudos sobre os dois astrolábios resgatados junto ao sítio arqueológico do Galeão *Sacramento*.



Figura 2 – Astrolábio Sacramento B
Fonte: Acervo DPHDM, Divisão de Iconografia

Graças àquelas investigações em conjunto com trabalhos anteriores – como o do francês Marcel Destombes, do inglês Dawid Waters e de diversos historiadores portu-
gueses como Luciano Antônio Pereira da Silva e Abel Fontoura da Costa –, foi possível esclarecer pontos importantes sobre o fabrico de instrumentos náuticos em Portugal nos séculos XVI e XVII, dado que os astrolábios encontrados no naufrágio possuíam algumas indicações, as quais permitiram efetuar o cruzamento de informações para identificar sobretudo os seus fabricantes.

No que diz respeito ao Sacramento B, assim o descreve o Comandante Max em 1981:

(...) astrolábio náutico de bronze fundido, tipo circular, lastrado na base, limbo com largura de 1,37cm e graduação 90-0-90. Diâmetro de 17,09cm e espessura constante de 2,00cm; a armadura tem três raios normais, com 1,30cm de largura, que se alargam na ligação com o limbo; neste ponto, está gravada em cada raio, estrela de quatro pontas²⁵. O quarto raio, tendo estrela idêntica, abre-se logo em semicírculo, que o liga ao limbo. No semicírculo foi gravada a data da construção, atualmente ilegível, enquadrada por quatro estrelas de quatro pontas, inseridas m circunferências concêntricas, quase desaparecidas, o que impossibilita terem seus diâmetros medidos. Sob elas, entre outras duas estrelas, sempre de quatro pontas, aparece o nome do construtor “A. Goys”, com a letra “A” encimando o sobrenome. A alidade (quebrada) mede apenas 13,50cm; nela fixam-se restos das pínulas, afastadas 2,90cm do centro. A alidade é fixada ao corpo do astrolábio por um parafuso de cabeça redonda, cuja ponta roscada está quebrada e sem a rosca. Peso atual 2.320 gramas. No verso do astrolábio, entre quatro estrelas, sempre de quatro pontas, a palavra latina *vide* (veja). (GUEDES, 1981, pp. 12-13).

De fato, uma das principais indicações de quem seria o fabricante das peças estava na inscrição “A. Goys” existente na parte inferior do astrolábio, atribuída especifica-

mente a Agostinho de Goes²⁶ Raposo.

Segundo Destombes (1969), Agostinho teria sido filho de Francisco de Goes, cidadão de Lisboa, o qual solicitara autorização a D. Filipe para, após exame pelos juízes oficiais, exercer livremente o ofício de construtor de relógios²⁷, astrolábios e agulhas de bússola.

Ainda com base no trabalho de Destombes, verifica-se a nomeação de Tomas de Orta²⁸ – para presidir exame – e o mestre de cartas e instrumentos náuticos Sebastião Lopes para servir de testemunha do procedimento. Tendo sido aprovado, Francisco de Goes recebeu a autorização requerida no dia 13 de julho de 1587 (DESTOMBES, 1969).

Já quanto ao seu filho Agostinho, é com base na obra *Trabalhos náuticos dos portugueses nos séculos XVI e XVII*, de Francisco M. S. Viterbo, publicada em 1898, que o historiador francês consegue identificar uma carta de anuência, datada de 30 de agosto de 1630, em favor de Agostinho de Goes Raposo, a qual atesta o sucesso no exame para fabricação de relógios, astrolábios, bússolas e bestas²⁹. O exame teria sido presidido pelo cosmógrafo-mor do reino, Major Valentim de Sá, tendo como testemunhas João Dias e Pedro de Lemos, “ambos mestres antigos na dita arte, isto é, de fazer relógios, astrolábios, agulhas e balestias” (VITERBO, 1898, pp. 86-87).

Uma outra referência também é obtida no trabalho de Marcel Destombes. Nessa, o filho de Agostinho de Goes Raposo, João de Goes, em 3 de dezembro de 1658, é dispensado do serviço militar para que possa “aprender a fazer instrumentos náuticos e que, sendo filho único, esta arte não deveria ser perdida” (DESTOMBES, 1969, p. 6, tradução nossa).

Assim, ao relacionar esses documentos com a cronologia dos acontecimentos e as informações dos astrolábios resgatados do naufrágio do Galeão *Sacramento*, no último quartel do século passado, também é possível que se façam algumas considerações. Por certo, fica notória a hereditarie-

dade na família Goes no que tange ao fabrico de instrumentos náuticos em Lisboa, pelo menos entre o final do século XVI até a segunda metade do século XVII.

Além disso, em que pese este estudo não ter por objetivo levantar a hipótese de que a família Goes foi a única do período a praticar tal ofício, o mero exame da construção e do acabamento dos astrolábios “Gois” (apesar de o desgaste sofrido por terem permanecido submersos sujeitos às intempéries marítimas durante tanto tempo) demonstra um alto padrão de qualidade que deve ter justificado a aprovação pelos cosmógrafos. Adicionalmente, a existência de, pelo menos, duas dessas peças no Galeão *Sacramento*, capitânia da Esquadra em viagem para a colônia, parece corroborar com essa afirmação.

Ademais, o fato de João de Goes ter sido dispensado do serviço militar, em 1658, para aprender o ofício do pai, Agostinho Goes Raposo, evidencia não só a importância da atividade para o reino, como também, conforme atesta Destombes, “já temos indícios da falta de construtores de instrumentos em Lisboa por essa altura” (DESTOMBES, 1969, p. 6, tradução nossa).

O fato é que, pautado na cronologia dos documentos de nomeação dos fabricantes em Lisboa, o período do naufrágio do Galeão *Sacramento* e a análise das peças encontradas com suas respectivas assinaturas, é possível que se atribua tais peças a Agostinho Goes Raposo.

De qualquer sorte, tais informações e a localização, na década de 1980, de outro³⁰ astrolábio no litoral baiano, este atribuído a Francisco de Goes, permitiram que se fizessem comparações entre os trabalhos de pai e filho. Destarte, em outra investigação, Guedes (1983) afirma que:

(...) os astrolábios de Francisco de Goes tinham, a princípio, maior diâmetro, mas devem ter sido diminuídos posteriormente, conforme

a tendência seiscentista. Mantiveram, contudo, a espessura diferente no topo e na base, característica arcaica já desaconselhada por João Baptista Lavanha em 1595. Procurando, no entanto, manter o peso do instrumento, Francisco de Goes aumentou substancialmente (5.0 mm) sua espessura e, também a largura do limbo. Enquanto manteve praticamente constante a dos raios da armadura. Outra alteração importante do exemplar de 1624, em relação ao de 1608, está na forma dos raios: de retilíneos, que eram, passaram a terminar em arabescos na junção com o limbo. Tal modificação foi mantida por Agostinho de Goes Raposo nos dois astrolábios do Galeão *Sacramento*, bem assim a redução do diâmetro; adotou ele, no entanto, a espessura uniforme (20.0mm) aconselhada por Lavanha³¹. (GUEDES, 1983, p. 9).

Assim sendo, a conclusão do então Comandante Max é de que Francisco de Goes consolidou, à medida que o tempo passou, modelos de astrolábios de “graduação zenital, lastrado, na base, por um semicírculo onde figurava, entre estrelas e inscrita em circunferências concêntricas, a data de fabricação, tendo sob ela, fora das circunferências, o seu sobrenome grafado ‘GOIS’” (GUEDES, 1983, p. 9).

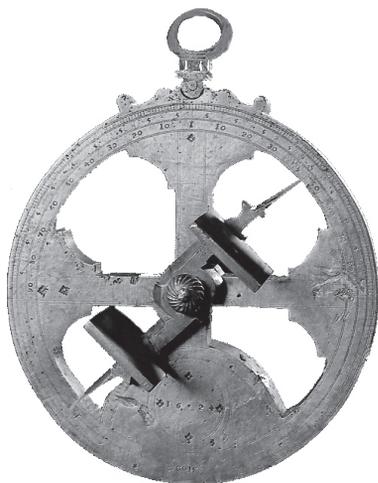


Figura 3 – Astrolábio *Santa Escolástica*
Fonte: Acervo DPHDM, Divisão de Iconografia

Por fim, o pesquisador supõe que Francisco deve ter optado, nos últimos tempos, por astrolábios menores, aumentando a espessura para manutenção do peso do aparelho. Em contrapartida, no que se refere a Agostinho de Goes Raposo, considera que o fabricante manteve, de maneira geral, as características das peças do pai, embora tenha optado pela espessura de 20,0 mm e tenha diminuído a largura dos raios da armadura. Dessa maneira, acabou por também reduzir o peso de seus astrolábios, ficando essas peças com algo em torno de 2.500 gramas.

Com base nas informações acima expostas, também é possível estabelecer um período provável para a produção do artefato, o qual há de coincidir com o tempo de atuação do fabricante, ou seja, desde 1630 até pelo menos 1658, quando ainda ensinava o ofício ao filho.

Há de se destacar que, já em 1676, verifica-se na obra de Viterbo (1898) a indicação de documento datado de 17 de setembro, em que Antônio de Miranda é descrito como único mestre com capacidade de construir e reparar astrolábios e outros instrumentos de navegação em Lisboa.

Por essa altura, o referido mestre receberia a monta de 20 mil réis anuais para ensinar sua arte por um triênio a dois alunos, preferencialmente seu filho Joseph e o sobrinho de João de Goes (DESTOMBES, 1969). Embora não se tenha conseguido identificar quem seria o referido sobrinho de João de Goes, é baseado nessas informações que se conclui que, tanto Agostinho de Goes Raposo quanto o filho João já haviam falecido no ano de 1676 e, ao que parece, encerrado o apogeu do trabalho daquela notória família de artesãos especializada na construção de instrumentos náuticos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decurso deste trabalho pretendeu-se apresentar algumas considerações a respeito do astrolábio, com posterior foco na análise de um instrumento específico: o astrolábio Sacramento B. Conquanto se tenha conseguido alcançar algumas apreciações relevantes a respeito da temática abordada, é de referir que a presente análise não teve como intuito o esgotamento do tema.

O objetivo inicial foi apresentar alguns conceitos relacionados ao instrumento em si, discorrendo sobre sua origem, aplicação e importância, de maneira que se pudesse contextualizar os assuntos seguintes, quando então buscou-se estreitar o foco do estudo em tópicos específicos.

Nesta perspectiva, foram expostas informações sobre o naufrágio do Galeão *Sacramento* e, na sequência, já devidamente contextualizado o assunto, buscou-se, então, analisar particularmente o astrolábio náutico Sacramento B. Assim procedendo, conseguiu o estudo, na medida de suas possibilidades, trazer à tona algumas das principais nuances sobre o objeto principal da pesquisa, apontando sua cronologia, origem e descrição.

Por fim, como foi possível observar, grande parte dos resultados obtidos pelos pesquisadores que antecederam e serviram de base para este estudo foi proveniente do conteúdo de fontes oriundas da Arqueologia Subaquática. Isso demonstra, como no caso do Galeão *Sacramento*, o quanto tais explorações são capazes de revelar e de contribuir para o estudo histórico, sobretudo por meio da análise responsável dos sítios arqueológicos e de antigos naufrágios.

Ademais, as tecnologias mais recentes só fazem contribuir para os melhores resultados nessas atividades, fazendo emergir conhecimentos notáveis para a posteridade. Quanto ao Sacramento B – e mesmo o seu congênere aqui não estudado, mas também resgatado do naufrágio apresentado – ficou evidente o quanto permitiu acrescentar em informações sobre o século XVII. Espera-se que, ao apreciá-lo, o visitante do Museu de Marinha possa vislumbrar a sua jornada e representatividade, mesmo que simbolicamente, pois se sabe que um mero exemplar será incapaz de expressar toda a saga de um povo ao longo dos séculos.

Finaliza-se aqui este sucinto estudo sobre um dos mais importantes instrumentos de navegação já concebidos. Dado ao que possibilitou alcançar, deve ser constante e cada vez maior a busca por informações mais detalhadas sobre o astrolábio e suas inter-relações.

Dessa forma, aconselha-se o continuado estudo sobre esse instrumento, o que notoriamente fará aflorar informações ainda guardadas na documentação histórica, nos museus ou no fundo do mar. Elementos esses que, indubitavelmente, farão reforçar a magnitude de sua função na história.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, L. *Curso de História da Náutica*. Coimbra: Livraria Almedina, 1972.

ALBUQUERQUE, L. *Estudos de História*. 6 vols., Coimbra, *Acta Universitatis Conimbricensis*, 1976.

ANGRA, B. *Diccionario Maritimo Brasileiro*. Organizado por uma Comissão nomeada pelo Governo Federal, sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo. Rio de Janeiro: Typographia e Lytographia do Imperial Instituto Artístico, 1877.

BENSAUDE, J. *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*. Berna: Akademische Buchhandlung von Max Drechsel, 1912.

CASTRO CUNHA, L. F. De volta ao passado, mergulhando sobre o Galeão Sacramento. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 110, n. 04/05, abr/jun, 1990, pp. 31-40.

COSTA, A. F. *A Marinharia dos Descobrimentos*. Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1960.

COSTA CANAS, A. J. D. Astrolábios: de Luciano Pereira da Silva aos nossos dias. *Actas/ Anais do 7º Encontro Luso-Brasileiro de História da matemática*, 15-19 de outubro de 2014, Óbidos, SPM, 2018, v. 2, pp. 59-71.

DESTOMBES, M. Deux Astrolabes Nautiques Inédits de J. et A. de Goes, Lisbonne, 1608, 1648. *Revista da Universidade de Coimbra*. Coimbra, 1969, v. xxiv, pp. 189-197. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=71ZNN7f94W4C&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false> Acesso em: 28 nov. 2021.

DICIONÁRIO DE SÍMBOLOS. *Estrela: seus diversos tipos e simbolismos*, 2022. Disponível em: <<https://www.dicionariodesimbolos.com.br/estrela/>>. Acesso em: 04 mar. 2022.

ESPARTEIRO, A. M. *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*. Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976. Disponível em: <<https://cupdf.com/document/catalogodosnavios-brigantinos1640-1910.html>>. Acesso em: 02 Dez. 2021.

FARAS, J. *Carta de Mestre João a dom Manuel I sobre o Cruzeiro do Sul*. Inventário "Corpo cronológico"; P.3, M.2, doc.2; PT/TT/CC/3/02/02, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa. 1º maio 1500. Disponível em: <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3813442>>. Acesso em 03 dez. 2021.

FERREIRA, D.; DIAS, P. *História de Portugal*. Lisboa: Verso da Kapa, 2016.

FREIRE, A. S. *Carta Datada de 25 de Maio de 1668 que Escreveu ao Governador da Capitania de Pernambuco Bernardo de Miranda Henriques*. Documentos Históricas da Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro: 1929, v. 9, p. 294-296. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=094536&pagfis=4335>>. Acesso em: 30 nov. 2021.

FREIRE, A. S. *Carta Datada de 18 de Setembro de 1668 que Escreveu ao Governador do Rio de Janeiro, Dom Pedro Mascarenhas*. Documentos Históricas da Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro: 1928, v. 6, pp. 92-93. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=094536&pagfis=2638>>. Acesso em: 30 nov. 2021.

FREITAS, G. de. A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720) (II). *Revista de História*, [S. l.], v. 3, n. 7, p. 85-110, 1951. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/re-historia/article/view/35013>. Acesso em: 6 mar. 2022.

GESTEIRA, H. M. O astrolábio, o mar e o Império. *História Ciências, Saúde*. Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, jul-set. 2014, pp. 1011-1027

GUEDES, M. J. Acerca de Alguns Instrumentos Náuticos (inclusive dois astrolábios) Recuperados no Naufrágio do *Sacramento* (1668), na Bahia. *Centro de Estudos de Cartografia Antiga*, Coimbra, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1981. Separata da Revista da Universidade de Coimbra, v. 28, 1981, pp. 281-300.

GUEDES, M. J. Considerações sobre um astrolábio náutico assinado e datado, encontrado recentemente na Bahia. *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: SDGM, 1983, n. 19, jan.-dez., pp. 3-10.

GUILMARTIN JR, J. F. Os canhões do *Santíssimo Sacramento*. *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: SDGM, 1981, n. 17, jan.-dez., pp. 3-44.

GUSMÃO, D. M. *Sítios arqueológicos de naufrágios da Baía de Todos os Santos – Salvador-BA: Estudo de Caso do Clipper Blackadder*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). UFS, 2015.

LEITÃO, H., LOPES, J. V. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

MELLO NETO, U. P. O Galeão *Sacramento* (1668): Um naufrágio do século XVII e os resultados de uma pesquisa de Arqueologia Submarina na Bahia (Brasil). *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação geral da Marinha, 1977, n. 13, pp. 7-40.

NUNES, P. Tratado em Defensam da Carta de Marear. *Revista de Engenharia Militar*, 1911, (1ª ed. 1537), pp. 182-493.

OLIVEIRA, S. *A Arte de Navegar*. Lisboa: Oficina de Pedro Crasbeeck, 1606. Disponível em: <<https://purl.pt/20845>>. Acesso em: 5 dez. 2021.

PITTA, S. R. *História da América Portuguesa – desde o Anno de Mil e Quinhentos do seu Descobrimento até o de Mil e Setecentos e Vinte e Quatro*. Ed. Fac-símile de: Lisboa: Oficina de Joseph Antonio da Silva, impressor da Academia Real, 1730. Salvador: Imprensa Econômica, 1878.

RAVENSTEIN, E. G. *Martin Behaim, his life and his globe*. London: George Philip & Son Ltda, 1908.

REIS, A. E. *Astrolábios Náuticos*. Lisboa: Edições Inapa, 2002.

REIS, A. E. O nóio de Pedro Nunes. *Gazeta de Matemática*. Lisboa, n. 143, jul. 2002, pp. 5-19. Disponível em: <<https://docplayer.com.br/44273116-O-nonio-de-pedro-nunes.html>>. Acesso em 03 Dez. 2021.

RODRÍGUEZ-ARRIBAS, J. et. al. *Astrolabes in Medieval Cultures*. Boston: Brill, 2019.

SILVA, L. P. O astrolábio náutico dos portugueses. *Revista Águia*, Separata n. 64, Porto, Typografia da Renascença Portuguesa, 1917a.

SILVA, L. V. *As cerâmicas da Casa da Torre e do Galeão Sacramento: hierarquia social, simbolismo e ideologia nas práticas alimentares na Bahia colonial*. Tese (Doutorado em Arqueologia), USP, 2019, 603p.

VALENTIM, C. *A busca dos Astrolábios*. You Tube, Comissão Cultural de Marinha, 07 mai. 2021. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ciCIDoAznhl&t=2509s>>. Acesso em: 26 Nov. 2021.

VITERBO, F. M. S. *Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII*. Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1898.

WATERS, D. The Sea-or Marine's Astrolabe. *Agrupamentos de Estudos de Cartografia antiga*. Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, Separata da Faculdade de Ciências, v. XXXIX, n. 15, 1966, pp. 5-38.

NOTAS

¹ Apesar de alguns estudos apontarem para o nome do navio como *Santíssimo Sacramento*, optou-se no presente artigo por manter-se o que consta na bibliografia utilizada: *História da América Portuguesa*, de Sebastião da Rocha Pitta e *Catálogos dos navios brigantinos - 1640-1910*, de Antonio Esparteiro. Pitta, na página 260, ao tratar do naufrágio cita o navio como *Galeão Sacramento*. Nas cartas da Biblioteca Nacional, o navio é tratado apenas como "nau". Esparteiro faz alusão aos dois nomes, porém há frequente confusão com o *Santíssimo Sacramento* naufragado em 1647.. ee tamb descritos por Antonio Os navios são assim descritos por Antonio Esparteiro: "Sacramento" (1650-1669) — Galeão de 60 peças, construído no Porto. Em 1651, na viagem para Lisboa, bateu-se e desbaratou três fragatas de Dunquerque que o atacaram. Em 1669 largou incluído no comboio da frota do Brasil, indo perder-se, por encalhe, à entrada da Baía. (p. 7); "Santíssimo Sacramento" (1647) — Galeão construído na Índia que também aparece como nau. Em 1647, largou de Goa para o Reino como navio-chefe da armada de torna-viagem. Perdeu-se durante a viagem pelo mau tempo (p. 4); "Santíssimo Sacramento da Trindade" (1653-1660) — Galeão de 54 peças que também aparece como nau. Em 1654, no regresso da Índia com o conde de Óbidos, derrotou alguns navios que o atacaram próximo da Madeira. Em 1658, incluído na armada como navio-chefe, combateu os holandeses na barra de Goa. Em 1660, achava-se em Mormugão, fazendo muita água (p. 7); "Santíssimo Sacramento" (1685-1691) — Nau que em 1685 largou para a Índia na Armada do capitão-mor Manuel de Saldanha. Em viagem para a Índia, em 1691, perdeu-se perto de Baçaim.

² Os nossos mareantes usavam, desde o começo dos descobrimentos, a agulha, a carta de marear, os compassos, os relógios e os prumos; com a navegação astronômica adotaram ainda os necessários instrumentos de observação (COSTA, 1960, p. 377). Inicialmente os portugueses realizaram as observações astronômicas baseados na "estrela do norte – a lusa Buzina", em seguida utilizaram o Sol, o cruzeiro do sul e outras estrelas bem luminosas.

Eram as alturas do polo deduzidas dessas observações que os pilotos tiravam. Os marinheiros portugueses do século XV ao XVII usaram duas qualidades de instrumentos náuticos-astronômicos: os que forneciam diretamente a altura angular do astro observado (como o astrolábio, o quadrante, etc) e os que davam a altura mediante a relação de dois elementos lineares – como a balhastilha e as tavoletas ou tábuas da Índia (COSTA, 1960, p. 18).

³ Conforme se aduz, o quadrante náutico era formado por um quarto de círculo e detinha em uma das suas arestas, duas pínulas, cada uma com o respetivo orifício para observação de um astro. Além disso, um fio de prumo indicava, numa escala de 0 a 90°, a altura do corpo celeste. Foi um instrumento muito utilizado para obtenção da latitude pela estrela polar. O quadrante estava em uso na navegação na época do Infante D. Henrique. Teria sido, alegadamente, contratado junto a Cadamosto e, seguramente, por Diogo Gomes de Cintra... o astrolábio e o quadrante tinham a importante vantagem sobre a balestilha (instrumento que ganhou maior destaque no século XVI) de fornecer leitura direta do ângulo procurado, poupando assim qualquer cálculo intermediário. O segundo método deveria, portanto, ser preferido em uma época em que se tentava simplificar ao máximo a solução de problemas astronômicos náuticos (BENSAUDE, 1912, pp. 30-36, tradução nossa).

⁴ Importa referir que tal preferência se dava entre as tecnologias existentes à época, pois o próprio Mestre João Faras, na mesma carta supracitada relata: “*por pouco que o navio balance, se erram quatro ou cinco graus, de guisa que se não pode fazer senão em terra*”. Naturalmente, tratava-se o astrolábio de um grande avanço pela possibilidade de aumentar o rigor na verificação da latitude, todavia em muito deve ter contribuído a experiência dos pilotos para uma correta orientação no mar. Quanto à conferência em terra a que alude o Mestre João Faras, Joaquim Bensaude (1912), baseando-se nos escritos de Barros, Ritter e Faleiro, relembra que o astrolábio de madeira com cerca de 60 centímetros de diâmetro, utilizado por Vasco da Gama – conforme João de Barros – e tratado por Ritter como muito grande e muito pesado – visava obviamente à vantagem de reduzir os erros de leitura, ou seja, para aumentar sua precisão... Faleiro insistiu nos grandes astrolábios justamente pela maior precisão das leituras (Bensaude, 1912, p. 40, tradução nossa).

⁵ Para saber mais a respeito do Astrolábio Planisférico recomenda-se a leitura do livro *Astrolabes in Medieval Cultures*, RODRÍGUEZ-ARRIBAS, J. et. al., o qual reúne 14 estudos sobre diversos aspectos referentes ao instrumento nas culturas medievais, esclarecendo pontos importantes sobre sua origem e emprego ao longo do tempo.

⁶ Os construtores lusos simplificaram lenta e sucessivamente esse instrumento, de maneira a ficar reduzido ao círculo externo graduado, transformando-o em um aro (a rodela), com a sua suspensão e conservando a alidade (a medeclina) com as suas duas pínulas e respectivos orifícios. Mas as suas dimensões devem ter sido aumentadas, de começo, o que permitia uma melhor divisão do limbo e, portanto, uma maior aproximação até o meio grau (COSTA, 1960, pp. 21-22).

⁷ Para obter informações sobre a descrição e o fabrico desde a fundição até o acabamento do astrolábio náutico sugere-se a leitura do livro *A arte de navegar*, de Simão de Oliveira (1ª ed. 1606), disponível por meio do link: <<https://purl.pt/20845>>.

⁸ O astrolábio náutico acabou, pois, por ficar reduzido a uma coroa circular ou um círculo talhado em madeira ou latão, devidamente graduado, à mediclina ou alidade e o anel de suspensão; a graduação limitava-se, em muitos casos, a dois quartos de círculos opostos, sobre os quais girava a mediclina, e teve por vezes o seu zero marcado junto ao anel de suspensão, o que permitia ao observador ler diretamente distâncias zenitais e não alturas; esta última inovação data do século XVI e foi introduzida por construtores portugueses, como declara expressamente Rodrigo Çamorano, tendo sido desse tipo a maioria dos astrolábios utilizados pela náutica portuguesa até o século XVII (ALBUQUERQUE, 1972, p. 183).

⁹ Salienta-se que, além de servir para a observação dos astros, o astrolábio náutico também era empregado para determinar a posição, em um estabelecido momento, da posição das estrelas no céu no período noturno ou mesmo a hora do ponto de estação do navegante, com base na altura do Sol.

¹⁰ Para um maior detalhamento sobre o problema da divisão das unidades de medida ver o artigo "O *Nónio de Pedro Nunes*" de Antônio Estácio dos Reis (2002, pp. 5-19).

¹¹ O outro astrolábio náutico resgatado dos despojos do *Sacramento*, muito semelhante ao que aqui será estudado (já que foi produzido pela mesma família de fabricantes de instrumentos em Portugal) atualmente encontra-se no Brasil e pertence ao acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

¹² De acordo com o Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) do IPHAN, o naufrágio do Galeão *Sacramento* encontra-se registrado sob o código BA00163, descrito como "Sítio histórico de exposição subaquática, com 33 m de profundidade. Vestígios: lastro, canhões de ferro e âncoras. Materiais coletados: moedas de prata, astrolábio, louças, vidros, madeira etc., com registro datado de 06ABR1982" (GUSMÃO, 2015, p. 68).

¹³ Segundo o Dicionário Marítimo Brasileiro (1877), o galeão era uma antiga embarcação de alto bordo, armada em guerra, que transportava em comboio ouro e outros gêneros importados das Índias para Espanha e Portugal (DICCIONARIO MARITIMO BRAZILEIRO, 1877, p. 95). Já o Dicionário de Linguagem de Marinha Antiga e Atual (1963) define galeão como um navio cujas semelhanças com a nau têm ocasionado divergências de opiniões no que respeitam às características que podem estabelecer diferenças nítidas entre os dois tipos de navios. Quanto a nós, o galeão foi criado especialmente para fins de guerra, embora o porão e a primeira coberta fossem destinados à carga. Para aqueles fins, a bateria principal ficava montada na segunda coberta, não obstante o navio poder montar uma ou outra peça no convés e, até, nos acastelamentos... Outra diferença estava na mastreação. Como, para fins de guerra, muito especialmente convinha que o navio pudesse andar bem, orçar com facilidade, e manter-se chegado ao vento, arvoravam os galeões quatro mastros, com pano redondo nos dois de vante, e pano latino, com forma de bastrados, nos de ré, que eram o da mezena e o da contramezena. Em qualquer destes últimos, largavam às vezes sobre-mezena em mastaréu. Quanto a número de cobertas, não ia além de três. Além destas diferenças, que eram as principais, outras havia e entre elas a forma do castelo de proa. Nos diários de navegação, os pilotos, quer os seus navios fossem naus, quer fossem galeões, sempre lhes chamavam naus (DICCIONÁRIO DA LINGUAGEM DE MARINHA ANTIGA E ATUAL, 1963, p. 220).

- ¹⁴ Galeão de 60 peças, construído no Porto. Em 1651, na viagem para Lisboa, bateu-se e desbaratou três fragatas de Dunquerque que o atacaram (ESPARTEIRO, 1976, p. 7).
- ¹⁵ Com intuito de diminuir a perda de navios, logo a seguir da Restauração, Dom João IV adotou algumas medidas para incrementar o poderio naval português. Assim, em 1643, a pedido do monarca, Salvador Correia de Sá indicou as ações que seriam necessárias, ao seu entender, para reparar a situação no Brasil, surgindo o Regimento de 25 de março de 1643, que haveria de instituir as frotas comboiadas. Em 1647, este sistema de comboios navais revelou-se infrutífero perante a investida holandesa, o que levou o Padre Antônio Vieira a recomendar a criação de uma Companhia Geral do Comércio do Brasil, a qual foi fundada em 6 de fevereiro de 1649 (FREITAS, 1951).
- ¹⁶ O cronista cometeu um equívoco com relação ao nome do General Francisco Corrêa da Silva, chamando-o de João Corrêa da Silva.
- ¹⁷ Devido ao naufrágio do Galeão *Sacramento*, o governador-geral Alexandre de Sousa Freire permaneceu no cargo até 8 de maio de 1671, ocasião em que foi substituído por Afonso Furtado de Castro e Mendonça, o Barão de Barbacena. (SILVA, 2019, p. 374).
- ¹⁸ Como foi possível perceber, em sua carta de 25 de maio de 1668, o governador-geral do Brasil apontou a perda de “mais de quinhentas pessoas”, enquanto na correspondência de 18 de setembro do mesmo ano, o número relatado é de “mais de quatrocentas pessoas”, sendo que em ambas as comunicações mantém o número de sobreviventes em setenta. Penso que com o decorrer do tempo, o ilustre governador possa ter melhor levantado o numeral das vítimas do soçobro, razão pela qual deve ter atualizado o quantitativo na correspondência ao governador do Rio de Janeiro no mês de setembro. Ainda em relação à tripulação do navio, Sebastião da Rocha Pitta aponta para um quantitativo de “oitocentas praças nas quais contavam pessoas de distinção”. Tendo essas como as únicas fontes primárias a que este estudo pode ter acesso, baseio-me, pela proximidade temporal e factual do ocorrido, nas informações deixadas pelo governador Alexandre de Sousa Freire.
- ¹⁹ O Baixo do Rio Vermelho, referido pelo governador, foi denominado Banco de Santo Antônio por Rocha Pitta, denominação que ainda hoje conserva, sendo “*tão conhecido e sabido de todos*”, o qual por mais de 6 quilômetros avança pelo mar logo a entrada da Barra da Baía de Todos os Santos, fazendo com que, no local, a profundidade que se situa entre 20 e 30 metros, chegue a escassos 4 metros. Ali com “*tormenta do sul*” existe grande turbulência e arrebatamento (MELLO NETO, 1978, p. 11).
- ²⁰ Pelas informações que se conhece até então, o naufrágio do Galeão *Sacramento* é o segundo maior em número de vítimas no Brasil, sendo superado apenas pela tragédia do *Príncipe das Astúrias*, naufragado, em 1916, na localidade de Ilhabela no litoral do Estado de São Paulo (SILVA, 2019).
- ²¹ Um local comumente designado por “*Capitanha*”, possivelmente uma corruptela relativa à função do navio naufragado naquela região e que teria sido passada de geração em geração, por mais de três séculos (MELLO NETO, 1977).

²² De acordo com o professor e arqueólogo Ulysses Pernambucano de Mello Neto, responsável (em conjunto com integrantes da Marinha do Brasil) pela direção dos trabalhos de Arqueologia Subaquática desenvolvidos naquele local, a partir do verão de 1976, o referido pesqueiro estava localizado em frente ao Rio Vermelho, a 7 quilômetros da cidade de Salvador, há 3 mil metros ao largo da costa, na coordenada 13° 02' 18' S e 38° 30' 04' W (MELLO NETO, 1977, p. 8).

²³ Assim foi denominado um dos astrolábios resgatados do naufrágio do *Sacramento*. Todos os astrolábios náuticos conhecidos têm um nome. Normalmente esse nome está ligado ao local onde o astrolábio se encontra, ou então onde foi descoberto. Noutros casos, o nome atribuído está relacionado com o navio onde o instrumento se encontrava, quando do naufrágio, quando este é conhecido. Sempre que existem vários astrolábios com o mesmo nome, definido de acordo com as regras precedentes, a distinção entre eles faz-se acrescentando uma letra, ou um número, ao nome (COSTA CANAS, 2014, p. 68).

²⁴ Naturalmente referira-se o Comandante Antônio Estácio dos Reis ao início da década de 80 do século passado, pois nos anos que se seguiram, o Museu de Marinha, localizado em Lisboa, conseguiu reunir a maior coleção de astrolábios existentes em um único lugar que se tem conhecimento. Tal coleção, até o momento da realização desta pesquisa, totaliza nove exemplares (REIS, 2002).

²⁵ A estrela de quatro pontas simboliza o nascimento do menino Jesus; chamada de “Estrela de Belém” foi ela a responsável por guiar e conduzir os três Reis Magos até Belém para adorarem o menino (DICIONÁRIO DE SÍMBOLOS, 2022). Embora pela ausência de elementos comprobatórios mais substanciais não se pretenda patentear que essa seja a representação da estrela de quatro pontas existente nos astrolábios náuticos encontrados, a ideia de “guiar e conduzir”, assim como a ligação com o cristianismo, parece fazer sentido para a presença de tal simbologia, diante do contexto das navegações levadas a cabo pelos portugueses.

²⁶ Em virtude de se tratar de registros do século XVII, sujeito também a possíveis erros por parte de estudos anteriores, não foram consideradas nesta pesquisa as diferenças de grafia em relação ao sobrenome da família de fabricantes de instrumentos náuticos, em cujos registros encontram-se Goys, Gois e Goes. Apenas se tomou o cuidado de verificar se os personagens em estudos eram os mesmos que se desejava investigar.

²⁷ Dada a cronologia da solicitação, refere-se aqui, naturalmente, a relógios de sol e a ampulhetas.

²⁸ Cosmógrafo-mor nomeado em 30 de maio de 1582, em substituição de Pedro Nunes. Na década seguinte, seria sucedido por João Baptista Lavanha (VITERBO, 1898).

²⁹ “Arma portátil que atirava setas curtas, pelouros, virotes etc. Compunha-se de um arco, o qual tinha os extremos ligados por uma corda montado em uma espécie de coronha” (LEITÃO; LOPES, 1963, p. 72).

³⁰ Trata-se de um astrolábio náutico datado de 1624, assinado, portanto, com o “Gois” de

Francisco de Goes, muito bem conservado, encontrado no sítio “do canhão em pé”, no litoral baiano, no verão de 1982/83, que se atribui ter pertencido à Fragata *Santa Escolástica*, naufragada em 27 de novembro de 1700. Atualmente, o instrumento nomeado *Santa Escolástica*, pertence ao acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

³¹ Lavanha recomendava usar astrolábios iguais na grossura igualmente distribuída por todo o instrumento (COSTA, 1960, p. 21).

Proposta da musealização do Vapor *Bahia* como forma de preservação e identidade marítima de sítios de naufrágio em Pernambuco, Brasil*

A proposal of musealization of Steamer Bahia's shipwreck as a way of preservation and maritime identity of wreck-sites in Pernambuco, Brazil

Carlos Celestino Rios e Souza

Professor do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco. ORCID: 0000-0001-5207-9417.

Ana Paula Barradas Maranhão

Discente de Doutorado no Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco. ORCID: 0000-0001-5084-2239.

Ismael de Freitas Paiva

Mestre em Arqueologia pelo Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco. ORCID: 0000-0002-5879-3109.

Anne Caroline Barbosa dos Passos

Discente de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco. ORCID: 0000-0002-3599-1217.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo fundamentar e propor um roteiro do turismo arqueológico do Vapor *Bahia*, utilizando uma metodologia baseada na museologia, com ênfase na arqueologia, na história e nos atrativos turísticos, priorizando a arquitetura naval do naufrágio. Portanto, pretende-se propor um método que possa ser utilizado pelo setor turístico pernambucano, para permitir que o naufrágio cumpra seu papel de patrimônio cultural subaquático e seja associado a uma forma de entretenimento do estado de Pernambuco.

PALAVRAS-CHAVE: Vapor Bahia; musealização; preservação; identidade marítima

ABSTRACT

This article aims to support and propose the route of archaeological tourism of Steamer Bahia, using a methodology based on museology, with an emphasis on archeology, history and tourist attractions, prioritizing the naval architecture of the shipwreck. Therefore, it is intended to propose a method that can be used by the tourism sector in Pernambuco, to allow the wreck to fulfill its role as an underwater cultural heritage and be associated with a form of entertainment in the State of Pernambuco.

KEYWORDS: Steamer Bahia; Musealization; Preservation; Maritime Identity

*Artigo recebido em 03 de março de 2022 e aprovado para publicação em 19 de maio de 2022.

Navigato: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 110-126 – 2022.

INTRODUÇÃO

O Brasil possui mais de 8,5 mil quilômetros de litoral. Na costa brasileira, em um período de 500 anos, aconteceram cerca de 3.000 naufrágios, sem contar os soçobros em rios e lagoas (RIOS, 2010). Dessa maneira, há uma enorme variedade de naufrágios de diversas tipologias, cronologias e profundidades que não são explorados devidamente, tanto científica como turisticamente.

O estado de Pernambuco, por sua vez, possui uma razoável quantidade de naufrágios (cerca de 300) em face de sua po-

sição geográfica estratégica para a navegação do período colonial, pois o Cabo de Santo Agostinho era usado como ponto notável nas cartas de marear como referência para a navegação. Devido ao uso da propulsão a vela nas embarcações daquele contexto, existia a necessidade de se utilizar das correntes marinhas concomitantes com os ventos. Dessa maneira, as embarcações que faziam o trajeto de vinda ao Brasil se aproveitavam da Corrente de Benguela, que passava a se chamar Sul Equatorial para chegar à costa do Nordeste (RIOS et al., 2014).

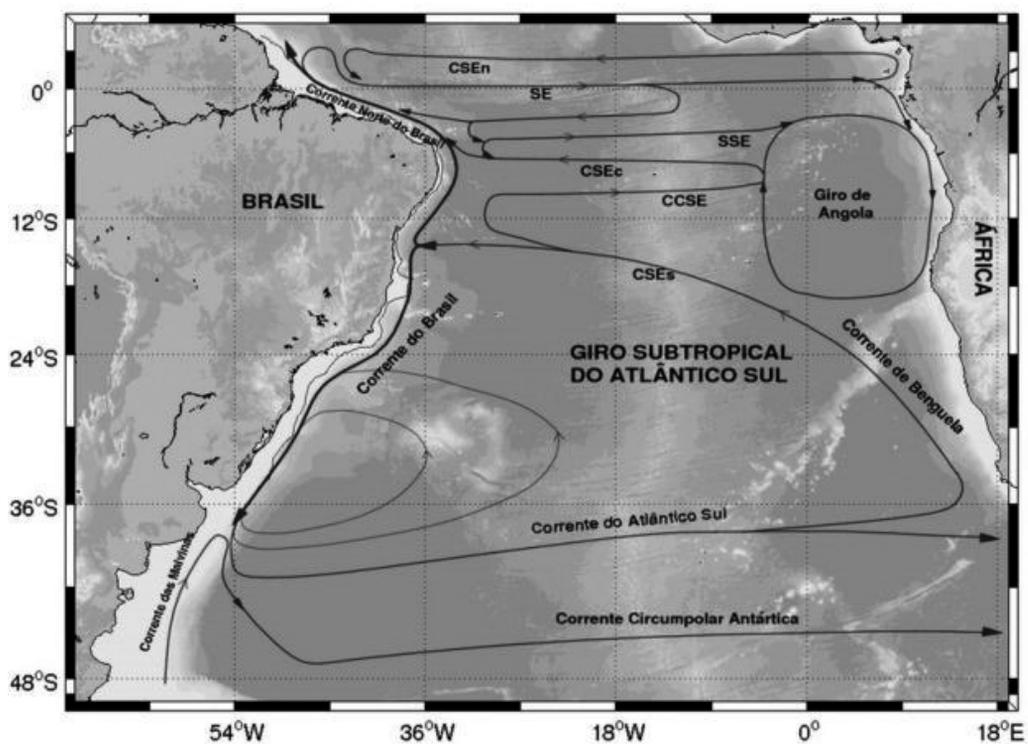


Figura 1 – Orientação da Corrente de Benguela (parte em azul)

Fonte: https://ichef.bbci.co.uk/news/800/cpsprodpb/FD1F/production/_109499746_correntes.jpg.webp

Devido a esse potencial geográfico e a seus afundamentos, Pernambuco, segundo o site www.naufragiosdobrasil.com.br (2021), é o 8º estado com maior número de naufrágios registrados. No entanto, apesar do Recife levar o título de “Capital brasileira de mergulho em naufrágios” (FERREIRA et. al, 2017, p. 85), o litoral

pernambucano apresenta uma grande quantidade de soçobros carentes de estudos e passíveis de uso arqueoturístico, histórico e museológico.

Diante disso, com intuito de contribuir com a valorização do patrimônio cultural subaquático, este trabalho apresenta uma proposta de musealização para um sítio

de naufrágio, o Vapor *Bahia*, localizado no mar adjacente à praia de Ponta de Pedras, no município do Goiana, PE.

A proposta parte da premissa de que os museus, enquanto lugares de transmissão do conhecimento e reflexão sobre diversos temas, são locais com status autoritário e legitimador de determinados assuntos, que podem mudar ou reforçar a opinião pública. Assim, ao considerar os locais de patrimônio subaquático como museus *in situ*, desafia-se a percepção pública sobre os sítios de naufrágios e chama-se a atenção para a importância da proteção e preservação desses bens. Além disso, os visitantes são colocados em contato com os vestígios em contexto, sendo estimulados a entender as relações entre o sítio e o ambiente em que está inserido, assim a comunidade é incentivada a preservar e interpretar o seu patrimônio marítimo (SCOTT-IRETON; F. MCKINNON, 2016).

Dessa maneira, visando contribuir com a preservação, a criação de uma mentalidade marítima que, quando o tema é pesquisado só aparecem dados referentes ao Poder Naval, logo os autores decidiram dar um viés arqueológico, com a seguinte definição: consiste no grau de conscientização da sociedade sobre a importância do mar e do patrimônio arqueológico existente no local. Traduz-se no sentimento de pertencimento, reconhecimento e valorização do patrimônio arqueológico, uma vez que eles não são visíveis enquanto submersos. Já identidade marítima, no nosso entendimento, é um conjunto de características que distinguem uma pessoa ou uma comunidade, por meio das quais é possível individualizá-la, no que concerne aos seus hábitos e costumes voltados para o mar, para áreas ribeirinhas ou lagunares.

Além da valorização dos sítios de naufrágios em Pernambuco, objetiva-se neste arti-

go discorrer sobre a musealização do Vapor *Bahia*, propondo valorizar não só o naufrágio em si, mas também todo o circuito histórico e cultural que pode ser vislumbrado durante o trajeto de ida e volta de barco – desde a orla de Olinda e suas igrejas seculares, passando pelos diversos fortes do litoral, inclusive o Orange em Itamaracá, até a chegada ao sítio arqueológico.

A MUSEALIZAÇÃO E O VAPOR BAHIA

Em se tendo como objeto de estudo o naufrágio Vapor *Bahia* e a proposta da musealização de seu legado patrimonial, a estruturação desse processo não poderá ser feita sem procurar entender os conceitos e significados que envolvem a musealização. Sendo assim, o Estatuto do Conselho Internacional de Museus (ICOM), adotado na 22ª Assembleia Geral, em Viena, Áustria, no dia 24 de agosto de 2007, define museu como:

Uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público e que adquire, conserva, pesquisa, comunica e expõe o patrimônio tangível e imaterial da humanidade e seu meio ambiente para fins de educação, estudo e gozo (ICOM, 2022).¹

Em se vislumbrando dialogar com sua acepção mais contemporânea e com o objetivo de responder à necessidade de democratizar o processo, o ICOM e organizações afiliadas desenvolvem o Comitê Permanente para a Definição do Museu. Através de metodologia específica, o projeto durante os anos 2019/2020 recebeu uma série de atividades como: na consulta 1, movimentos relacionados à definição de museus, e, na consulta 2, palavras-chave e conceitos que a definição deveria incluir. Portanto, a fase atual de reflexão visa chegar à próxima conferência Geral do ICOM,

em 2022, com uma proposta de definição de museus² a ser submetida a votação.

Em se tratando da origem de sua palavra, museu vem do grego *mouseion*, que significa templo das musas, as nove deusas, filhas de Zeus e Mnemósine, que dominavam a ciência universal e presidiam as artes liberais (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013). Ademais, de acordo com Julião (2006), os museus têm origem no hábito humano de colecionar toda a sorte de objetos e ao longo dos séculos XVI e XVII, obras de arte e curiosidades provenientes da Ásia e Américas. Tais hobbies foram financiados por pessoas de alto prestígio político e econômico que possuíam em suas residências os chamados gabinetes de curiosidades, suas coleções particulares.

A princípio os gabinetes revelavam um caráter enciclopedista, entretanto ainda sem a preocupação com a classificação, separação e nomeação de tudo o que era colecionado. Esses eram espaços de exclusão e confinamento, apenas o detentor da coleção e seus poucos selecionados, que, na maioria, eram formados por “intelectuais”, tinham acesso à coleção.

Com o decorrer do tempo, tais coleções se especializaram e passaram a ser organizadas sob critérios, voltando-se à pesquisa e à ciência, mas o seu acesso ainda era restrito aos seus proprietários. No entanto, no final do século XVIII, o acesso ao público foi aceitável, marcando o surgimento dos museus (JULIÃO, 2006).

Para Desvallées e Mairesse (2013), as coleções só são constituídas, verdadeiramente, caso o agrupamento de “objetos” formem um conjunto coerente e significativo. É importante conforme os autores não confundir coleção e fundo, que designa, na terminologia arquivística, um conjunto de documentos de todas as naturezas.

Já a Revolução Francesa – junto com a ideologia de democratização cultural – abriu as portas das grandes coleções pri-

vadas de relíquias religiosas e artes plásticas, criando igualmente espaços para exposição das artes dos ofícios.

Ademais, a expansão industrial nos séculos XVIII e XIX trouxe um novo sujeito de exposição (a máquina) e um novo público, o cidadão em seu tempo de lazer. Entretanto, não se pode deixar de citar que no século XVIII a burguesia ensinava “boas maneiras” à classe trabalhadora, visto que a função da visita a um museu era disciplinadora, formadora de mentalidades e reguladora de conduta dos visitantes (JULIÃO, 2006).

Em relação ao surgimento das primeiras instituições museológicas no Brasil, estas datam do século XIX. Conforme Julião (2006), por iniciativa de D. João VI, em 1818, houve a criação do Museu Real, atual Museu Nacional. Ao lado do Museu Nacional, mais dois museus exerceram importantes papéis preservacionistas em relação às coleções naturais, etnográficas, paleontológicas e arqueológicas, são eles: o Museu Paraense Emílio Goeldi (1866) e o Museu do Ipiranga (1894), localizado em São Paulo.

Em 1932, foi criado no Brasil o primeiro Curso de Museologia no Museu Histórico Nacional (MHN), com o nome de Curso para Conservador de Museus, com o intuito de promover o aperfeiçoamento da mão de obra dos funcionários da própria instituição. Em relação à administração pública dedicada à disposição museológica, destaca-se, em 2003, a criação da Política Nacional de Museus (PNM) e, em 2009, foram criados o Estatuto dos Museus e o Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM).

Os museus criados nos anos de 1990 valorizam tanto histórias locais quanto temas universais como o museu e o tempo. A museologia do final do século XX questiona a gestão dos objetos em referência ao contexto social, po-

lítico e econômico dos grupos étnicos privilegiando o encontro dos olhares do expositor e do visitante (NASCIMENTO, 2005, p. 223).

Sendo assim, ao refletir sobre a proteção e o acautelamento do Patrimônio Arqueológico Subaquático no Brasil, sob o prisma da herança e do direito fundamental à memória, é fato que os bens arqueológicos constituem o legado das gerações passadas às futuras e a certeza de que qualquer tipo de destruição significa retirar da população brasileira pedaços de sua memória, exigindo assim a existência de uma tutela jurídica específica para tal patrimônio. Uma das formas de identidade e pertencimento é a criação de uma mentalidade marítima voltada para os artefatos que não estão sendo visualizados de forma direta, mas por meio de mergulhos.

A Declaração de Sofia, por exemplo, prevê a defesa do patrimônio cultural plural, no qual haja respeito ao patrimônio alheio, e respeitando a heterogeneidade populacional de cada país. Para que isso aconteça, então, deve-se haver inventários e estudos analíticos, com o objetivo de explicitar o patrimônio no mundo contemporâneo e justificar suas novas modalidades de uso (ICOMOS, 1996).

Baseado nisso, segundo Soares (2007), o sistema normativo de proteção do patrimônio arqueológico no Brasil é integrado pela Constituição Federal de 1988, pela legislação específica sobre o patrimônio arqueológico: Decreto-Lei nº 25/1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional; Lei Federal nº 3.924/1961, que dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos, ou seja, os monumentos arqueológicos ou pré-históricos de qualquer natureza existente no território nacional e todos os elementos que neles se encontram ficam sob a guarda e proteção do Poder Público, de acordo com o que es-

tabelece o art. 175 da Constituição Federal; Lei Federal nº 7.542/1986, que dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências. Além das Portarias SPHAN nº 07/1988; nº 230/2002; nº 195/2016; nº 196/2016; nº 197/2016; nº 199/2016 e, mais recentemente, a Portaria a nº 375/2018, que institui a Política de Patrimônio Cultural Material do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a Portaria Interministerial nº 60/2015 e a Ordem de Serviço nº 02/2016 e por todo sistema jurídico-ambiental, especialmente a Lei Federal nº 9.605/1998 de Crimes Ambientais e as Resoluções nº 01/1986 e nº 237/1997 do CONAMA que rege o Licenciamento Ambiental e pelo Sistema Processual que ampara a defesa dos direitos difusos e coletivos.

Em relação às Instruções Normativas do IPHAN, pode-se citar a Instrução Normativa nº 01/2015. Esta é constituída pelos procedimentos administrativos que serão observados pelo Instituto nos processos de licenciamento ambiental dos quais o referido órgão participe.

No tocante à Portaria do SPHAN nº 07/1988, que estabelece procedimentos necessários à comunicação prévia, às permissões e às autorizações para pesquisas e escavações arqueológicas em sítios arqueológicos previstas na Lei Federal nº 3.924/1961, de 26 de julho de 1961, e à Portaria do IPHAN nº 196/2016, que dispõe sobre a conservação de bens arqueológicos móveis, criam-se o Cadastro Nacional de Instituições de Guarda e Pesquisa, o Termo de Recebimento de Coleções Arqueológicas e a Ficha de Cadastro de Bem Arqueológico Móvel.

Neste sentido, ressalta-se a relevância dos instrumentos de controle que estabelecem o modo de desempenho de pesquisadores e empreendedores, exigindo pré-requisitos e sugerindo ações pertinentes a salvaguarda dos bens arqueológicos, por meio dos seguintes atos: padronização, monitoramento e gestão das atividades; criação do Cadastro Nacional de Instituições de Guarda e Pesquisa, além das recomendações e orientações para pesquisadores, instituições e demais agentes; diretrizes com requisitos mínimos a serem considerados para conservação de bens móveis arqueológicos; entre outros.

Mediante o exposto, crê-se que um dos maiores desafios da gestão pública consiste em aprimorar os mecanismos implementados através das leis, investir em recursos humanos para que a demanda da sociedade possa ser atendida em um prazo justo e sem prejuízo à integridade do patrimônio.

Além do mais, é fundamental registrar aqui trabalhos acadêmicos antecessores que versam sobre a temática da musealização de naufrágios a nível internacional, citando experiências bem-sucedidas e, a nível nacional, mais especificamente no litoral pernambucano. Essa comparação faz com que se tenha certeza da potencialidade desta ação no âmbito preservacionista, e de desenvolvimento da atividade arqueoturística no estado de Pernambuco.

No que concerne às experiências bem-sucedidas realizadas no âmbito internacional, envolvendo o turismo arqueológico em ambientes subaquáticos, pode-se citar o *the Underwater Archaeological Preserve system* – Um programa do Departamento de Pesquisa Arqueológica da Flórida – um dos mais antigos projetos desse tipo. Iniciado em 1987 e em voga até o presente, o projeto tem por objetivo identificar e preservar naufrágios históricos, apresentando-os como “museus do mar” para mergulhadores e praticantes de snorkel.

Outro exemplo é a Trilha do Patrimônio Marítimo das Ilhas Cayman, sendo um dos destinos mais procurados do mundo para o mergulho, com uma economia baseada no turismo, foi concebido um projeto liderado pelo Museu Nacional das Ilhas Cayman e um consórcio de organizações de patrimônio chamado *Maritime Partners*, com o intuito de promover a preservação e valorização do patrimônio cultural das ilhas, a partir de uma trilha do patrimônio marítimo com a história de Cayman, acima e abaixo d'água. Dessa forma, o projeto incentiva os turistas a apreciarem as ilhas e sua história. Para a comunidade local, a trilha apresenta partes desconhecidas da sua história, ou que pensavam estarem perdidas (Leshikar-Denton; Scott-Ireton, 2007).

Por fim, tem-se o exemplo da Trilha do Patrimônio Marítimo da Segunda Guerra Mundial: Batalha de Saipan, localizada na comunidade das Marianas do Norte. A Ilha de Saipan foi local de uma sangrenta batalha nos meses de junho e julho de 1944. Os destroços deixados pela batalha incluem: aeronaves, tanques, embarcações de desembarque e navios submersos nas águas que circundam a ilha. Esse local de batalha tornou-se um espaço de turismo histórico para mergulhadores. A Trilha do Patrimônio Marítimo da Segunda Guerra Mundial conta com cartazes informativos multilíngues, mergulho com três guias, filme interpretativo e um site, com o objetivo de educar o público sobre a batalha ocorrida naquele lugar e os locais de patrimônio cultural subaquático resultantes do conflito, fornecendo assim, uma atração patrimonial sustentável para a economia da ilha.

No caso pernambucano, pode-se citar Rios et al. com o artigo *Arqueoturismo na Corveta Camaquã: um museu em mar aberto* (2014), que visa à criação de uma proposta museológica de um patrimônio

submerso, no caso o sítio de naufrágio da Corveta *Camaquã*, localizado no litoral pernambucano, a 53 m de profundidade, especificamente para mergulhadores técnicos. Tal proposição está embasada em conceitos de visitação museológica, a o promocional turística e pesquisa arqueológica marítima.

Em seguida, o artigo de Ferreira et al. (2017), intitulado Vapor *Pirapama*: uma perspectiva museológica, tem como objetivo principal propor o desenvolvimento de um circuito arqueotur stico do referido navio no mar adjacente   cidade do Recife, PE, a 24 m de profundidade, utilizando uma metodologia de curadoria museológica, que ressalte os vieses turístico, histórico, arqueológico e cultural para mergulhadores básicos. Neste contexto, em 2020, foi defendida a disserta o de mestrado intitulada Arqueologia subaquática musealizada: uma proposta de visita o ao sítio de naufrágio vapor *Pirapama*, Recife, PE, Brasil, pela arqueóloga Priscylla Vieira, na qual houve a inclusão de um circuito marítimo 3D para pessoas que por motivos quaisquer estivessem impedidas de mergulhar.

Prontamente, o trabalho O Rebocador *Florida* (1908-1917): o nascimento de um sítio arqueológico subaquático no litoral pernambucano com cara de museu, de autoria de Amaral et al. (2018), busca através de seu texto valorizar o riquíssimo patrimônio subaquático pernambucano, por meio do conhecido Parque de Naufrágios de Pernambuco, e também resgata a história do Rebocador *Florida* e seu sinistro, a 33 m de profundidade, enfatizando o patrimônio arqueológico naval, com base nos parâmetros conceituais, teóricos e metodológicos dos fundamentos da Museologia, do Turismo, da Educa o Patrimonial, da Arqueologia Naval e Subaquática, além de propor a sua musealiza o, neste caso para mergulhadores avançados.

Destarte, os trabalhos em questão, assim como o presente, acreditam na musealiza o de naufrágios como medida preservacionista. Eles são um meio de divulga o da História, da Arqueologia Naval e Subaquática, como elemento sustentável para o desenvolvimento turístico do Parque de Naufrágios de Pernambuco. Isso faz com que os praticantes do mergulho, sejam eles local, nacional ou estrangeiro, possam desfrutar do patrimônio arqueológico subaquático pernambucano com segurança, organiza o e infraestrutura, além de amalgamar uma mentalidade marítima.

Além disso, ressalta-se que, da mesma forma que os museus e patrim nios em terra transmitem mensagens sobre nosso presente, futuro e passado, os sítios de naufrágios quando musealizados podem usar o mesmo poder de autenticidade para transmitir mensagens de preserva o, educa o e valores patrimoniais (SCOTT-IRETON; MCKINNON, 2015).

O VAPOR BAHIA

O NAVIO, LOCALIZA O E ESTADO DE CONSERVA O

O naufrágio Vapor *Bahia* (Figura 2) está localizado nas coordenadas geográficas 07 34'786" S /034 42'152" W, a 6 milhas da costa, no mar adjacente   praia de Ponta de Pedras, localizada no município do Goiana, a uma profundidade de 25 m (BARBOSA, 2014). Encontra-se:

assentado na plataforma média em um fundo de areia quartzosa misturado com conchas, sem ter banda para qualquer lado. De maneira geral, parte do navio está ligeiramente enterrada, aparecendo aproximadamente 9/10 da sua altura total. Constatou-se, também, que está em posi o de navega o, as suas âncoras

estão desconectadas e próximas aos escovéns e duas reservas caídas dentro dele, na área da

proa. O navio seguia para o sul e se encontra no rumo de 180° (BARBOSA, 2014, p. 68).

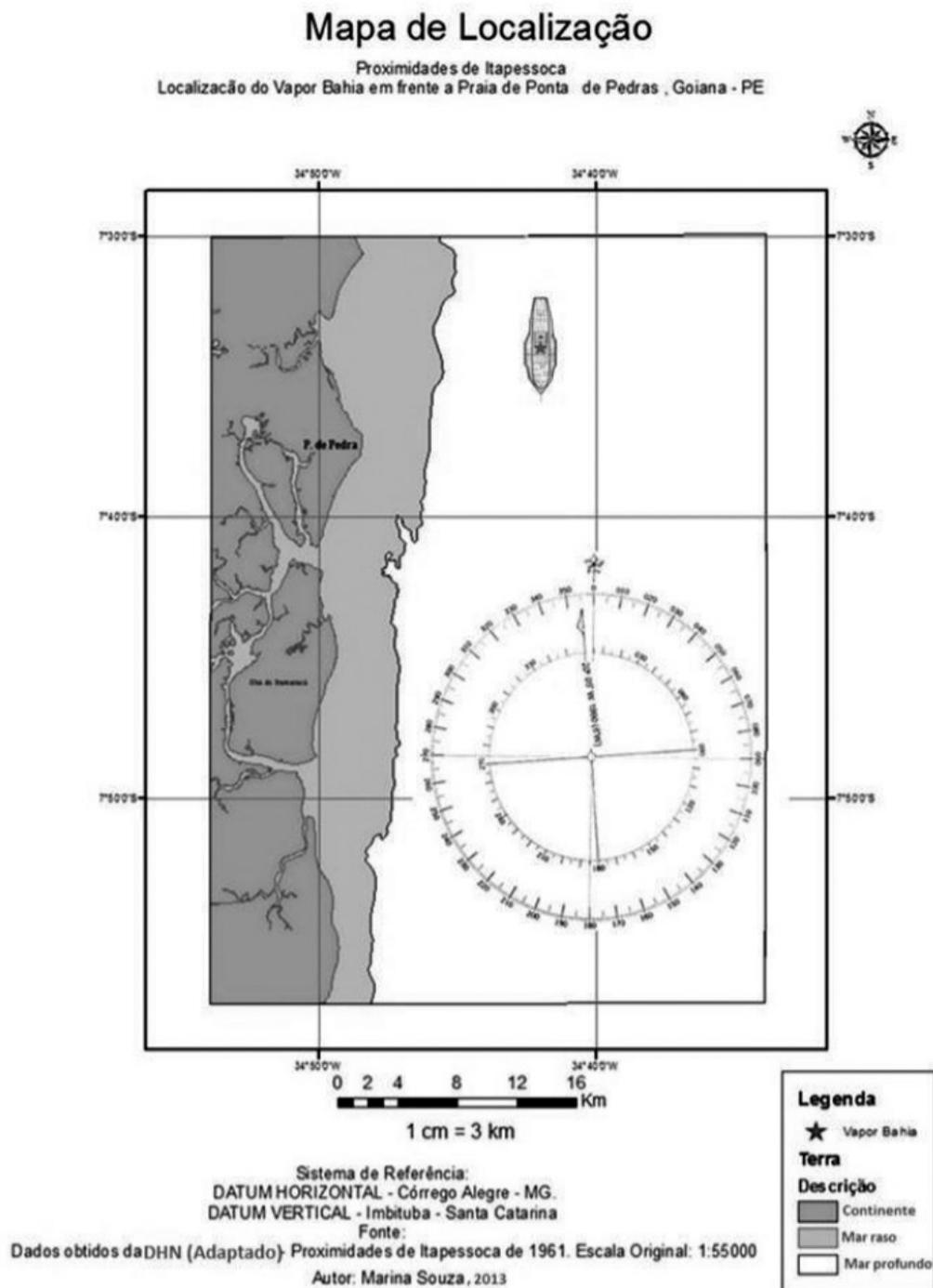


Figura 2 – Mapa de localização do Vapor *Bahia*
Fonte: Souza, 2013

Atualmente, o *Bahia* é um naufrágio desmontado (Figura 3), possui 74 m de comprimento, 14,20 m de boca, 4,3 m de

pontal e 3,10 m de calado. Parte do costado de boreste está caída e parte do bombordo foi lançada para dentro do navio. A roda de

pás de boreste está destruída, enquanto a de bombordo permanece mais íntegra e com a maioria das pás. As caldeiras inteiras, as máquinas e o eixo, por sua vez, estão fora de suas posições originais e falta a parte inferior do leme. Os turcos estão torcidos para o lado oposto ao original. Faltam algumas partes e peças do navio,

como os mastros, a cabine de comando, o timão, a bitácula, a balaustrada, assim como a pouca quantidade de carvão e a falta de carga (BARBOSA, 2014). No que diz respeito ao ambiente, a transparência da água ultrapassa os 20 m em boa parte do ano, existindo uma farta flora e fauna marinha para o deleite dos mergulhadores.

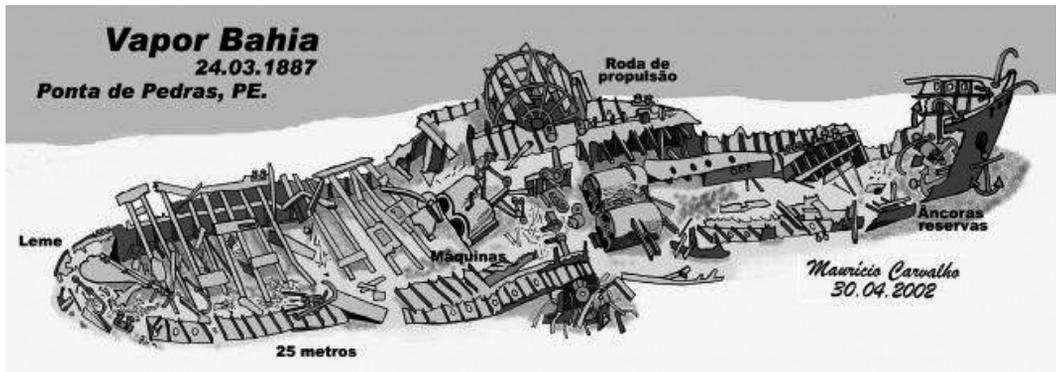


Figura 3- Croqui do Vapor Bahia

Fonte: <https://www.naufragiosdobrasil.com.br/imagens/CroqBahia.jpg>

HISTÓRIA

O Vapor, de origem inglesa, era pertencente à Companhia Brasileira de Navegação a Vapor (CBNV), com sede no Rio de Janeiro. A companhia fazia viagens nos portos do Norte, Nordeste e Sudeste como: Amazonas e Pará, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia e Espírito Santo. O Vapor Bahia era responsável pela rota dos principais portos do Norte-Nordeste e Sudeste-Sul, era um navio de longo curso, com capacidade para realizar viagens transoceânicas.

Em sua última viagem, o Vapor Bahia partiu do porto de Cabedelo, na Paraíba, em direção ao porto do Recife e teria como parada final os portos do Sul. Durante o percurso, o Vapor Bahia soçobrou no mar adjacente da praia de Ponta de Pedras, no município do Goiana – PE, após abalroamento com o Vapor Pirapama, tendo o sinistro acontecido na noite do dia 24 de março de 1887. O Bahia afundou em poucos minutos, enquanto o Pirapama sofreu apenas

algumas avarias, não impedindo que ele retornasse em direção ao porto de Recife. A tripulação do Vapor Bahia, no momento do naufrágio, era formada pelo Comandante Aureliano Isaac, o Imediato Silvério Antônio da Silva e demais oficiais e praças, totalizando 60 pessoas. Em relação a quantidade total de passageiros e vítimas:

As informações sobre o número de passageiros e de vítimas são desconstruídas nos três jornais, não apresentando o número real de pessoas que viajavam a bordo do Bahia. Pelo menos uma centena de pessoas estavam a bordo, levando em consideração que a sua tripulação era formada por 60 pessoas e que, de acordo com informações obtidas da CBNV, pelo jornal O Paiz, o navio tinha capacidade máxima de 500 passageiros (BARBOSA, 2014 p. 46).

As informações a respeito do abalroamento foram noticiadas na imprensa da época, pelos principais jornais, tais como:

Diário de Pernambuco, O Paiz e Jornal do Recife. Existem distintas versões sobre a causa do acidente, entre elas versões fantasiosas criadas no imaginário popular. Porém, a partir do estudo da Arqueologia Subaquática feito por Barbosa (2014), mostrou-se que as causas do abaloamento não condizem com as afirmações expostas pelos navegantes de ambos os vapores:

No que diz respeito aos rumos contrários e coincidentes, em que na cena de ação, o mar estava calmo, portanto sem ondas e ventos que atrapalhassem a navegação, a noite de lua nova de baixa nebulosidade, portanto com pouca luminosidade, mas que não impedia de se enxergar as luzes de navegação a um mínimo de 3 milhas náuticas, logo se os navios estivessem em qualquer uma das afirmações expostas pelos navegantes de ambos os vapores o sinistro não teria ocorrido, tal quadro sugere que ambos os pilotos dos navios estavam desatentos a sua função de navegar e vigiar o horizonte próximo, assim sendo nesse quesito ambos foram negligentes no desempenho de suas funções (BARBOSA, 2014, p. 77).

A partir da pesquisa documental e arqueológica, chegou-se à conclusão de que o responsável pelo sinistro foi o comandante do *Bahia* por negligência de suas funções, fator que acarretou no abaloamento na sua porção da bochecha de boreste até a roda de pás do mesmo bordo, com o bico de proa do Vapor *Pirapama*.

METODOLOGIA

Para poder usufruir de tudo o que o Vapor *Bahia* possui, o mergulhador – no atual estado da arte, apesar de o mergulho ser realizado na profundidade de 25 m, por medida de precaução – precisa ter o certificado de mergulho avançado, pois, na atualida-

de, o mergulhador passa de uma categoria para outra sem muita experiência em mergulho. Uma vez embarcados e durante o trajeto Recife – Ponta de Pedras que dura, dependendo da velocidade da embarcação, de duas a quatro horas e 30 minutos para percorrer 34 milhas náuticas, todos receberão informações complementares na palestra ministrada por vídeo no barco antes da saída, além de dados sobre o bioma local do naufrágio, sobre segurança pessoal e coletiva, preservação do meio ambiente e comportamento a bordo durante o trajeto da embarcação. Para que as recomendações se tornem mais assimiláveis, parte dessas informações será sob a forma de vídeos, dependendo das instalações do barco, bem como não haverá saída caso o estado do mar passe de Força 3 na escala Baeufort, a correnteza ultrapasse 1 nó no local do mergulho ou visibilidade da água seja menor ou igual a 10 m. Os dados sobre aquisição de pacotes de Arqueoturismo estarão online nas empresas de mergulho.

Chegando-se ao local do mergulho, com auxílio de instrutor treinado para o Arqueoturismo Subaquático, normalmente um arqueólogo subaquático, com um grupo de até 12 pessoas por mergulho, ou seja, 6 duplas (são dois mergulhos no total para cada saída. Em que pese o fato de alguns trabalhos científicos aceitarem até 15 duplas de mergulhadores por naufrágio, na Califórnia, EUA, como descrito por Galamba, 2009; e Santos, 2006, os testes realizados no Vapor *Pirapama*, com o viés museológico, apontam para um universo de até 12 pessoas como ideal) conhecerão o naufrágio com esse aporte de informações, dando um novo sentido para o turismo de aventura que, neste caso, terá o aspecto arqueológico-histórico-cultural de um verdadeiro museu em mar aberto, com totens numerados e visita guiada, onde cada mergulhador receberá um livreto do circuito do Vapor *Bahia*. A visita teria

um tempo de fundo de 30 minutos, a 25 m de profundidade, ficando o grupo por 3 minutos em cada ponto, uma parada descompressiva de 3 minutos aos 3 m, com 90 minutos de intervalo de superfície até o segundo mergulho, com idêntico tempo de fundo e descompressão.

A confecção e disponibilização do livreto do circuito é um item fundamental para a consecução do mergulho e possui uma série de informações especiais sobre cada aparelho ou acessório do navio (Figura 4). Ele tem o tamanho de 15 cm x 15 cm, portanto cabe no bolso do colete de mergulho, confeccionado em PVC, contendo 12 folhas (Figuras 5), uma para cada aparelho ou acessório, sendo uma receptiva e a última para agradecimentos, contempla informações históricas e técnicas sobre o Vapor *Bahia*, sendo um item individual.

Não é indicado que os totens sejam diretamente fixados sob ou sobre a superfície da embarcação, eles são fixos no substrato marinho. Fixá-los em partes da embarcação provocaria avarias no naufrágio, que já está bastante fragilizado. Outro ponto a ser ressaltado é que nenhuma alteração deve ser feita no sítio, por ele também ser um macro-artefato arqueológico (GOULART, 2014).

No que concerne ao material para a fabricação dos totens, o PVC mostrou ser o mais indicado. Por ser um material resistente, de pouco peso e fácil impressão. Entre outras atribuições, tem alta durabilidade, em torno de dez anos, resistindo bem às intempéries do tempo.

Os totens numerados na sua parte superior seriam fixados diretamente no solo, próximo aos aparelhos ou acessórios do navio e seguindo a ordem do trajeto de visitação. O fato de serem peças inteiriças de PVC, e de haver necessidade da colocação delas antes do início do circuito e de retirá-las ao final das visitas, faz-se necessário um auxiliar de mergulho. O totem seria branco com uma bitola de 5 cm, comprimento de 60 cm, com a numeração em preto para uma boa visualização, cada número teria 2 cm, no estilo Arial Black.

Sob a perspectiva museológica, a exposição é o instrumento de vinculação entre o visitante e o acervo (objeto em exposição). No caso em questão, a contemplação do Vapor *Bahia* e seus aspectos mais notórios, sua visitação *in situ* será a conexão entre a sociedade e seu patrimônio arqueológico subaquático que é um dos principais fatores desta proposta.

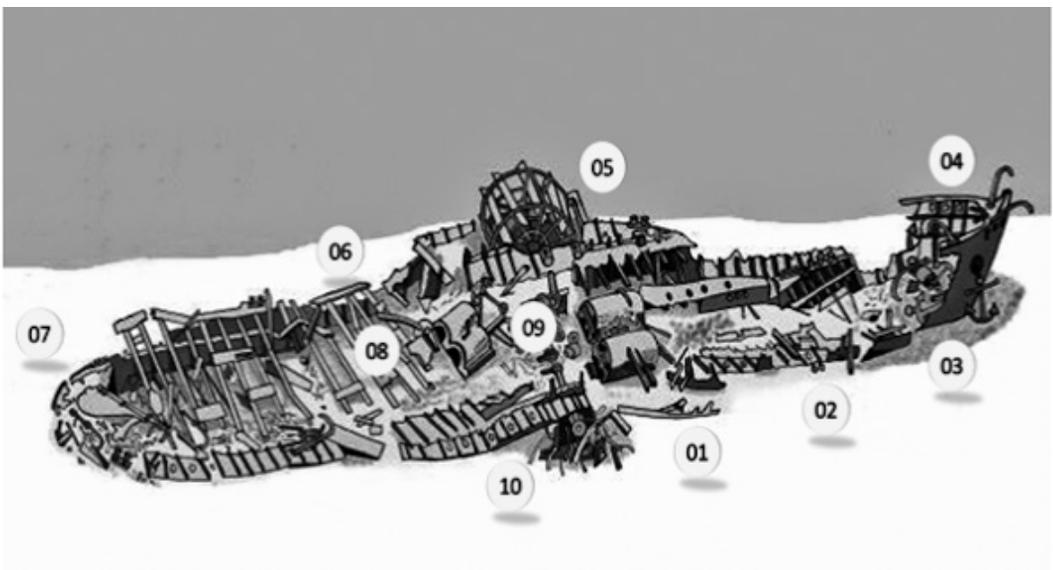


Figura 4 – Sinalização dos acessórios e aparelhos do Vapor *Bahia*.

Fonte: Carvalho, 2002, adaptado pelos autores

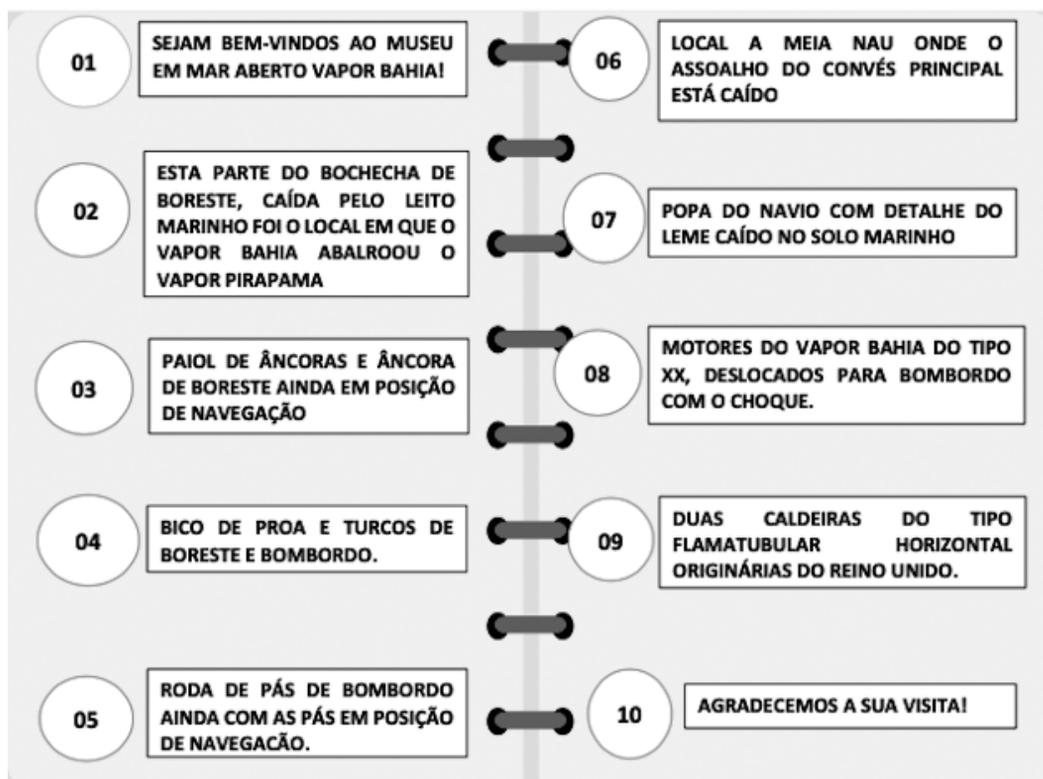


Figura 5 - Extrato do livreto

Fonte: Os autores, 2021

CIRCUITO TERRESTRE

Aliado à atividade de mergulho, existe a possibilidade de um circuito terrestre para aqueles que optem por viverem a experiência uma de forma mais completa sobre o patrimônio histórico e arqueológico pernambucano. É possível traçar um roteiro a ser percorrido privilegiando o litoral norte, onde desponta o Vapor *Bahia* e envolve, na parte terrestre, os municípios de Igarassu, Itapissuma e Goiana.

Em se optando por terra, partindo-se do Recife, de um ponto predeterminado em uma van, tem-se como primeira parada o centro histórico de Igarassu. É um trajeto que apresenta pontos importantes da cidade, tais como: o “Sobrado do Imperador”; o “Convento do Sagrado Coração de Jesus”; o “Museu Histórico de Igarassu”; e o “Museu Pinacoteca de Igarassu”. Posteriormente, seguindo ao

centro histórico do município do Goiana, com intuito de ressaltar: a Igreja de Nossa do Rosário dos Homens Brancos; a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e o antigo porto da cidade. A cidade de Itapissuma será visitada após o almoço, onde podem ser vistos, na forma de *sightseeingtour*, as edificações do século XVII, como a “Igreja de São Gonçalo do Amarante”, construída pelo padre português Camilo de Mendonça, o patrimônio natural composto pelas árvores de mangue, o patrimônio naval, constituído das embarcações de pesca e da canoa mais antiga de Pernambuco, a Jararaca, bem como a Caldeirada no Mercado de Itapissuma. Por fim, já embarcados, os passageiros serão levados ao destino, a praia de Ponta de Pedras, onde serão iniciados os preparativos para a visitação do naufrágio em conjunto com os que efetuaram o trajeto por mar, realizando o mergulho no Vapor *Bahia*.

Diante disso, pretende-se proporcionar aos visitantes uma perspectiva que integre os dois ambientes (terrestre e aquático), chamando a atenção para a inter-relação dos patrimônios, desde o circuito até o mergulho, e apresentando a possibilidade de um circuito turístico guiado (Figura 6), exclusivamente de cunho histórico e arqueológico, objetivando assim tornar a relação dos visitantes com o patrimônio algo acessível e didático.

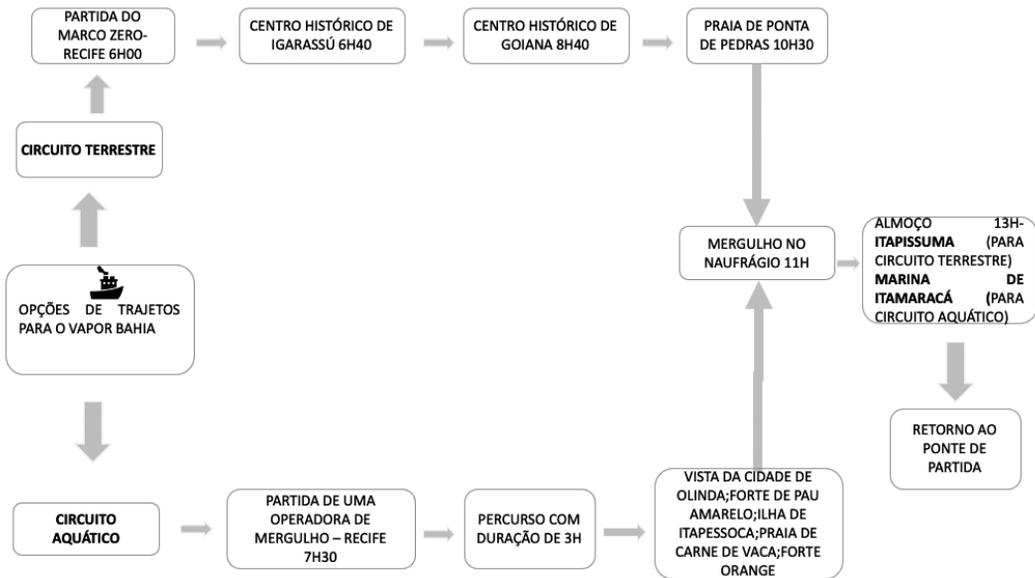


Figura 6: circuito turístico guiado.

Fonte: Os autores, 2021

CONCLUSÃO

Dessa forma, percebe-se a grande potencialidade dos naufrágios pernambucanos ainda inexplorados devido à falta de apoio e estrutura local para prática da atividade. A proposta, ainda não aplicada da musealização do sítio Vapor *Bahia*, é embasada na transformação de naufrágios em mar aberto. Essa medida tem um cunho preservacionista para o patrimônio submerso, e busca incentivar uma identidade e mentalidade marítimas.

Este trabalho teve como principal intuito contribuir para a valorização, preservação e divulgação do patrimônio arqueológico subaquático de Pernambuco, além de sugerir a elaboração de um circuito turístico terrestre de cunho histórico, objetivando tornar a visita a esse patrimônio algo completo e acessível para a população local e para turistas dos diversos segmentos, por exemplo, aqueles interessados em turismo radical, que buscam atividades de mergulho autônomo, desde que tenham o certificado de mergulho avançado. Uma outra forma de contemplar aos que visitam essa nova forma de expressão cultural, há também um bioma diversificado no que diz respeito à fauna e flora do sítio, podendo ser visto tubarões lixa, tartarugas, arraia, bem como anêmonas, cnidários e algas diversas, dentro dos parâmetros elencados por Galamba, 2009, para gestão de mergulho sustentável e Santos, 2006.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES), na forma de bolsa de Doutorado Pleno

no País para Ana Paula Barradas Maranhão. Agradecemos também o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), na forma de bolsa de Mestrado para Anne Caroline Barbosa dos Passos, e a Fundação Paranhã-Buc pelo apoio e contribuição a este trabalho.

REFERÊNCIAS

AMARAL, M. P. V.; SOUZA, C. C. R.; LEITE, M. N.; LINS, H. M. M. O Rebocador Florida (1908-1917): o nascimento de um sítio arqueológico subaquático no litoral pernambucano com cara de museu. *Revista Navigator*, DPHDM, v. 14, p. 145-156, 2018.

BRASIL. Presidência da República Federativa do Brasil. Constituição Federal de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 25. nov. 2021.

_____. Presidência da República Federativa do Brasil. Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decretolei/del0025.htm>. Acesso em: 25. fev. 2021.

_____. Presidência da República Federativa do Brasil. Lei nº 3.9424 de 1961. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L3924.htm>. Acesso em: 01. mar. 2021.

_____. Presidência da República Federativa do Brasil. Lei nº **9.605 de 1986**. Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7542.htm>. Acesso em: 01. mar. 2021.

_____. Presidência da República Federativa do Brasil. Lei nº **7.542 de 1998**. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9605.htm>. Acesso em: 01. mar. 2021.

_____. Presidência da República Federativa do Brasil. Instrução Normativa nº **001 de 2015**. Estabelece procedimentos administrativos a serem observados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional nos processos de licenciamento ambiental dos quais participe. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/INSTRUCAO_NORMATIVA_001_DE_25_DE_MARCO_DE_2015.pdf>. Acesso em: 01. mar. 2021.

BARBOSA, M. S. *Desvendando o naufrágio do Vapor Bahia, PE, Brasil (1887): O olhar da Arqueologia Subaquática*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2014.

CARVALHO, M. *Naufrágios do Brasil*. Disponível em: Acessado em 19 de dezembro de 2021.

CONAMA. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução CONAMA nº 001 de 1986.

Disponível em: <<https://www.ibama.gov.br/sophia/cnia/legislacao/MMA/RE0001-230186.PDF>>. Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução CONAMA nº 237 de 1997. Disponível em: <https://www.icmbio.gov.br/cecav/images/download/CONAMA%20237_191297.pdf>. Acesso em: 30. nov. 2021.

DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. (Dir.). *Conceitos-chave de Museologia*. Tradução e comentários de Bruno Brulon e Marília Xavier Cury. São Paulo: ICOM Brasil, SEC-SP, 2013.

DESVALLÉS, A; MAIRESSE, F. (eds.); BRUNO, B. S. e CURY, M. X. (tradução e comentários). *Conceitos-chave em Museologia*. Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura. São Paulo, 2013.

DEPARTMENT OF STATE. Underwater Preserves. Disponível em: <<https://dos.myflorida.com/historical/archaeology/underwater/underwater-preserves/>>. Acesso em: 04. Mai. 2022.

FERREIRA, I. C.; SILVA, J. J. S.; NASCIMENTO, E. S.; RIOS, C. Vapor Pirapama: Uma Perspectiva Museológica. *Revista Noctua*, 2.1: 84-94, 2017.

GALAMBA, J. *Procedimentos de normas para gestão de mergulho sustentável fundamentado em Educação Ambiental*. Dissertação (Mestrado em Políticas Ambientais), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2009.

GOULART, L. B. G. J. *Processos de formação arqueológicos de sítios de naufrágios: uma proposta sistemática de estudos*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, 2014.

ICOM. INTERNATIONAL COUNCIL OF MUSEUMS. **Definição: museu**. Disponível em <<https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/>> Acesso em: 26.abr. 2022.

_____. **Definição: museu**. Disponível em <<https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/>> Acesso em: 26.abr. 2022.

ICOMOS, 1996. Declaração de Sofia. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Sofia%201996.pdf>> Acesso em: 26. abr. 2022.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria SPHAN nº 07 de 1988 Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_007_de_1_de_dezembro_de_1988.pdf>. Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 230 de 2002. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_230_de_17_de_dezembro_de_2002.pdf> Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 195 de 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria_Iphan_195_

de_18_de_maio_2016.pdf> Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 196 de 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria_Iphan_196_de_18_de_maio_2016.pdf>. Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 197 de 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria_Iphan_197_de_18_de_maio_2016.pdf>. Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 199 de 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria_n_199_de_18_de_maio_de_2016.pdf>. Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 375 de 2018 Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria3752018sei_iphan0732090.pdf>. Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria Interministerial nº 60 de 2015. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Interministerial_60_de_24_de_marco_de_2015.pdf#:~:text=PORTARIA%20INTERMINIS-TERIAL%20No%20-%2060%2C%20DE%2024%20DE,do%20Meio%20Ambiente%20e%20dos%20Recursos%20Naturais%20Renov%C3%A1veis-IBAMA.>>. Acesso em: 30. nov. 2021.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Ordem de Serviço 02 de 20 de maio de 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Ordem_de_Servico_02_de_20_05_2016.pdf>. Acesso em: 30. nov. 2021.

JULIÃO, L. *Apontamentos sobre a história do museu*. Caderno de Diretrizes Museológicas. Brasília: Superintendência de Museus, 2006.

LESHIKAR-DENTON, Margaret E.; SCOTT-IRETON, Della A. A Maritime Heritage Trail and Shipwreck Preserves for the Cayman Islands. In: JAMERSON JR. John H.; SCOTT-IRETON, Della A. **Out of the blue**: Public Interpretation of Maritime Cultural Resources. New York: Springer, 2007.

MCKINNON, Jennifer; CARREL, Toni L. Saipan WWII Invasion Beaches underwater heritage trail. Washington DC: Ships of Discovery, 2011.

NASCIMENTO, S. O desafio de construção de uma nova prática educativa para os museus. In: FIGUEIREDO, B. G. & VIDAL, D. G. (orgs.). *Museus: dos gabinetes de curiosidades à museologia moderna*. Belo Horizonte: Argumentum, 2005.

VIEIRA, P. B. *Arqueologia subaquática musealizada: uma proposta de visitação ao sítio de naufrágio vapor Pirapama, Recife, PE, Brasil*. 2020. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2020.

RIOS, C. HUTHER, A. F. M.; LINS, L. B.; MOURA, E. H. S. Arqueoturismo na Corveta Camaquã: Um Museu Em Mar Aberto. *Fundamentos*, Vol. 11, p. 134-145, 2014.

SANTOS, D. H. C. *Estudo socioambiental dos naufrágios da plataforma continental Pernambuco-Brasil: contribuição para formulação de políticas ambientais e manejo de recifes artificiais marinhos na costa do estado de Pernambuco*. Dissertação (Mestrado em Políticas Ambientais), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2006.

SCOTT-IRETON, D. MCKINNON, J. F. As the Sand Settles: Education and Archaeological Tourism on Underwater Cultural Heritage. *Public Archaeology*, Vol. 14 No. 3, August 2015, 157–171.

SOARES, I. V. P. *Proteção jurídica do patrimônio arqueológico no Brasil: fundamentos para efetividade da tutela em face de obras e atividades impactantes*. Erechim: Habilis, 2007.

SOUZA, C. C. R. *Arqueologia subaquática: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco*. Tese (Doutorado em Arqueologia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2010.

WIKIPEDIA. Corrente de Benguela. https://ichef.bbci.co.uk/news/800/cpsprodpb/FD1F/production/_109499746_correntes.jpg.webp. Acesso em: 04. Mai. 2021.

NOTAS

¹ ICOM. INTERNATIONAL COUNCIL OF MUSEUMS. Definição: museu. Disponível em <<https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/>> Acesso em: 26.abr. 2022.

² ICOM. INTERNATIONAL COUNCIL OF MUSEUMS. Definição: museu. Disponível em <<https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/>> Acesso em: 26.abr. 2022.

Resenha

**É como procurar meia
ervilha em um campo de
futebol...**

Francisco Silva Noelli

É como procurar meia ervilha em um campo de futebol...

Francisco Silva Noelli

Investigador do Centro de Arqueologia (UNIARQ), Universidade de Lisboa. Bolsista FCT.

Resenha de SCHÜRMAN, Vilfredo. *Em busca do Submarino U-513. Uma incrível aventura nos mares do sul*. São Paulo: Schürmann, 2021. 356p.

A localização do Submarino alemão *U-513* está entre os maiores feitos da Arqueologia Subaquática no Brasil, considerando a complexidade para encontrar um casco soçobrado a 130 metros de profundidade, a 83 km da costa, no través da Ilha do Arvoredo, litoral de Santa Catarina. Também é uma importante contribuição à História Naval, pois encontrar barcos da Segunda Guerra Mundial que causaram tantas perdas humanas e materiais pode ter muitos significados e abrir novas linhas de investigação. A localização foi em tempo recorde, cerca de dois anos desde o início efetivo do projeto, considerando a imprecisão da coordenada registrada pelo avião da Marinha norte-americana que afundou o submarino alemão, em julho de 1943. Ou seja, não era conhecido o local exato do afundamento, daí a importância teórica e metodológica do projeto e seus caminhos para descobrir uma posição oceânica! Para dar a compreender a complexidade desta expedição científica, o livro destaca as palavras do oceanógrafo Thomáz Tessler, um dos membros da equipe: “para entendermos o quanto a área de busca é importante no planejamento”, ele fez a seguinte analogia: “é como encontrar metade de uma ervilha em um campo de futebol... você só pode enxergá-la um centímetro à sua frente, isso porque a distância entre o sensor do magnetômetro e o objeto que estamos procurando não pode ser grande”.

O livro de Vilfredo Schürmann narra com uma prosa atraente o desenvolvimento da busca, desde que ele foi surpreendido por uma história que desconhecia, ficando atraído por um desafio de difícil realização, um empreendimento de alcance público tão fora da sua expertise internacionalmente reconhecida como navegador de tantas viagens ao redor mundo. A narrativa começa na revelação feita por Antônio Husadel sobre a história do *U-513* e outros submarinos que afundaram 32 navios da Marinha Mercante e um da Marinha do Brasil, matando quase 1.100 pessoas no mar territorial brasileiro. E, também, conta como dois romances de Telmo Fortes sobre as ações do *U-513* em águas catarinenses lhe cativaram ainda mais, convencendo-o da importância de encontrar as pessoas certas para lhe apoiar e os meios para enfrentar uma missão de tamanha magnitude. Evidentemente, ele destaca o apoio e a participação dedicada da sua família, todos navegadores como ele.

A equipe multidisciplinar reuniu pessoas peritas em diversas especialidades, que trabalharam constantemente pela integração teórica e prática de todas as ações do projeto. De um lado, o livro descreve o levantamento de fundos e a procura de apoios diversos, necessários à execução das várias etapas. De outro, narra diversos aspectos da elaboração do projeto, pensado desde o princípio com uma investigação científica que articulasse oceanografia, geofísica, cartografia, história e arqueologia para dar conta da metodologia necessária para encontrar um naufrágio em alto-mar. Schürmann e Husadel buscaram os primeiros contatos e informações relevantes para criar o escopo inicial, incluindo a consultoria voluntária de historiadores navais da Alemanha especializados em submarinos e na Kriegsmarine, pesquisadores da Batalha do Atlântico e a jornalista Anita Lesko, que investigou a história do comandante do hidroavião que bombardeou o *U-513*. Na Marinha do Brasil, Schürmann teve as orientações para obter a autorização da pesquisa e para outros temas afins.

A parte da oceanografia foi planejada por Rafael Medeiros Sperb, coordenador-geral do projeto, que estabeleceu uma linha de investigação para análise sistemática do leito marinho, das correntes oceânicas e do clima regional, para definir quais os equipamentos seriam utilizados e os métodos de busca e localização. A parte da arqueologia marítima foi definida por Francisco Silva Noelli, desde a obtenção da licença de pesquisa junto à Marinha do Brasil até a metodologia inicial do levantamento em alto-mar, na pesquisa e análise das fontes escritas, incluindo a transcrição das comunicações do *U-513* com o seu centro de operações navais e os diários de bordo do avião e do navio da força de ataque. A parte histórica envolveu pesquisa bibliográfica, na imprensa brasileira da época e nos arquivos e museus do Brasil, Estados Unidos, Alema-

nha e Inglaterra. A documentação dos arquivos e as referências bibliográficas foram analisadas e debatidas por vários membros da equipe, um esforço coletivo para conseguir todas as informações sobre os militares e civis envolvidos, os equipamentos, os barcos que o comandante do *U-513* escolheu torpedear, a mobilização para o ataque aeronaval e, depois, para o resgate dos sobreviventes e o seu encarceramento nos Estados Unidos. Foram entrevistadas pessoas que viveram os eventos ocorridos em julho de 1943, como o operador de radar do “Nickel Boat”, avião PBM Mariner 3C do Esquadrão VP-74 que atacou o submarino, e três moradores de Porto Cancela, Barra Velha - SC, que estiveram entre os que acolheram os sobreviventes do Navio Mercante *Richard Caswell*, o último a ser torpedeado pelo *U-513*. Alguns familiares de um sobrevivente do *U-513* também foram entrevistados, assim como outros veteranos da Segunda Guerra, incluindo submarinistas alemães e militares americanos. E, também, militares brasileiros, como o Comandante Submarinista Ronaldo Schara, que se tornou consultor do projeto. A equipe teve diversos colaboradores em terra e na água, em ações dedicadas que foram fundamentais em todas as etapas, incluindo diversos pesquisadores e pesquisadoras, mergulhadores profissionais, operadores de equipamentos de busca e dos ROV's, fotógrafos e um cinegrafista que documentou a trajetória da pesquisa.

A busca foi realizada no Veleiro *Aysso*, uma escuna de 55 pés (16,75 metros), que inicialmente arrastou o sonar de varredura lateral de baixa resolução JWFishers SSS-100k (magnetômetro de prótons) em linhas paralelas distribuídas dentro das quadras que dividiam a área de busca. Posteriormente, foi utilizado um sonar de varredura lateral de alta resolução Edgetech 4200 e um magnetômetro de césio Geometrics Mk G-882. O *Aysso* cumpriu a navegação de precisão dentro do quadrante GA5, um sis-

tema de células cartográficas usado pelos alemães para orientar as suas ações navais em todos os mares naquela época, cuja área retangular cobria aproximadamente 300 por 270 km de lado. As coordenadas relativas da área do afundamento do *U-513* foram $21^{\circ} 17' S 47^{\circ} 32' W$, tiradas com sextante pelo navegador do hidroavião perto das 15 horas, do dia 19 de julho de 1943; enquanto as do local do resgate dos sete sobreviventes do *U-513*, $27^{\circ} 30' S 47^{\circ} 55' W$, foram definidas perto das 22h15 do mesmo dia pelo USS *Barnegat*, navio de suporte do Esquadrão VP-74 a qual pertencia o "Nickel Boat". A falta dos segundos na anotação das coordenadas deixou a posição do naufrágio absolutamente imprecisa, como revelaram várias buscas na proximidade do local registrado do afundamento. A situação levou a uma redefinição do tamanho da área de busca, tornando inviável o método usual de levantamento em linhas paralelas, cujo resultado poderia consumir anos de trabalho.

A partir daí um método alternativo foi definido, aproveitando as características dominantes do leito marinho no quadrante GA5, recoberto com sedimentos arenosos e afloramentos esparsos de parcéis. Aqui foi decisiva a experiência dos comandantes da frota pesqueira da região, que há décadas mapeiam os "pegadores de rede", parcéis, cascos e outros equipamentos soçobrados que eventualmente prendem as redes da pesca de arrasto. A análise da geologia marinha definiu os pontos dos pegadores e reduziu imensamente a área de busca, caso um deles fosse o submarino. A varredura foi concentrada em pegadores próximos da coordenada do afundamento. Foi dessa forma que a busca se tornou mais eficiente, resultando na localização definitiva do *U-513*, o primeiro dos onze submarinos atacados e afundados em águas territoriais brasileiras a ser localizado.

A localização do *U-513* foi o ponto máximo da pesquisa, um feito notável em termos científicos. Para alcançar a exata

coordenada foi preciso cumprir um trajeto obrigatório de investigação, primeiro levantando todas as informações documentais objetivas produzidos pelos envolvidos, junto com os dados oceanográficos, geofísicos e climáticos para executar os métodos mais ortodoxos de busca em arqueologia marítima. O insucesso e o reconhecimento da imensa margem de erro levaram a uma revisão dos métodos originais da busca, fadados a uma duração que certamente escaparia dos orçamentos disponíveis do objetivo de concluir a pesquisa o mais rapidamente possível. Ao agregar o conhecimento local dos navegadores e pescadores daquela área específica, sobretudo dos capitães da frota pesqueira e dos seus valiosos mapas dos pegadores de redes, o projeto inovou e reduziu a margem de erro. Assim, a única hipótese de não encontrar o *U-513* era ele não ter sido ainda mapeado com um pegador de rede, uma possibilidade remota considerando os 76 metros de comprimento do casco e a frequência da pesca de arrasto naquela parte da quadra GA5.

Enfim, o livro é um relato eloquente sobre acertos e superação de dificuldades enfrentadas em um planejamento de execução complexa em todas as suas frentes. De certa forma, é um manual para orientar ações e tomadas de decisão, sugestivo sobre avaliação de estratégias e métodos em projetos semelhantes. E é um exemplo da gestão bem-sucedida de qualquer atividade envolvendo pessoas e recursos, especialmente para cumprir objetivos totalmente inéditos para quem vai desenvolver algum plano diferente e fora da expertise usual. Com mais um livro relevante, que se soma a outros publicados anteriormente, Wilfredo Schürmann revela uma experiência ímpar que merece ser apreciada e estudada na estimulante leitura do *Em busca do submarino U-513*.

Documento

Carlos André Lopes da Silva

DOCUMENTO: BEZOUT, Étienne. *Cours de mathématiques a l'usage des Gardes du Pavillon et de Marine*. Paris, 1775. 5 v.

DATA: 1775.

LOCALIZAÇÃO: Biblioteca da Marinha (Seção de Obras Raras).

O Cours de mathématiques de Étienne Bezout.

Carlos André Lopes da Silva

Chefe do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Sócio Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

O *Cours de mathématiques a l'usage des Gardes du Pavillon et de Marine* foi a primeira publicação orientada para o ensino de Matemática dos candidatos a oficial da Marinha francesa, que teve sua primeira edição, em quatro volumes, lançada entre 1764 e 1767. Seu autor, o matemático francês Étienne Bezout (1730-1783), admirador da obra de Leonard Euler e membro, desde 1758, da *Académie des Sciences*, fundada por Luiz XIV, foi nomeado, em 1763, pelo duque de Choiseul, então ministro da Marinha francesa, examinador dos *Gardes de la Marine* e encarregado de organizar um curso que agrupasse toda a Matemática essencial para a atividade marítima, o que redundou na obra que seria, também, o compêndio básico da Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinhas – instituição militar de ensino que, a partir da sua criação, em 1782, ministrava a formação profissional aos oficiais da Marinha de Portugal.¹

Esse compêndio constituiu a base do conteúdo ministrado nos três anos letivos do curso matemático da Academia dos Guardas-Marinhas desde, pelo menos, o ano de 1789.² A reputação da obra de Bezout na alta administração da Marinha portuguesa era

¹BOITEUX, Lucas Alexandre. *A Escola Naval* (Seu histórico), 1761-1937 – primeira parte. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940. p. 20; O'CONNOR, J.J.; ROBERTSON, E. F. ÉTIENNE Bezout. In: The MacTutor History of Mathematics archive. School of Mathematics and Statistics. University of St. Andrews, 2001. Disponível em: <<http://www-history.mcs.st-andrews.ac.uk/Biographies/Bezout.html>>. Acesso em 21 fev. 2021.

²BOITEUX, Henrique. O Chefe de Esquadra José Maria Dantas Pereira de Andrade: o primeiro diretor da nossa Academia de Marinha. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro, v. 2, p. 314-331, 1939, p. 318.

Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 131-136 – 2022.

tanta que foi adotada, não só naquela Academia, que foi instalada no Rio de Janeiro, em 1808, mas também na Academia Real de Marinha que permaneceu formando candidatos ao oficialato militar-naval em Lisboa durante o período joanino. Em 1809, o Quartel General de Marinha de Portugal transmitia ao comandante da Academia dos Guardas-Marinhas a reprimenda do Almirante-General da Armada, D. Pedro Carlos, a um lente que se recusava a utilizar o compêndio de Bezout:

[...] deverá informar sem perda de tempo; porque motivo, tendo S.A.R. Mandádo, que nas Reaes Academias de Marinha se ensine o curso Mathematico de Bezout, e providenciádo a consequente remessa de compendios para essa Capital por conta da Real Faz.³ se acha introduzido Legandre [sic]³ no ensino da Academia, sem S.A. haver ordenado, ou aprovado a sua introdução, e feito excluir a Geometria do Referido Curso.⁴

Através do Catálogo da Biblioteca da Academia dos Guardas-Marinhas, acervo constituído em 1802 para usufruto de lentes e alunos daquela instituição de ensino e trasladado para o Brasil em 1809, sabemos que o curso de Matemática de Bezout ganhou uma tradução para o português ainda em 1786 e consta do atual acervo da Biblioteca da Marinha do Brasil uma mais recente, editada pela Impressão Régia de Lisboa, em 1819.⁵ As censuras do almirante-general da Armada aos lentes que se afastavam dos métodos de ensino consagrados continuaram em 1810 e 1811,⁶ e a resposta a um aviso da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha que pedia o detalhamento dos conteúdos ministrados por cada um dos lentes da Academia dos Guardas-Marinhas comprova que, em 1838, o consagrado método de Bezout ainda era a principal ferramenta para o lente do 1º ano do curso de Matemática, José de Souza Corrêa, ensinar aritmética, álgebra até composição das equações, geometria, trigonometria plana e o uso das tábuas logarítmicas aos seus discípulos na já brasileira Academia do Guardas-Marinhas.⁷

3 O autor referido é o matemático francês Adrien-Marie Legendre.

4 Registro de 2 set. 1809. IIIM552 - "Registro dos Officios ao Comandante da Companhia dos GG MM, e Director da Academia, o qual tem princípio no Mez de Julho de 1809". Série Marinha-Arquivo Nacional (doravante SM-AN).

5 BEZOUT, Etienne. *Continuação do curso de mathematicas para uso dos guardas-bandeiras, e guardas-marinha que contem o Tratado de Navegação*. Lisboa: Impressão Régia, 1819.

6 Registros de 23 fev. 1810 e 8 jul. 1811. IIIM552 - "Registro dos Officios ao Comandante da Companhia dos GG MM, e Director da Academia, o qual tem princípio no Mez de Julho de 1809". SM-AN.

7 Relação nominal dos Professores, e mais Empregados na Academia dos Guardas-Marinhas, em que se declara as matérias, que cada um deles ensina em seu respectivo ano, 5 fev. 1838. José Pereira Pinto. Anexo ao officio de José Pereira Pinto a Joaquim José Rodrigues Torres, 5 fev. 1838. XM950 - "Documentos e Officios da Academia de Marinha (1830-1839)", SM-AN.

