

ISSN 01001248

*Navigator*

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

V.20 - N.40 - dezembro de 2024

**“TRAJETÓRIAS DE MILITARES:  
HISTÓRIA, MEMÓRIA E FONTES”**



Letras  
Marítimas



---

**SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL**  
*desde 1970*

*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 Marcos Sampaio Olsen

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Eduardo Machado Vazquez

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

Vice-Almirante (RM1) Gilberto Santos Kerr

**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 Letras Marítimas  
Departamento de Publicações e Divulgação  
Ilha das Cobras s/nº – Centro  
20091-000 – Rio de Janeiro – RJ  
Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492  
Tiragem: 700 exemplares

<b>NAVIGATOR</b>	<b>RIO DE JANEIRO</b>	<b>N.40 V.20</b>	<b>p. 160</b>	<b>2024</b>
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

## CONSELHO EDITORIAL

Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM)  
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)  
Sergio Willian de C. Oliveira Filho (EAMCE/CEHIR)

## 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](http://www.latindex.unam.mx)

REDIB  
[www.redib.org](http://www.redib.org)

CLASE  
[www.clase.unam.mx](http://www.clase.unam.mx)

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

DOAJ  
<http://doaj.org>

Portal de periódicos da Capes  
[www.periodicos.capes.gov.br](http://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. Robert W. Porto da S. Castro (DPHDM)  
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)  
Me. Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB)

### Organização do dossiê

Dr. Luan Mendes de Medeiros Siqueira  
Me. Olivia da Rocha Robba

### Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

### Editoração Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

### Capa

Designer Gráfico Luiz Cesário do Nascimento

### Revisão

Jornalista Denise Koracakis  
Segundo-Sargento Douglas Schellbaner Vargas

### Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

ICAP-Pergamum  
[www.pergamum.puc.br/icap](http://www.pergamum.puc.br/icap)

Livre  
[www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre](http://www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre)

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

Web of Science  
[www.webofknowledge.com](http://www.webofknowledge.com)

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

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.  
– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.40 (dez. 2024)

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**
- TRAJETÓRIAS DE MILITARES: HISTÓRIA, MEMÓRIA E FONTES**  
**Apresentação do Dossiê**  
*Luan Mendes de Medeiros Siqueira*  
*Olívia da Rocha Robba*
- 10     **Ciência e território na trajetória de Antônio Luís Von Hoonholtz**  
*Science and Territory in the Trajectory of Antônio Luís Von Hoonholtz*  
*Ciencia y Territorio en la Trayectoria de Antônio Luís Von Hoonholtz*  
*Olívia da Rocha Robba*
- 28     ***Full Ahead: a presença estrangeira nos primórdios do Corpo de***  
**Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1857 – 1876)**  
*Full Ahead: the foreign presence at the beginning of the Engineering Corps of*  
*the Brazilian Imperial Navy (1857 – 1876)*  
*Francisco José Corrêa-Martins*
- 62     **A Trajetória do Capitão de Mar e Guerra José Moreira Guerra nas “Praias do**  
**Aracaju” (1855-1878)**  
*The Career of Sea and War Captain José Moreira Guerra at the “Beaches of*  
*Aracaju” (1855-1878)*  
*Bruna Morrana dos Santos Cavalcante*
- 76     **Aspectos da trajetória de Mario de Andrade Ramos nas comunicações e**  
**atividade intelectual-militar para a Marinha do Brasil**  
*Aspects of Mario de Andrade Ramos’ trajectory in communications*  
*and intellectual-military activity for the Brazilian Navy*  
*Pablo Nunes Pereira*
- ARTIGOS**
- 93     **A Independência e a Armada Nacional: um balanço historiográfico**  
*Historiographical assessment of Independence and the Armada*  
*in national construction*  
*Lucas Lima dos Santos*

115

**FUGINDO DE PIRATAS? Deserções de marinheiros e militares recrutados para a defesa do Rio de Janeiro (1680-1710)**

*ESCAPING PIRATES? Desertion of seamen and soldiers assigned to defend Rio de Janeiro (1680-1710)*

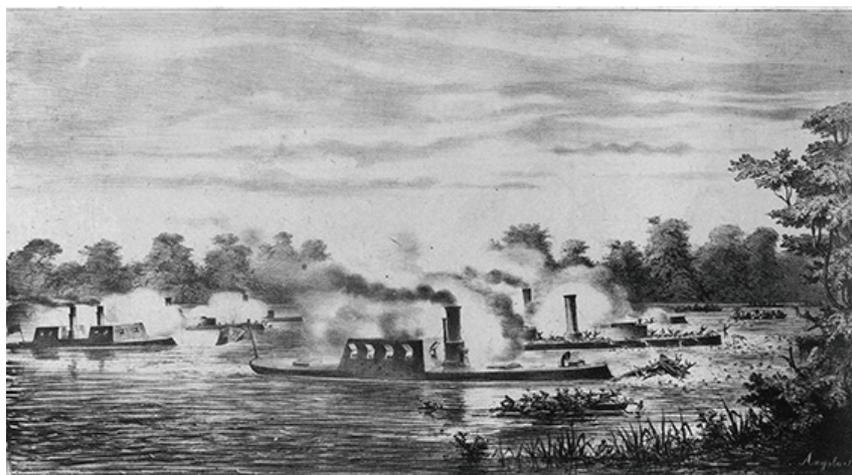
**Elizabeth Vieira Menezes**

**DOCUMENTO**

135

**Incidente na Guerra do Paraguai: a abordagem dos encouraçados diante de Humaitá, em 2 de março de 1868**

**Francisco José Corrêa-Martins**



**Episódio da madrugada de 2 de março de 1868.**

**Autor:** Angelo Agostini

**Data:** 1868

**Acervo:** Biblioteca Nacional

**Descrição:** Episódio da madrugada de 2 de março de 1868: Os encouraçados Silvado, Brazil, Mariz e Barros e Herval, metralhando os paraguaios que, protegidos pela noite, vieram em canoas dar abordagem ao Cabral e Lima Barros. A Vida Fluminense, nº 13 (AGOSTINI, Angelo. Guerra do Paraguay. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1868. 1 grav., litograv., p&b., 24 x 43cm.

A ilustração de capa foi elaborada a partir da representação de autoria de Angelo Agostini dos combates por ocasião da abordagem dos encouraçados *Lima Barros* e *Cabral* por um contingente paraguaio, em 2 de março de 1868, no quadro das ações aliadas contra as forças paraguaias na Fortaleza de Humaitá naquele ano, no contexto da Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870).

# Apresentação

Diferente da escrita biográfica, o estudo das trajetórias de personagens históricos se dedica a compreender esses indivíduos e suas ações em contextos específicos. No campo da história marítima, cada vez mais têm se destacado estudos dedicados à compreensão das trajetórias de militares e civis enquanto sujeitos do processo histórico e suas contribuições para a concepção, transformação e/ou consolidação de espaços, ideias e instituições. Pautados por “fios condutores”, que, neste caso, seriam seus percursos enquanto integrantes da Marinha do Brasil e a interação com os diversos setores da sociedade, trazendo à tona sua atuação dentro de determinados contextos históricos e complexificando as relações estabelecidas por esses indivíduos.

Destarte, a *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*, periódico científico dedicado à divulgação de estudos afetos à história marítima e áreas afins, traz aos leitores esta edição destinada, principalmente, a privilegiar a divulgação de pesquisas que, sob as diferentes perspectivas da historiografia e áreas correlatas, tenham como foco a análise das trajetórias desses “marinheiros”, suas singularidades e as relações que estabeleceram ao longo de suas carreiras.

Com sete contribuições distribuídas em três seções, este número 40 da *Revista Navigator* apresenta, em sua primeira parte, o dossiê temático intitulado “Trajetórias de militares: história, memória e fontes”; organizado pelos professores Dr. Luan Mendes de Medeiros Siqueira, da Secretaria Municipal de Educação de Pirai/RJ, e Me. Olívia da Rocha Robba, da Universidade Federal da Fronteira Sul; que reúne quatro artigos dedicados a analisar as trajetórias e contribuições de três oficiais e um civil inglês que estiveram a serviço da instituição naval brasileira em diferentes momentos históricos, ao longo dos séculos XIX e XX.

Em seguida, na seção de Artigos em fluxo contínuo, temos dois interessantes artigos. No primeiro, intitulado “Fugindo de Piratas? Deserções de marinheiros e militares recrutados para a defesa do Rio de Janeiro (1680-1710)”, de Elizabeth Vieira Menezes, a autora investiga como as deserções de marinheiros e soldados afetou a defesa da América Portuguesa contra ameaças estrangeiras durante o recorte temporal sobre o qual debruçou sua análise. Já o segundo artigo, “A Independência e a Armada Nacional: um balanço historiográfico”, de Lucas Lima dos Santos, apresenta, como o próprio título já indica, um balanço historiográfico sobre a Independência do Brasil, destacando, nesse contexto, a importância da constituição da Armada Imperial.

Fechando este número, a seção Documento traz a segunda contribuição de Francisco José Corrêa-Martins, um relato de Frederick Henry Read Sawyer, publicado no Correio Paulistano, em 1907, acerca da abordagem dos encouraçados *Lima Barros* e *Cabral* por um contingente paraguaio, em 2 de março de 1868, no quadro das ações aliadas contra as forças paraguaias na Fortaleza de Humaitá naquele ano, no contexto da Guerra da Tríplice Aliança (1865-1870). Na ocasião, Sawyer, maquinista de origem inglesa, encontrava-se embarcado no encouraçado *Herval*, onde exercia a função de Chefe Maquinista do navio. Esse documento foi fonte de análise para o artigo “Full Ahead: a presença estrangeira nos primórdios do Corpo de Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1857 – 1876)” também publicado por Francisco José Corrêa-Martins, na seção Dossiê desta edição.

Com o desejo de que as contribuições selecionadas para compor este número da *Revista Navigator* possam concorrer para ampliar debates e reflexões, suscitando assim novos estudos no campo da história marítima.

Desejamos a todos uma ótima leitura!

Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro

Me. Pierre Paulo da Cunha Castro

Me. Carlos André Lopes da Silva

**EDITORES**

# Trajetórias de militares: história, memória e fontes

---

*Profa. Me. Olivia da Rocha Robba*

---

*Prof. Dr. Francisco José Corrêa-Martins*

---

*Profa. Dra. Bruna Morrana dos Santos Cavalcant*

---

*Prof. Dr. Pablo Nunes Pereira*

---

# Apresentação do Dossiê

Estudos sobre as condições sociais e culturais da formação profissional e atuação de militares desde o período colonial apontam para a existência de mecanismos de recrutamento e seleção de duas formas. Uma delas é se valerem de princípios meritocráticos, tais como formação, cargos ocupados, participação em expedições, tempo de serviço e atos de bravura e a outra é quando se prevalece das relações personalísticas, notoriedade política e/ou títulos honoríficos para a ascensão em suas carreiras. Assim, é possível identificar através de suas experiências particulares, ou em grupo, a adoção de inúmeros recursos e estratégias, como o uso de relações baseadas na reciprocidade pessoal e as tomadas de posição política frente a algumas situações.

O uso e análise de diferentes fontes, tais como: entrevistas, arquivos pessoais ou outras tipologias documentais como jornais e revistas; auxiliam na compreensão e problematização acerca do processo de formação e de tomada de decisões, a partir do exame das trajetórias não apenas de membros do seu oficialato, como também de militares hierarquicamente menos graduados. Quer seja homens e mulheres, oriundos das camadas privilegiadas ou subalternas da sociedade, que contribuem para a compreensão da Marinha enquanto uma instituição presente em nossa história desde a vinda da família Real para o Brasil em 1808, como também através da atuação de seus membros em intervenções militares, da sua participação em instituições e práticas científicas, no ensino, na ocupação de cargos políticos ou mesmo protagonizando ou atuando nos bastidores de eventos de grande relevância para a história do país.

O estudo de uma trajetória de vida não se confunde com a escrita de uma biografia, mas também não se opõe a ela. Apesar de se valer de dados biográficos, o estudo de uma trajetória busca compreender um indivíduo a partir de um “fio condutor” que, neste caso, seria seu percurso enquanto militar da Marinha do Brasil, não apenas dentro da instituição militar, como também na sua interação com os mais diversos setores da sociedade, trazendo à tona a atuação de militares dentro de um determinado contexto histórico e complexificando as relações estabelecidas pelo indivíduo ao longo de sua vida.

O dossiê “Trajetórias de militares: história, memória e fontes” busca a reunião de trabalhos de diferentes perspectivas historiográficas, que ressaltam a relevância do estudo sobre atuação destes personagens, suas singularidades apontada através de uma trajetória única e sobre como se articularam ao longo de suas carreiras, trazendo nova luz à sua relevância para determinados eventos ou contribuindo ativamente para a transformação ou consolidação de espaços, ideias, instituições e na adoção de políticas ao longo de sua história.

Olivia Robba, através do artigo “Ciência e território na trajetória de Antônio Luís von Hoonholtz” destaca a importância de Antônio Luís von Hoonholtz, o Barão de Teffé, primeiro diretor da Repartição Hidrográfica da Marinha na defesa da ciência nacional, sobretudo na área da hidrografia durante a segunda metade do século XIX, voltada para o esquadramento e defesa das bacias hidrográficas, rios e lagos navegáveis do território brasileiro.

Francisco José Corrêa-Martins, em “Full Ahead: a presença estrangeira nos primórdios do Corpo de Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1857 – 1876)”, faz uma importante análise sobre as transformações sofridas pelas forças navais durante o século XIX a partir do levantamento de dados sobre os maquinistas embarcados nos vapores e encouraçados que participaram da Guerra do Paraguai. Com a introdução do vapor como elemento motriz na Armada, surgiu a necessidade de um novo profissional, sobretudo o Corpo de Maquinistas, o que vai impactar os seus quadros profissionais na segunda metade dos oitocentos.

Bruna Morrana dos Santos Cavalcante utiliza inventários, testamentos, jornais e registros paroquiais para apresentar “A trajetória do Capitão de Mar e Guerra José Moreira Guerra nas “Praias do Aracaju” (1855-1878)” e demonstra as estratégias sociais, econômicas e políticas adotadas pelo militar na manutenção da sua posição social entre as elites de Aracaju, nos primeiros anos de consolidação da nova sede da capital sergipana.

Fechando a sessão Dossiê, a partir do levantamento e análise de relatórios ministeriais e de artigos publicados na Revista Marítima Brasileira, Pablo Nunes Pereira mostra elementos importantes da trajetória científica de Mário de Andrade Ramos, oficial e docente da cadeira de física e eletricidade na Marinha. Com seu artigo “Aspectos da trajetória de Mário de Andrade Ramos nas comunicações e atividade intelectual-militar para a Marinha do Brasil”, o autor aborda a atuação de Mário Ramos nos debates nacionais sobre a implementação da telegrafia sem fio (ou radiotelegrafia), principalmente na implantação das primeiras estações ultrapotentes.

Boa leitura!

Prof. Dr. Luan Mendes de Medeiros Siqueira  
Profa. Me. Olívia da Rocha Robba

# Apresentação

Diferente da escrita biográfica, o estudo das trajetórias de personagens históricos se dedica a compreender esses indivíduos e suas ações em contextos específicos. No campo da história marítima, cada vez mais têm se destacado estudos dedicados à compreensão das trajetórias de militares e civis enquanto sujeitos do processo histórico e suas contribuições para a concepção, transformação e/ou consolidação de espaços, ideias e instituições. Pautados por “fios condutores”, que, neste caso, seriam seus percursos enquanto integrantes da Marinha do Brasil e a interação com os diversos setores da sociedade, trazendo à tona sua atuação dentro de determinados contextos históricos e complexificando as relações estabelecidas por esses indivíduos.

Destarte, a *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*, periódico científico dedicado à divulgação de estudos afetos à história marítima e áreas afins, traz aos leitores esta edição destinada, principalmente, a privilegiar a divulgação de pesquisas que, sob as diferentes perspectivas da historiografia e áreas correlatas, tenham como foco a análise das trajetórias desses “marinheiros”, suas singularidades e as relações que estabeleceram ao longo de suas carreiras.

Com sete contribuições distribuídas em três seções, este número 40 da *Revista Navigator* apresenta, em sua primeira parte, o dossiê temático intitulado “Trajetórias de militares: história, memória e fontes”; organizado pelos professores Dr. Luan Mendes de Medeiros Siqueira, da Secretaria Municipal de Educação de Piraí/RJ, e Me. Olívia da Rocha Robba, da Universidade Federal da Fronteira Sul; que reúne quatro artigos dedicados a analisar as trajetórias e contribuições de três oficiais e um civil inglês que estiveram a serviço da instituição naval brasileira em diferentes momentos históricos, ao longo dos séculos XIX e XX.

Em seguida, na seção de Artigos em fluxo contínuo, temos dois interessantes artigos. No primeiro, intitulado “Fugindo de Piratas? Deserções de marinheiros e militares recrutados para a defesa do Rio de Janeiro (1680-1710)”, de Elizabeth Vieira Menezes, a autora investiga como as deserções de marinheiros e soldados afetou a defesa da América Portuguesa contra ameaças estrangeiras durante o recorte temporal sobre o qual debruçou sua análise. Já o segundo artigo, “A Independência e a Armada Nacional: um balanço historiográfico”, de Lucas Lima dos Santos, apresenta, como o próprio título já indica, um balanço historiográfico sobre a Independência do Brasil, destacando, nesse contexto, a importância da constituição da Armada Imperial.

Fechando este número, a seção Documento traz a segunda contribuição de Francisco José Corrêa-Martins, um relato de Frederick Henry Read Sawyer, publicado no Correio Paulistano, em 1907, acerca da abordagem dos encouraçados *Lima Barros* e *Cabral* por um contingente paraguaio, em 2 de março de 1868, no quadro das ações aliadas contra as forças paraguaias na Fortaleza de Humaitá naquele ano, no contexto da Guerra da Tríplice Aliança (1865-1870). Na ocasião, Sawyer, maquinista de origem inglesa, encontrava-se embarcado no encouraçado *Herval*, onde exercia a função de Chefe Maquinista do navio. Esse documento foi fonte de análise para o artigo "Full Ahead: a presença estrangeira nos primórdios do Corpo de Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1857 – 1876)" também publicado por Francisco José Corrêa-Martins, na seção Dossiê desta edição.

Com o desejo de que as contribuições selecionadas para compor este número da *Revista Navigator* possam concorrer para ampliar debates e reflexões, suscitando assim novos estudos no campo da história marítima.

Desejamos a todos uma ótima leitura!

Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro

Me. Pierre Paulo da Cunha Castro

Me. Carlos André Lopes da Silva

**EDITORES**

# Apresentação do Dossiê

Estudos sobre as condições sociais e culturais da formação profissional e atuação de militares desde o período colonial apontam para a existência de mecanismos de recrutamento e seleção de duas formas: Uma delas é se valerem de princípios meritocráticos, tais como formação, cargos ocupados, participação em expedições, tempo de serviço e atos de bravura e a outra é quando se prevalece das relações personalísticas, notoriedade política e/ou títulos honoríficos para a ascensão em suas carreiras. Assim, é possível identificar através de suas experiências particulares, ou em grupo, a adoção de inúmeros recursos e estratégias, como o uso de relações baseadas na reciprocidade pessoal e as tomadas de posição política frente a algumas situações.

O uso e análise de diferentes fontes, tais como entrevistas, arquivos pessoais ou outras tipologias documentais, como jornais e revistas, auxiliam na compreensão e problematização acerca do processo de formação e de tomada de decisões, a partir do exame das trajetórias não apenas de membros do seu oficialato, como também de baixa patente. Quer seja homens e mulheres, oriundos das camadas privilegiadas ou subalternas da sociedade, que contribuem para a compreensão da Marinha enquanto uma instituição presente em nossa história desde a vinda da família Real para o Brasil em 1808, como também através da atuação de seus membros em intervenções militares, da sua participação em instituições e práticas científicas, no ensino, na ocupação de cargos políticos ou mesmo protagonizando ou atuando nos bastidores de eventos de grande relevância para a história do país.

O estudo de uma trajetória de vida não se confunde com a escrita de uma biografia, mas também não se opõe a ela. Apesar de se valer de dados biográficos, o estudo de uma trajetória busca compreender um indivíduo a partir de um “fio condutor” que, neste caso, seria seu percurso enquanto militar da Marinha do Brasil, não apenas dentro da instituição militar, como também na sua interação com os mais diversos setores da sociedade, trazendo à tona a atuação de militares dentro de um determinado contexto histórico e complexificando as relações estabelecidas pelo indivíduo ao longo de sua vida.

O dossiê “Trajetórias de militares: história, memória e fontes” busca a reunião de trabalhos de diferentes perspectivas historiográficas, que ressaltam a relevância do estudo sobre atuação destes personagens, sua singularidade apontada através de uma trajetória única, sobre como se articularam ao longo de suas carreiras, seja no oficialato ou nas carreiras de baixa patente, trazendo nova luz à sua relevância para determinados eventos ou contribuindo ativamente para a transformação ou consolidação de espaços, ideias, instituições e na adoção de políticas ao longo de sua história.

Olivia Robba, através do artigo “Ciência e território na trajetória de Antônio Luís von Hoonholtz” destaca a importância de Antônio Luís von Hoonholtz, o Barão de Teffé, primeiro diretor da Repartição Hidrográfica da Marinha na defesa da ciência nacional, sobretudo na área da hidrografia durante a segunda metade do século XIX, voltada para o esquadramento e defesa das bacias hidrográficas, rios e lagos navegáveis do território brasileiro.

Francisco José Corrêa-Martins, em “Full Ahead: a presença estrangeira nos primórdios do Corpo de Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1857 – 1876)”, faz uma importante análise sobre as transformações sofridas pelas forças navais durante o século XIX a partir do levantamento de dados sobre os maquinistas embarcados nos vapores e encouraçados que participaram da Guerra do Paraguai. Com a introdução do vapor como elemento motriz na Armada, surgiu a necessidade de um novo profissional, sobretudo o Corpo de Maquinistas, o que vai impactar os seus quadros profissionais na segunda metade dos oitocentos.

Bruna Morrana dos Santos Cavalcante utiliza inventários, testamentos, jornais e registros paroquiais para apresentar “A trajetória do Capitão de Mar e Guerra José Moreira Guerra nas “Praias do Aracaju” (1855-1878)” e demonstra as estratégias sociais, econômicas e políticas adotadas pelo militar na manutenção da sua posição social entre as elites de Aracaju, nos primeiros anos de consolidação da nova sede da capital sergipana.

Fechando a sessão Dossiê, a partir do levantamento e análise de relatórios ministeriais e de artigos publicados na Revista Marítima Brasileira, Pablo Nunes Pereira mostra elementos importantes da trajetória científica de Mário de Andrade Ramos, oficial e docente da cadeira de física e eletricidade na Marinha. Com seu artigo “Aspectos da trajetória de Mário de Andrade Ramos nas comunicações e atividade intelectual-militar para a Marinha do Brasil”, o autor aborda a atuação de Mário Ramos nos debates nacionais sobre a implementação da telegrafia sem fio (ou radiotelegrafia), principalmente na implantação das primeiras estações ultrapotentes.

Boa leitura!

Prof. Dr. Luan Mendes de Medeiros Siqueira  
Profa. Me. Olívia da Rocha Robba

# Ciência e Território na Trajetória de Antônio Luís Von Hoonholtz

*Science and Territory in the Trajectory of Antônio Luís Von Hoonholtz*

Ciencia y Territorio en la Trayectoria de Antônio Luís Von Hoonholtz

**Olivia da Rocha Robba<sup>1</sup>**

Bacharel e Licenciada em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e Mestre em História das Ciências, das Técnicas e Epistemologias pela mesma Universidade; é Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense (UFF) e Professora Substituta de História da Universidade Federal da Fronteira do Sul (UFFS), campus Laranjeiras do Sul. Email: prof.olivia-robba@gmail.com

## RESUMO

Neste artigo, pretendo analisar a trajetória de Antônio Luís von Hoonholtz, o Barão de Teffé, desde o período de sua formação na Academia de Marinha (AM), passando por sua participação na Guerra do Paraguai até a criação da Repartição Hidrográfica da Marinha (RHM), da qual foi o primeiro diretor e permaneceu à frente por 14 anos. A partir dessas informações, destaca-se a importância do Barão de Teffé na defesa da ciência nacional, sobretudo na área da hidrografia durante a segunda metade do século XIX, voltada para o esquadrinamento das bacias hidrográficas, rios e lagos navegáveis do território brasileiro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Trajetória, Biografia, Barão de Teffé, Repartição Hidrográfica, História da Ciência.

## ABSTRACT

*In this article I intend to analyze the trajectory of Antônio Luís von Hoonholtz, Baron of Teffé, from the period of his training at the Naval Academy (AM), through his participation in the Paraguayan War, to the creation of the Hydrographic Department of the Navy (RHN), of which he was the first director and remained at the head for 14 years. This information highlights the importance of the Baron of Teffé in the defense of national science, especially in the field of hydrography during the second half of the 19th century, which focused on surveying the hydrographic basins, rivers and navigable lakes of Brazilian territory.*

**KEYWORDS:** Trajectory, biography, Baron of Teffé, Hydrographic Division, history of science.

**RESUMEN** *En este artículo pretendo analizar la trayectoria de Antônio Luís von Hoonholtz, el Barón de Teffé, desde el período de su formación en la Academia Naval (AM), pasando por su participación en la Guerra del Paraguay hasta la creación del Servicio Hidrográfico de la Marinha (SHM), de la que fue el primer director y permaneció al frente durante 14 años. De esta información se destaca la importancia*

*del barón de Teffé en la defensa de la ciencia nacional, especialmente en el área de la hidrografía durante la segunda mitad del siglo XIX, centrada en la investigación de cuencas hidrográficas, ríos y lagos navegables en Brasil. territorio.*

**PALABRAS-CLAVE:** *Trayectoria, Biografía, Barón de Teffé, División Hidrográfica, Historia de la Ciencia.*

## INTRODUÇÃO

Nascido em 9 de maio de 1837, na província do Rio de Janeiro, durante a Regência Padre Antônio Feijó (1835-1837), período de instabilidade política e social marcado por revoltas como a Cabanagem no Pará (1835-1840), a Sabinada em Salvador (1837-1838) e Farroupilha no Rio Grande do Sul (1835-1845), Antônio Luís von Hoonholtz também vivenciou as grandes transformações sociais ocorridas na segunda metade do oitocentos. Dentre estas, podemos citar a guerra do Paraguai (1864-1870), da qual participou ativamente; o processo de libertação de negros escravizados (1888); a proclamação da república (1889) e, no final de sua vida, a revolução de 1930, que pôs fim à primeira república.

Também conhecido como Barão de Teffé, ao longo de sua vida atuou como militar, diplomata, geógrafo e político. Foi o mais novo de cinco filhos do militar de origem prussiana, o conde Frederico Guilherme von Hoonholtz (1795-1837) e Joana Cristina van Engel Alt von Hoonholtz (1806-1889), que se mudaram para o Brasil em 1824, durante o primeiro reinado, com o fim de integrar um exército de mercenários<sup>2</sup> a serviço do imperador D. Pedro I na campanha Cisplatina.

Nesse sentido, Ribeiro (2019) afirma que, embora não se tenha registros abundantes sobre oficiais de origem europeia nas forças armadas ao longo do oitocentos, os poucos que se têm conhecimento, encontraram na oficialidade da corte,

espaço e oportunidade para influir com suas práticas e ideias remanescentes da Europa:

A historiografia brasileira não produziu nenhuma análise no sentido proposto. Entretanto, num breve levantamento, é possível identificar vários militares europeus chegados ao Brasil no mesmo contexto e que aqui desenvolveram carreiras duradouras. Por exemplo, o patrono da artilharia, barão de Itapevi, Emílio Luiz Mallet, nascido na França, cuja família veio para o Brasil fugindo de Napoleão; Gustavo Henrique Brown, inglês, com altos postos nos exércitos de seu país e de Portugal, mas que serviu ao Brasil na década de 1820; e ainda o ex-oficial napoleônico Pierre ou Pedro Labatut, questionado por arregimentar escravos na luta para a expulsão dos portugueses da Bahia. Inclusive foram publicados diários escritos por soldados da fortuna trazidos da Europa para o serviço do Brasil nos inícios dos oitocentos. Eram alemães, suíços, franceses, dentre outras nacionalidades. (Ribeiro, 2019, p.102)

Foi dentro deste contexto que a família de Antônio Luís von Hoonholtz imigrou para o Brasil para integrar o exército arregimentado pelo governo imperial para proteger o projeto de independência do Brasil durante o primeiro reinado e ajudar a consolidar a construção de um estado nacional coeso. Após o retorno de D. Pedro I para Portugal, sua família se mudou para Itaguaí, na província do Rio de Janeiro.

De acordo com seu registro no Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional<sup>3</sup>, em 25 de fevereiro de 1852, aos 14 anos de idade, assentou praça na Academia de Marinha (AM) e graduou-se como Guarda-Marinha em 16 de novembro de 1854. Ao longo de sua trajetória como Oficial da Armada Imperial, demonstrou notório interesse por questões afetas à ciência, em especial a hidrografia, destacando-se em sua carreira tanto no aspecto militar-naval quanto na qualidade de hidrógrafo.

### FORMAÇÃO INTELECTUAL

A AM foi uma instituição de ensino militar derivada da Academia de Guardas-Marinha (AGM), criada em Portugal em 1782, no reinado de D. Maria I (1777-1816). Sua finalidade foi profissionalizar os militares da Armada Real por meio de conhecimentos científicos ilustrados, com ênfase no ensino da matemática, além dos estudos na área de balística e reprodução de cartas náuticas em até três anos de curso.

Segundo Oliveira (2005), a AGM foi a única instituição de ensino superior transferida para o Brasil com a Família Real em 1808, a bordo da nau *Conde D. Henrique*, sob o comando do Capitão de Fragata e lente José Maria Dantas Pereira<sup>4</sup>.

Ao dar início às suas atividades no Brasil, a AGM trazia consigo um acúmulo de conhecimentos técnicos e científicos que já faziam parte da formação de seus quadros, como geometria, desenho, astronomia, geodésia<sup>5</sup> e afins, o que lhe confere grande importância por não se restringir a uma mera instituição de caráter militar, como também de uma instituição científica de nível superior responsável por, através de seus compêndios, manuais, instrumentos científicos e do seu observatório, reproduzir, reelaborar e fazer circular co-

nhecimentos científicos na colônia. (Oliveira, 2005, p.146-159)

O jovem Hoonholtz graduou-se como guarda-marinha no período em que uma série de reformas (em 1839 e 1849) modificaram o estatuto de 1796, que até então só permitia o ingresso de membros de famílias nobres e de militares na AM. Com a promulgação do decreto nº 2.163, de 1º de maio de 1858<sup>6</sup>, pelo Ministro da Marinha José Antônio Saraiva<sup>7</sup>, operou-se “a transição de um oficialato aristocrático para um mais moderno, no que se refere ao setor da formação e do ingresso a carreira militar” (Donin, 2014, p.144) .

De acordo com Donin (2014), estas reformas são resultado de um projeto político que coincide com o regresso conservador ao poder, buscando o rompimento com tradições e privilégios herdados do período colonial e transformar a Armada Imperial em um braço da administração do estado nacional que se consolidava.

Segundo os registros no Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional, Antônio Luis von Hoonholtz foi aprovado plenamente em Matemática e no Aparelho no primeiro ano de curso; em Matemática, Arquitetura Naval e Desenho de Paisagem no segundo ano; e, no último ano, em Artilharia, Máquina à Vapor, Teoria da Fabricação de Pólvora e Observatório Astronômico. (3º Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional. Nº 47624. p. 200).

Evidencia-se que os anos de formação na AM proporcionaram a Antônio Luís von Hoonholtz uma preparação de caráter técnico e científico característico do século XIX. Este modelo influenciou as atividades realizadas pela oficialidade da Armada Imperial, que estava familiarizada com cálculos matemáticos, conhecimentos astronômicos e uso de instrumentos óticos de precisão como cronômetros, bússolas e lunetas, de extrema importância para

realizar cálculos que permitissem traçar coordenadas geográficas na superfície da terra, a partir da posição dos astros, para levantamentos hidrográficos e elaboração de cartas cartográficas.

Em 1857, no início de sua carreira, quando ainda era ajudante de ordens do Almirante Joaquim Raimundo Lamare<sup>8</sup>, futuro Visconde de Lamare, Hoonholtz destacou-se por executar um dos primeiros trabalhos realizados pela Marinha brasileira, “O levantamento hidrológico da baía de Guanabara”, que despertou seu interesse pela hidrografia como uma ciência a ser realizada por brasileiros, devido aos interesses estratégicos existentes por trás desta atividade.

De Lamare defendia a implantação de um serviço nacional de hidrografia, atividade que mesmo após a Independência ainda era executado por missões estrangeiras de reconhecimento. Na primeira metade do século XIX, os levantamentos hidrográficos e a produção de cartas náuticas da costa brasileira eram feitos por hidrógrafos franceses, com destaque para o Capitão de Fragata Amédée Ernest Barthélemy Mouchez (1821-1892).

A transferência da AGM para o Brasil permitiu o surgimento de jovens oficiais com conhecimentos científicos que os capacitavam a realizar levantamentos hidrográficos com a mesma qualidade dos franceses, como Manoel Antônio Vital de Oliveira, considerado o Patrono da Hidrografia Brasileira<sup>9</sup>.

Em 23 de novembro de 1858, o então Segundo-tenente Hoonholtz foi nomeado instrutor de Hidrografia e Desenho da AM. A bordo da *Corveta Bahiana* seguiu como instrutor de Guardas-marinha em viagem de instrução para a Europa em janeiro do ano seguinte. De volta ao Rio de Janeiro, veio a trabalhar com o irmão do almirante Joaquim José Inácio<sup>10</sup>, futuro Visconde

de Inhaúma, a quem dedicou o seu “Compendio de Hidrografia” (1859), considerada a primeira obra sobre o tema em língua portuguesa adotada na AM.

De 1862 a 1864, sob a patente de Primeiro-tenente, assumiu o comando da *Canhoneira Araguari* e passou a integrar a esquadra incumbida de fazer o levantamento hidrográfico da Ilha de Santa Catarina, considerada estratégica pela possibilidade de converter-se em local de apoio para eventuais ações no Rio do Prata.

Portanto, em 1864, no início do conflito armado contra o Paraguai, Hoonholtz já atuava no cone sul do Brasil, fazendo levantamentos hidrográficos com informações sobre a navegabilidade nos principais rios daquela região, sobretudo na Bacia do Prata e do Paraguai. Não por acaso, de acordo com Fernando de Azevedo, o decênio 1860-1870 foi a década em que, na História da Geografia, houve uma intensificação dos estudos hidrográficos. (Azevedo, 1994, p.374).

## A GUERRA DO PARAGUAI (1864-1870)

Outro momento definidor para a carreira de Antônio Luís von Hoonholtz foi a sua participação na Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), sobretudo na Batalha do Riachuelo. De acordo com a historiografia<sup>11</sup>, a “Guerra do Paraguai foi o fator mais importante na construção da identidade brasileira no século XIX” (Carvalho, 2005, p. 70), mais até do que a independência, cuja noção de identidade brasileira estava muito mais relacionada ao antilusitanismo<sup>12</sup> do que à construção simbólica de coesão social e do sentimento de pertencimento ao mesmo território e à mesma nação que se consolidou após a disputa.

Ao comentar a participação de Benjamin Constant<sup>13</sup>, oficial de Estado Maior do Exército, na Guerra da Tríplice Aliança, Re-

nato Lemos (1997) demonstra como a trágica disputa impactou uma parcela expressiva da população brasileira, sobretudo os militares, e representou um marco definidor entre o apogeu e o ocaso do império:

É importante pensar a ideia de "povo" para que não se subestime o efeito dessa experiência sobre a formação emocional, política e ideológica de uma parcela certamente expressiva dos habitantes - dos indivíduos, portanto - do território brasileiro, assunto que ainda aguarda uma investigação profunda. Embora desigualmente, a guerra, que Joaquim Nabuco (1975:439) considerou o marco divisório entre o apogeu e a decadência do Império, envolveu tragicamente os povos argentino, brasileiro, paraguaio e uruguaio. (Lemos, 1997, p.70-71.)

As cartas escritas por Antônio Luís von Hoonholtz que narram suas memórias sobre o conflito, destinadas ao seu irmão Frederico José von Hoonholtz, que residia

no Rio de Janeiro, foram publicadas em formato de livro, "Memórias do Almirante Barão de Teffé" (1865), um importante registro dos principais embates entre a frota brasileira e a paraguaia na Batalha do Riachuelo.

Ele também reproduziu em seu livro o "Plano Naval da Batalha do Riachuelo", publicado originalmente na revista "Semana Ilustrada"<sup>14</sup> que, articulado com o seu relato no livro, permite uma melhor compreensão do conflito:

No "trecho do Rio Paraná, na curva pronunciada onde desagua um riacho insignificante sem nome - *El Riachuelo* - la-deado de barrancas inçadas de canhões e de estativas de foguetes à Congreve secundadas por infindas linhas de atiradores" (Teffé, 1865: p.11), Hoonholtz no comando da *Canhoneira Araguari*, participou do desenlace de um dos mais importantes confrontos da Guerra do Paraguai, que garantiu ao Brasil e seus aliados amplo acesso aos rios da Bacia do Prata.



Imagem 1: Plano da Batalha Naval do Riachuelo, dada a 11 de junho de 1865<sup>15</sup>. Elaborada pelo 1º Ten. da Armada Antônio Luís von Hoonholtz, comandante da *Canhoneira Araguari*. Fonte: Hoonholtz, 1865, p.12.

Devido à grande importância desta disputa para a construção da memória da marinha, todo dia 11 de junho é comemorado o dia da Marinha<sup>16</sup>.

Em 1866, na Batalha de Passo da Pátria, teve importante participação empregando seus conhecimentos hidrográficos ao sondar a navegabilidade do Rio Paraná até Irati, com o fim de subsidiar as decisões a respeito do melhor ponto para o desembarque das tropas aliadas em território paraguaio.

Por sua atuação na disputa, foi condecorado com a medalha de prata do Riachuelo, a medalha do mérito militar e a medalha da campanha geral do Paraguai.

Foi no percurso da Guerra que no dia 8 de setembro de 1868, Hoonholtz se casou com Maria Luiza Dodsworth, pertencente a uma família tradicional do Rio de Janeiro, filha do imigrante escocês George John Dodsworth (1810-?) e Maria Leocádia do Nascimento Lobo (aprox. 1815-1879), irmã de Jorge João Dodsworth (1841-1899), que futuramente se tornaria o 2º Barão de Javari. O casal teve quatro filhos, dentre eles, Nair de Teffé von Hoonholtz<sup>17</sup> que, em 1913 viria a se casar em Marechal Hermes da Fonseca<sup>18</sup> e se tornaria primeira-dama do Brasil até 1914.

Em 1871, Hoonholtz foi incumbido de chefiar a expedição demarcatória da linha fronteira com o Peru, nas nascentes dos Rios Japurá e Javari, parte ocidental do Rio Amazonas, estabelecidas como fronteiras naturais entre os dois países e que assegurou extensas áreas ao território brasileiro. Foram cerca de três anos de trabalho que vitimaram dezenas de membros da expedição, inclusive seu irmão mais velho, Carlos Guilherme von Hoonholtz (?- 1874), que atuava no grupo como agrimensor, responsável pela medição e demarcação de terrenos.

Como reconhecimento pelo sucesso da expedição demarcatória após duas tentativas frustradas, em 11 de junho de 1873 Hoonholtz se tornou o primeiro Capitão de Fragata agraciado pelo imperador com o título nobiliárquico de Barão de Teffé. Três anos mais tarde, após o acúmulo de experiência, conhecimentos e prestígio com os levantamentos hidrográficos durante o conflito, foi designado como o primeiro diretor da Repartição Hidrográfica. De acordo com a geógrafa Cristina Pessanha Mary,

Durante a Guerra do Paraguai, Teffé manteve-se sob as ordens do Almirante de Lamare. Neste período fez pequenos levantamentos cartográficos, necessários ao planejamento estratégico dos combates, tendo participado da Batalha do Riachuelo. A experiência acumulada, e os contatos realizados nas várias missões encetadas, terminaram por alçar Teffé à Presidência da Repartição Hidrográfica do Império, em 1876, tendo sido seu primeiro presidente.

Esta instituição, criada em 1876, sintetizava o sonho do Almirante De Lamare e do próprio Teffé, a saber: a confecção de uma carta hidrográfica puramente nacional, que abrangesse a extensa costa do Brasil, desde o limite setentrional, com a Guiana Francesa, até a fronteira do sul, com a República Oriental do Uruguai. (Mary, 2009, p.3)

A criação da RHM em fevereiro de 1876, foi fundamental para a consolidação do saber geográfico no Brasil. Em específico, da hidrografia, que naquele período, limitava-se à descrição do território e era de grande relevância para o esquadramento dos rios navegáveis e costa do Brasil, além de importante instrumento para a manutenção da unidade nacional.

## REPARTIÇÃO HIDROGRÁFICA DA MARINHA (RHM)

Criada através do Decreto nº 6.113, de 2 de fevereiro de 1876<sup>19</sup>, assinado pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Luiz Antônio Pereira Franco<sup>20</sup>, estabelecia que a RHM deveria ter um Diretor Geral que ocupasse o cargo de Oficial General ou Superior da Armada a ser nomeado por decreto do próprio imperador. Além dele, deveria ser composta por três ajudantes com patente de oficial de “reconhecida inteligência e aptidão para a especialidade”, dos quais o mais graduado deveria ocupar a função de vice-diretor, além de um desenhista e um porteiro integrando a equipe.

De acordo com Tetrá de Teffé, a criação da Repartição Hidrográfica foi uma recomendação do então Ministro da Marinha Manuel Antônio Duarte Azevedo<sup>21</sup> em 1871:

‘A prática da hidrografia na costa é incontestavelmente o mais importante serviço que um tempo de paz pode prestar a Marinha de Guerra a um Estado que possui 1200 léguas banhadas pelo oceano’. E salientou: ‘A frente dos trabalhos hidrográficos tem estado o Capitão-de-Fragata Antônio Luiz von Hoonholtz, que, com muita inteligência e zelo, há estudado o modo por que se faz este serviço nas marinhas que nos servem de exemplo por seu adiantamento’. Era o próprio Ministro quem reconhecia publicamente os esforços de Hoonholtz, comentando não ser possível, embora toda a perícia e dedicação, ficar o assunto entregue a um só oficial, em acanhadas instalações, verbas deficientíssimas e ausência quase completa de auxiliares. Somente em 1875 foi criada a Repartição Hidrográfica, e ainda há de reconhecer-se que, para a consecução desse triunfo, muito contribuiu a ação de Hoonholtz, ao regressar Barão de Teffé das fronteiras do Peru. (Teffé, 1977, p.128).

Nomeado como o primeiro diretor-geral da instituição, o Barão de Tefé comandou as primeiras expedições destinadas a levantar dados hidrográficos em companhia de dois auxiliares. São eles o desenhista Lauriano José Martins Penha Júnior<sup>22</sup> e o segundo-tenente Artur Índio do Brasil<sup>23</sup>, indicados para serem seus ajudantes naquela repartição.

De acordo com o Decreto nº 6113, as principais atribuições da RHM seriam em primeiro lugar, o levantamento e construção da carta geral das costas do Brasil, que abrangesse todos os portos, rios e lagoas navegáveis. Além disso, a aquisição de todos os mais trabalhos até agora executados e referentes à navegação dos nossos mares e vias fluviais, quer se achem impressos, quer existam ainda em manuscrito, e o exame de todos os cronômetros e mais instrumentos náuticos, astronômicos, ópticos, geodésicos e meteorológicos, que se tiver de comprar para confecção de um perfeito e minucioso roteiro geral da nossa costa, o que demonstra uma preocupação com a produção e levantamento de conhecimentos sobre a costa brasileira, portos, rios e lagoas navegáveis.

Para estes militares já havia o entendimento que a criação de uma Repartição Hidrográfica que atuasse de forma permanente a serviço dos interesses nacionais, não se restringia a uma questão de afirmação do saber nacional, mas também de soberania da nação e proteção do seu território:

No seu primeiro relatório, como presidente daquela Repartição, Teffé relatou os esforços anteriores, seus e do Almirante de Lamare, em *prol* da criação daquele serviço hidrográfico, sem o qual os oficiais da Marinha de Guerra permaneceriam necessitando de estrangeiros que lhes indicassem o caminho mais seguro para chegar aos seus portos. (*op. cit.*, p.3)

Cristina Pessanha Mary, em seu artigo sobre a participação do Barão de Teffé na Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro (SGRJ) em 1883, da qual era sócio-fundador, chama atenção para o seu “destaque na defesa de uma ciência nacional, isto é, realizada por brasileiros e centrada no território do império do Brasil”. (op.cit., p.1)

Ao analisar o primeiro relatório de Hoonholtz como presidente da RHM, o registro sobre como se antecipou a uma missão francesa na verificação de um banco de areia em Abrolhos, evidencia que sua “preocupação com a criação de um serviço hidrológico nacional foi uma constante em sua vida” (op.cit., p.3). Para Teffé, a necessidade de legitimação do serviço prestado pela marinha era de grande importância para proteger interesses políticos e econômicos, além de justificar sua existência.

Já Martins (2006) destaca outros fatores que também contribuíram para a criação de uma instituição que centralizasse todas as atividades hidrográficas e, em espacial, da costa do Brasil:

Com o aumento mundial do interesse pela navegação e, conseqüentemente, de sua segurança, obtida pelos estudos hidrográficos, o Brasil, de extensas costas navegáveis, recebia de muitos países inúmeras informações náuticas que modificavam roteiros, acrescentavam acidentes nas cartas, ou diretamente, ou em Avisos aos Navegantes, que eram enviados para o Quartel-General da Marinha, onde possivelmente se perdiam, pois não havia quem deles se encarregasse. (Martins, 2006, p.82-83)

Uma observação importante é que suas ações estavam inseridas em um contexto de afirmação do saber nacional, forjado no romantismo, que defendia

que somente um brasileiro seria capaz de compreender a realidade e as necessidades da nação.

Kury (2007), ao analisar a produção de saber no Brasil após a consolidação das instituições científicas na segunda metade dos oitocentos, a exemplo da Comissão Científica de Exploração (1859-1861), organizada sob influência do romantismo que afirmava a concepção de que só um brasileiro pode conhecer o Brasil, em oposição às concepções então vigentes de que as regiões de clima quente não seriam capazes de produzir conhecimento científico válido afirma que:

Os homens de ciência locais forjaram sua identidade e legitimaram sua demanda para produzir saber enfrentando conceitualmente a ideia de que os climas quentes não são adequados para a produção de conhecimento válido. (Kury, 2007, p.87)

O bom resultado das medições astronômicas e geodésicas no exercício de sua atividade, ainda que com escassez de recursos, terminaram por render a Teffé o convite do então Diretor do Imperial Observatório do Rio de Janeiro (IORJ), o astrônomo belga Luis Cruls<sup>24</sup>, para integrar uma comissão de observação da passagem de Vênus.

### **A PASSAGEM DE VÊNUS (1882)**

Em 1882, o IORJ, sob a gestão de Cruls, participou do esforço internacional de 14 países para calcular a paralaxe solar, ou seja, a distância entre a terra e o sol, por ocasião da passagem de Vênus sobre o disco solar. Para tal feito, foram organizadas três expedições de observação do fenômeno astronômico, ocorrido no dia 6 de dezembro de 1882, com a participação da RHM, na época dirigida pelo Barão de Teffé. O convite feito por Cruls ao diretor

da RHM foi prontamente aceito e destaca suas contribuições para a ciência:

A alta consideração que tributo a V. Exa. pelos relevantes serviços científicos que prestou ao Brasil me leva submeter à sua apreciação o seguinte projeto cuja realização de grande alcance para a ciência astronômica depende de V. Excia.

A observação da próxima passagem de Vênus, que terá lugar a 6 de dezembro de 1882, dará ocasião a todas as nações cultas de organizar e mandar um certo número de comissões para diversos pontos do globo, convenientemente escolhidos, a fim de se reunir o maior número possível de dados para a solução de tão alto problema astronômico, como é o da determinação da paralaxe solar, e ao qual todas as sumidades científicas procurarão associar a sua cooperação.

Além da estação que será estabelecida no Imperial Observatório do Rio, tenciona-se organizar, com o pessoal dos astrônomos, uma ou duas outras estações em pontos geográficos cuja situação oferece maior probabilidade de bom tempo do que a do Rio, e neste fim já se pediu ao Governo o necessário crédito. Além destas expedições conviria que se organizassem mais uma ou duas destinadas a observar em pontos diversos, em condições vantajosas de observação.

Estas últimas comissões poderiam ser organizadas com o pessoal científico debaixo de sua esclarecida direção (...). (Annaes do Imperial Observatório do Rio de Janeiro, 1887, p.9)

Assim, foram organizadas três expedições com estações de observação em Punta Arenas, Chile, chefiada por Cruis; na Ilha de São Tomás, possessão dinamarquesa nas Antilhas, sob a liderança de Teffé; e em Pernambuco, comandada pelo astrônomo Julião de Oliveira Lacaille<sup>25</sup>. Além disso,

haveria a manutenção de uma estação fixa no IORJ, no morro do Castelo, no Rio de Janeiro, sob a responsabilidade de João Carlos de Souza Jacques<sup>26</sup>, que contou com a presença do imperador D. Pedro II, acompanhado da filha princesa Isabel e seu genro, o conde D'eu. Porém, devido ao mau tempo, não puderam realizar observações.

Apesar da grande oposição enfrentada no parlamento e na imprensa<sup>27</sup>, a expedição conseguiu arrecadar os recursos necessários para financiar sua ida e em 22 de setembro de 1882, embarcou a caminho da ilha de São Tomás. O grupo era formado pelo capitão de mar e guerra Barão de Teffé; do Capitão-tenente Francisco Calheiros da Graça; do Primeiro-tenente Arthur Índio do Brasil e por dois auxilia-



Imagem 2: Imagem da Expedição para observação da passagem de Vênus na Ilha de São Tomás, no caribe Britânico, formada pelo Capitão-Tenente Calheiros da Graça e pelo 1º Tenente da Armada Índio do Brasil. Por Marc Ferrez. Fonte: BN, Comissão Astronômica Brasileira: passagem de Vênus de 6 de dezembro de 1882

res, o guardião da armada Barros Lobo e do marinheiro Armada e João Gonçalves.

Como resultado, produziu-se uma farta documentação composta por imagens; relatos de viagem; relatórios elaborados pela equipe de observação sobre o treinamento e formação dos envolvidos; compra e preparo dos instrumentos científicos utilizados; dos resultados das observações e do esforço para empreender uma expedição científica que, além de contribuir com os cálculos para a determinação da distância entre a terra e o sol, pretendia inserir o país no concerto das nações civilizadas.

Ronaldo Mourão (2005) faz um importante levantamento de fontes sobre as contribuições do Barão de Teffé na expedição que vão desde a preparação dos membros, aquisição de instrumentos científicos, detalhes do embarque até



Imagem 4: Barão de Teffé. Fonte: Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



Imagem 3: Observatório D. Pedro II, Ilha de S. Thomaz, possessão dinamarquesa nas Antilhas: vista interior da parte de Oeste do grande pavilhão central contendo a equatorial do Barão de Teffé.

Fonte: BN. Coleção Thereza Christina Maria.

a chegada nas Antilhas e o resultado de suas observações. Estas contribuições abriram as portas ao Barão de Teffé para diversas academias e agremiações científicas na Europa. E o astrônomo Runds-thein Nader (2015), atualiza essa discussão com sua tese que comprova como tais fenômenos astronômicos observados ao longo do séc. XIX foram importantes no processo de modernização da astronomia observacional no Brasil, além demonstrar como foi a recepção das notícias sobre a expedição pela imprensa e pasquins de grande circulação na capital da corte.

A precisão das observações garantiu a Luis Cruls o recebimento da Ordem da Rosa pelo Imperador do Brasil e uma condecoração da Academia de Ciências de Paris. Para Teffé, propiciou o reconhecimento do Imperador D. Pedro II, que em 1882, o elevou à dignidade de Grande do Império.

A repercussão positiva dos resultados de suas observações no Congresso de Geodésia de 1888, em Paris, lhe rendeu um convite para se tornar membro da prestigiosa Academia de Ciências de Paris.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória de Antônio Luís von Hoonholtz, o Barão de Teffé, como diretor da RHM deriva de um longo caminho que perpassa suas escolhas individuais, como o ingresso a aspirante na AM, além de um contexto social marcado por intensas transformações não apenas sociais e econômicas, como também dentro da Armada Imperial. Nesse sentido, é importante ratificar que esta instituição atravessava um processo de reformas e transformação do oficialato militar naval, que se profissionalizava e se modernizava.

As reformas nos estatutos que regiam a AM além de alterar a composição de seus quadros de oficiais, tornou seus militares capacitados com conhecimentos científicos que os habilitavam a realizar todo o escrutínio, mapeamento e proteção de fronteiras, costa, rios e lagos navegáveis do império brasileiro.

Nesse sentido, Lemos (1997), ao historicizar a trajetória de Benjamin Constant, faz a seguinte assertiva:

A significação geral da sua vida individual deriva do caminho que percorreu na sua formação pessoal, especialmente no que diz respeito a opções feitas diante de encruzilhadas intelectuais e políticas. Nesse percurso, algumas de suas intervenções sociais contribuíram para alterar o rumo do processo histórico brasileiro. Há em sua vida, entretanto, significados particulares emblemáticos da maneira como tendências gerais são sintetizadas pelo indivíduo, tornando-o em si mesmo um rico objeto de estudo. Essa valo-

rização da singularidade não traduz necessariamente uma abordagem que explique o geral a partir do detalhe, ou que vista "a camisola de dormir na história" ou que pretenda provocar no leitor prazeres de voyeur (Levillain, 1996:153). A singularidade do indivíduo pode ser tomada como um território em que determinadas questões históricas precisam se situar para ganhar significado, ainda que jamais desconectadas do social, mesmo porque -vale o truísmo -não existe sujeito fora das relações sociais. (op.cit., 68)

Teffé, assim como Benjamin Constant, participou da Guerra do Paraguai. Contudo, estavam realizando atividades e ocupavam espaços institucionais distintos: o primeiro pertencia ao oficialato de forças da Marinha e o segundo, do Exército, respectivamente. Tais observações nos permitem perceber que embora contemporâneos, ambos estavam inseridos em espaços de sociabilidades e redes de dependência completamente distintas, o que lhes proporcionaram experiências e escolhas muito distintas entre si, tornando a trajetória de cada um tão particular.

Ao comparar a carreira de Duque de Caxias, que também atuou no comando das tropas na Guerra do Paraguai, com a do General Osório, Barreto (2009) chama atenção para a noção de experiência, do particular, em sua análise:

A experiência é do campo do individual, do particular e do inimitável. Em vez de enfatizar as formas de homogeneidade social, ela põe em relevo a heterogeneidade que, em toda sociedade, prevalece quando se trata de distribuição de recursos, materiais ou simbólicos. Manoel Luís Osório e Luiz Alves de Lima agiam em função de uma situação que lhes era própria, absolutamente singular. (Barreto, 2009, p. 103)

Ao se graduar como guarda-marinha pela AM, Teffé atualizava a herança da família dentro das forças armadas brasileiras. Tanto por parte de pai, que atuou como mercenário na Guerra da Cisplatina, como por parte de mãe, descendente de militares. Tornou-se o representante da segunda geração de sua família a seguir a carreira militar no Brasil, dentro de uma instituição que, apesar das reformas para modernizá-la, ainda mantinha uma tradição aristocrática.

Com uma formação técnico-científica dentro dos moldes ilustrados proporcionada pela AM, uma instituição que profissionalizava sua jovem oficialidade segundo noções modernas de ciência, parte de um novo entendimento a respeito do papel das forças armadas na consolidação da ordem imperial no Brasil, Hoonholtz tinha conhecimentos que o habilitava a fazer cálculos geodésicos, astronômicos, de desenho e manuseio de instrumentos óticos de precisão.

A experiência como instrutor de hidrografia na AM, a publicação de um "Compêndio de Hidrografia", adotado na instrução de alunos da instituição e a participação em expedições ao lado de figuras importantes, como o Visconde De Lamare, que já atentava para a necessidade da criação de um serviço permanente de hidrografia como uma estratégia importante para a manutenção de um território coeso e da soberania da nação, foi de grande relevância para que Teffé se afirmasse como um intelectual comprometido com a afirmação e consolidação da Hidrografia como um campo de saber e de interesse militar naquele período.

A distinção com o título de Barão de Teffé veio após o êxito na expedição demarcatória da fronteira com o Peru em 1871, realizada conjuntamente com representantes daquele país e que assegurou

para o território brasileiro uma grande extensão de terras.

A criação da RHM em 1876 representou um importante marco no processo de institucionalização da Hidrografia no Brasil, que se consolidou como um conhecimento de grande relevância para a demarcação de fronteiras e integração do território. Esta ação era parte de um projeto de consolidação nacional do império. A nomeação do Barão de Teffé como seu primeiro diretor, cargo no qual permaneceu por quase 15 anos, importa no seu reconhecimento como a pessoa mais capacitada dentro desta temática em todo o império.

Nesse sentido, Kapil Raj (2015) é enfático ao chamar atenção para os circuitos e as pessoas que participam de atividades científicas, ainda que os meios materiais e de circulação sejam influenciados pelas dinâmicas de poder locais.

A participação do Barão de Teffé na Expedição de Observação da Passagem de Vênus pelo disco solar, alçou seu prestígio a um patamar internacional e abriu portas em diversas instituições científicas de grande importância, não apenas no Brasil, mas também da Europa. Após ser demitido da RHM em 1889, Teffé foi transferido para a reserva em 1891; em 1912, foi reformado no mesmo posto tornando-se almirante e faleceu em 1931, em Petrópolis, no Rio de Janeiro, pouco antes de completar 94 anos.

Através da trajetória de Antônio Luís von Hoonholtz, podemos observar que seus trabalhos hidrográficos ocuparam parte importante da vida profissional. Embora não seja a única, sua história é parte muito relevante na reflexão a respeito da implantação de atividades científicas na área da hidrografia na segunda metade do século XIX. Além disso, nos ajuda a perceber mais claramente a formação e consolidação de comunidades científicas na

corde, além de constituir um bom exemplo para se pensar a relação entre ciência e construção do território nacional ao longo do oitocentos.

## REFERÊNCIAS

### ***Bibliografia***

ARTUR ÍNDIO DO BRASIL. Verbete. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/BRASIL,%20Índio%20do.pdf>

AGUIAR, Alexandra do Nascimento. *O trânsito de Vênus: a ciência entre a política e a vocação*. In: *Temporalidades – Revista de História*, ISSN 1984-6150, Edição 24, V. 9, N. 2(mai./ago. 2017);

AZEVEDO, Fernando de Azevedo. *As ciências no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

BARBOZA, Christina Helena da Motta. *O encontro do Rei com Vênus*. A trajetória do Observatório do Castelo no ocaso do Império. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História). Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, 1994, 115 p.

BARRETO, Adriana. *Experiência, configuração e ação política: uma reflexão sobre as trajetórias do duque de Caxias e do general Osório*. *Topoi*, v. 10, n. 19, jul.-dez. 2009, p. 90-111.

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

DONIN, Luana de Amorim. *A academia de Marinha: Normatização da formação militar naval no período de construção do Estado Imperial Brasileiro (1837-1855)* - Niterói: UFF/PPGH, 2014.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003;

ELIAS, Norbert. *Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e tarpaulins*. *Mana* [Internet]. 2001. Apr;7(1):89–116. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-93132001000100005>.

HOONHOLTZ, Antônio Luís von. *Memórias do Almirante Barão de Teffé: a batalha naval do Riachuelo contada à família em carta íntima poucos dias depois d'esse feito*. Rio de Janeiro: 1865

IZECKSOHN, Vitor. *O cerne da discórdia: A Guerra do Paraguai e o Núcleo Profissional do Exército*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1997.

LEMOS, Renato. *Benjamin Constant: biografia e explicação histórica*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v.10, n. 19, p.67-81, 1997.

MARTINS, Hélio Leôncio. *Abrindo estradas no mar: hidrografia da costa brasileira no século XIX*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

MARY, C. P. O Barão de Teffé e uma geografia de brasileiros. In: *II Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico*, 2009, Niterói. Anais do II Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico. São Paulo: USP, 2009. v. 1.

MOURÃO, Ronaldo Rogério de Freitas. "Nos braços de Vênus às poltronas da Academia". Artigos *Navigator*, no.1/2005. [http://revistanavigator.com.br/navig1/art/N1\\_art1.pdf](http://revistanavigator.com.br/navig1/art/N1_art1.pdf)

NADER, Rundsthein Vasques. *Eclipses e trânsitos planetários no século XIX: A modernização da Astronomia Observacional no Brasil de 1850 ao final do segundo império*. Rio de Janeiro: UFRJ/HCTE, 2015. 222p.

OLIVEIRA, José Carlos. João VI: Adorador do Deus das Ciências? Rio de Janeiro: E-papers Serviços Editoriais, 2005.

RAJ, Kapil. (2015). Além do pós-colonialismo. E pós-positivismo. Circulação e a História Global da Ciência. Tradução de Juliana Freire. Revista Maracanan, (13), 164-175. <https://doi.org/10.12957/revmar.2015.20133>

RIBEIRO. Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: FAPERJ/Relume Dumará, 2002.

RIBEIRO, José Iran. Considerações sobre a presença de militares napoleônicos no Império do Brasil. In: *Almanak*, (23), 2019. p. 93-106. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-463320192305>.

SALLES, Ricardo (1990). *Guerra do Paraguai: Escravidão e Cidadania na Formação do Exército*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

SILVA, Carlos André Lopes da. *A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha: aspectos de uma instituição militar de ensino na alvorada da profissionalização do oficialato militar, 1808-1839*. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGHIS, 2012. 291p. E

SILVA, Carlos André Lopes da. A Academia dos Guardas-Marinha na formação do oficialato militar-naval português do final dos Setecentos: uma análise comparativa dos

currículos. In: *5o Congresso da História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia: Scientiarum Historia V, 2012, Rio de Janeiro. 5o Congresso da História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia: Scientiarum Historia V*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. v. 1. p. 185-192. Disponível em: [http://www.hcte.ufrj.br/downloads/sh/sh5/trabalhos%20orais%20completos/trabalho\\_001.pdf](http://www.hcte.ufrj.br/downloads/sh/sh5/trabalhos%20orais%20completos/trabalho_001.pdf)

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TEFFÉ, Tetra. *Barão de Teffé, militar e cientista: Biografia do Almirante Antônio Luiz Von Hoonholtz*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1977.

VERGARA, Moema. Geodésia no Brasil na passagem do século XIX e XX. In: *Revista Brasileira de História da Ciência*, ISSN 2176-3275, v. 15, n. 2, p. 256- 267, jul | dez 2022

### **Documentos**

DPHDM. Antônio Luiz von Hoonholtz. 3º Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional. Nº 47624. Arquivar. Arquivo da Marinha. p.200-203.

DPHDM. Antônio Luis von Hoonholtz. (foto)

BN. Plano da *vuelta del* Riachuelo: com posições das esquadras do Brazil e Paraguay na Batalha Naval de 11 de junho de 1865. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/430600>.

BN. Antônio Luís von Hoonholtz. Plano da *vuelta del* Riachuelo: com posições das esquadras do Brazil e Paraguay na Batalha Naval de 11 de junho de 1865. *Semana Ilustrada*, nº 244, 1865.

BN. Observatório D. Pedro II, Ilha de S. Thomaz, possessão dinamarquesa nas Antilhas: vista interior da parte de Oeste do grande pavilhão central contendo a equatorial do Barão de Teffé. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/18674>.

BN. Comissão Astronômica Brasileira: passagem de Vênus de 6 de dezembro de 1882. Disponível em: [http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo\\_sophia=4866](http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=4866).

### **Legislação**

BRASIL. Decreto nº 6.113, de 2 de fevereiro de 1876. Crêa a Repartição Hydrographica, e manda executar o Regulamento que a deve reger. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1876, Pág. 193, Vol. 1 pt. II. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6113-2-fevereiro-1876-549077-publicacaooriginal-64407-pe.html>.

BRASIL. Decreto nº 77.070, de 21 de janeiro de 1976. Que considera o Capitão-de-Fragata Manoel Antonio Vital de Oliveira Patrono da Hidrografia da Marinha <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-77070-21-janeiro-1976-425502-publicacaooriginal-1-pe.html>.

---

## NOTAS

<sup>1</sup>A autora é também Especialista em Preservação e Gestão do Patrimônio das Ciências e da Saúde pela Fundação Oswaldo Cruz (PPGPAT/COC/FIOCRUZ).

<sup>2</sup>Para melhor compreender a integração de mercenários estrangeiros às forças armadas durante o primeiro reinado, ler: LEMOS, Juvêncio Saldanha. Os mercenários do Imperador. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996.

<sup>3</sup>DPHDM. Antônio Luiz von Hoonholtz. 3º Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional. Nº 47624. Arquivar. Arquivo da Marinha. p.200-203.

<sup>4</sup>José Maria Dantas Pereira (1772-1836), foi professor de Matemática da AGM responsável por modernizá-la e, no contexto das invasões napoleônicas, embarcou para o Brasil com professores, mobiliário, biblioteca e todo material didático da AGM na nau Conde D. Henrique II, que acompanhou a Família Real em sua fuga até o Brasil. Ver: ALMEIDA, Tiago Manuel de. Biografia de José Maria Dantas Pereira, Dissertação, apresentada à Escola Naval para obtenção do grau de mestre em Ciências Militares Navais na especialidade de Marinha, Alfeite, 2018.

<sup>5</sup>De acordo com Moema Vergara, “A geodésia é uma aplicação da astronomia que se ocupa com a geometria do globo terrestre, fundamental para a determinação de coordenadas geográficas e medidas espaciais”. (VERGARA, 2022: p.257).

<sup>6</sup>Decreto nº 2.163, de 1º de Maio de 1858. Reorganiza a Academia de Marinha, em virtude da autorização concedida no § 3.º do art. 5.º da Lei N. 862 de 30 de julho de 1856. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2163-1-maio-1858-557092-publicacaooriginal-77401-pe.html>.

<sup>7</sup>José Antônio Saraiva (1823-1895), também conhecido como Conselheiro Saraiva, foi um importante advogado e político brasileiro. Foi o responsável pela aprovação da chamada Lei Saraiva, que introduziu o sufrágio direto no Brasil. E, juntamente com João Maurício Wanderley, o Barão de Cotegipe, pela aprovação da Lei dos Sexagenários, também conhecida como Lei Saraiva-Cotegipe, que libertou os escravos a partir dos 60 anos de idade. Ocupou o cargo de Ministro da Marinha do Brasil entre os anos de 1857 e 1858.

<sup>8</sup>Importante político e militar brasileiro, participou da Guerra contra Oribe e Rosas em 1851 e ocupou o cargo de Ministro da Marinha por duas ocasiões: em 1862-1864 e 1864-1865.

<sup>9</sup>Vital de Oliveira foi nomeado Patrono da Hidrografia da Marinha através do Decreto nº 77.070, de 21 de janeiro de 1976. Sua data de nascimento, dia 28 de setembro, é comemorada

como “Dia do Hidrógrafo” no Brasil. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-77070-21-janeiro-1976-425502-publicacaooriginal-1-pe.html>.

<sup>10</sup> Joaquim José Inácio (1808-1869), o Visconde de Inhaúma. Foi um militar da Armada imperial e político. Ocupou o Ministério da Marinha de 1822 a 1824.

<sup>11</sup> Para melhor compreender sobre a Guerra do Paraguai e o seu impacto na sociedade brasileira ler: DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; IZECKSOHN, Vitor. *O cerne da discórdia: A Guerra do Paraguai e o Núcleo Profissional do Exército*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1997; E SALLES, Ricardo (1990). *Guerra do Paraguai: Escravidão e Cidadania na Formação do Exército*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

<sup>13</sup> Benjamin Constant Botelho de Magalhães (1836-1891), foi um importante engenheiro militar, positivista e político brasileiro. Participou da Guerra do Paraguai e ocupou o Ministério da Guerra durante o governo provisório após a Proclamação da República, entre 1889 e 1892.

<sup>14</sup> Sobre as representações da Guerra do Paraguai feitas sob a perspectiva dos militares, ver: ANDRADE, Joaquim Marçal Ferreira de *A Semana Ilustrada e a Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: IFCH/UFRJ, 2011.

<sup>15</sup> Plano da *vuelta del Riachuelo*: com posições das esquadras do Brazil e Paraguay na Batalha Naval de 11 de junho de 1865. Entre a esquadra paraguaia protegida pela artilharia e fuzilaria das Barrancas e a 2ª divisão da esquadra brasileira. Explicações: Vapor paraguaio *Tucuary* (A), *Igurey* (B), *Marquez de Olinda* (C), *Salto Oriental* (D), *Paraguay* (E), *Ipora* (F), *Jejuy* (G), *Pirabebé* (G), *Paraguay* depois de perdido (B'), Cavernas de um Brigue perdido no banco (Z), vapor brasileiro *Jequitinhonha* depois de encalhado (X). As letras minúsculas são as *chatas*. Uma cópia “Reduzida e desenhada no Arch. Militar pelo Major graduado J. N. de M. Mallet em 1876” está disponível para consulta em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/430600>.

<sup>16</sup> Devido ao impacto e à grande importância desta vitória para a História Marítima e Naval brasileira, desde então todo dia 11 de junho passou a ser celebrado o dia da Batalha do Riachuelo, tornando-se uma tradição marcada por cerimônias, pela entrega de medalhas e condecorações. Desde 2023 a data passou a ser comemorada como “Dia da Marinha do Brasil”.

<sup>17</sup> Ver: RODRIGUES, Antônio Edmilson Martins. *Nair de Teffé: vidas cruzadas*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

<sup>18</sup> Hermes Rodrigues da Fonseca (1855-1923). Militar e político brasileiro. Sobrinho do Marechal Deodoro da Fonseca, o primeiro presidente do Brasil (1889-1891). Foi Ministro da Guerra durante o governo do presidente Afonso Pena (1906-1919) e eleito o oitavo presidente do Brasil (1910-1914).

<sup>19</sup> BRASIL. Decreto nº 6.113, de 2 de fevereiro de 1876. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1876, Pág. 193, Vol. 1 pt. II. Cria a Repartição Hidrográfica e manda executar o Regulamento que a deve reger. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6113-2-fevereiro-1876-549077-publicacaooriginal-64407-pe.html>.

<sup>20</sup>Luíz Antônio Pereira Franco (1827-1902), o Barão de Pereira Franco. Foi um magistrado e político Brasileiro. Ocupou os cargos de Ministro da Marinha em duas ocasiões distintas (1870-1871 e 1875-1878) e Ministro da Guerra (1876-1878).

<sup>21</sup>Manuel Antônio Duarte de Azevedo (1831-1912), bacharel em direito e político brasileiro de 1871 a 1872.

<sup>22</sup>Não existem muitas informações disponíveis sobre Lauriano José Martins Penha Júnior. Apenas que foi desenhista da Repartição Hidrográfica entre 1876 e 1879.

<sup>23</sup>Artur Índio do Brasil (1853-1933). Oficial da Armada formado pela AM. Atuou na Repartição Hidrográfica da Marinha. Ver: ARTUR ÍNDIO DO BRASIL. Verbete. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/BRASIL,%20Indio%20do.pdf>.

<sup>24</sup>Luís Fernando Cruls (1848-1908), engenheiro e astrônomo belga, que assumiu a direção do Imperial Observatório do Rio de Janeiro (IORJ) no período de 1881 a 1908. Também participou da Comissão de Exploração que mapeou o Planalto Central do Brasil com o fim de determinar a localização da futura capital do país.

<sup>25</sup>Julião de Oliveira Lacaille (1851-1926), militar e astrônomo brasileiro. Atuava no Imperial Observatório do Rio de Janeiro. Chefiou a Expedição Astronômica de Observação do Trânsito de Vênus em 1882, em Pernambuco, e participou da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, em 1894.

<sup>26</sup>João Carlos de Souza Jacques (1825-1890). Militar da armada imperial e Astrônomo. Atuou no Observatório Astronômico do Rio de Janeiro (IORJ) por mais de 30 anos.

<sup>27</sup>Sobre a dimensão política das discussões a respeito da passagem do trânsito de vênus, ver: AGUIAR, Alexandra do Nascimento. O trânsito de Vênus: a ciência entre a política e a vocação. In: *Temporalidades – Revista de História*, ISSN 1984-6150, Edição 24, V. 9, N. 2(mai./ago. 2017); E BARBOZA, Christina Helena da Motta. O encontro do Rei com Vênus. A trajetória do Observatório do Castelo no ocaso do Império. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História). Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, 1994, 115 p.

# *Full Ahead: a presença estrangeira nos primórdios do Corpo de Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1857 – 1876)*

*Full Ahead: the foreign presence at the beginning of the Engineering Corps of the Brazilian Imperial Navy (1857 – 1876)*

**Francisco José Corrêa-Martins**

Doutor em Ciências – Geologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) é Bacharel em História pela Universidade de São Paulo (USP) e em Geologia pela UFRJ. Atualmente, é docente da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)

## **RESUMO**

No século XIX, as forças navais passaram por mudanças que as transformaram profundamente. As naus de linha no início do século, com casco de madeira, grande velame e com mais de uma centena de canhões foram substituídas por encouraçados de aço movidos a vapor que, com oito ou dez canhões, superavam em velocidade e fogo as esquadras do passado. A introdução do vapor como elemento motriz na Armada significou a entrada de um novo profissional para seus quadros. Esta pesquisa enfoca o período inicial do Corpo de Maquinistas, que hoje integra o Corpo da Armada, analisando seus antecedentes, sua criação e as mudanças pelas quais passou, até ser composto integralmente por brasileiros. Uma amostra desses profissionais é apresentada a partir dos dados prospectados sobre um conjunto de maquinistas e ajudantes que estiveram embarcados em um dos vapores encouraçados que participou da Guerra do Paraguai.

**PALAVRAS-CHAVE:** Corpo de Maquinistas, Trabalhadores, Guerra do Paraguai

## **ABSTRACT**

*In the 19th century, naval forces underwent changes that profoundly transformed them. At the end of the century, steam-powered steel battleships, with eight or ten cannons, surpassed in speed and fire the ships of the squadrons made up of ships of the line at the beginning of the century, with wooden hulls, large canopies and more than a hundred cannons. The introduction of steam engines in the Brazilian Navy meant the entry of a new professional into its ranks. This research focuses on the initial period of the Machinist Corps, which today forms part of the Brazilian Navy Officer Corps, analyzing its antecedents, its creation and the changes it underwent, until its complete nationalization. Presents a sample of these professionals based on data collected on a group of engineers and assistants who were on board one of the battleships that participated in the Paraguay War.*

**KEYWORDS:** Machinist Corps, Workers, Paraguay War

## UM MUNDO EM REVOLUÇÃO

Na década de 1820, o comandante De Montgéry alertava o governo francês para o fato de que os avanços tecnológicos que surgissem e poderiam inutilizar os gastos realizados com a sua força naval, devendo assim preparar-se para o futuro. Em sua opinião, “navios a vapor, projéteis ocos, embarcações inteiramente construídas ou simplesmente cobertas de metal, navios submarinos, armas submarinas, e milhares de outras invenções secundárias”, que haviam sido “encontradas pela primeira vez na Europa, foram recentemente aperfeiçoadas na América e que voltaram para nós, estão sendo gradualmente introduzidas em todas as marinhas e permitindo vislumbrar a possibilidade de inovações ainda maiores e mais maravilhosas”. Ele vaticinava que os resultados dessa “revolução” seriam “da mesma natureza das alterações introduzidas nos séculos XIV e XV, pela bússola, pela pólvora, pela impressão e pela descoberta do Novo Mundo”.<sup>1</sup>

A utilização da máquina a vapor, tendo como combustível o chamado “carvão de pedra”, resultou na 1ª Revolução Industrial, que atingiu diversas áreas da ação humana em praticamente todos os continentes. E as palavras do comandante De Montgéry eram augúrios das mudanças que atingiriam as marinhas do mundo ocidental.

Isto posto, esta pesquisa objetiva apresentar uma perspectiva histórica da criação e dos primeiros anos do Corpo de Maquinistas da Armada na segunda metade do século XIX, apresentando as motivações para sua gênese e os diplomas legais que o nortearam. E, visando os integrantes daquele corpo, com o fim de oferecer uma amostra dos mesmos, são aqui apresentados dados inéditos sobre um conjunto de maquinistas e ajudantes

maquinistas, obtidos em documentação primária, que estiveram embarcados em um encouraçado que operou na Guerra do Paraguai.

## MÁQUINAS A VAPOR E MAQUINISTAS NO BRASIL

Em termos gerais, uma máquina a vapor é um motor de combustão externa “que transforma a energia térmica de uma quantidade de água, convertida em vapor, em energia mecânica utilizando um êmbolo que se movimenta dentro de um cilindro”, queimando o combustível fora do cilindro.<sup>2</sup>

Poderia se imaginar que o maquinista era essencialmente seu operador. Porém, no final do século XVIII, na língua portuguesa, esse profissional era definido como aquele “Que faz maquinas de Estatica, Hydraulica, &c. as do Theatro”<sup>3</sup> e, na primeira metade do XIX, o maquinista era definido como o que “Que faz maquinas”. Note-se que essa definição era a mesma empregada então no Reino Unido.<sup>4</sup>

Um exemplo do primeiro caso é encontrado em um aviso publicado na Corte, informando que no dia 27 de janeiro de 1815, o “actor *Luiz Xavier Pereira*, maquinista actual” do Real Theatro de São João, iria representar “a nova comedia magica, intitulada o *Magico em Valença*”.<sup>5</sup>

Um ano depois, quando a chegada da “Missão Artística Francesa” no Rio de Janeiro foi noticiada, a maior parte de seus membros foram reportados como “Artistas de profissão”. E entre os sobrenomes publicados, seguidos de rápidas qualificações, tais como dos dois Taunay, de Debret, de Neukhomm e de Grandjean de Montigny, encontramos “*Ovide*, Maquinista, trazendo em sua companhia hum Serralheiro com seu filho, e hum Carpinteiro de Carros”.<sup>6</sup> Pelo trecho transcrito, po-

demos supor que esse maquinista vinha para montar e operar máquinas. Portanto, maquinista e engenheiro mecânico eram sinônimos naquela época.

Deste modo, ao que tudo indica, a introdução das máquinas a vapor no Brasil ocorreu na década de 1810, após a transmigração da Família Real Portuguesa para o Brasil e a abertura dos portos. Assim, na primeira metade do século XIX, anúncios eram publicados em periódicos, envolvendo maquinistas e seus serviços. Apresentaremos uma pequena amostra deles.

Um deles solicitava “hum machinista para assentar huma machina de serrar madeiras (...) sendo a dita machina de ferro, vinda de Inglaterra”. Em outro o próprio profissional, publicava um “Aviso aos Srs. fazendeiros”, onde dizia que “hum habil machinista” acabara de chegar da Europa, e o qual se oferecia para “appromptar toda a qualidade de machinas segundo os ultimos aperfeiçoamentos, e a melhorar as que já existem”. Declarava ainda fazer e concertar “qualquer machina tocada por vapor, com muita economia e segurança”, especificando algumas como “de descascar café; ainda desconhecidas neste paiz, cardas para limpar o caroço do algodão, fabricas de fiar e tecer, etc. etc.”. Um terceiro se apresentava como “HUM mestre marceneiro, carpinteiro e perfeito machinista, que sabe fazer qualquer [sic] machina em ponto grande como pequeno, até melhor e mais em conta, como aquelles inglezes de ferro”, em qualquer fazenda e mesmo fora da província.<sup>7</sup>

E logo a máquina a vapor seria utilizada para uma tarefa muito comum ainda hoje, a de lavar roupas. Em 14 de janeiro de 1840, o maquinista Fleury, sob a direção do major de engenheiros Pedro de Alcantara Bellegarde, fez na chácara que a Santa Casa de Misericórdia possuía na Praia Vermelha, “o primeiro ensaio da fa-

brica de lavagem por vapor, para uso do hospital” da dita Santa Casa, sendo que a experiência assistida por “muitas pessoas” e o resultado “foi o mais feliz que podia desejar-se”.<sup>8</sup>

### Vapor e a Armada

A introdução do vapor na Marinha brasileira foi um processo longo, do qual alguns pontos serão aqui abordados.

A presença de embarcações a vapor na Armada praticamente coincide com sua criação. De acordo com Greenhalgh (1951, pp. 206-207) e Maia (1965, pp. 126-127), uma barca a vapor chamada *Swift*, comprada em 1819 em Nova York por dois negociantes ingleses do Rio de Janeiro para realizar transporte de passageiros e carga na Baía da Guanabara, veio a ser alugada pelo governo para rebocar navios e posteriormente foi incorporada à Marinha com o nome de *Bragança*. Mais tarde, outras duas barcas a vapor, o *Correio Imperial* e o *Correio Brasileiro*, construídas na Inglaterra, foram compradas e incorporadas, e estavam em operação ao fim do 1º Reinado.<sup>9</sup> E, no Arsenal da Corte, há menções às máquinas a vapor empregadas no corte e encurvamento de madeiras.<sup>10</sup>

Em 1838, Joaquim José Rodrigues Torres, em sua segunda passagem pelo ministério da Marinha, chamava a atenção para que, embora fosse recente o uso de barcos a vapor, “o estado de progressos, com que esta invenção marcha rapidamente” e daí “dar o maior desenvolvimento possível a esta especie de navegação”. Por isso defendia que a Marinha tivesse “o maior numero de Navios movidos por Vapor, que for compativel com os nossos recursos pecuniários”, mas que não bastava “para isso comprarmos na Europa taes Navios” e trazê-los para o Brasil. Por isso entendia que era “forçoso ainda ter Officinas proprias, para, ao menos, concertar

as machinas, que se desarranjarem; operarios entendidos em semelhantes trabalhos e quem os saiba dirigir”, motivos pelos quais havia sido contratado “temporariamente, para o serviço do Arsenal do Rio de Janeiro, hum moço estrangeiro, o qual, pelos estudos, a que especialmente se tem dedicado, já em França, já nos Estados Unidos, parece proprio para dirigir semelhantes trabalhos” tencionando também “fazer vir donde mais conveniente for, alguns habeis operarios para o mesmo fim” (BRASIL, 1838, pp. 11 e 17).

As menções aos navios a vapor nos relatórios ministeriais enfatizavam a sua rapidez, ao reduzir o tempo gasto para atingir as diversas províncias do império, além das suas potencialidades para emprego na navegação fluvial.

O Marquês de Paranaguá, por sua vez, além de repetir aqueles pontos, afirmou que era oportuno que o governo imperial tivesse recursos para “abandonar o antigo systema [de navegação á vela], creando uma Força Naval, cuja mobilidade esteja á disposição de quem a commanda, e não á mercê dos ventos e correntes”. Para tanto lembrava a campanha naval na Síria, também conhecida como Crise Oriental de 1840 ou Segunda Guerra Turco-Egípcia, “que recentemente cobriu de novos louros a velha Britannia mostrou exuberantemente, que a par dos vapores de guerra, Náos e Fragatas apenas podem ter a serventia de grandes transportes” (BRASIL, 1841, p. 5).

Anos depois, em 1846, o ministro Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d’Albuquerque, retomava a questão, lembrando que era “reconhecido que os Navios de vapor devem, em Guerra Maritima, ser considerados como uma nova arma, cujo emprego na Tactica Naval differe, em pontos mui importantes, das regras estabelecidas anteriormente”. E

que em países mais avançados, como na França, se considerava conveniente que o número de vapores fosse um terço dos de vela. Porém, o Brasil não possuía “um só Navio de vapor em verdadeiro pé de Guerra! e apenas alguns Transportes e Paquetes!” Daí defendia que o Legislativo destinasse fundos para a construção dos navios e suas máquinas no país (BRASIL, 1846, p. 9).

No relatório elaborado no início de 1850 pelo ministro Manuel Vieira Tosta, futuro Marquês de Muritiba, elogios foram feitos ao Arsenal de Guerra da Corte, pela reforma que fizera na máquina do antigo vapor *Correio Brasileiro*, aumentando sua potência, e que seria instalada na corveta *Recife*, construída nos estaleiros da Ponta da Areia. Era anunciado também o recebimento pela Armada da fragata a vapor *Affonso* de 300 cavalos de força, encomendada na Inglaterra em 1846, que foi a primeira embarcação efetivamente de guerra incorporada à Esquadra, e a conclusão da *Recife*, de 150 cavalos, “com capacidade para montar grossa artilheria”, além de “outro vapor de 220 cavallos, que brevemente cahirá ao mar dos estaleiros da Ponta d’Arêa, que deram também o pequeno vapor – D. Pedro”.

Mas, para isso, os gastos com a Força Naval aumentavam, notadamente nos vapores, “seja com os Empregados do machinismo, seja com a compra do combustivel, o que tudo nos vem do Estrangeiro por preços avultados”. A resolução do segundo ponto dependia da descoberta de jazidas de carvão no país. Mas, no caso do primeiro, ele acreditava que “os Aprendizes Brasileiros, que se dedicão ao estudo theorico e pratico das machinas de vapor, [e] estiverem sufficientemente habilitados para desempenhar aquelle serviço” supririam tal lacuna.

No relatório de 1851, o ministro Vieira Tosta sugeria, visando o planejamento fu-

turo da Força Naval, que “além das embarcações ligeiras necessarias á policia de nossos portos e costas, trabalharmos por possuir hum material em Fragatas de 1ª ordem, de vela, e do systema mixto, e á vapor, ou de outro motor igualmente poderoso, que possa ser descoberto”, sugerindo construir 12 navios daquele tipo. A relação dos navios existentes na Armada, datada de 25 de abril de 1851, publicada no relatório, mostra que a Armada dispunha de 36 “Navios de vela armados em guerra”, sete de transporte com a mesma propulsão, e 10 “Vapores armados em Guerra”. Destes, quatro estavam em operações no Rio da Prata, na guerra contra Oribe e Rosas. Eram a fragata *Affonso*, de 300 cavalos e 8 canhões; e as corvetas *Pedro 2º*, *Recife* e *Golfinho*, a primeira de 220 cavalos e as outras duas de 150 cada. Cada uma delas contava com dois canhões. Os seis restantes, classificados como “Barcas de Vapor”, estavam atuando nas províncias e na repressão ao tráfico de escravos (BRASIL, 1851, pp. 9-10 e np).

A superioridade dos navios a vapor em relação aos de vela no conflito mencionado foi destacada pelo ministro Tosta em seu relatório de 1852, pois “os navios a vapor dispensão tripolações numerosas e exercitadas em manobras, que aliás requerem os navios de vela”. Por isso afirmava que “A aquisição de navios d’aquelle motor não póde deixar de ter lugar, ainda quando se realise a útil empresa dos Paquetes de Vapor, com as necessarias condições para armar em guerra em certas eventualidades” (BRASIL, 1852, p. 7).

Segundo o mapa da Força Naval ativa do império, datado de 30 de março de 1853, havia a bordo dos nove navios a vapor da Armada, nove primeiros maquinistas, dez segundos, e sete terceiros, além de 76 foguistas e 38 carvoeiros. Ressaltamos que essa foi a primeira vez que as quantidades

desses profissionais foram publicadas em um relatório ministerial (BRASIL, 1853, np). Já no ano seguinte, o mapa da Força Naval ativa do império, datado de 28 de março de 1854, informava que a bordo dos nove navios a vapor da Armada, haviam 11 primeiros maquinistas, 13 segundos, e cinco terceiros, além de 83 foguistas e 38 carvoeiros (BRASIL, 1853, np).

Nesse relatório, o ministro José Maria da Silva Paranhos, o futuro Visconde do Rio Branco, constatava “A grande revolução que a helice veio produzir na organização da Força Naval, excluindo os navios de vela, ou transformando-os em navios mixtos” e, dada a importância da marinha a vapor, “são rasões irrecusaveis para reconhecer-se o que devemos olhar com mui seria atenção para as classes mecanicas dos Vapores de Guerra”. Informava que então havia “effectivamente empregados no serviço naval militar quarenta e tres machinistas, e entre elles um ou outro Brasileiro” e que “São quasi todos estrangeiros de diversas Nações contractados por dous ou tres annos, ou alistados sem condição do tempo”.

Por issourgia “organisar o pessoal proprio dos Vapores de Guerra, offerecendo-lhes algumas vantagens em compensação da garantia que deve ter o Estado, de que não lhe faltarão machinistas, foguistas e carvoeiros no momento em que o serviço dos Vapores seja mais preciso”.

Para tanto, defendia a criação de “uma escola pratica para instrucção dos aprendizes e artifices dos nossos Arsenaes, que tenham aptidão o queirão seguir aquella profissão, que é das mais lucrativas [sic] a bordo dos Navios de Guerra, por isso mesmo que exige homens com habilitações que são raras, e o seo serviço é dos mais árduos” (BRASIL, 1855, p. 5).

No relatório de 14 de maio de 1856, o último que antecedeu a criação do corpo de

maquinistas, o ministro João Mauricio Wanderley informava que a Força Naval ativa contava, excluída a Flotilha do Mato Grosso, com 42 navios, 27 à vela, e 15 vapores. E que “Temos 107 Machinistas ao serviço da Armada, d'estes são 1.<sup>os</sup> 45, 2.<sup>os</sup> 44, 3.<sup>os</sup> 16 e 4.<sup>os</sup> 2; estrangeiros 68, nacionais 39.<sup>11</sup> D'ahi vê-se a dependência, em que estamos do estrangeiro, para um ramo essencial do serviço da nossa Marinha á vapor, que tem crescido em importancia”.

Lembrava que, como a Guerra da Crimeia recém-concluída demonstrara, a superioridade do vapor se impusera, pois que “a hélice reunio as qualidades distintas dos navios á vela e á vapor, e operou uma total revolução em todo o antigo systema de guerra marítima e mesmo dos exercitos de terra”. Considerava que “as esquadras são hoje verdadeiras pontes lançadas sobre os mares [que]; á presteza, reúnem a certeza de seus movimentos e evoluções”. Ponderava que se “o vapor é mais dispendioso, compensa o inconveniente pelo emprego de uma menor força para conseguir o fim, que não conseguirá um maior numero de navios de vela” (BRASIL, 1856, pp. 4 e 5).

### **O CORPO DE MAQUINISTAS – SUA PRIMEIRA ORGANIZAÇÃO (1857)<sup>12</sup>**

Assim, com o incremento do uso do vapor pela Esquadra e o conseqüente aumento das necessidades de operadores para aqueles equipamentos, a Administração Naval criou, através do Decreto Nº 1945 de 11 de julho de 1857, um Corpo de Maquinistas para servir nos vapores da Armada, que seguiria o regulamento que então baixava, dividido em seis partes, tratando de sua organização; das habilitações e exames para o ingresso no quadro; das atividades realizadas pelos maquinistas e da disciplina a que eram submetidos; das tarefas atinentes aos primeiros

maquinistas, dos vencimentos e outras vantagens que teriam, além de disposições diversas.<sup>13</sup> Alguns aspectos do mesmo serão expostos a seguir.

De acordo com o regulamento, o corpo era “composto das seguintes praças”, maquinistas e ajudantes maquinistas, cada uma delas organizadas em três classes. As quantidades em cada classe seriam fixadas anualmente, de acordo com o serviço nos vapores da Armada. Cabia àqueles que viessem a “tomar a direção e o encargo das Machinas dos Vapores”, quando embarcados, “o titulo de - Primeiros Machinistas” (BRASIL, 1857, p. 218).

Tanto nacionais como estrangeiros podiam ingressar no quadro, como maquinistas ou ajudantes de 1ª classe. Porém, o ingresso como maquinistas de 2ª e 3ª classe somente era facultado aos cidadãos brasileiros. Os candidatos deveriam dar prova de bom comportamento e disposição física para a vida no mar. Havia ainda restrições de idade. Para entrar como Ajudante Maquinista de 3ª classe, a categoria inicial do corpo, o candidato deveria ser maior de 16 e menor de 25 anos, e, para a categoria imediatamente superior, ser maior de 18 e menor de 35 anos, sendo que as demais categorias não possuíam discriminação etária para acesso. Já os maiores de 45 anos não podiam ingressar no quadro.

Ao entrar no Corpo de Maquinistas, eram exigidos dos candidatos conhecimentos especificados nos art. 6 ao 11 do dito regulamento, sendo avaliados por uma comissão avaliadora nomeada pelo governo. Esses saberes eram escalonados, ou seja, para ingressar em qualquer categoria do quadro, era necessário cumprir o que era previsto naquele nível e, caso não fosse o inicial, nos inferiores também. Para o nível de Ajudante Maquinista de 3ª Classe, além do conhecimen-

to da língua portuguesa, era necessário que tivesse trabalhado em alguma fábrica com máquina a vapor, ou ter sido foguista, comprovando sua experiência com atestados passados pelo diretor da fábrica, no primeiro caso, e no segundo pelo Primeiros Maquinistas dos vapores da Armada ou empresas de navegação, nacionais ou estrangeiras. Para o Ajudante de 2ª Classe, os conhecimentos da aritmética; do uso de pesos e medidas, brasileiras, francesas e inglesas; dos nomes dos componentes de uma máquina a vapor, bem como de, no mínimo, dois anos de serviço em viagem como ajudante de 3ª classe eram exigidos, além do que era requerido no nível imediatamente anterior. Já o Ajudante de 1ª classe, além de todas as exigências anteriores também precisava, entre outras coisas, ter noções de geometria e desenho linear; saber evitar explosões e sobreaquecimento da máquina, dirigir seus movimentos, fazer juntas das diferentes tubulações, e também ter dois anos no mínimo do exercício em viagem como Ajudante de 2ª Classe.

Ao Maquinista de 3ª classe era requerido, entre diversos conhecimentos, ter a capacidade de dirigir e conservar a máquina a vapor da embarcação, saber quais eram as avarias mais frequentes que ela poderia sofrer e quais os meios para preveni-las e repará-las, retificar as linhas de movimento das principais peças da máquina, além de ter, pelo menos, um ano de serviço em viagem como Ajudante Maquinista de 1ª classe. Já ao Maquinista de 2ª classe era determinado saber calcular a capacidade das carvoeiras da embarcação, desenhar as diferentes peças de uma máquina a vapor, de tal forma que pelo seu desenho se pudesse construí-la, ter a capacidade de montar uma máquina a vapor tanto nas oficinas como a bordo, além de outros saberes, bem como ter três anos

de viagem como Maquinista de 3ª classe. No topo do quadro, o Maquinista de 1ª classe deveria ter, além das habilitações e os conhecimentos profissionais dos maquinistas de 2ª classe, conhecer “a natureza e propriedade do vapor d’gua [sic], sua força elastica e expansiva, potencia mechanica, producção e condensação; os principios de geometria pratica, inclusive a medição das áreas e dos solidos; os caracteres que distinguem as machinas de baixa e alta pressão”, além dos “diversos systemas de machinas de vapor, usadas na Marinha” (BRASIL, 1857, p. 220).

O regulamento determinava que ao “embarcarem nos Vapores da Armada, os Machinistas de primeira classe, gozarão das honras e considerações, que competem aos Segundos Tenentes da Armada” aos quais cederiam a precedência; que “os de segunda serão equiparados em graduação aos Mestres do numero de Náo; os de terceira aos Mestres do numero de Fragata”. Entre os Ajudantes Maquinistas, os de primeira classe eram equiparados “ao Contramestres do numero; os de segunda aos Guardiães do numero; e os de terceira aos Cabos dos Marinheiros”. Assim, os maquinistas de 1ª classe eram alojados na ré da embarcação e arranchavam na Praça d’Armas junto com os oficiais<sup>14</sup>, enquanto os demais maquinistas e ajudantes tinham alojamento o mais perto possível da máquina. Estabelecia ainda que os maquinistas e os ajudantes observariam entre si “as regras da disciplina militar segundo a sua antiguidade, e as classes, a que pertencerem”, e estariam sujeitos, “quando embarcados, ao Regimento Provisional, e Artigos de Guerra da Armada<sup>15</sup>, e em terra aos Regulamentos dos Estabelecimentos, em que servirem” (BRASIL, 1857, pp. 222-223).

A máquina a vapor da embarcação estava sob responsabilidade direta do cha-

mado primeiro maquinista, que recebia um inventário com a descrição de seus componentes e acessórios, o qual, quando deixasse a função, seria conferido por seu substituto. Cabia a ele, entre as 29 determinações constantes no regulamento de 1857, supervisionar a operação, manutenção e limpeza da máquina, realizada pelos demais maquinistas, ajudantes maquinistas, foguistas e carvoeiros, manter a ordem, e organizar o serviço de quarto junto à mesma.

Além dos soldos e gratificações estipulados, os maquinistas e ajudantes maquinistas poderiam ser tratados nos hospitais da Força Naval e teriam direito ao Asilo dos Inválidos, caso contribuíssem para isso. Mas apenas os maquinistas de 1ª e de 2ª classe tinham direito à graduação<sup>16</sup> como oficiais, após cumprirem os tempos de efetivo serviço previstos no regulamento. Os maquinistas estrangeiros integrantes do quadro não poderiam ter graduações militares, privativas dos brasileiros.

O diploma legal fazia também menções aos maquinistas e ajudantes maquinistas de 1ª classe extranumerários, ou seja, extraquadro. Eles poderiam ser contratados fora do império e empregados tanto nos vapores com nas oficinas dos arsenais. Além disso, eram dispensados das condições de tempo de serviço anterior já mencionadas, bastando que provassem “ter a necessaria aptidão theorica e pratica, correspondente aos seus deveres; sendo-lhes tambem dispensado o conhecimento da lingua nacional” (BRASIL, 1857, p. 227).

Examinando o regulamento, é evidente a importância dada, para além dos conhecimentos técnicos, ao tempo exercido em determinada função tanto para ingresso como para promoção dentro do corpo de maquinistas. Isto se devia ao fato de que, naquela época, e tal como em outras pro-

fissões e em tempos anteriores, o conhecimento laboral era obtido pelo artífice como aprendiz em uma oficina, onde passava um determinado período de tempo antes de ser considerado um profissional.<sup>17</sup>

Cabe recordar que, de acordo com Greenhalgh (1965, p. 337), a construção naval no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX, estava “ao encargo de homens que tinham, apenas, conhecimentos práticos, maquinistas e operários estrangeiros”.<sup>18</sup>

Portanto, era com base na prática que o ofício de maquinista era aprendido então, inclusive no exterior, de onde, segundo reiteradas menções, eram originários esses profissionais.<sup>19</sup>

Para suprir essa demanda foi criada uma escola de maquinistas no Arsenal do Rio de Janeiro em 1860, com 40 vagas. Nela só poderiam se matricular os aprendizes e operários do Arsenal que possuíssem, além da autorização do Inspetor do mesmo, constituição robusta, soubessem ler e escrever, tivessem entre 16 e 20 anos de idade, e ao menos três anos de serviço nas oficinas do mesmo estabelecimento, tendo frequentado a aula de aritmética e geometria do dito arsenal. Após um ano, se aprovados e havendo vaga, poderiam ser admitidos como Ajudantes de Maquinista de 3ª classe e embarcados nos vapores da Armada, onde serviriam por seis anos (BRASIL, 1860, pp. 64-66).<sup>20</sup>

### **O NOVO REGULAMENTO DO CORPO DE MAQUINISTAS (1863)**

Falando à Assembleia do Império em 1862, o ministro Joaquim José Ignacio, o futuro Visconde de Inhaúma, afirmava que a “aquisição [sic] de pessoal idoneo á formação d’esta classe [de machinistas], hoje de grande importância pela natureza das funções que lhe incumbe desempenhar, é

sensivelmente embaraçada”. Os motivos para tanto eram a “deficiência de sujeitos proficientes em semelhante mister”, além do “proveito e facilidade que a indústria particular oferece aos poucos que existem, pela mór parte estrangeiros”. Por isso, instava pela mudança do regulamento recém-aprovado (BRASIL, 1862, p. 10).

O descompasso entre as exigências de conhecimento com a formação eminentemente prática dos maquinistas fizeram com que o regulamento de 1857 fosse alvo de críticas depois de entrar em vigor, como as que aparecem na exposição do ministro Joaquim Raimundo de Lamare. Ele lembrava, no relatório datado de 11 de maio de 1863, que com “o desenvolvimento da marinha á vapor nasceo a necessidade de crear-se sobre bases seguras um corpo regular de profissionaes, destinados ao serviço especial das embarcações movidas por semelhante motor”. Porém, com o passar do tempo, “novas necessidades, e maiores proporções dadas á marinha d’esse systema [de machinas a vapor], teem denunciado muitas lacunas, e imperfeições que encerra o predito regulamento [de 1857], cuja revisão se vai tornando de dia para dia mais urgente”.

O ministro apontava, entre os problemas, a dificuldade de preencher o quadro “pela exigencia de amplos conhecimentos theoricos”, e a “falta de prefixação do numero de machinistas das mesmas classes”. Esse primeiro ponto mereceu ainda uma argumentação maior. Ele condenava “Requerer de machinistas práticos noções theoricas, tão completas como as que deve possuir o engenheiro constructor de machinas”, porque “os misteres são perfeitamente distinctos, quando o que é essencial á um, é, sem inconveniente, dispensável a outros”. E que “sujeitar homens de trabalho, e que ha muito perderão o habito do estudo, á exames que

tem de versar sobre questões da parte scientifica da profissão” era um erro, que resultaria na “completa annullação dos fructos que se visava colher com [a] criação do corpo”. Por isso tratava de coordenar um projeto de reorganização do mesmo (BRASIL, 1863, pp. 5 e 6).

No relatório datado de 2 de janeiro de 1864, o ministro De Lamare, ao apresentar o novo regulamento do Corpo de Maquinistas,<sup>21</sup> destacou as mudanças feitas, entre as quais, a redução do “numero de aprendizes, supprimindo a terceira classe de ajudantes; estabelecendo como condição imprescindivel para a admissão na segunda classe dos ajudantes, unica em que de futuro se podera entrar para o corpo”; uma “carta de approvação nas theorias essenciaes ao exercicio da profissão, e exigindo, para a promoção da 1.<sup>a</sup> classe de ajudantes à 3.<sup>a</sup> de machinistas, exame de suficiencia na pratica e applicação d’aquelas theorias”; não seriam mais necessários novos exames para o acesso (ou promoções) aos níveis superiores à 3.<sup>a</sup> classe; bastando cumprir os interstícios previstos e determinados”, e estabelecia uma série de determinações a serem cumpridas pelo maquinista de quarto (BRASIL, 1864, p. 7).

O Corpo de Maquinistas continuava composto de duas categorias, mas agora possuía as seguintes lotações: na de maquinistas, 18 de 1.<sup>a</sup> classe, 32 de 2.<sup>a</sup> e 36 de 3.<sup>a</sup>. Na de ajudantes maquinistas, 24 de 1.<sup>a</sup> e 24 de 2.<sup>a</sup> classe.

Os soldos dos integrantes do corpo de maquinistas (Tabela 1) repetia os valores constantes do regulamento de 1857. As diferenças eram registradas, para os ajudantes machinistas, com a separação do soldo das gratificações de embarque relativas aos portos do império e portos estrangeiros sem, contudo, importar em aumento.

CLASSES	SOLDO	GRATIFICAÇÃO DE EMBARQUE	
		Em Portos do Império	Em portos estrangeiros
Maquinistas de 1ª classe	100\$000	110\$000	160\$000
Maquinistas de 2ª classe	80\$000	100\$000	145\$000
Maquinistas de 3ª classe	60\$000	90\$000	130\$000
Ajudantes Maquinistas de 1ª Classe	40\$000	90\$000	120\$000
Ajudantes Maquinistas de 2ª Classe	40\$000	80\$000	100\$000

**Tabela 1** - Tabela dos vencimentos mensais relativos às classes de Maquinistas e Ajudantes Maquinistas do Corpo de Maquinistas da Armada  
Fonte: BRASIL (1863, p. 381)

Para fins de comparação, na época os soldos de um capitão de mar e guerra e de um capitão de fragata eram, respectivamente, 120\$000 e 90\$000 réis (CAMINHA, 1986, p. 125).<sup>22</sup> Em vista desses valores, é possível afirmar que o vencimento era um atrativo para que aqueles profissionais viessem a operar as máquinas dos vapores da Armada.

Em busca de somente brasileiros ocuparem as vagas do corpo de maquinistas, era determinado que os maquinistas estrangeiros integrantes do quadro tinham o prazo de dois anos para se naturalizarem. Caso contrário, passariam à condição de extranumerários.

Todos, integrantes do corpo ou extranumerários, usariam os uniformes previstos então.

Diferente do anterior, o regulamento de 1863 trazia uma série de prescrições concernentes aos contratos, agora feitos apenas entre a Marinha e maquinistas extranumerários, que serão expostas adiante. E, assim como no regulamento de 1857, neste se reiterava que os contratados não precisavam falar português, nem estavam submetidos às exigências de conhecimento, prática e tempo de serviço prévio constante nos art. 4º ao 12º, bastando “unicamente provar, por precedentes ou documentos dignos de fé, que possuem a necessária capacidade profissional para o exercício das funções correspondentes

à classe em que tiverem de servir” (BRASIL, 1863, pp. 379 e 380).

E foi aos extranumerários que a Marinha recorreu quando eclodiu o conflito com o Paraguai. No relatório datado de 8 de maio de 1865, o ministro Francisco Xavier Pinto Lima reportava que a “carencia de nacionaes habilitados com os conhecimentos profissionaes requeridos para o pessoal d’esse corpo”, e as dificuldades legais enfrentadas pelos estrangeiros que querem se naturalizar para servir na Armada haviam impedido que o quadro de maquinistas fosse completado. Por isso, ele pedia à Assembleia do Império que autorizasse a concessão de cartas de nacionalização sem obedecer a aquelas formalidades.

Só é possível entender a preocupação do ministro quando se consulta o “Mappa do estado actual do corpo de machinistas da armada”, de 2 de abril de 1865, do qual ele citou apenas os totais gerais. De acordo com o mapa, o efetivo completo do corpo de maquinistas totalizaria 134, sendo 86 divididos entre aqueles de 1ª, 2ª e 3ª classe, e 48 ajudantes maquinistas de 1ª e 2ª classe. Das vagas de maquinistas eram 24 eram ocupadas por integrantes do quadro e 61 por extranumerários. Porém, entre os ajudantes de maquinistas havia apenas 7 de 2ª classe, e 15 de 3ª classe, que não tinham previsão de vaga, além de um ajudante de 4ª classe extra-

numerário estrangeiro que fora contratado no ano anterior (BRASIL, 1865, p. 7 e np). Faltavam então 26 profissionais para preencher as necessidades dos vapores da Armada no momento em que o conflito com o Paraguai se iniciara.

Em 1866, o ministro Francisco de Paula Silveira Lobo afirmou, ao se referir ao Corpo de Maquinistas, que a pasta não poupou esforços “para que não faltasse à esquadra pessoal de tanta consideração para o serviço, principalmente em tempo de guerra” e “tem até hoje a esquadra realizado as mais difíceis operações, sem que os chefes e commandantes digão senão elogios dos machinistas que servem sob suas ordens”. E completava

Muitos estrangeiros se alistarão para o serviço das machinas de bordo na actual guerra. Sinto que o nosso corpo de machinistas não esteja ainda totalmente composto de brasileiros. É esse o meu desejo, e a conveniencia do serviço. Mas, honra seja feita aos estrangeiros, que ligarão-se em causa commum com os bravos da nossa armada em pról da civilização e da liberdade.

A importância desses profissionais para a Marinha fica ainda mais evidente quando verificamos que no mapa relativo à força naval ativa do império, datado de 18 de abril de 1866, dos 62 navios armados relacionados, 49 eram vapores. Ou seja, mais de dois terços da esquadra então (BRASIL, 1866, p. 21 e np). E no ano seguinte, os números aumentaram. Em 23 de maio de 1867, a Armada dispunha de 63 navios, dos quais 54 eram vapores (BRASIL, 1867, np).

O Barão de Cotegipe, ministro em 1869, lamentava que ainda não fora “possível completar o quadro estabelecido pelo decreto n. 3186, de 18 de novembro de 1863”. E por “se terem armado muitos vapores

durante a guerra, obrigou-nos a contractar 72 machinistas estrangeiros, alguns dos quaes nos tem prestado importantes serviços”. Reclamava ainda que “uma carreira tão honrosa, quanto lucrativa [sic], não tenha ainda fixado a atenção de nossos concidadãos, que encontrariam nella, tanto na marinha de guerra, como na mercante, um meio de vida honesto e digno”. E que em relação à escola de maquinistas criada no final da década passada “nenhum resultado se conhece ainda desta instituição”, “por não se ter designado um professor para reger-a”. Com relação à Força Naval ativa, ela atingira o número de 84 navios, dos quais 79 a vapor, que foi o máximo naquele período (BRASIL, 1869, pp. 8 e 14).

Em 1871, após o término do conflito, o ministro Manoel Antonio Duarte de Azevedo declarou, perante a Assembleia Geral Legislativa do Império, referindo-se ao corpo de maquinistas, que

Não se pode recusar o devido sentimento de gratidão ao pessoal que guarneceu nossa esquadra na guerra finda, que tão alto elevou o pendão nacional; o é de justiça confessar que entre os bons servidores figuram estrangeiros, muitos dos quaes se alistaram para o manejo das machinas de bordo.

Cumprir, entretanto, não dissimular dificuldades ou perigos, á que nos poderemos expor, se não modificarmos a actual organização do corpo de machinistas.

Confiar a machina do um navio de guerra a pessoal estrangeiro é procedimento arriscado. Em momentos criticos é possível, que a execução de uma manobra não se concilie com as ordens do commandante; e nem sempre os rigores da disciplina poderão dominar instinctos de nacionalidade, despertados por assomos de mal entendido patriotismo.<sup>23</sup>

Não desenvolvo este pensamento; mas comprehendéis, senhores, qual

não é a necessidade de criarmos um corpo de machinistas nacionais.

A partir de então, a Administração Naval realizou tratativas para reformar o corpo de maquinistas, recebendo afinal autorização do governo para tal em 1873.<sup>24</sup>

Mas, enquanto o novo regulamento era elaborado, os maquinistas extranumerários ainda predominavam. Era o que declarava o ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz em 1874. Para ele a “admissão de extranumerários evidentemente deve ser limitada a especiaes circunstancias; entretanto, na actualidade, constituem elles mais do quadruplo dos effectivos do quadro. Esta anomalia indica defeito no modo de constituir a classe”.

E que,

Reflectindo sobre este objecto, cheguei à conclusão de que para formar um Machinista destinado ao serviço da Armada cumpre proceder de modo analogo ao que se pratica para preparar o Official e o marinheiro, provenientes aquelle da Escola de Marinha, e este da Companhia de Aprendizizes.

Considerava que, para “o Machinista ha tambem necessidade de uma educação preliminar, e, enquanto adolescente, de uma aprendizagem, que sujeite-o a um estado regular e aos habitos de disciplina sob a direcção de um chefe”. E acreditava que as Companhias de Artífices Operários seriam o “viveiro” de aprendizes que supririam o corpo de maquinistas (BRASIL, 1874, p. 19).

### **O REGULAMENTO REFORMADO DO CORPO DE MAQUINISTAS DA ARMADA (1876)**

No final de novembro de 1876 entrou em vigor o regulamento reformado do Corpo de Maquinistas da Armada, que

manteve vários dispositivos da legislação anterior. Abordaremos aqui as mudanças realizadas. O corpo passava a ser organizado em 4 classes, sendo os maquinistas de 1ª classe, com graduação de 1º Tenente, os de 2ª, com graduação de 2º Tenente, os de 3ª, equiparados aos mestres de 1ª classe, e os de 4ª, equiparados aos mestres de 2ª classe. Os ajudantes de maquinistas foram extintos. A partir de então, eram “auxiliares” do corpo os praticantes, equiparados aos guardiães, os foguistas, equiparados aos marinheiros de 1ª classe e os carvoeiros, equiparados aos marinheiros de 2ª classe.

Para integrar o quadro, o candidato teria ingressar como praticante, brasileiro, menor de 25 e maior de 16 anos, ter bom procedimento e aptidão física para a vida do mar. E para ser praticante era necessário ter “aprovação da Escola de Machinistas, e pelo menos dous annos de pratica com aproveitamento nos trabalhos das officinas de machinas dos Arsenaes de Marinha”.

Para ser promovido à maquinista de 4ª classe, o interessado deveria ser aprovado em um “exame de sufficiencia sobre a pratica das materias constitutivas do curso da Escola de Machinistas, especialmente na parte relativa ás propriedades do vapor e aos diversos apparelhos que compõem uma machina”, além de dois anos de embarque “em navios de guerra ou transportes, havendo pelo menos navegado seis mezes”, a ser comprovado por atestados apresentados pelos chefes de máquinas e comandantes dos navios em que o praticante houvesse embarcado.

Para maquinista de 3ª classe eram requeridos também os mesmos períodos de tempo que na categoria imediatamente abaixo, bem como os mesmos conheci-

mentos já citados, além de “dar idéa dos meios de verificar” as condições de funcionamento normal das máquinas a vapor marítimas, bem como “o parallelismo das diferentes linhas e eixos de movimento” das mesmas.

Já para ser maquinista de 2ª classe era necessário “ter servido tres annos na 3ª, em navios de guerra ou transportes”. Para maquinista de 1ª classe, “quatro annos de embarque na 2ª classe, sendo um, pelo menos, como chefe de machina em viagens”.

A partir do regulamento de 1876, o encarregado da máquina a bordo das embarcações recebeu o título de chefe de máquinas, tendo sob sua responsabilidade os demais maquinistas, os praticantes, os foguistas e os carvoeiros, tal qual o 1º maquinista no relatório de 1863.

No aspecto disciplinar, o diploma legal de 1876 afirmava expressamente que os integrantes do corpo de maquinistas ficavam “sujeitos aos regulamentos militares”. Mas os maquinistas, assim como os praticantes, independentemente de classe, só podiam ser punidos com penas de prisão e detenção a bordo. Outra mudança era que a legislação aplicada aos oficiais da Armada em relação à reforma era agora “extensiva aos machinistas das quatro classes”.

Além do maquinista de 1ª classe, a partir de então os de 2ª também teria alojamento à ré e arrancharia com os oficiais na praça d'armas. E também passaram a ter direito a um criado cada um. Já os demais maquinistas e os praticantes se alojariam o mais próximo possível da máquina.

Quanto aos maquinistas extranumerários existentes, se fossem brasileiros, tinham diversas possibilidades de serem incorporados ao novo quadro. Porém, os extranumerários estrangeiros só poderiam ingressar nele depois de naturalizados, em até um ano a contar da reorganização do corpo.

O regulamento reformado trazia uma

nova tabela de soldos e gratificações, que incorporavam o aumento concedido anos antes pelo governo imperial. Para se ter uma ideia, os vencimentos do maquinista de 1ª classe passaram do piso base de 100\$000 para 2.000\$000 réis. Por outro lado, prescrevia situações particulares, entre as quais que os vencimentos (os soldos) em caso de desembarque e disponibilidade sofreriam descontos. E aqueles que estivessem trabalhando em oficinas em terra venceriam a gratificação do estabelecimento fabril.<sup>25</sup>

### **A EVOLUÇÃO DOS EFETIVOS DO CORPO DE MAQUINISTAS (1861-1875)**

A análise dos efetivos do Corpo de Maquinistas<sup>26</sup>, publicados nos relatórios do Ministério da Marinha entre 1861 e 1875 (Figura 1), mostra que, considerados os cargos de maquinista de 1ª, 2ª e 3ª classe, o número de maquinistas extranumerários sempre foi superior ao daqueles que pertenciam ao quadro sendo que, em termos percentuais, estes nunca ultrapassaram 43% do efetivo total, ocupação alcançada no ano de 1861 e no primeiro semestre de 1863, tendo atingido um mínimo de pouco menos de 12% em 1870. Somente somando os ajudantes maquinistas de 1ª, 2ª e 3ª classe é que, no período de 1861 ao segundo semestre de 1863, os integrantes do quadro superavam os extranumerários, que não contavam com nenhum contratado nessas categorias<sup>27</sup>. Porém, já em 1864, os números eram quase iguais, e daí por diante a disparidade aumentou.

### **MAQUINISTAS E AJUDANTES MAQUINISTAS A BORDO DA CORVETA ENCOURAÇADA HERVAL (1866-1875)**

Os números expostos na Figura 1 mostram que os efetivos de maquinistas eaju-

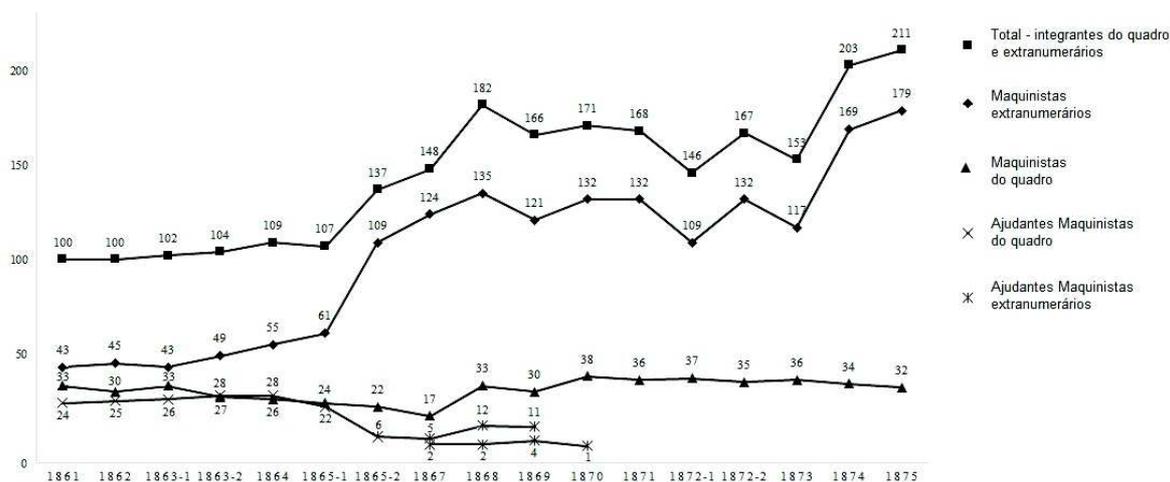


Figura 1 – Efetivos do Corpo de Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1861-1875)

Fonte: relatórios do Ministério da Marinha entre 1861 e 1875.

dantes maquinistas tiveram pequena variação na primeira metade dos anos 1860. Porém, com a eclosão da Guerra do Paraguai (1864-1870), houve uma expansão no Corpo de Maquinistas de cerca de 60% naquele período pois, frente à agressão, o Império mobilizou recursos bélicos e de pessoal para enfrentar o inimigo.

Entre esses recursos bélicos estavam os navios encouraçados *Herval*, *Mariz e Barros*, *Bahia*, *Lima Barros* e *Silvado*, comprados na Europa pelo governo imperial para atender às demandas emergenciais da luta em ambiente fluvial. Cabe esclarecer que a construção desses navios fora ordenada pelo Paraguai<sup>28</sup> antes da guerra, mas, frente à precipitação do brigadeiro Francisco Solano López em apresar o vapor Marquês de Olinda em 12 de novembro de 1864<sup>29</sup>, aquele país ficara bloqueado pela esquadra brasileira no Rio da Prata sem poder, portanto, satisfazer os pagamentos aos estaleiros ingleses e francês construtores deles.

A corveta encouraçada *Herval* partiu do Rio de Janeiro, em direção ao Teatro de Operações na região do Rio da Prata, por volta das 22hs do dia 5 de agosto de 1866, aportando em Montevidéu em 17 de

agosto de 1866. A bordo, além de oficiais da Armada, seguiram 128 praças.<sup>30</sup> Essa belonave esteve no *front* entre 1866 e 1869, quando recebeu ordem para voltar para o Rio de Janeiro onde aportou em fevereiro de 1870 e, após passar por reparos, seguiu para Salvador, Bahia em 5 de fevereiro de 1871,<sup>31</sup> onde permaneceu até novembro de 1874, quando retornou ao Rio de Janeiro, onde foi desarmada em 4 de fevereiro de 1875,<sup>32</sup> terminando seu serviço na Armada.

Tendo em vista que o período de operação da corveta encouraçada *Herval* coincide com parte do período desta pesquisa, consideramos oportuno prospectar dados dos maquinistas e ajudantes maquinistas que estiveram a bordo, como uma amostra dos integrantes do quadro utilizando, para isso, os “Livros de Socorros de Oficiais”<sup>33</sup> daquela belonave.

Com base no levantamento feito nos sete “Livros de Socorros de Officiaes” dessa embarcação, verificou-se que durante os quase dez anos de operações do *Herval*, passaram por ele 25 maquinistas e 3 ajudantes maquinistas (Tabela 2). Para fins de exposição dividimos, *grosso modo*, o conjunto de acordo com o local onde a maior parte da escrituração dos livros foi

realizada. Assim, os quatro primeiros livros cobrem o período de atuação bélica no rio Paraguai, incluindo a ida e a volta à Côrte (1866-1870), e os três últimos correspondem à sua operação no Brasil (1871-1875).<sup>34</sup> Adiantamos que um grupo de cinco maquinistas integra os dois grupos, sendo considerado nos dois universos, já que representam momentos distintos.

E, para complementar as informações encontradas nesses Livros de Socorros, foram pesquisados alguns dos volumes do “Livro de Assentamentos dos Machinistas contractados, engajados e extranumerários dos Vapores da Armada”, do

“Livro dos Contractos dos Machinistas engajados e extranumerários da Armada”, existentes no acervo do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, além das edições do “Almanack do Ministerio da Marinha” publicadas entre 1858 e 1888.<sup>35</sup>

### INFORMAÇÕES SOBRE OS MAQUINISTAS E AJUDANTES MAQUINISTAS ATRAVÉS DE SEUS CONTRATOS

A análise dos contratos é baseada na constatação de que, com relação aos maquinistas e ajudantes embarcados na corveta encouraçada *Herval*, entre 1866

Nome	Nacionalidade	Extranumerário	Quadro
Alfred Bonnet	Francês	Maq 3ª C	
Antonio de Siqueira Lopes	Brasileiro	Maq 3ª C	
Antonio Ignacio Albernaz	Brasileiro	Maq 3ª C	
Antonio Joaquim dos Reis	Português*	Maq 2ª C	
Antonio Joaquim da Silva Guimarães	Brasileiro	Maq 3ª C	
Antonio José de Faia	Português*	Maq 3ª C	
Cypriano de Aguiar Gemini	Brasileiro		Aj Maq 3ª C
Domingos Pinto Pereira	Brasileiro	Maq 3ª C	
Edward Mc Cloud	Inglês*	Maq 2ª C	
Florencio de Almeida	Português*	Maq 3ª C	
Francisco Antonio da Silva	Brasileiro	Maq 2ª C	
Frederick H. Sawyer	Inglês	Maq 1ª C	
James Southey	N. Americano	Maq 2ª C	
João Antonio Pousada	Espanhol	Maq 2ª C	
João Henrique Giraud	Brasileiro		Aj Maq 3ª C
Joaquim Ferreira da Silva	Português*	Maq 3ª C	
Joaquim Simplicio	Brasileiro	Maq 2ª C	
John Leitch	Inglês	Maq 1ª C	
John Thomaz Thornton	Inglês	Maq 1ª C	
Luiz Ferreira de Carvalho	Brasileiro		Aj Maq 1ª C
Malcom Mc Farlane	Inglês	Maq 2ª C	
Manoel Dias da Silva	Brasileiro		Maq 3ª C
Manoel Joaquim Dourado	Português*	Maq 3ª C	
Marcolino Alves de Souza	Brasileiro	Maq 3ª C	
Pedro Alvares Castrilhon	Espanhol	Maq 3ª C	
Pompêo João Parente da Costa	Brasileiro	Maq 3ª C	
Samuel Purcell Jr.	Inglês	Aj Maq 2ª C	
William Lancefield Stevens	Inglês	Maq 1ª C	

\* Naturalizou-se.

**Tabela 2** - Relação dos maquinistas e ajudantes maquinistas, com as graduações que tinham, quando estiveram a bordo da corveta encouraçada *Herval*, entre 1866 e 1875

Fonte: AV IM 839, AV IM 882, AV IM 951, AV IM 984, AV IM 953, AV IM 770, AV IM 739, B6 M2211, B6 M2221, M2212, B6 M2213, B6 M2224, B6 M2215 e B6 M2217 (AN-RJ).

e 1870, 2 maquinistas e 2 ajudantes de maquinista pertenciam ao Corpo de Maquinistas, sendo todos demais extranumerários. E, entre 1871 e 1875, todos eram extranumerários.<sup>36</sup> Deste modo, foram examinados 24 contratos relativos à aquela situação.

A maioria dos acordos analisados relativos aos extranumerários seguiram, em suas seis cláusulas, o que constava nas “Disposições diversas” do Regulamento de 1863, que estabelecia que os mesmos seriam assinados na Inspeção do Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro, onde constariam o período de tempo e a classe; os vencimentos ajustados, pagos em moeda corrente ou libras esterlinas; casos para rescisão; a declaração de sujeição, durante o tempo do contrato, às leis do império; que deveriam informar com antecedência se renovariam ou não seus contratos, e que o tempo que passassem “doentes, ou presos em virtude de sentença, por faltas graves e contrarias á disciplina” não seria computado.<sup>37</sup> E, se por ventura o contratado estivesse fora da Corte quando o contrato terminasse, receberia passagem para ser transportado de volta ao Rio de Janeiro. Contudo, há alguns contratos com particularidades, como veremos mais adiante.

Com relação à nacionalidade, no período de 1866 a 1870 entre os 21 maquinistas e três ajudantes que estiveram a bordo do *Herval*, verificou-se que entre os maquinistas, sete eram brasileiros, seis ingleses, quatro portugueses, dois espanhóis, um norte-americano e um francês. Dos ajudantes, dois eram brasileiros e um era inglês.

Os números mostram o predomínio dos estrangeiros. Porém, examinando as informações em períodos menores, essa presença, notadamente dos ingleses, dos espanhóis, do norte-americano e do francês, se concentrou entre junho de 1866 e

junho de 1869, que coincide com as operações realizadas desde Curuzu até o fim dos últimos navios da frota paraguaia. Portanto, do segundo semestre de 1869 em diante, brasileiros e portugueses eram responsáveis por operar a máquina a vapor do *Herval*.

Já no período de 1871 a 1875, entre os oito maquinistas que estiveram embarcados, cinco eram brasileiros e três eram portugueses que se naturalizaram,<sup>38</sup> revelando uma completa nacionalização daquele segmento.

Com relação ao tempo de contrato dos extranumerários, em 21 deles o período ajustado foi de um ano, e em dois de três anos, e um de seis meses.

Com relação às categorias para as quais foram feitas contratações, no período 1866-1870, três eram de maquinistas de 1ª classe, sete de 2ª, nove de 3ª e uma de ajudante maquinista. No período de 1871-1875, duas foram para maquinistas de 2ª classe e seis para a 3ª classe.

Os soldos constantes dos contratos eram aqueles constantes da tabela de vencimentos mensais, publicada no Regulamento de 1863, acrescidos da gratificação de embarque, diferenciando-se entre portos no império e portos estrangeiros, como se vê na Tabela 1. Além disso, havia outras gratificações pagas em razão das funções desempenhadas, como era usual para outros segmentos.

A título de informação, a conversão<sup>39</sup> do soldo e da gratificação de embarque em portos estrangeiros de um maquinista de 1ª classe, 100\$000 e 160\$000 réis equivalia, na divisa mais forte da época, respectivamente, à cerca de 8,5 e 13,5 libras esterlinas.

Abordaremos agora as singularidades encontradas em cinco contratos, todos eles feitos com ingleses.

Um dos contratos do conjunto se dis-

tingue por várias razões. Firmado em Londres em 1º de julho de 1866 tinha, de um lado, representando o governo imperial, o 1º Tenente da Armada Jayme Gomes de Argollo Ferrão,<sup>40</sup> e do outro Samuel Purcell Junior, “na sua capacidade como engenheiro machinista”. Esse inglês, de 20 anos de idade, nascido em Liverpool, e residindo em Birkenhead, na margem esquerda do rio Mersey, em frente à primeira cidade mencionada, ajustava contratar-se por um período de “seis meses” como “ajudante machinista de 2ª classe”. A razão para um tempo tão curto, informada à parte, é “porque espera poder fazer no fim d’esse tempo os exames necessarios afim de ser promovido á classe superior”. Samuel Purcell Junior e outros maquinistas ingleses contratados, estes para operarem a máquina do encouraçado *Cabral*, tanto na travessia, como nas ações da esquadra, além de um carpinteiro também inglês, nele partiram de Londres em 16 de julho de 1866 rumo ao Rio de Janeiro.<sup>41</sup> Deve se destacar que, de acordo com o regulamento de 1863 então em vigor, esse contrato não poderia ter sido assinado, pois Purcell Jr. foi contratado como ajudante, e não como maquinista.

Nos outros quatro contratos nos depa-ramos com cláusulas de pagamentos em Londres e a concessão de passagens para cidades inglesas ao término do contrato. Tratam-se dos contratos de John Leitch, William Lancefield Stevens, Edward Mc Cloud e John Thomaz Thornton.

Tanto John Leitch como William Lancefield Stevens, contratados como maquinistas de 1ª classe, solicitaram que parte de seus vencimentos mensais, 20 libras esterlinas no caso do primeiro, e 15, no caso do segundo, fossem pagas pela Legação Imperial na capital britânica às suas respectivas famílias. No caso de Edward Mc Cloud e John Thomaz Thorn-

ton, contratados como maquinistas de 2ª classe, a mesma solicitação foi encontrada, no valor de 12 libras esterlinas para cada família.

Nos contratos de Leitch e Mc Cloud, a cláusula referente ao retorno quando do término dos contratos desses dois maquinistas extranumerários, estabelecia que eles receberiam “a importância de uma passagem de 2ª classe nos paquetes de Inglaterra”.<sup>42</sup> Já naqueles de Stevens e Thornton,<sup>43</sup> a passagem também era de 2ª classe, mas especificava a cidade de Southampton.

Isto posto, é muito provável que esses quatro maquinistas ingleses tenham sido contratados na Inglaterra, para operarem as máquinas de dois dos encouraçados lá construídos, tanto para trazê-los para o Brasil como nas ações no rio Paraguai.

As evidências para tal são que John Leitch e Edward Mc Cloud foram, respectivamente, os maquinistas de 1ª e 2ª classe que operaram inicialmente a máquina do *Herval* após sua incorporação à Armada em julho de 1866,<sup>44</sup> tal como William Lancefield Stevens<sup>45</sup> e John Thomaz Thornton,<sup>46</sup> em funções iguais, mas a bordo da corveta encouraçada *Mariz e Barros*.

Ao término de seu primeiro contrato, John Thomaz Thornton desembarcou do *Mariz e Barros* em julho de 1867, e seguiu para o Rio de Janeiro, onde recebeu a importância de 457\$142 réis, equivalente a 40 libras esterlinas, então o valor da passagem de 2ª classe, conforme fora pactuado.<sup>47</sup> O mesmo ocorreu com Samuel Purcell Junior, que desembarcou do *Herval* em outubro de 1867.<sup>48</sup> Aproveitamos para registrar que ambos assinaram novos contratos para servirem no Prata, ocorrência relativamente frequente no conjunto de profissionais estudados.

## EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

O exame da documentação pouco contribuiu com informações sobre a experiência profissional anterior que, de acordo com o regulamento de 1863, possibilitava a contratação dos maquinistas extranumerários. As exceções são relativas ao Florencio de Almeida e Antonio Joaquim dos Reis, pois que no ofício de envio dos contratos constava que eles eram maquinistas de “barcas de vapor de commercio”<sup>49</sup> antes de serem contratados. Porém, isso não explica como eles aprenderam seu ofício.

Contudo, na pesquisa relativa a Frederico H. Sawyer foi constatado que ele fora aprendiz em uma firma construtora de máquinas a vapor para uso naval na Inglaterra, e que posteriormente trabalhara em uma empresa de navegação britânica, tendo passado um tempo embarcado.<sup>50</sup>

E isso ocorria nas décadas de 1850 e 1860, que marcaram o surgimento dos navios encouraçados, com impacto direto sobre os fabricantes de armamentos, de máquinas a vapor e dos estaleiros para atenderem às necessidades dessas inovações.<sup>51</sup>

De fato, parte da trajetória de Sawyer exemplifica o caminho que milhares de meninos e adolescentes escoceses, galeses e ingleses trilharam, ao se dirigirem aos centros de construção naval da Grã-Bretanha para, como aprendizes, receberem treinamento nesses novos ramos de trabalho no meio naval.<sup>52</sup> E o mesmo deve ter ocorrido em outros países da Europa, além dos Estados Unidos.

Em relação ao Brasil, é provável que o processo de industrialização ocorrido em meados do século XIX no Brasil tenha possibilitado as oportunidades de aprendizado para brasileiros, livres ou não. Já em 1848 o ministro Manoel Felizardo de

Sousa e Mello reclamava da falta de operários especializados nas oficinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, pois que “pelo incremento que tem tido nos estaleiros particulares a construção de navios de vela e de vapor, ahi encontram-se maiores vantagens” (BRASIL 1848, p. 9).

## ALGUNS ASPECTOS DA VIDA A BORDO

Analisando os dados dos períodos 1866-1870 e 1871-1875, verificou-se que o tempo dos maquinistas e ajudantes maquinistas a bordo da corveta encouraçada *Herval*, variou de dois dias a 18 meses no primeiro intervalo e de três meses a 60 meses no segundo.

A explicação para isso é que entre 1866 e 1870, com exceção dos maquinistas que eram os responsáveis pela máquina da embarcação, que ali estiveram entre 10 e 12 meses, havia uma grande rodízio entre os integrantes das 2ª e 3ª classes. Essa rotatividade diminuiu de junho de 1869 em diante, o que alongou os tempos de permanência.

Embora existam memórias relativas à Guerra do Paraguai, a maioria é voltada para os aspectos bélicos. O cotidiano dos navios naquele conflito é praticamente desconhecido.<sup>53</sup> Por isso, foi feita uma pesquisa nos sete “Livros de Socorros” do *Herval*, buscando coletar episódios envolvendo os maquinistas e que pudessem revelar um pouco do seu dia a dia, eventos esses que foram reunidos para serem expostos aqui.

Por exemplo, em cumprimento da determinação do Comandante da 2ª Divisão, entre 8 e 15 de setembro de 1868, o 1º Maquinista John Thomaz Thornton, o 2º Maquinista Malcolm McFarlane e 3º Maquinista José Henrique Giraud, estiveram submetidos “a meia ração, sendo seis dias de Carne Secca, um de Carne Salgada e

um de Bacalhau”,<sup>54</sup> o que indica a ocorrência de problemas logísticos, afetando a cadeia de suprimentos, o que levava tanto a uma redução da quantidade de alimento como também restrições dos mesmos.

Um registro distinto envolveu o Maquinista de 2ª Classe Antonio Joaquim dos Reis. Em seus assentamentos, consta que deveria se descontar de seus vencimentos “a quantia de vinte e cinco mil reis proveniente de um revolver que recebera, e foi extraviado” quando estava a bordo do encouraçado *Lima Barros*.<sup>55</sup>

Em caso de doença, os membros da tripulação eram tratados a bordo pelo facultativo embarcado. E, caso fosse necessário, o doente era desembarcado para tratamento. Foi o que aconteceu com o 3º Maquinista Pedro Alvares Castrilhon, que era espanhol, e baixou ao hospital em Corrientes, Argentina, em 20 de outubro de 1867, tendo alta dez dias depois.<sup>56</sup> O período internado poderia ser maior, como o do brasileiro Francisco Antonio da Silva, 2º Maquinista, que baixou ao hospital do Cerrito, Argentina, em 5 de abril de 1869, do qual teve alta em 15 de maio de 1869.<sup>57</sup> Havia também internações curtas, como a que sofreu o português Manoel Joaquim Dourado, 3º Maquinista, que ficou baixado ao hospital por dois dias.<sup>58</sup>

No período em que a corveta encouraçada *Herval* ficou estacionada em Salvador, Bahia, houve dois registros relativos aos doentes. Nos assentamentos do Maquinista de 3ª Classe Marcolino Alves de Souza, brasileiro, consta ter baixado ao hospital em 9 outubro de 1872, tendo alta em 12 do mesmo mês “por ordem superior, a fim de tratar-se em casa de sua família”. Apresentou-se a bordo nove dias depois. No mês de maio do ano seguinte, por ordem do comando da Divisão Naval do 2º Distrito seguiu para a Corte à disposição do Quartel General de Marinha “por assim

entender a Junta Medica”.<sup>59</sup> Um pouco antes Manoel Joaquim Dourado, agora 2º Maquinista e naturalizado brasileiro, por ordem do comando da Divisão Naval do 2º Distrito, desembarcou e seguiu para à Corte em 11 de fevereiro de 1873, ficando à disposição do Quartel General de Marinha “por estar sofrendo de Bere-bere” (sic).<sup>60</sup>

No conjunto de maquinistas ora estudados encontramos o registro de dois óbitos, ocorridos quando os profissionais estavam embarcados.

O Maquinista de 1ª classe John Leitch, que era o responsável pela máquina do *Herval* desde que o navio partiu de Londres em 1866, faleceu no exercício da função em 22 de abril de 1867, tendo seu corpo sido “enterrado no mesmo dia nas margens do Chaco em frente a Curuzú”.<sup>61</sup>

Já o Maquinista de 2ª Classe Joaquim Simplicio, que era o responsável pela máquina do *Herval* desde 26 de junho de 1869, ainda no rio Paraguai, faleceu em 15 de março de 1872 em Salvador, Bahia, onde o navio operava como bateria flutuante. Procedeu-se então ao inventário de seus bens, que foram vendidos em leilão, sendo arrecadado 41\$500 réis. Esses bens eram constituídos por peças de roupas, tais como meias, lenços, camisas, ceroulas, calças, paletós, gravatas, sobrecasacas, chapéus, botões galvanizados, um baú de couro, uma “caixinha de madeira com diversos papeis, tudo usado e algumas peças inservíveis”.<sup>62</sup>

Entre as ocorrências encontradas nos “Livros de Socorros”, há dois assuntos que sobressaem, e que destacaremos como tópicos.

## **DISCIPLINA: DIVERSAS FORMAS DE PUNIÇÃO**

Foram encontradas duas ocorrências disciplinares envolvendo maquinistas,<sup>63</sup> a

bordo do *Herval*, ambas no período 1866-1870. A primeira, uma prisão, ordenada pelo comandante, em 30 de janeiro de 1868, ao Maquinista de 2ª classe Malcolm Mc Farlane, “por ter desobedecido formamente [sic] ao 1º Machinista [Frederico H. Sawyer], em serviço da Machina que o mandará fazer”.<sup>64</sup>

A outra atingiu o Maquinista de 3ª classe Antonio Joaquim da Silva Guimarães Transferido do monitor *Alagoas* para a corveta encouraçada *Herval* em 23 de abril de 1869, sofreu uma prisão, ordenada pelo Comandante da 2ª Divisão, em 3 de maio de 1869, “por não se querer prestar a exercer o seu emprego”, sendo que não consta a duração. Em 5 de julho de 1869, passou para a canhoneira *Henrique Martins*, à disposição do Comandante da 1ª Divisão da Esquadra.

Porém, analisando os assentamentos do maquinista Guimarães, verificou-se que, ao lado de elogios coletivos recebidos, quando estava a bordo do vapor *Magé* entre 1866 e 1868, e no monitor *Alagoas*, em 1868 e 1869, há o registro de uma série de prisões sofridas quando esteve embarcado naqueles navios.

No vapor *Magé*, ele foi preso por ordem do comandante, em 9 de abril de 1867, “por lhe faltar o respeito”, sendo solto no dia 12 do mesmo mês. Foi preso novamente em 15 de junho de 1867 por ordem do Comandante da 1ª Divisão, “por faltar ao respeito ao 1º Machinista em acto de serviço, [e] desobedecer a ordem de prisão” dada pelo imediato que estava de oficial de quarto, “sendo necessario ameaçar de força [com] a guarnição formada para recolher-se preso a seu alojamento”. Em 26 de julho de 1867, foi preso por ordem do comandante “por haver introduzido [sic] a bordo um caixão de bebidas prohibidas” e, resistindo, “foi-lhe reforçada a prisão com uma sentinella a vista”. Sofreu nova

prisão em 11 de dezembro de 1867, por ordem do comandante, aprovada pelo Chefe da 2ª Divisão, “porque indo com licença ao acampamento do Chaco excedeu a mesma”, só tendo retornado para bordo porque “o cabo de [Fuzileiros] Navais foi procural-o”. No dia 26 de maio de 1868, “regressando embriagado do hospital de Corrientes, do qual tivera alta” foi preso pelo Escrivão do vapor *Magé*, onde estava embarcado, “por ter lhe dirigido palavras injuriosas perante o comandante e a guarnição do Vapor Onze de Junho”, sendo solto no mesmo dia.

Já no monitor *Alagoas*, foi preso em 24 de novembro de 1868 por embriaguez e ter faltado à disciplina, sendo posto em liberdade no dia 1º de dezembro. Preso em 24 de janeiro de 1869 “por ter se embriagado a bordo” e se insubordinado ao comandante. Foi solto em 26 do mesmo. Preso em 25 de fevereiro de 1869 “por espancar e maltratar os Foguistas, estando embriagado”, sendo libertado no dia 28 de fevereiro. Nova prisão em 6 de abril de 1869, “por ter sido encontrado jogando a noite com os Foguistas”, com nova soltura no dia 9.<sup>65</sup>

Outro exemplo é relativo ao Maquinista de 2ª classe James Southey, que veio do vapor *Recife* em 22 de junho de 1866, e desembarcou em 17 de dezembro de 1866. De seus assentamentos, consta que, em 1866, quando estava a bordo do vapor *Leopoldina*, por ordem do comandante “foi preso em seu camarote com sentinella a vista no dia 16 de fevereiro”, ficando à disposição do Visconde de Tamandaré, o Comandante em Chefe da esquadra em operações. Não consta o motivo da prisão.<sup>66</sup>

Porém, o caso que mais chamou a atenção na documentação é relativo ao Maquinista de 1ª classe William Lancefield Stevens, responsável pela máquina da corveta encouraçada *Mariz e Barros*. Já na viagem do Rio de Janeiro para Montevideú, o co-

mandante comunicou-lhe “que era muito do seo desagrado, o pouco aceio [sic] em que foi encontrada a machina, tendo na mesma se encontrado cascas de laranjas, e roupa de foguistas”, entregando-lhe então uma cópia do Regulamento do Corpo da Maquinistas, “para d’elle ficar inteirado, e dar conhecimento aos outros Machinistas”. Tendo chegado ao porto de Montevideú, foi preso por um dia, em 28 de setembro de 1866, por desrespeitar o oficial de quarto, “oppondo-se a que um dos foguistas limpasse (...) o que havia sujado no convez, como manda o Regimento Provizional”. Em 10 de outubro de 1866 foi advertido na Câmara de Oficiais por deixar de cumprir ordem no sentido de “examinar o carvão e mandar dispor os tubos dos carvoeiros para recebimento do combustível”, para depois dar “desculpas frivolas” para negar que recebera a ordem, “servindo-se em altas vozes da expressão ‘é mentira’ dirigida ao então oficial de quarto”. Foi preso novamente em 31 de outubro de 1866, quando o *Mariz e Barros* juntou-se à esquadra em operações, pelas “frequentes faltas de obediencia”, tais como deixar de cumprimentar o comandante ao encontrá-lo pela manhã no convés, por “oppor-se a que a machina trabalhasse para seguir o navio a sua viagem do Rosario para Corrientes” e, por fim, “por concitar os outros machinistas á iguais actos de insubordinação e desobediência”, o que resultou na sua transferência, como preso, para o *Herval* em 25 de novembro de 1866, para responder ao Conselho de Guerra. Foi solto por ordem do Chefe do Estado-Maior da Esquadra em operações em 11 de janeiro de 1867, e dois dias depois passou “para a Fragata encouraçada *Lima Barros*”.<sup>67</sup>

### RECOMPENSAS: CONDECORAÇÕES, ELOGIOS E NOMEAÇÕES

Entre as premiações mais encontradas na documentação se destacam os elogios

tanto emanados do comando da esquadra em operações como do governo imperial, sendo registrados nos assentamentos de todos os que integravam as tripulações das belonaves que participaram das ações bélicas.

Como exemplos, citamos John Leitch, compreendido no elogio coletivo consignado por ocasião do reconhecimento e combate de 2 de fevereiro de 1867 contra as baterias de Curupaity<sup>68</sup>, da mesma forma que Frederico H. Sawyer e José Henrique Giraud, quando do bombardeio e ultrapassagem de Humaitá pela 3ª Divisão da esquadra em 19 de fevereiro de 1868.<sup>69</sup>

Os ascensos também podiam ocorrer. Em 22 de fevereiro de 1867, por ato do Vice-Almirante Comandante em Chefe da Esquadra, Samuel Purcell Junior, que havia sido contratado, como vimos antes, como ajudante maquinista, passou a 3º maquinista extranumerário,<sup>70</sup> sendo que situação semelhante ocorreu com José Henrique Giraud em 29 de agosto de 1867.<sup>71</sup>

Algumas das ações relativas à Guerra do Paraguai motivaram que o governo imperial concedesse medalhas, com graus distintos para comandantes, oficiais e praças, para premiar os envolvidos nesses combates.

Na consulta aos almanaques da Marinha encontramos, dentre os maquinistas e ajudantes maquinistas que passaram pelo *Herval*, ao menos quatro deles que foram galardoados. Os ajudantes de maquinista José Henrique Giraud, de 2ª e Cypriano de Aguiar Gemini, de 3ª classe, receberam a medalha da Campanha Oriental, relativa às operações no Uruguai em 1864-1865.<sup>72</sup> Giraud também recebeu a relativa ao Combate Naval do Riachuelo (11 de junho de 1865).<sup>73</sup> Já Cypriano recebeu outra relacionada à Passagem do Humaitá (19 de fevereiro de 1868).<sup>74</sup>

Contudo, também há o registro de comendas, concedidas como premiação de um ato pessoal. Encontramos as concessões, como a da Ordem de Cristo, no grau de cavaleiro, “para remunerar serviços feitos ao Estado tanto pelos subditos do Imperio, como por estrangeiros beneméritos”<sup>75</sup>, concedida, no grau de cavaleiro, tanto ao mencionado Cypriano de Aguiar Gemini, como ao Ajudante Maquinista de 1ª classe Luiz Ferreira de Carvalho e a Ordem da Rosa, conferida “tanto [aos] nacionais como estrangeiros, que se distinguirem por sua fidelidade á Minha Augusta pessoa, e serviços feitos ao Imperio”,<sup>76</sup> concedida ao citado Luiz Ferreira, como também ao Maquinista de 3ª classe Florencio de Almeida, bem como ao Maquinista de 1ª classe Frederico H. Sawyer. No caso deste último foi possível saber o motivo para a concessão.<sup>77</sup>

## CONCLUSÕES

O século XIX marcou o surgimento da navegação a vapor e da necessidade de novos profissionais para operar essas máquinas no mar. Em razão do processo histórico, alguns países foram capazes de suprir suas demandas, enquanto outros se viram compelidos a buscá-los no exterior. Foi o que aconteceu com o Brasil, já que, como novidades tecnológicas que eram, não havia aqui pessoal capacitado para tal.

Contudo, é importante lembrar o papel desempenhado pelo Estado através de seus arsenais, no treinamento de trabalhadores especializados ou, como se dizia então, artífices ou artistas, para suprirem as demandas das forças de mar e terra.<sup>78</sup>

Por outro lado, deve se destacar que a necessidade de contratar estrangeiros para operar equipamentos a vapor e mesmo atuar em outros ramos da indústria ocorreu em diversos países. Por exem-

plo, de acordo com Bensimon (2023, pp. 56-103), britânicos de ambos os sexos, inclusive crianças, migraram (ou foram levados) para a Europa Continental, para trabalharem em países como Bélgica, Espanha, França e Itália, em fundição e siderurgia, operação de máquinas a vapor, indústria têxtil e ferrovias.

E isso também ocorreu na América do Sul. Tal como no Brasil, o Paraguai também recorreu à contratação de pessoal estrangeiro, principalmente britânicos, para atender às oficinas do Arsenal de Assunção e para operar as máquinas dos vapores da frota paraguaia. Para que se tenha uma ideia dessa presença, somente na primeira metade da década de 1860 há o registro de mais de 60 ingleses contratados.<sup>79</sup>

Com o aumento do número de vapores na Marinha brasileira, a Administração Naval se viu diante da necessidade de organizar um quadro novo para os operadores das máquinas a vapor embarcadas. E é provável que tenha seguido os britânicos, já que em 1837 a *Royal Navy* contratara maquinistas no meio civil para operar seus vapores, classificando-os como de primeira, segunda ou terceira classe (GRIGNARD, 2006, p. 220).

Seguiu-se então o regulamento de 1857, cujas exigências de conhecimento teórico foram motivos de críticas, já que a maioria adestrava-se então para a profissão como aprendizes, e não por saberes obtidos em bancos escolares, o que era realidade também na Inglaterra. Por isso, o regulamento de 1863 focou mais na prática, depositando esperanças na escola de maquinista fundada anos antes.

Porém, essas expectativas foram frustradas pela eclosão do conflito com o Paraguai. O esforço de aparelhar a Armada com navios modernos resultou na contratação de mais maquinistas extranumerários, em grande parte estrangeiros, já que



o pagamento era vantajoso.<sup>80</sup> E, segundo os relatórios ministeriais, eles cumpriram com o que haviam acordado.

Não é demais lembrar aqui que os vapores das marinhas paraguaia e argentina que atuaram no conflito também tinham ingleses operando suas máquinas (PLA, 1984, pp. 161, 171-172).

No caso brasileiro, a amostra proporcionada pelos maquinistas e ajudantes maquinistas que estiveram a bordo da corveta encouraçada *Herval* nos possibilitou entrever, ainda que parcialmente, um pouco desses homens, e cremos poder afirmar que a maior parte deles encarava o desempenho de suas tarefas sem atropelos ou complicações.

Porém, esses profissionais provinham do meio civil, onde trabalhavam em empresas de navegação ou embarcações dedicadas ao comércio e, naturalmente, possuíam um grau de liberdade inexistente a bordo de um navio de guerra. E, nas instituições militares, que se baseiam na hierarquia e na obediência, sem questionamentos das ordens recebidas, a disciplina é um dos seus aspectos fundamentais. Disciplina, que é melhor entendida como o estabelecimento da eficiência e da obediência dentro de uma tripulação, na qual as punições são um aspecto de sua manutenção (WALTON, 2012, p. 144).

Portanto, era natural que infrações às normas militares acontecessem, apesar dos maquinistas e ajudantes maquinistas terem assinado um contrato onde assumiam o compromisso de obedecê-las. E a maioria daqueles que passaram pela corveta encouraçada *Herval* não teve registro de ter sofrido qualquer punição. Mas sempre há os desviantes.

Por outro lado, por seu trabalho, vários foram elogiados, condecorados e alguns inclusive receberam distinções maiores, como comendas pessoais.

Ao terminarem seus contratos, diversos profissionais os renovaram, inclusive se naturalizando posteriormente,<sup>81</sup> enquanto outros deixaram a Armada. Contudo, alguns encontraram ali a morte, não em combate, mas no desempenho de suas funções.

De outra parte, a análise dos dados relativos as maquinistas e ajudantes mostra que seu perfil mudou ao longo do tempo, com os estrangeiros deixando de ser maioria entre aqueles que tripulavam o *Herval*. É possível que essa situação reflita o que ocorreu em uma amplitude maior.

Essa mudança era um desígnio da Marinha, que desejava eliminar a preeminência estrangeira na Armada, pois considerava perigoso confiar as máquinas de seus navios a quem não fosse brasileiro. De modo que buscou restringir sua presença no regulamento de 1876, ao par que sinalizava considerar os maquinistas não como praças, mas sim como oficiais de fato, como futuramente ocorreu.

Havia, contudo, outras coisas. Mais de meio século depois, em 1923, o ministro Alexandrino Faria de Alencar mencionava algumas delas. Lembrava que, com o aumento de vapores na esquadra “As funcções do machinista cresciam de importância, e emmranhavam-se com as dos officiaes de cata-vento [sic], que já [estes] não podiam dispensar os conhecimentos imprescindiveis ao manejo dos complicados mecanismos com que se aparelhavam os novos barcos”. Os comandantes agora dependiam dos maquinistas, e isso gerava desconfiança. Deste modo, “Qualquer desarranjo nas machinas era levado em conta da opposição systematica dos officiaes machinistas aos officiaes de convéz”, e “qualquer ordem, do commando a respeito dos serviços das machinas era consi-

derada como de caracter deprimente” (BRASIL, 1923, p. 58). Talvez o ministro tenha “carregado nas tintas”, mas é fora de dúvida que essas situações ocorreram mais de uma vez.

Mas, no tempo em que analisamos, as máquinas dos vapores da Armada eram tocadas por maquinistas e ajudantes maquinistas de várias partes do mundo, com-

panheiros em sua labuta junto às caldeiras, sempre de prontidão para obedecer, o mais prontamente a ordem, verbal ou pelo telégrafo da máquina, *Full Ahead*.

### **AGRADECIMENTOS**

Ao Arquivo da Marinha e ao Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, pelo apoio prestado para esta pesquisa.

### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BENSIMON, Fabrice. *Artisans Abroad: British Migrant Workers in Industrialising Europe, 1815-1870*. Oxford: Oxford University Press, 2023.

BITTENCOURT, Armando de Senna. A Marinha e o Bicentenário da Independência. *Revista Marítima Brasileira*, V. 138, 07/09, 2018, pp. 42-54.

BRASIL. Almanak do Ministerio da Marinha organizado pelo Respectivo Quartel General segundo as notas enviadas pelas diversas estações da repartição. Vol. IX. Rio de Janeiro: Typographia e Litographia do Imperial Instituto Artistico, 1877.

BRASIL. Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha apresentado á Assembléa Geral Legislativa na Sessão Ordinaria de 1838 pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado [dos Negocios da Marinha] Joaquim José Rodrigues Torres. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1838.

BRASIL. Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha apresentado a Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 6ª Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d’Albuquerque. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1846.

BRASIL. Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha apresentado a Assembléa Geral Legislativa na 1ª Sessão da 7ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Manuel Felizardo de Sousa e Mello. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848.

BRASIL. Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 8ª Legislatura pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha Manuel Vieira Tosta. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851.

BRASIL. Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Quarta Sessão da Oitava Legislatura pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha Manuel Vieira Tosta. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Zacarias de Goes e Vasconcellos. Rio de Janeiro: Typ.[ographia] do Diario de A & L. Navarro, 1853.

BRASIL. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha José Maria da Silva Paranhos. Rio de Janeiro: Typ.[ographia] do Diario de A & L. Navarro, 1854.

BRASIL. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha José Maria da Silva Paranhos. Rio de Janeiro: Empreza Typographica Nacional do Diario, 1855.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Quarta Sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha José Mauricio Wanderley. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha Joaquim José Ignacio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, o Chefe de Divisão Joaquim Raimundo de Lamare. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1863.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, o Chefe de Divisão Joaquim Raimundo de Lamare. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1864.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Francisco Xavier Pinto de Lima. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1865.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Quarta Sessão da Decima Segunda Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Francisco de Paula Silveira Lobo. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1866,

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Decima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Affonso Celso de Assis Figueiredo. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Decima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Barão de Cotegipe. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869.

BRASIL. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha



Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1874.

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar Ministro de Estado dos Negócios da Marinha em Maio de 1923. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1923.

BUCHANAN, R.[obert] A.[ngus]. *Gentlemen Engineers: The Making of a Profession*. *Victorian Studies*, V. 26, 4, 1983, pp. 407-429.

BUCHANAN, R.[obert] A.[ngus]. Institutional Proliferation in the British Engineering Profession, 1847-1914. *The Economic History Review*, New Series, V. 38, 1, 1985, pp. 42-60.

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

CASTRO, Adler Homero Fonseca de. O Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro. *Anais do Museu Histórico Nacional*. Rio de Janeiro, v. 28, 1996, pp. 163-181.

CASTRO, Adler Homero Fonseca de. *A Pré-indústria e Governo no Brasil: iniciativas de industrialização a partir do Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro, 1808-1864*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2017 (Tese de doutorado).

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. A disciplina e a institucionalização do Corpo de Maquinistas da Marinha: notas para o entendimento do comportamento dos maquinistas na Revolta dos Marinheiros de 1910. *Simpósio Nacional de História*, Anais eletrônicos, 29, Brasília, DF 2017. Disponível em: [https://www.snh2017.anpuh.org/resources/anais/54/1502851816\\_ARQUIVO\\_ANPUH2017-TEXTOANAISMAQUINISTASII.pdf](https://www.snh2017.anpuh.org/resources/anais/54/1502851816_ARQUIVO_ANPUH2017-TEXTOANAISMAQUINISTASII.pdf)

CORRÊA-MARTINS, Francisco José. O fim, o início e o meio: o apresamento do Marquês de Olinda e o cativo dos primeiros prisioneiros de guerra brasileiros a partir das memórias dos sobreviventes. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, V. 16, 31, 2020, pp. 97-120.

DE Montgéry, [Jacques-Philippe Mérigon], Mémoire sur les projectiles creux, *Annales Maritimes et Coloniales*, 1824, II<sup>e</sup> Partie, Tome I, pp. 26-41.

GRATZ, George A. The Brazilian Imperial Navy Ironclads, 1865–1874. In: PRESTON, Antony (ed.) *Warship 1999–2000*. London: Conway Maritime Press, 1999a, pp. 140-162.

GRATZ, George A. Encouraçados para o Paraguai? *Revista Marítima Brasileira*, V. 119, 7/9, 1999b, pp. 121-126.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história 1763-1822*. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história 1822-1889*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do I.B.G.E, 1965.

HALDANE, J.[ohn] W.[ilton] C.[unningham]. *Civil and Mechanical Engineering popularly and socially considered*. [2<sup>nd</sup> ed.] London: E. & F.N. Spon, 1890.

JOHNSTON, Ian, BUXTON, Ian. *The Battleship Builders: Constructing and Arming British Capital Ships*. Yorkshire: Seaforth Publishing, 2013.

LORD, John. *Capital and Steam-Power: 1750-1800*. London: P.S. King & Son, Ltd, 1923.

MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. *A logística naval na Marinha Imperial durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2015.

NICHOLSON, John. *The Operative Mechanic, and British Machinist; Being a Practical Display of the Manufactories and Mechanical Arts of the United Kingdom*. London: Knight and Lacey, Dublin: Westley and Tyrrel, 1825.

PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Lingua Brasileira*. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832.

PLA, Josefina. *Los Britanicos en el Paraguay, 1850-1870*. Asunción: Arte Nuevo, Editores, 1984.

MAIA, [João do] Prado, *A marinha de guerra na Colônia e no Império: tentativa de reconstituição histórica*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1965.

SAWYER, Frederico H. *Incidente na guerra do Paraguai: A abordagem dos encouraçados diante de Humaitá em 2 de março de 1868*. Introdução, comentários e notas de Francisco José Corrêa-Martins. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, V. 20, 40, 2024, pp. 134-160.

SILVA, Antonio de Moraes. BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. V2. 1. ed. Lisboa: Simão Tadeu Ferreira, MDCCLXXXIX [1789].

WALTON, Oliver, *New Kinds of Discipline: The Royal Navy in the Second Half of the Nineteenth Century*. In: DOE, Helen and HARDING, Richard (ed.) *Naval Leadership and Management, 1650–1950: Essays in Honour of Michael Duffy*. Woodbridge; The Boydell Press, 2012, pp. 143-155.



---

**NOTAS**

<sup>1</sup> DE MONTGÉRY (1824, p. 41). Tradução nossa. Todas as transcrições oriundas de idiomas que não o português foram por nós traduzidas.

<sup>2</sup> Máquina a vapor. <https://www.if.ufrgs.br/~leila/vapor.htm>. O vapor é admitido por um lado do cilindro e expulso do outro por um sistema de válvulas enquanto o pistão ou embolo se movimenta. Esse movimento pode ser vertical, e no caso seria uma máquina estacionária, tipo a criada por Thomas Newcomen. James Watt aperfeiçoou a máquina de Newcomen, acrescentou um condensador e colocou o cilindro com o embolo na horizontal, acoplando-o à uma roda, o que permitiu ganhar rendimento e tornar a máquina móvel.

<sup>3</sup> SILVA (1789, V2, p. 266).

<sup>4</sup> PINTO (1832, p. 690) e NICHOLSON (1825, p. 778).

<sup>5</sup> Avisos, Gazeta do Rio de Janeiro, No 4, 25 de janeiro de 1815, p.4. Grifos no original.

<sup>6</sup> Noticias Maritimas, Entradas, Gazeta do Rio de Janeiro, No 28, 6 de abril de 1816, p.3. Grifos no original.

<sup>7</sup> Todos os anúncios são do Jornal do Commercio, publicado no Rio de Janeiro. O 1º está no no 2 de 4 de janeiro de 1836, na p. 4, o 2º no no 94, de 29 de abril de 1836, p. 4, e o 3º no no 317, de 8 e 9 de dezembro de 1841, na p. 4.

<sup>8</sup> Santa Casa da Misericórdia. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, no 18, 20 e 21 de janeiro de 1840, p. 1.

<sup>9</sup> MAIA (1965, p. 135).

<sup>10</sup> As informações relativas a esses tópicos nos relatórios ministeriais da pasta da Marinha são escassas, e muitas vezes há reclamações sobre “desleixo”, notadamente na primeira administração de Joaquim José Rodrigues Torres, o futuro Visconde de Itaboraí (1832-1834).

<sup>11</sup> Não há menção à origem dessa divisão em classes que, aparentemente, só foi formalizada quando da aprovação da regulamentação de 1857.

<sup>12</sup> Registre-se que anteriormente Castro (2017, pp. 2-6) realizou uma análise institucional sobre o Corpo de Maquinistas.

<sup>13</sup> Decreto nº 1.945, de 11 de Julho de 1857 “Crêa hum Corpo de Machinistas para o serviço dos Vapores da Armada, e dá o respectivo Regulamento”. In: BRASIL, Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1857. Tomo XVIII, Parte I. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1857, pp. 217- 229. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/>

[decret/1824-1899/decreto-1945-11-julho-1857-557993-publicacaooriginal-78817-pe.html](https://www.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1945-11-julho-1857-557993-publicacaooriginal-78817-pe.html). Acesso em 5 fev. 2024. \_Portanto MOITREL (2015, p. 52) se equivocou ao afirmar que tal corpo fora “ introduzido a partir de 1825”.

<sup>14</sup> Diferente do que o almirante Alexandrino Faria de Alencar, quando ministro da Marinha, afirmou em seu relatório (BRASIL, 1923, p. 57).

<sup>15</sup> É importante salientar que, como lembra Caminha (1986, p. 111), oficiais da marinha britânica assessoraram a Administração Real Portuguesa tanto na elaboração do “Regimento Provisional para a Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real, que por ordem de Sua Magestade deve servir de regulamento aos commandantes da esquadras, e navios da Mesma Senhora”, de 1796, como dos “Artigos de Guerra para o Serviço, e Disciplina da Armada Real, por ordem do Principe Regente, Nosso Senhor”, de 1799, os quais permaneceram em uso na Marinha Imperial durante longo período.

<sup>16</sup> Segundo Caminha (1986, p. 121), “Graduado era o não-militar ao qual se atribuía o gozo de certas prerrogativas inerentes aos postos da carreira militar”.

<sup>17</sup> No século XVIII, na Inglaterra, o tempo de aprendizado era de sete anos. É oportuno lembrar que James Watt, que aperfeiçoou a máquina a vapor, também foi aprendiz em Londres em 1755. Porém conseguiu, ao custo de 12 guinéus, cerca de 12 libras esterlinas, que o período de seu aprendizado fosse de apenas um ano (LORD, 1923, pp. 47 e 71).

<sup>18</sup> Cabe observar que a situação foi distinta nos arsenais de guerra sob administração do Exército pois que, baseado nas antigas “Companhias de Artífices” surgidas no século XVIII, havia praças com conhecimentos de ofícios, tais como ferreiros e serralheiros, verdadeiros “soldados-operários” que integravam a força de trabalho daqueles estabelecimentos fabris, embora a maioria fosse composta por operários civis (CASTRO, 2017, pp. 525-537).

<sup>19</sup> No Reino Unido, berço da Revolução Industrial, apesar de existirem cursos de engenharia nas universidades de Londres, Durham e Glasgow em meados do século XIX (BUCHANAN, 1983, p. 428), o aprendizado ainda era buscado por aqueles que buscavam tornar-se engenheiros (BUCHANAN, 1985, p. 43), sobretudo mecânicos. Portanto, aparentemente, a Marinha brasileira estava seguindo esse modelo.

<sup>20</sup> Decreto N. 2.542 – de 3 de Março de 1860 – Estabelece huma Escola de Machinistas no Arsenal de Marinha da Côrte. In: BRASIL, Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1860. Tomo XXI, Parte I. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1860, p. 64- 66. Porém, como recorda Greenhalgh (1965, p. 341), essa escola não teve o sucesso esperado.

<sup>21</sup>Decreto nº 3.186, de 18 de Novembro de 1863 “Dá novo Regulamento ao Corpo de Machinistas dos Vapores da Armada”. In: BRASIL, Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1863. Tomo XXVI, Parte II. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1863, pp. 367-381. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3186-18-novembro-1863-555321-publicacaooriginal-74503-pe.html>. Acesso em 22 fev. 2024.

<sup>22</sup> Não só os maquinistas e ajudantes maquinistas tinham uma tabela própria de vencimentos. De acordo com Caminha (1986, p. 125), os oficiais de fazenda, os cirurgiões e os capelães, entre outros, também tinham suas remunerações específicas.

<sup>23</sup> Isso já havia ocorrido em 1823, durante a Guerra de Independência, quando marinheiros portugueses que tripulavam navios da força naval brasileira, comandada pelo almirante inglês Alexander Thomas Cochrane, se amotinaram e não abasteceram de pólvora os canhões, evitando que os navios inimigos, i.e., portugueses, fossem alvejados (BITTENCOURT, 2018, p. 50).

<sup>24</sup> Lei N. 2236 – de 26 de abril de 1873 - Fixa a Força Naval para o ano financeiro de 1873 a 1874. In: BRASIL, Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1868, V. 32, Parte I, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1873, p. 150.

<sup>25</sup> Decreto N. 6.386 – de 30 de Novembro de 1876 – Reforma o Regulamento do Corpo de Machinistas da Armada. In: BRASIL, Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1876. Tomo XXXIX, Parte II. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1877, pp. 1166 – 1182. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6386-30-novembro-1876-549733-publicacaooriginal-65246-pe.html>. Acesso em 4 mar. 2024.

<sup>26</sup> Para o cômputo dos efetivos relativo ao Corpo de Maquinistas foram consultados os mapas publicados nos relatórios ministeriais da Marinha. Isto porque, por vezes, quando da exposição do ministro perante a Assembleia Geral do Império, nem todos os detalhes eram expostos, bem como poderia haver equívoco de informações. Por exemplo, na apresentação feita em 2 de janeiro de 1864, o então ministro Joaquim Raimundo de Lamare mencionou os quantitativos do quadro então sob novo regulamento (BRASIL, 1864, p. 6), esquecendo, porém, de um maquinista de 2ª classe do quadro que estava desembarcado, como aparece no “N. 5 Mappa do estado actual do Corpo de Machinistas da Armada” (BRASIL, 1864, np). Outro equívoco observado foi que nos mapas de 1872-1, 1872-2, 1873, 1874 e 1875, há um erro tipográfico, pois, em lugar de constar a lotação prevista de 36 maquinistas de 3ª classe, aparece “26”.

<sup>27</sup> Como a Figura 1 mostra, entre 1867 e 1870 foram contratados nove ajudantes maquinistas extranumerários de diversas classes.

<sup>28</sup> A respeito, sugere-se Gratz (1999a e 1999b).

<sup>29</sup> CORRÊA-MARTINS (2020, p. 103).

<sup>30</sup> Termo de Sahida, Primeiro [Livro] de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval, B6, XVII – M2211, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro (de ora em diante AN-RJ).

<sup>31</sup> Termo de Sahida, Primeiro [sic] [Livro] de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval, B6, XVII – M2224 (AN-RJ). Como pode se notar, há equívoco nos “termos de Abertura” dos livros do Herval, situação que pode ter ocorrido com outros navios também.

<sup>32</sup> Termo de Desarmamento do Encouraçado Herval, Terceiro [sic] [Livro] de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval, B6, XVII – M2217 (AN-RJ).

<sup>33</sup> De acordo com Caminha (1986, p. 478) o “Livro de Soccorros era aquele existente em cada navio da Armada, no qual se anotavam as informações relacionadas com a vida

profissional e funcional e as contas de cada tripulante do navio”. (Grifos no original) Esclarecemos que há livros distintos, o de oficiais e inferiores, tais como mestres, guardiões, maquinistas, artífices e cozinheiros, e o de marinheiros e fuzileiros.

<sup>34</sup> Não trataremos aqui das operações bélicas em que o Herval esteve envolvido porque, como já exposto, nossa abordagem visa uma parte da tripulação que, em princípio, não tomou parte ativa nos combates.

<sup>35</sup> Os livros de “Assentamentos dos Machinistas contratados, engajados e extranumerários dos Vapores da Armada” consultados são: 1o, AV IM 839; 2o, AV IM 882; 2o AV IM 951 e 3o AV IM 884. Os livros de “Contractos dos Machinistas engajados e extranumerários d’Armada” consultados são: AV IM 953, AV IM 770 e AV IM 739. Documentos do AN-RJ.

<sup>36</sup> Dados obtidos nos livros de socorros, de assentamentos e de contratos já mencionados. Os quatro integrantes do quadro eram brasileiros.

<sup>37</sup> BRASIL (1863, pp. 379-380).

<sup>38</sup> Dados obtidos a partir da presença deles no quadro de maquinistas após 1876, já que parece haver lapsos nos registros. Uma exceção é o Maquinista de 3ª Classe extranumerário Manoel Joaquim Dourado que, ao apresentar sua carta de naturalização, datada de 20 de novembro de 1872, teve o registro da mesma em seus assentamentos no 2o Livro de Socorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval B6, XVII M2215, fl. 56 (AN-RJ).

<sup>39</sup> A taxa de câmbio aparece em informações anexas aos contratos dos maquinistas ingleses analisados neste trabalho.

<sup>40</sup> De acordo com seus assentamentos, o 1o Tenente Jayme Gomes de Argollo Ferrão, estava na Europa desde 1858, para onde fora estudar “a construção das Machinas de Vapor usadas na Marinha” e, posteriormente, do “fabrico de couraças de Navios e melhoramentos de Arsenaes em que então se achava”. Em 1865 foi nomeado para fiscalizar a fabricação “da artilharia destinada aos navios encouraçados, satisfazer as encomendas que lhe fossem encomidas [sic] pelo Ministerio da Marinha, examinar á construção dos Navios encouraçados contractados com A. F. Jones [e] prossequindo no estudo de machinas a vapor que está fazendo a [sic] espenças do Estado”. Retornou ao Brasil em 1867. 3o Livro Mestre de Officiaes da Armada Nacional Imperial, fl. 181 e 181v, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro.

<sup>41</sup> 2o Livro de Assentamentos dos Machinistas contratados, engajados e extranumerários, AV, IM 951, fls. 283v, 284 e 285 (AN-RJ). O que consta é a transcrição da tradução do contrato, enviada pelo 1o Tenente Jayme Gomes de Argollo Ferrão em 15 de julho de 1866. O contrato está transcrito no 1o Livro de Socorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval, B6, XVII M2211, fls. 69, 69v e 70 (AN-RJ).

<sup>42</sup> Os contratos de John Leitch e Edward Mc Cloud, assim como as estipulações para pagamentos em Londres estão no 2o Livro de Assentamentos dos Machinistas contratados, engajados e extranumerários, AV, IM 951, fls. 235v, 236, 236v e 237, para o primeiro, e, para o último, fls. 237v, 238, 238v e 239 (AN-RJ). No caso do primeiro,

nossa interpretação é respaldada pela seguinte afirmação de Frederico H. Sawyer, que o substituiu após seu falecimento: “As máquinas do Herval construídas por Boulton and Watt de Birmingham estavam em perfeito estado, quando as recebi, pois tinham estado desde o estaleiro sob a direção do meu predecessor, maquinista inglês da grande experiência” (SAWYER, 2024, p. 144, grifos no original).

<sup>43</sup> Os contratos de William Lancefield Stevens e John Thomaz Thornton, assim como as estipulações para pagamentos em Londres estão no 2o Livro de Assentamentos dos Machinistas contratados, engajados e extranumerários, AV, IM 951, fls. 244v, 245, 245v e 246, para o primeiro, e, para o último, fls. 277v, 278, 278v e 279 (AN-RJ).

<sup>44</sup> O contrato de John Leitch foi transcrito na íntegra no 1º Livro de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval, B6, XVII M2211, fls. 55 e 55v (AN-RJ). O de Edward Mc Cloud não, reportando-se ao anterior no geral, especificando a diferença do pagamento a ser feito em Londres. Fl. 58.

<sup>45</sup> Seu contrato está transcrito no 1º Livro de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2211, fls. 66, 66v e 67 (AN-RJ).

<sup>46</sup> John Thomaz Thornton foi o último maquinista de 1ª classe estrangeiro que foi responsável pela máquina da corveta encouraçada Herval, assumindo as funções em 19 de junho de 1868, e deixando-as em 23 de junho de 1869. 2º Livro de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2221, fl. 114 e 3º Livro de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval B6, XVII M2212, fl. 63v (AN-RJ).

<sup>47</sup> 1º Livro de Assentamentos dos Machinistas contratados, engajados e extranumerários, AV, IM 839, fl. 189 (AN-RJ).

<sup>48</sup> 1º Livro de Assentamentos dos Machinistas contratados, engajados e extranumerários, AV, IM 839, fl. 196 (AN-RJ).

<sup>49</sup> 2o Livro de Assentamentos dos Machinistas contratados, engajados e extranumerários, AV, IM 951, fls.46v e 48V (AN-RJ).

<sup>50</sup> A respeito, consultar SAWYER (2024, p. 136)

<sup>51</sup> JOHNSTON, BUXTON (2013, pp. 54-99).

<sup>52</sup> Para uma visão de um aprendiz dessa época, indicamos HALDANE (1890, pp. 28-40). E sobre ao vários ramos da indústria onde se empregavam na segunda metade do século XIX, HALDANE (1890, pp. 1890, p. 71-92).

<sup>53</sup> Uma exceção é SAWYER (2024, p. 140-146).

<sup>54</sup> 3º Livro de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2212, fls. 62, 66 e 70 (AN-RJ).

<sup>55</sup> 2º Livro de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2221, fls. 115-115v (AN-RJ).

<sup>56</sup> 2º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2211, fl. 91 (AN-RJ). Não há registro do motivo da internação.

<sup>57</sup> 3º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2212, fl. 65v (AN-RJ). Não há registro do motivo da internação.

<sup>58</sup> 1º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2224, fl. 62 (AN-RJ). Não há registro do motivo da internação.

<sup>59</sup> 2º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2215, fl. 59 (AN-RJ).

<sup>60</sup> 2º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2215, fl. 56 (AN-RJ).

<sup>61</sup> 1º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2211, fl. 56v (AN-RJ). Não consta a causa da morte. Porém, de acordo com SAWYER (2024, p. 144), ele “faleceu de cholera morbus” (grifos no original).

<sup>62</sup> 2º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2215, fl. 49v (AN-RJ). Não consta a causa da morte.

<sup>63</sup> CASTRO (2017, pp. 10-12) tratou de punições sofridas por tripulantes, a bordo da corveta Trajano, entre 1873 e 1879.

<sup>64</sup> 2º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2221, fl. 74v (AN-RJ). Não consta sua duração, mas acreditamos que tenha sido curta.

<sup>65</sup> 3º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2212, fls. 72, 72v, 73, 73v, 75, 75v, 76, 76v, 77 e 77v (AN-RJ). Graças ao escrivão do Herval, que transcreveu a “Caderneta de Socorros” de Antonio Joaquim da Silva Guimarães no livro mencionado, tivemos conhecimento desse fato.

<sup>66</sup> 1º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2211, fl. 62 (AN-RJ). Graças ao escrivão do Herval, que transcreveu a “Caderneta de Socorros” de James Southey no livro mencionado, tivemos conhecimento desse fato.

<sup>67</sup> 1º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2211, fls. 66, 67, 67v, 68 e 68v (AN-RJ). Graças ao escrivão do Herval, que transcreveu a “Caderneta de Socorros” de William Lancefield Stevens ou Steivens, como está grafado no livro mencionado, tivemos conhecimento desses fatos.

<sup>68</sup> 1º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2211, fl. 56 (AN-RJ).

<sup>69</sup> 2º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2221, fls. 66-66v e 101v (AN-RJ).

<sup>70</sup> 1º Livro de Socorros de Oficiais embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2211, fl. 70v. Como maquinista de 3ª Classe assinou novo contrato pelo tempo de um ano em 4 de janeiro de 1868. Livro de Contratos, AV, IM 739, fls. 206v, 207 e 208 (AN-RJ).

<sup>71</sup> 2º Livro de Socorros de Officiaes embarcados na Corveta Encouraçada Herval. B6, XVII M2221, fl. 101 (AN-RJ).

<sup>72</sup> Decreto Nº 3.468, de 8 de maio de 1865, “Concede o uso de uma Medalha ao Exercito sob o Commando do Marechal de Campo João Propicio Menna Barreto” e Decreto Nº 3.488, de 28 de junho de 1865, “Faz extensivo aos individuos, que computarão as guarnições dos navios da esquadra, sob o commando do Visconde de Tamandaré, o uso da medalha creada pelo Decreto n. 3468 de 8 de Maio ultimo [1865]”. In: BRASIL, Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1865, V. 25, Parte I, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1865, p. 262 e 297-298.

<sup>73</sup> Decreto Nº 3.529, de 18 de novembro de 1865, “Concede o uso de uma medalha aos Officiaes e praças da Armada, que se distinguirão no combate naval do Riachuelo”. In: BRASIL, Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1865, V. 25, Parte I, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1865, p. 357.

<sup>74</sup> Decreto Nº 4.118, de 14 de março de 1868, “Crêa uma medalha commemorativa do forçamento do passo de Humaitá”. In: BRASIL, Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1868, V. 28, Parte I, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1868, p. 122-123

<sup>75</sup> Decreto de No 312, de 9 de setembro de 1843 “Declara não serem d`ora em diante consideradas como religiosas as Ordens Militares de Christo, S. Bento de Aviz, e S. Thiago da Espada; e da diversas providencias a respeito das mesmas ordens”. In: BRASIL, Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1843, V. 5, Parte I, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1844, p. 193-195.

<sup>76</sup> Decreto de 17 de outubro de 1829 “Crêa uma Ordem militar e civil, com a denominação de - Ordem da Roza”. In: BRASIL, *Collecção das Leis do Império do Brasil de 1829*. Vol. 1 pt. II. Rio de Janeiro: Typographia. Nacional, 1877, p. 305.

<sup>77</sup> A respeito consultar SAWYER (2024, pp. 147-148)

<sup>78</sup> Para aprofundamento, sugere-se, no caso da Marinha Greenhalgh (1951 e 1965) e, sobre o Exército Castro (1996).

<sup>79</sup> Pla (1984, pp. 134-135).

<sup>80</sup> Isso parece ser confirmado por Pla (1984, p. 136), a partir de uma correspondência trocada entre os ingleses Richard Newton e William Keld Whytehead, então o principal engenheiro ao serviço do Paraguai e superintendente do Arsenal de Assunção, na qual o primeiro afirmava que “os jovens abandonam a Inglaterra para ganhar dinheiro e economizar para sua velhice”.

<sup>81</sup> Entre os que estiveram a bordo do Herval, citamos o inglês Edward McCloud e os portugueses Florencio de Almeida, Joaquim Ferreira da Silva e o já mencionado Manoel Joaquim Dourado. Seus nomes constam do Corpo de Machinistas reorganizado em 30 de novembro de 1876, graduados em postos de 1º e 2º Tenentes (BRASIL, 1877, p. 296, 298 e 299).

# A Trajetória do Capitão de Mar e Guerra José Moreira Guerra nas “Praias do Aracaju” (1855-1878)

*The Career of Sea and War Captain José Moreira Guerra at the “Beaches of Aracaju” (1855-1878)*

**Bruna Morrana dos Santos Cavalcante**

Doutora em História pela Universidade de Brasília (UnB) é Professora de História na Secretaria de Estado da Educação e da Cultura de Sergipe (SEDUC/SE)

## RESUMO

Esse trabalho contempla o estudo da trajetória<sup>1</sup> individual e familiar do Capitão de Mar e Guerra José Moreira Guerra e das estratégias sociais, econômicas e políticas utilizadas por ele, enquanto membro da primeira elite, para manter ou aumentar a sua posição social em Aracaju, nosso marco espacial. A pesquisa abrangeu grande parte da segunda metade do século XIX, pois inicia-se com a transferência da capital da província protelada em 17 de março de 1855 durante a presidência de Inácio Joaquim Barbosa, e termina em 1878, ano da morte do inventariado. A análise de variadas fontes como inventários, testamentos, jornais e registros paroquiais, possibilitou o acompanhamento da trajetória desse prestigiado militar que teve atuação destacada nos primeiros anos de consolidação de Aracaju.

**PALAVRAS-CHAVE:** Riqueza; Sociedade; Aracaju; Marinha do Brasil; Século XIX.

## ABSTRACT

*This work contemplates the study of the individual and family trajectory of the naval captain José Moreira Guerra and the social, economic and political strategies used by him, as a member of the first elite, to maintain or increase his social position in Aracaju, our spatial landmark. The research covered much of the second half of the 19th century, as it begins with the transfer of the capital of the province postponed on March 17, 1855 during the presidency of Inácio Joaquim Barbosa, and ends in 1878, the year of the deceased's death. The analysis of various sources such as inventories, wills, newspapers and parish records made it possible to follow the trajectory of this prestigious military man who played a prominent role in the first years of consolidation of Aracaju.*

**KEYWORDS:** Wealth; Society; Aracaju; Brazilian Navy; 19th Century.

A colonial cidade de São Cristóvão, localizada a 19 quilômetros de Aracaju, deixou de ser o centro das decisões político-administrativas a partir da resolução de 17 de março de 1855, sancionada pelo Dr. Inácio Joaquim Barbosa. Esta mudança foi, sem dúvida, um dos temas mais discutidos pela historiografia sergipana no que diz respeito a quem teria sido o mentor da ideia de transferir a capital, se foi João Gomes de Melo, o Barão de Maruim, ou o presidente da província, Inácio Joaquim Barbosa. O fato é que, naquela época, a região em que se desenvolveria Aracaju era habitada por pescadores e alguns poucos funcionários públicos. E como consequência dessa transferência, “aumentou o número de pessoas que se afastaram do setor primário, por necessidades de direção dos trabalhos de construção da cidade.” (ALMEIDA; DINIZ, 2013, p. 118).

Além disso, o crescimento da vida urbana na nova capital e os estímulos dados principalmente, pela ampliação do comércio e do setor de serviços, fizeram com que muitas pessoas saíssem do interior da província em direção à recém-criada Aracaju para tentar fazer fortuna. Sendo assim, podemos afirmar que, quase a totalidade das pessoas abastadas ou prestigiadas (pois, riqueza não implica prestígio e vice-versa), que migraram para a nova capital, não nasceram em Aracaju.

Cogitou-se, inclusive, que a rica cidade de Laranjeiras, localizada na zona canavieira, poderia ser a nova capital, mas a sua posição de destaque na produção do principal produto da província não conseguiu competir com a geografia e com o auspicioso futuro que o quase inabitado Aracaju poderia vir a ter. Passaram a entrar pela *barra do Aracajú* ou da *Cotinguiba* navios de alto bordo, fato que a diferenciava das demais barras da província.

Esse texto é um desdobramento da pesquisa que resultou na dissertação de mestrado, “*Riqueza e Sociedade na Comarca de Aracaju: um estudo sobre a dinâmica familiar da Primeira elite de Aracaju (1855-1889)*”, defendida no ano de 2018 no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Sergipe, e recém convertida em livro de mesmo nome, publicado em 2022. Para o desenvolvimento da pesquisa de mestrado, foram escolhidos doze inventariados que viveram na capital de Sergipe entre 1855 e 1889. Além de fazerem parte da “nova elite” que se formou em Aracaju, estes personagens moravam na área mais nobre da cidade – o quadrado de Pirro<sup>2</sup> – e estavam inseridos num universo de sociabilidade através das relações de parentesco (consanguíneo ou por afinidade), vizinhança, vínculos de amizade, sistemas de herança e das estratégias matrimoniais.

É importante ressaltar que, a denominação “nova elite” refere-se a um grupo de pessoas detentoras de capital econômico e simbólico, que não eram ligadas exclusivamente à grande lavoura, mas ao comércio e ao funcionalismo público, por exemplo. Em outras palavras, neste artigo, enxergamos a “elite” a partir do subsídio dado pela teoria de Pierre Bourdieu no que diz respeito à definição de classe social, pois segundo ele, quando se reduz o campo social unicamente ao campo econômico, desconsidera-se a existência das demais formas de capital que estão presentes na sociedade: capital político, capital cultural, capital simbólico, etc.

Seguindo o pensamento do sociólogo francês, a nova capital Aracaju deve ser vista como um *espaço de posições*, sendo que, no âmbito deste, tais posições se diferenciam a partir de uma distribuição desigual de bens e recursos escassos, que podem ser do dinheiro ao poder político,

da autoridade científica ao carisma religioso. Tais recursos (formas de capital), portanto, são disputados pelos agentes que ocupam as diferentes posições no espaço (conceito de campo).

Dentro desse grupo, estava José Moreira Guerra, capitão dos portos de Sergipe de 1854 a 1864, que contribuiu ativamente durante os primeiros anos de edificação e povoamento de Aracaju. Nascido em 13 de fevereiro de 1807 na Bahia, ele descendia de Agostinho Moreira Guerra, negociante português influente na sociedade baiana, e de D. Maria Joaquina da Silva. Um de seus irmãos era homônimo do pai, o Dr. Agostinho Moreira Guerra, que se formou juiz de direito em 1823 e chegou a ocupar o cargo de procurador da Coroa.

De acordo com um artigo publicado na *Revista Marítima Brasileira*, José Moreira Guerra ofereceu-se ao Presidente da Província do Rio Grande do Sul em agosto de 1827, para servir como piloto da Armada durante a conhecida Guerra da Cisplatina (1825-1828). Em função do seu exitoso desempenho comandando embarcações, foi nomeado como 2º Tenente de comissão da Armada Nacional e Imperial pelo mesmo presidente em 07 de maio de 1828. Na Guarda-Marinha, tornou-se 2º Tenente em 21 de fevereiro de 1829 e 1º Tenente em 22 de outubro de 1836<sup>3</sup>. Nesse ínterim, José Moreira Guerra transitou entre a Corte, Montevideú (Uruguai) e o Pará prestando serviços, até ser promovido Capitão-tenente por decreto de 23 de julho de 1843. Além disso, foi nomeado no início de 1853 para servir na Capitania dos Portos da Bahia, como diretor do farol da barra e para comandar a corveta “*D. Jannuaría*”.<sup>4</sup>

Já em 24 de maio daquele mesmo ano, foi transferido para a província de Sergipe para assumir o cargo de inspetor das barras, que estava sendo ocupado pelo Capitão de fragata Rodrigo José Ferreira. Sua tarefa

seria “tratar do melhoramento e conservação das barras da Província de Sergipe.”<sup>5</sup> Sendo assim, Guerra fixou-se na cidade de São Cristóvão, antiga capital daquela província, durante a presidência do Dr. Luís Antônio Pereira Franco, que teve um governo marcado pelas acirradas disputas partidárias entre conservadores e liberais. Atuando na nova função, a cada ano trabalhado, os vencimentos de José Moreira Guerra pagos pela verba Corpo da Armada chegavam a novecentos mil réis (900\$000). Além do soldo, Guerra também recebia gratificações anuais de cento e oitenta mil réis (180\$000) e de trezentos mil réis (300\$000) pelas inspeções dos rios da província.

Sua nomeação para assumir a Capitania do Porto de Sergipe se deu em 21 de outubro de 1854 e a graduação como Capitão de fragata veio em 1856. Guerra era destacado pela imprensa local como um “*official activo, cuidadoso e circumspeto*”<sup>6</sup>. Durante os primeiros anos de atuação empregado como capitão do porto, Guerra examinou as barras do rio Real, a mais violenta, e do Vaza-Barris, o maior rio da Província, o que deve ter lhe proporcionado acumular um conhecimento mais científico sobre as entradas fluviais sergipanas. O Capitão buscou, principalmente, resolver as necessidades mais urgentes das perigosas barras da província. A respeito desse assunto, a historiadora Maria da Glória Almeida nos diz que:

No esforço de integração das regiões produtoras ao novo sistema das relações internacionais, perseguiu-se o aperfeiçoamento dos transportes, a modernização dos portos, a melhoria das condições gerais de navegabilidade. No decorrer do século XIX, à medida que a produção sergipana vem a crescer e tem que ser conduzida para outros mercados, tornaram-se essas as grandes preocupações de uma pequena Província aparentemente bem-

-dotada de vias comunicantes, mas com sérios problemas de abordagem das vias fluviais e perigosa movimentação das areias dos seus estuários. (ALMEIDA, 1984, p. 22)

É importante ressaltar que, a ascensão aos postos de Capitão de fragata e de Capitão de mar e guerra a posteriori, o colocava entre os militares de maior “*status*” dentro da Armada, já que ele fazia parte do Corpo de Oficiais. Em junho de 1863, com mais de 35 anos de serviço militar, Guerra solicitou ao Ministério da Marinha o afastamento do seu cargo, por estar incapacitado em função de uma hérnia inguinal incurável. O decreto que o tornou um oficial reformado com o seu respectivo soldo, foi assinado em 17 de fevereiro de 1864. Pouco tempo depois, foi exonerado do cargo de Capitão dos portos de Sergipe.

Muito pouco se sabe sobre os militares que viveram na Aracaju oitocentista, pois quase não dispomos de trabalhos na historiografia local e quando nos referimos aos integrantes da Marinha Imperial, essas produções de cunho acadêmico praticamente são inexistentes. Por isso, o objetivo desse artigo é apresentar fragmentos da trajetória de José Moreira Guerra, além de desvendar quais eram as estratégias sociais e econômicas desse agente para manter-se na posição social que ocupava. Para realizar tal empreitada, utilizamos inventários e testamentos da Comarca de Aracaju, processos judiciais também salvaguardados pelo Arquivo Judiciário de Sergipe, registros paroquiais da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Aracaju e jornais (notadamente o *Correio Sergipense*, periódico oficial da época).

A fim de realizar o estudo sobre a “nova elite” aracajuana, empregou-se a metodologia de pesquisa prosopográfica, que tem sido uma das mais importantes ferramentas utilizadas pelos historiadores sociais.

Neste método histórico, o interesse maior está no grupo, por isso, diversas informações sobre os indivíduos (nascimento e morte, casamento e família, origens sociais, educação, riqueza pessoal, etc.) são combinadas e examinadas para que seja possível encontrar variáveis significativas.

José Moreira Guerra teve participação ativa na política sergipana, especialmente no processo de mudança da capital, sendo lembrado como um dos braços fortes do presidente Inácio Barbosa. Na época, vários insultos foram dirigidos aos responsáveis pela retirada da primazia da cidade de São Cristóvão, inclusive Guerra: “O povo da velha capital, esbulhada da sede do governo, desfila o seu rosário de lamentos, apelidando o presidente Inácio de Catinga, o capitão dos portos, José Moreira Guerra de “Guerra do Diabo” [...]”<sup>7</sup>

## A TRANSFERÊNCIA DE UM NOVO “POVOADOR” PARA ARACAJU

Os presidentes que sucederam a Inácio Barbosa deram sequência ao seu projeto de construção da nova capital. Como já foi consagrada pela historiografia, a falta de casas era uma constante na nova capital e as habitações que já existiam eram precárias. Assim como tantos outros forasteiros, José Moreira Guerra comprou vários terrenos nas praias desérticas do Aracaju. O Barão de Maruim, proprietário de inúmeros terrenos na nova capital, “deu terras ao compadre Guerra, ao capitão Batista Sales.” (SOBRINHO, 1955, p. 222). É evidente que não há nada de generosidade neste ato, mas sim, a alimentação de uma rede de influências, trocando bens, supostamente públicos, pelo apoio político. A partir de fontes históricas constatamos que, o Barão foi o padrinho de casamento de Eufemia Guerra, filha de José Moreira Guerra.

Encontram-se na imprensa local da época, diversos registros que evidenciam a existência de uma preocupação com a higiene e a limpeza das ruas da cidade, que foi atingida pela *Cholera Morbus* durante os seus primeiros meses de vida. A epidemia de cólera que grassou a província entre 1855 e 1856 era mais uma das doenças que espalhavam terror e morte. Durante a fase de combate à doença, o capitão dos portos integrou ao lado do engenheiro Sebastião José Basílio Pirro uma comissão filantrópica para o “socorro humanitário” dos coléricos da capital. Guerra ficou responsável por distribuir gêneros alimentícios à população de indigentes de Aracaju<sup>8</sup> e também escolheu o local em que seria erigido o primeiro cemitério da cidade. Devido à sua atuação nesse contexto pandêmico, foi diplomado como Cavaleiro da Ordem de Cristo.

José Calasans chegou a afirmar que, por causa das epidemias, o capitão Guerra abandonou Aracaju e foi morar na cidade de Laranjeiras com sua família e que este só retornava a Aracaju para despachar o expediente da sua repartição (CALASANS, 1942, p. 75). É importante assinalar que o inspetor dos portos foi um dos que apoiou Inácio Barbosa na mudança da Capital. O intelectual sergipano Epifânio Dória certificou que o presidente Inácio Barbosa não teve medo da situação, ao contrário de outros seus amigos que “não se sentiram com coragem de fixar-se na então praia de Aracaju, mas em Laranjeiras uns e em Santo Amaro das Brotas, outros.” (DÓRIA, 2009, p. 123)

Os primeiros anos de existência da nova capital foram marcados por um intenso deslocamento populacional e pela execução de várias melhorias na infraestrutura do espaço citadino, empreendidas pelos presidentes de província que governaram depois de Inácio Barbosa.

Nesse sentido, houve uma preocupação do poder público com a organização da cidade, através da instituição de posturas municipais. Esse período de consolidação da nova capital também foi marcado por conflitos que envolveram, principalmente, a posse de terrenos. No dia 14 de agosto de 1868, o capitão José Moreira Guerra entrou com uma ação contra D. Clara de Faro Montes, viúva de Teodorico Rodrigues Montes. Segundo o autor do libelo cível<sup>9</sup>, ele teria comprado em 18 de maio de 1855 uma porção de terras no Sítio da Olaria a Clemente Francisco do Vale e a sua mulher Francisca Clementina de Almeida, que dividiam o domínio destas terras com outros “heréos” (herdeiros). Na presença de Antônio Martins Fontes, que serviu de testemunha, o valor de vinte mil réis (20\$000) foi pago ao casal depois de ter sido entregue a José Moreira Guerra o título das referidas terras.

Concluída a compra, José Moreira Guerra mandou demarcar as suas terras e aforou-as a diversas pessoas que edificaram casas. Até mesmo a um escravo africano de D. Maria da Glória Lemos Mascarenhas, chamado Germano, que construiu a mando da sua senhora nas terras de José Moreira Guerra, uma casa de taipa e telha na Rua da Conceição. Ao mesmo tempo, Josepha, outra escrava de Maria Mascarenhas, também edificou uma casa de taipa e telha nesta rua. Como alegou Guerra, o registro dos terrenos foi feito em setembro de 1858 de acordo com os autos do processo:

O abaixo assignado vem merecer de V. S. R. o registro de seus terrenos n'esta Capital, que constam de cinquenta e tres braças de terra que faz o 3º quarteirão da Cidade entre as ruas de S. Salvador e S. Christóvão; e bem assim igual numero de braças, que faz o 4º quarteirão entre as mesmas ruas; e tambem vinte e cinco braças no 3º quarteirão entre a rua de S.

Christóvão, e a praça da Alfandega; cujos terrenos fazião parte das terras – pro indiviso – pertencentes aos eréos Clemente Rodrigues do Valle, João Barbosa Cabeça-molle, Nicolau Jose de Almeida, e outros, os quaes na qualidade de eréos de taes terras, fizeram venda legal ao Supp<sup>e</sup> que as possue como suas [...]<sup>10</sup>

A demarcação feita pelo engenheiro Sebastião José Basílio Pirro foi solicitada pelo capitão de fragata em fevereiro de 1859. Só que anteriormente, em 1857, o capitão deu o consentimento para que o Tenente Coronel Teodorico Rodrigues Montes também edificasse uma casa, já que o oficial da Guarda Nacional era recém-chegado na capital, vindo da cidade de São Cristóvão. Depois da permissão, as partes envolvidas concordaram que, anualmente, Teodorico pagaria o respectivo foro do terreno, onde ele edificou uma casa de palha em frente à residência de José Moreira Guerra, que por sua vez, a comprou em 1855 ao casal João Barbosa Cabeça Mole e Maria Magdalena do Espírito Santo.

De acordo com o depoimento de Guerra, algum tempo depois, Teodorico obteve um registro de compra das mãos de Clemente do Vale, passando a não reconhecer o direito de posse que o capitão dos portos tinha sobre as 50 braças de terras (o que equivalia a aproximadamente 91,44 metros) com fundos de 94 braças. Até então o impasse entre eles já havia começado, mas agravou-se quando Teodorico resolveu não pagar o foro ao tutor e ainda começou a incentivar os demais foreiros a não pagarem também.

Mesmo depois da morte do marido, em 1863, a viúva Clara Montes continuou a declarar que o casal era dono daquelas terras, pois o referido terreno, que se localizava em frente à chácara de José Moreira Guerra, foi comprado legitimamente a Clemente Francisco do Vale. O

terreno foi avaliado no auto de partilha do inventário de Teodorico pelo valor de um conto de réis (1:000\$00), sendo que uma parte desta quantia seria utilizada para o pagamento de dívidas do casal a Benedito Gonçalves Monteiro (600\$000) e a outra (400\$000) deveria ser dividida igualmente entre os órfãos Alfredo, José Antônio, Juvêncio e Ângelo.

Aberta a petição por José Moreira, Clara Montes, a esposa do Tenente Coronel, foi citada pela justiça em agosto de 1868 através do seu filho, o professor Alfredo de Siqueira Montes. No dia 09 de março de 1869, na Câmara Municipal de Aracaju, foi realizada a primeira audiência pública do caso, presidida pelo Juiz Municipal Francisco Sabino Coelho de Sampaio, primeiro suplente em exercício.

Porém, em maio do mesmo ano, antes da realização da segunda audiência prevista, José Moreira Guerra acabou solicitando a desistência da ação de reivindicação do domínio das terras que movia contra a ré, a que também precisava consentir com a desistência. Mas, Clara de Faro Montes alegou que só daria o consentimento se o capitão dos portos abrisse mão dos terrenos e se comprometesse a não mover nenhuma outra ação contra ela ou seus filhos. Então, Guerra concordou com as condições da ré e a ação foi encerrada. Até o momento não se sabe o porquê da desistência de José Moreira Guerra.

Posteriormente, em 14 de agosto de 1873, José Moreira Guerra contestou a posse sobre terras e entrou com outra ação cível<sup>11</sup>, desta vez contra Francisco Clemente de Almeida e sua mulher Francisca Clementina de Almeida. De acordo com os foreiros do terreno:

Fisemos venda ao senhor Capitão Tenente José Moreira Guerra, de uma porção de terras que o mesmo senhor

occupa, cercada com malhadas e plantações e casa de taipa, pelo preço e quantia de vinte mil réis, os quaes recebemos ao entregar o presente titulo, sedendo todo o dominio e mesmo posse das mesmas terras ao mesmo senhor que fica na qualidade de heréo com todas as garantias da ley igual a nós e os mais heréos [...]”<sup>12</sup>

As terras que foram vendidas a José Moreira Guerra, em 28 de maio de 1855, localizavam-se no antigo sítio Olaria<sup>13</sup>, onde mais tarde seria a Rua de Santo Amaro, na época chamada de Independência. Por que, depois de alguns anos, José Moreira Guerra decidiu requerer a posse das terras? Talvez porque os terrenos em disputa estavam se valorizando com o desenvolvimento da cidade. Além do mais, essa porção de terras ficava numa área próxima à residência do capitão, que morava na Rua Geru ou na “Rua do Guerra” como era popularmente conhecida. Analisando o imposto predial de 1877<sup>14</sup>, por exemplo, constatou-se que o valor locativo dos imóveis da Rua de Santo Amaro estava entre seiscentos mil réis (600\$000) e quatrocentos mil réis (400\$000). No entanto, mais uma vez Guerra desistiu da ação movida contra o casal e abriu mão de qualquer direito que ele poderia ter sobre os terrenos. Esses casos aqui apresentados são interessantes, pois tratam de questões que envolvem terras onde parte da cidade de Aracaju foi edificada e permitem-nos perceber que a apropriação do solo na nova capital já estava baseada no regime de compra e venda.

### **RIQUEZA NA COMARCA DE ARACAJU: BENS, FORTUNAS E HÁBITOS DA FAMÍLIA GUERRA**

É inegável que, a história da família Guerra Fontes confunde-se com a história da nova capital, Aracaju. A filha do capitão

de Mar e Guerra José Moreira Guerra casou-se com Joaquim Martins Fontes Junior, natural da Vila do Lagarto, filho do prestigiado capitão-mor das Ordenanças da Vila do Lagarto Joaquim Martins Fontes com Ana Joaquina Portela. Apesar de não se ter até o momento a informação precisa de como o casal se conheceu e nem a data e local do enlace matrimonial de Eufemia e Joaquim, tudo indica que ocorreu em meados da década de 1850, pois encontramos no *Correio Sergipense* um registro de viagem para a Bahia feita pelo casal no ano de 1856 juntamente de Eufemia Pinheiro Guerra, primeira esposa de José Moreira Guerra desde 1830.

O casamento, enquanto um *investimento* importante, traria benefícios tanto materiais quanto simbólicos. Obviamente, existiu por parte das duas casas envolvidas o interesse nessa união, pois Joaquim Fontes poderia fornecer capital político e ligações possíveis ao futuro sogro, levando em consideração que seu pai teve uma carreira de prestígio no Primeiro Reinado, além de ter sido proprietário de engenhos e possuir um número considerável de escravos. Já Eufemia Guerra, levou para esta nova unidade familiar o peso de ser filha de um homem que, além de político, ocupava um dos cargos mais importantes da Província, visto que a dificuldade de navegação nas barras províncias era uma das prioridades do governo conciliatório de Inácio Barbosa. Uma outra variável importante era o fato de Joaquim Martins Fontes ser letrado, isso facilitaria a administração dos bens e, assim, colaboraria com a manutenção da riqueza da família. Além do mais, o matrimônio de Eufemia e Joaquim possibilitaria o convívio entre membros que ocupavam as posições mais valorizadas socialmente.

O capitão dos portos José Moreira Guerra também esteve envolvido na re-

cepção do imperador Dom Pedro II e da Imperatriz Thereza Cristina em Aracaju. Certamente por causa do posto que ocupava e do prestígio que possuía, na manhã de 11 de janeiro de 1860, Guerra foi um dos primeiros a avistar a entrada da esquadilha imperial na barra do Cotinguiba e, logo em seguida, “o sr. capitão do porto fez às pessoas de VS. MM. II. os seus respeitosos cumprimentos, indo beijar-lhe às mãos [...]”<sup>15</sup> Entre as suas visitas à capital, o imperador passou pela capitania dos portos, onde foi saudado pelos empregados e por Guerra, zeloso comandante daquela repartição. Em outro momento, o imperador bebeu um pouco da água do poço pertencente ao capitão do porto José Moreira Guerra e disse que ela possuía “gosto agradável e mui transparente.”<sup>16</sup> Naquele mesmo ano da visita das autoridades imperiais, Guerra foi agraciado com a Ordem da Rosa, como recompensa pelos serviços militares prestados.

Em 1861, foi oferecido pelo Oficial da Marinha José Moreira Guerra em sua casa, na Rua do Geru, um jantar ao presidente da província Dr. Thomaz Alves Júnior. Cerca de 200 pessoas estiveram presentes na reunião que “esteve muito animada, e principiando às 4 horas da tarde terminou às nove horas da noite”<sup>17</sup>. Participante da política local desde a época da transferência da capital de São Cristóvão para Aracaju, o capitão dos portos necessitava permanecer dentro do campo político e, para isso, deveria estabelecer e reforçar alianças. Na cozinha da casa, encontravam-se, além das diversas panelas, uma máquina de fazer azeite e outra de fazer café.<sup>18</sup> Sem dúvida, objetos indicadores de opulência, como copos e garrafas de cristal e objetos de porcelana eram utilizados pela senhora Guerra nesses jantares requintados, que contavam com a presença indivíduos ilustres.

Cada vez mais, estavam disponíveis às mãos dos compradores gêneros destinados às mesas dos habitantes mais ricos de Aracaju. Por exemplo, José Moreira Guerra comprou em meados dos anos 1870 para o consumo familiar, mercadorias como vinho do porto, bacalhau, manteiga inglesa em lata, açúcar refinado, azeite<sup>19</sup>, queijo flamengo, passas, café e azeitonas.<sup>20</sup> Figurava ainda nessa lista, velas de espermacete e latas de gás, que talvez fossem utilizadas na iluminação da casa através dos candeieiros.

Na casa de Guerra existia, ainda, um piano usado. Este instrumento apresentava-se “como objeto de desejo dos lares patriarcais, porque comprando um piano, as famílias introduziam um móvel aristocrático no meio de um mobiliário doméstico incaracterístico [...]” (ALENCASTRO, 2006, p. 47). Assim, além de determinar a classe que os membros dessas famílias faziam parte, estes objetos ostentatórios serviam também como elementos distintivos no mundo social. Por fim, ao analisar o modo de vestir dos aracajuanos da elite, percebemos que o capitão Guerra costumava comprar tecidos como chita e brim, possivelmente para fazer calças, além dos lenços e sapatos de trança.<sup>21</sup>

Depois de realizada a pesquisa, constatou-se que, dentre os membros que estudamos da primeira elite aracajuana, os negociantes eram os que detinham as fortunas mais consideráveis. Os espólios dos dois inventariados que eram militares do Exército ou da Marinha não chegavam perto desse valor, pois eram fortunas consideradas medíocres. Em 1860, José Moreira Guerra, recebeu o valor de um conto, quatrocentos e setenta e um mil, trezentos e cinquenta mil réis (1:471\$350), somando o salário e os adicionais a que teve direito.<sup>22</sup> Há de se considerar que o seu aumento salarial foi notório ao longo dos

anos, chegando a embolsar em apenas doze meses a quantia de três contos de réis (3:000\$000). Apesar de ter um cargo mais prestigioso e ter um salário maior do que José Pinto da Cruz, outro militar, foi proprietário apenas da casa onde morava na Rua do Geru, a antiga Rua do “Guerra”.

José Moreira Guerra também tirava rendimentos do aluguel de uma cocheira localizada dentro sua chácara, descrita como “úm terreno cercado e plantado de capim com duas cancellas com cadia-dos.”<sup>23</sup> No ano de 1868, Guerra impetrou uma ação de despejo contra o arrendatário Manoel Francisco de Andrade, que pagava quinze mil réis mensais (15\$000) ao oficial pelo aluguel da cocheira.<sup>24</sup> No entanto, o réu Manoel Francisco passou a não pagar mensalmente o arrendamento que foi feito para dois anos. Além da desocupação, o autor da ação solicitou que fossem penhorados três cavalos existentes na referida cocheira para o pagamento da dívida. A cocheira feita de tijolos era rebocada e possuía quarto de guardar arreios, prateleiras e caixões para guardar capim, quartos para banhos e sala de espera com bancos.<sup>25</sup> No final do processo, José Moreira Guerra saiu vitorioso.

Por causa de problemas cardíacos, a baiana Eufemia Pinheiro Guerra, primeira esposa de Guerra, faleceu em Aracaju no dia 19 de setembro de 1867 aos cinquenta anos, sendo sepultada no cemitério de Nossa Senhora da Conceição do Aracaju, inaugurado em 1862. A meação recebida pelo viúvo segundo o inventário de Eufemia foi de cinco contos, noventa e três mil, setecentos e noventa. réis (5:093\$790)<sup>26</sup>. O espólio do seu inventário correspondente a quatro contos, trezentos e vinte e quatro mil réis (4:324\$000) foi menor do que o valor da meação do primeiro consórcio, visto que Guerra contraiu segundas núpcias em outubro de 1869 com a sancristo-

vense D. Maria da Glória Távora. Além do imóvel na Rua do Geru, avaliado em três contos de réis (3:000\$000), no inventário do capitão dos portos constavam bens como: oratório com cinco imagens, sofá, cadeiras, mesa, relógio de parede, revólver, uma comenda e três hábitos, tacho de cobre e escravos.<sup>27</sup> Também fazia uso há muitos anos de um relógio de algibeira com cadeia de ouro. O chamado “cebolão” era “vendido por ambulantes em todos os cantos do Império, trazendo a hora certa ao Brasil oitocentista.

No processo de inventário de Eufemia Pinheiro Guerra, houve um impasse entre sogro e genro que provavelmente abalou as relações familiares naquele momento. Tudo começou quando, em 31 de janeiro de 1868, Joaquim Martins Fontes entrou com uma petição para que se determinasse o dia e a hora do início do inventário dos bens da sogra, já que os bens do casal estavam em posse do viúvo José Moreira Guerra. Talvez o genro nutrisse uma certa desconfiança em relação às atitudes do sogro e, então, ele agiu para garantir a legítima materna da sua esposa, já que era o representante do casal.

Entre os bens deixados por Eufemia Pinheiro Guerra figuravam: prataria, joias, tachos de cobre, móveis de jacarandá e vinhático, piano, louças e vidros, escravos, gado e roça<sup>28</sup>. A finada devia, inclusive, quarenta mil réis (40\$000) a Thomaz Narciso Ferreira, negociante muito conhecido na cidade.<sup>29</sup> O patrimônio da primeira esposa de José Moreira Guerra foi avaliado em dez contos, cento e oitenta e sete mil, quinhentos e oitenta réis (10:187\$580)<sup>30</sup>. A contenda familiar começou em fevereiro de 1868, quando Joaquim Martins Fontes escreveu uma declaração pública a respeito da conduta do seu sogro:

E não é um grande pesar meo, que levanto a ponta do véo, que até hoje

tem ocultado factos que o se teem dado no seio da familia os quaes deverião continuar occultos, ou ignorados do publico á bem do prestigio de meo sogro e Coronel José Moreira Guerra e do de nossa familia; mas há momentos na vida Illustrissimo Snr Doutor Juiz Municipal, em que o homem não pode, ainda que para isso tenha de fazer um esforço quazi sobre natural, deixar de trazer a luz da publicidade, certos factos e acontecimentos, que a modestia, o dever, a honra mesmo da familia exigirão continuar nas trevas em que jazião involtos. Eu os vou por tanto patentias, mas com o coração transpassado de dor e obrigado pela necessidade e dever que tenho de não deixar passar por verdade úm prejuizo á meos filhos. Sou pois forçado a impugnar a maior parte das declarações por meo sogro feitas no presente inventario at.9, assim como á declarar bens que forão occultados e que se não descreverão, como era dever do inventariante [...].<sup>31</sup>

No ano de 1875, Guerra foi a 3ª testemunha durante um processo de denúncia crime iniciada pelo negociante José Narbone contra Francisco das Chagas Lima. No que diz respeito à fonte principal de rendimentos, constava no documento que o oficial “vive de seu soldo”<sup>32</sup>. O fato é que, em nove anos, José Moreira Guerra se desfez de alguns bens que recebeu no inventário da sua primeira esposa, sendo o mais relevante o quinhão de três contos, e quinhentos mil réis (3:500\$000) que possuía na casa de vivenda localizada no sítio do casal.<sup>33</sup> Neste mesmo sítio, morava Diogo Eugenio Fábio Guerra, filho do seu primeiro casamento com Eufemia Pinheiro, nascido em 1845. Ao morrer, o tenente do Exército Joaquim Martins Fontes deixou a família numa situação financeira pior do que a do seu sogro, José Moreira Guerra.

As afirmações de Joaquim Martins Fontes diziam respeito à ocultação de bens e ao dote que lhe foi conferido na ocasião do seu enlace matrimonial. Joaquim recebeu dos genitores da noiva o valor de um conto e quinhentos mil réis (1:500\$000) referente ao dote. Este era considerado um importante meio de sustento inicial para a família que iria formar-se, além de ser um adiantamento da herança de uma filha.

Foram recebidos pelo coerdeiro Joaquim Martins Fontes três escravos e objetos, como joias, prataria e um piano usado, que compuseram o enxoval da noiva. Joaquim reiterou que, apesar de o sogro lhe ter oferecido “objetos velhos”, não precisava deles e defendeu-se dizendo que: “quando me casei encontrou minha mulher úma caza mobiliada descentemente e com todo o necessario p<sup>a</sup> seo serviço até o da cozinha.”<sup>34</sup>

Na partilha dos bens da falecida sogra, Joaquim levou metade do que recebeu à colação, setecentos e cinquenta mil réis (750\$000). Isso quer dizer que o valor referente ao dote seria adicionado ao espólio líquido antes da divisão entre os herdeiros. Pelo discurso de Joaquim, percebe-se que o dote já não tinha a mesma função dos séculos XVI e XVII, já que no século XIX o sustento da nova família passou a depender do trabalho do marido. A historiadora norte-americana Muriel Nazzari pontua que as “alterações no conteúdo dos dotes refletem a transformação da função da família, que de unidade de produção, passa a ser unidade de consumo.” (NAZZARI, 2001, p. 196)

Além disso, Joaquim Martins Fontes reclamou a dívida de oitocentos mil réis (800\$000) do casal referente à doação de um terreno feita pelo Barão de Maruim, padrinho de casamento da sua esposa. O sogro, ofendido com as declarações, respondeu que deu os objetos ao genro e

que o Barão de Maruim não fez a doação e caso esta fosse comprovada, ele pagaria a dívida. Durante a réplica, o Capitão dos Portos revelou ainda a sua contrariedade a respeito do casamento entre Joaquim Martins Fontes e Eufemia Guerra:

[...] porem o unico pezar q.~ me acompanha e q.~ sempre me [ilegível] a consciencia [ilegível] e de ter, contra minha vontade, consentido no casamento de minha filha com o coherdeiro, e q.~ annuí á instancias do Ec.<sup>mo</sup> Barão de Maroim, mas ao publico sensato deixo a apreciação da importante pessoa de meo genro, e que nos julgue a ambos [...].<sup>35</sup>

Talvez a confissão de José Moreira Guerra tenha sido provocada pelo momento de desavença que vivia com o genro e, de fato, as fontes parecem confirmar a versão difundida por José Calasans e Sebrão Sobrinho. Segundo o primeiro intelectual, “Inácio Barbosa quiz também casar com a filha de José Moreira Guerra, capitão dos Portos, segundo me conta a professora Elvira Guerra Fontes, neta do aludido comandante” (CALASANS, 1942, p. 55). Mesmo sendo pouco mencionada nos estudos sobre o tema, Elvira Guerra muito contribuiu para a educação sergipana no início do século XX. Além de dedicar uma parte da sua vida a lecionar nas escolas públicas de Aracaju, sua cidade natal, ela foi sócia do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe (IHGSE) nos anos 1920 e atuou na Liga Sergipense contra o Analfabetismo. Voltando ao enlace matrimonial de Eufemia, Sebrão Sobrinho (1955) insinuou que, esta união foi “obra” do seu padrinho, o Barão de Maruim, pois casou o tenente com “a garotinha baianinha de nove anos, de quem, em ledro, doce engano, se afirma haver querido casar-se o dr. Barbosa, u’a maturidade, em aurora da velhice, a caminho da Morte!”. (SOBRINHO, 1955, p.

267) O “Dr. Barbosa” a que ele se refere é Inácio Joaquim Barbosa, presidente da província de Sergipe, que junto com o Barão de Maruim transferiu a capital de São Cristóvão para Aracaju.

O ilustre capitão dos portos José Moreira Guerra faleceu em 31 de janeiro de 1878 aos 71 anos de idade, vítima de pneumonia, deixando viúva e filhos. Seu corpo foi envolto em hábitos militares, foi encomendado pelo Vigário da Freguesia, José Luiz de Azevedo, e sepultado no cemitério de Nossa Senhora da Conceição do Aracaju.<sup>36</sup>

## CONCLUSÃO

Acompanharam a transferência da máquina administrativa para Aracaju os funcionários públicos, que à revelia ou não, instalaram-se na cidade a partir das facilidades dadas pelo governo provincial. Vieram os profissionais liberais e os negociantes, indivíduos abastados que no princípio, tomaram a iniciativa de pedir aforamentos de terrenos e construir diversas casas em Aracaju. Paulatinamente, os integrantes das melhores famílias da província também trataram de erguer e adquirir seus imóveis no quadrado de Pirro, a região mais nobre da cidade. Foi assim que José Moreira Guerra chegou a Aracaju, na década de 1850 do século XIX. No tocante às fontes consultadas, o maior volume de informações cotejadas a respeito do nosso inventariado é referente ao período que vai de 1850 a 1870, provavelmente, por ter sido a época em que o capitão ainda estava em maior atividade. Além disso, buscou-se dar ênfase nas ações de José Moreira Guerra ocorridas nos anos posteriores à transferência da capital, o que pode explicar a ausência de informações sobre a sua atuação em outras localidades por onde passou, como a Bahia, por exemplo.

Ao longo da pesquisa, buscamos reconstruir não só a sua trajetória individual, mas também familiar. Já que a família não tinha tanta riqueza, para obter reconhecimento social, eles souberam explorar o que Bourdieu chamou de “capital social”, ou seja, o acesso estratégico dos agentes a círculos sociais de influência e de apoio através da amizade com os grandes políticos, como por exemplo, os Barões que ostentaram títulos nobiliárquicos durante o Império. Perscrutamos as estratégias econômicas utilizadas para aumentar as fortunas individuais e, conseqüentemente, das famílias. Vimos que o capitão dos portos apostou na diversificação dos investimentos, como a compra ou construção de imóveis. Por causa disso, ele esteve envolvido em querelas relacionadas à posse de terrenos na nova capital.

Indicamos também a existência de conflitos familiares durante as partilhas de

bens, assim como aconteceu na família de Guerra. Essas tensões demonstraram que os agentes sociais e suas famílias estavam em processo de esgotamento da riqueza, principalmente por causa dos pequenos espólios deixados pelos chefes dos domicílios e pelo fracionamento do monte-mor entre vários herdeiros. Concluímos que o sustento dos núcleos familiares dependia, quase que exclusivamente, do cargo que o chefe da família ocupava no funcionalismo público, como no caso de José Moreira Guerra e de seu genro, Joaquim Martins Fontes. Apesar disso, o cruzamento das fontes nos permitiu ter acesso aos hábitos e costumes burgueses adotados pela família do capitão. Sem dúvidas, há ainda o interesse em acompanhar a trajetória dos descendentes desse personagem tão importante para a sociedade aracajuana daqueles tempos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de (org.) *História da Vida Privada no Brasil*. Império: a corte e a modernidade nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. *Sergipe: fundamentos de uma economia dependente*. Petrópolis: Editora Vozes, 1984.

\_\_\_\_\_. Atividades Produtivas. In: DINIZ, Diana Maria de Faro Leal (Org.). *Textos para a História de Sergipe*. São Cristóvão: Editora UFS, 2013.

BOURDIEU, Pierre. *A Distinção: crítica social do julgamento*. Tradução de Daniela Kern; Guilherme J. F. Teixeira. São Paulo: Edusp; Porto Alegre: Zouk, 2008.

CALASANS, José. *Aracaju: Contribuição à História da capital de Sergipe*. Aracaju, 1942.

DÓRIA, Epifânio. *Efemérides Sergipanas*. v. 2. Organização de Ana Maria Fonseca Medina. Aracaju: Gráfica Editora J. Andrade, 2009.

NAZZARI, Muriel. *O desaparecimento do dote: mulheres, famílias e mudança social em São Paulo, Brasil, 1600-1900*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

PORTO, Fernando. *A cidade do Aracaju (1855-1865) – Ensaio de Evolução Urbana*. (Coleção de Estudos Sergipanos, II). Aracaju: Livraria Regina, 1945.

SOBRINHO, Sebrão. *Laudas para a História de Aracaju*. Aracaju: Prefeitura Municipal de Aracaju, 1955.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Inspirado em um tabuleiro de xadrez e com traços extremamente simétricos, assim ficou conhecido o projeto urbanístico de Aracaju desenvolvido pelo engenheiro Sebastião Basílio Pirro.

<sup>2</sup> Almanak do Ministério da Marinha. Edição nº 01, 1858, p. 124.

<sup>3</sup> Revista Marítima Brasileira. Edição nº 119, 1930, p. 326.

<sup>4</sup> Revista Marítima Brasileira. Edição nº 119, 1930, p. 327.

<sup>5</sup> Jornal Correio Sergipense, 26 de setembro de 1857, nº 43, p. 1.

<sup>6</sup> Jornal Gazeta de Sergipe, 17 e 18 de março de 1999, Edição nº 12.054, p. 11.

<sup>7</sup> Jornal Correio Sergipense, 12 de dezembro de 1855, Edição nº 58, p. 4.

<sup>8</sup> Ver: AJU/C. 1º OF. Libelo Cível. Cx. 01/2139.

<sup>9</sup> Ver: AJU/C. 1º OF. Libelo Cível. Cx. 01/2139, p.18.

<sup>10</sup> Ver: AJU/C. 1º OF. Libelo Cível. Cx. 01/2139.

<sup>11</sup> Idem, p. 6.

<sup>12</sup> “A parte central da região aracajuana era conhecida com o nome de Olaria, denunciadora da atividade industrial do lugar. A presença de olarias na praia do Aracajú é um fato que causa espécie, atenta a falta de mercado consumidor. Cremos que se tratava de uma olaria primitiva, empregada na fabricação de adobes simplesmente secos ao sol”. (PORTO, 1945, p. 31).

<sup>13</sup> Jornal do Aracaju, 22 de agosto de 1877, Edição nº 831, p. 4.

<sup>14</sup> Jornal Correio Sergipense, 11 de janeiro de 1860, Edição nº 06, p. 1.

<sup>15</sup> Jornal Correio Sergipense, 16 de janeiro de 1860, Edição nº 07, p. 1.

<sup>16</sup> Jornal Correio Sergipense, 02 de abril de 1861, Edição nº 26, p. 4.

<sup>17</sup> Inventário de Eufemia Pinheiro Guerra, AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 1º Ofício, cx. 2083, nº 273, p. 27.

<sup>18</sup> Inventário de José Moreira Guerra (Capitão de Mar e Guerra), AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 2º Ofício, cx. 2329, nº 360, p. 40.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 45.

<sup>20</sup> Inventário de José Moreira Guerra (Capitão de Mar e Guerra), AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 2º Ofício, cx. 2329, nº 360, pp. 45-48.

<sup>21</sup> GALVÃO, Manuel da Cunha. Relatório com que foi aberta a 2ª sessão da duodécima legislatura da Assembleia Legislativa de Sergipe. Bahia: Typografia de Carlos Poggetti, 1859. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1054/>. (Acessado a 18/10/2024).

<sup>22</sup> AJU/C. 1º OF. Ação de Despejo. Cx. 01/2018, p.19.

<sup>23</sup> AJU/C. 1º OF. Ação de Despejo. Cx. 01/2018.

<sup>24</sup> AJU/C. 1º OF. Ação de Despejo. Cx. 01/2018, p.19.

<sup>25</sup> Inventário de Eufemia Pinheiro Guerra, AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 1º Ofício, cx. 2083, nº 273, p. 90.

<sup>26</sup> Inventário de José Moreira Guerra (Capitão de Mar e Guerra), AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 2º Ofício, cx. 2329, nº 360, pp. 26-28.

<sup>27</sup> Inventário de Eufemia Pinheiro Guerra, AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 1º Ofício, cx. 01/2083, nº 273, pp. 11-15.

<sup>28</sup> *ibidem*, p. 36.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 81.

<sup>30</sup> *Ibidem*, pp. 23-24.

<sup>31</sup> AJU/1ª V. CRI. Denúncia Crime. Cx. 01/2520, p. 17.

<sup>32</sup> Inventário de Eufemia Pinheiro Guerra, AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 1º Ofício, cx. 2083, nº 273, p. 93.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 25.

<sup>34</sup> Inventário de Eufemia Pinheiro Guerra, AGJES, Fundo: Aracaju, Cartório do 1º Ofício, cx. 2083, nº 273, p. 25.

<sup>35</sup> Banco de dados Family Search, Óbitos (1877-1879). Livro 4. Nossa Senhora da Conceição. Aracaju, Sergipe, p. 31.

# Aspectos da trajetória de Mario de Andrade Ramos nas comunicações e atividade intelectual-militar para a Marinha do Brasil

*Aspects of Mario de Andrade Ramos' trajectory in communications and intellectual-military activity for the Brazilian Navy*

**Pablo Nunes Pereira**

Doutor em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA), é Professor de História no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará - Campus Tucuruí.

## RESUMO

O trabalho apresenta elementos da trajetória intelectual-militar de Mario de Andrade Ramos, oficial da Marinha que foi docente na Escola Naval (1902-1914) e na Escola Naval de Guerra (1914-1923) na cadeira de Física e Eletricidade. Entre os aspectos abordados, estão a sua relevância nos debates nacionais sobre a implementação da telegrafia sem fio (ou radiotelegrafia), atuando como debatedor e interlocutor e agente na implantação das primeiras estações ultrapotentes. Além disso, o artigo trabalha aspectos da atuação docente e científica, bem como os meios intelectuais como a criação dos prêmios Faraday e Einstein. Metodologicamente, analisei fontes periódicas, relatórios ministeriais e artigos publicados na Revista Marítima Brasileira, cruzando-os na primeira e na segunda parte e procedendo uma descrição densa da homenagem que recebeu quando de seu desligamento na Escola Naval.

**PALAVRAS-CHAVE:** Mario de Andrade Ramos; Radiotelegrafia; Prêmio Faraday; Intelectual.

## ABSTRACT

*This work presents topics of the intellectual-military trajectory of Mario de Andrade Ramos, a Brazilian Navy officer who were a professor at the Escola Naval (1902-1914) and at the Escola Naval de Guerra (1914-1923) in the Physics and Electricity department. Among the aspects covered are its relevance in national debates on the implementation of wireless telegraphy (or radiotelegraphy), acting as a debater and interlocutor and agent in the implementation of the first ultra-powerful stations. Furthermore, the articles discusses aspects of teaching and scientific activities, as well as intellectual circles such as the creation of the Faraday and Einstein medals. Methodologically, I analyzed the periodic press, ministerial reports and articles published in the Revista Marítima Brasileira, comparing them in the first and second parts and providing a dense description of the honor he received upon his dismissal from the Escola Naval.*

**KEYWORDS:** Mario de Andrade Ramos; Wireless Telegraph; Faraday Medal; Intellectual.

## INTRODUÇÃO

O artigo tem por objetivo trabalhar aspectos da trajetória intelectual-militar de Mario de Andrade Ramos, oficial da Marinha de Guerra, que destacou por sua atuação como docente na força naval entre 1902 e 1923 e em especial pelo seu envolvimento na implementação das comunicações por telegrafia sem fio ou radiotelegrafia na Marinha nas primeiras décadas do século XX. Nesse sentido, além de importante interlocutor nos debates sobre a comunicação através das ondas hertzianas, Ramos foi também proponente de um projeto de regulamentação da rede radiotelegráfica brasileira, participou da proposta enviada pelo Ministério da Marinha ao governo federal e auxiliou à elaboração do regulamento de 1917<sup>1</sup>.

Para além das fileiras intelectuais e militares, Mario Ramos também foi empresário e industrial, atuando na Companhia Radiotelegráfica Brasileira como membro da diretoria desde sua fundação e essa instituição foi responsável pela implementação de estações ultra-potentes no país a partir dos anos 1920<sup>2</sup>. Como figura influente, Ramos participou de diversas associações de intelectuais e cientistas inclusive estando na Academia Brasileira de Ciências quando de sua efetiva implantação, discursando para Albert Einstein na ocasião em que o físico visitou o Brasil, em 1925. Na Academia e na Escola Naval, Ramos criou premiações que visavam destacar, no caso da primeira, as produções mais relevantes nas ciências no país (prêmio Einstein) e na segunda, os alunos mais destacados nas cadeiras de Eletricidade e Física (prêmio Faraday), atuando como incentivador da prática intelectual e também como uma espécie de mecenas.

Ao tratar da trajetória de Ramos, objetivo também chamar atenção à importância

de intelectuais militares nos séculos XIX e XX no Brasil e à necessidade particular de ampliação dos estudos de gerações de alunos e professores das instituições militares de ensino no processo, a atuação profissional e escrita, bem como formas concretas de intervenção nas forças ar

telegrafia sem fio e também foram apresentados dados dos inquéritos realizados pelos governos francês e britânico sobre o naufrágio do *RMS Titanic*, que foi utilizado como principal argumento de Ramos para necessidade de regulamentação da matéria, haja vista que a emblemática embarcação dispunha de radiotelegrafo e fora o seu uso que permitiu tanto a coleta de dados sobre as razões do naufrágio como o resgate das vítimas.

A segunda parte é dedicada à pormenorização de sua trajetória como professor e intelectual, para a qual utilizei principalmente a cerimônia de homenagem realizada em dezembro de 1923 no encerramento de seus trabalhos docentes na Marinha, e conduzida pelo capitão de fragata Adalberto de Menezes, descrita e publicada integralmente na *Revista Marítima Brasileira (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1924)*.

Metodologicamente, busquei na segunda parte captar detalhes da cerimônia e dos discursos de Menezes e do próprio Mario Ramos com o olhar do que Clifford Geertz referiu-se como descrição densa na prática etnográfica, isto é, a percepção de “estruturas significantes” às quais os comportamentos e falas são “produzidos, percebidos e interpretados” e que referem-se a teias maiores de significado presentes na sociedade de seu tempo (2008, p.4-5). Assim, as práticas e discursos são associados a sua própria trajetória e percepção e em particular a criação do prêmio Fadaray e o discurso que justificava a evocação do físico britânico de alguma

maneira pareciam mesclar o olhar de sua trajetória pessoal e suas crenças éticas e morais da prática científica e intelectual dão significado ao todo de seu percurso até aquele momento: a medalha Faraday materializava a construção de memórias sobre os méritos, na atuação militar, dos estudos em um campo de vanguarda (a eletricidade) das ciências, elas mesmas aparecendo por diversas vezes como abstração moral de princípios universais de progresso que ele (Ramos) parecia buscar.

### **ATUAÇÃO NA IMPLEMENTAÇÃO DA RADIOTELEGRAFIA NO BRASIL**

As primeiras experiências da radiotelegrafia no Brasil iniciaram no começo do século XX, sendo, para o caso da Marinha, alguns marcos mencionados por oficiais que participaram das experiências e implantação. Nesse sentido, segundo o então 1º tenente João de Lamare S. Paulo, em 1901 enquanto ocorriam as primeiras experiências por Marconi e outros inventores em testes de transmissores e receptores sem fios, os primeiros lampejos dessas experiências ocorreram durante a revista naval de 14 de novembro desse ano entre a fortaleza de Villegagnon e o Cruzador Barroso com duas pequenas estações que haviam no gabinete de eletricidade da Escola Naval (S. PAULO, 1915, p.1517-1518), sendo as primeiras estações implementadas pelo governo brasileiro entre 1904 e 1905 (S. PAULO, 1916, p.131)<sup>3</sup>.

Em 10 de maio de 1912, o Capitão de Fragata Mario de Andrade Ramos, então lente catedrático de eletricidade da Escola Naval, publicou artigo na Revista Marítima Brasileira sobre a radiotelegrafia seguindo a mesma linha de diversos trabalhos congêneres publicados – ressaltando que esse tema teve grande ressonância entre oficiais da Marinha como é possível identificar em grande quantidade de

artigos publicados sobre o tema desde pelo menos 1910 –, isto é, apresentando questões técnicas específicas do funcionamento dos aparelhos de comunicação sem fios, a natureza das ondas hertzianas e os “últimos progressos” realizados.

O mesmo foi realizado pelos oficiais Manoel Caetano Gouvêa Coutinho, Menezes de Oliveira, Raul Tavares e Henrique Boiteux sobre as aplicações e necessidade de ampliação dos debates sobre o tema, mas para além do caráter descritivo e explicativo da tecnologia, Ramos propôs um anteprojeto de uma “rede costeira e fluvial complementar da existente”, isto é, complementando as estações então existentes em Fernando de Noronha, Olin-da, Amaralina, São Tomé e Mont Serrat (além das de Florianópolis e outra no Rio Grande do Sul em construção quando do artigo). Os dois principais argumentos do lente para o projeto eram a afinidade da comunicação radiotelegráfica com o mar e o uso prático para os socorros navais.

Considerou também a radiotelegrafia “para tráfego ordinário e commercial intenso de muito pequeno valor em face da telegraphia de conductores terrestres e submarinos” (RAMOS, 1912, p.2072). As comunicações entre navios e deles para a costa, por si só, seriam um serviço de grande valor para colocar a telegrafia sem fio “na grande posição de destaque entre as modernas especulações científicas que visam a utilidade e o benefício da humanidade” (RAMOS, 1912, p. 2072). O argumento levava em conta fatores econômicos (o custo das estações radiotelegráficas era altíssimo inclusive porque poucas indústrias no mundo produziam esses aparelhos, especialmente a empresa do inventor dessa tecnologia, *Marconi Wireless Telegraph Company*<sup>4</sup>) e o problema da interferência (detalhado no artigo publicado na Revista Marítima Brasileira), de modo a prever no anteprojeto da

rede geral de radiotelegrafia 16 estações espalhadas ao longo da costa, cujas especificidades estão previstas no texto e sintetizados no quadro ao lado:

O custo das estações também foi apresentado em blocos de igual valor e a ressalva para as estações de Manaus e Óbidos, que seriam destinadas à comunicação da Flotilha do Amazonas e “só

podendo contar-se com comunicações sobre terra à noite em boas condições” (RAMOS, 1912, p.2073), prevendo que a construção imediata poderia ser consolidada em 18 meses com ações conjuntas entre os ministérios da Marinha e da Viação e Obras Públicas.

O anteprojeto de Ramos é bastante similar ao apresentado pelo ministro

<b>ESTAÇÃO</b>	<b>ALCANCE</b>
<b>MANAUS</b>	200-400 milhas
<b>ÓBIDOS</b>	200-400 milhas
<b>BELÉM</b>	400-600 milhas
<b>SÃO MARCOS (MARANHÃO)</b>	400 milhas
<b>MUCURIBE (CEARÁ)</b>	400 milhas
<b>REIS MAGOS (NATAL)</b>	400 milhas
<b>ARACAJU</b>	240 milhas
<b>ABROLHOS</b>	240 milhas
<b>VITÓRIA (NO FAROL DE SANTA LUZIA)</b>	240 milhas
<b>RIO E JANEIRO</b>	370-1200 milhas
<b>ILHA DO MEL (PARANÁ)</b>	240 milhas
<b>SANTA MARTHA GRANDE</b>	600 milhas
<b>IGUASSÚ</b>	200-400 milhas
<b>PORTO MURTINHO</b>	600-800 milhas
<b>CORUMBÁ</b>	240 milhas
<b>BARRA DO RIO GRANDE</b>	-

Tabela 1 – Estações radiotelegráficas segundo o anteprojeto de Ramos (1912)  
Fonte: RAMOS 1912, ED 63, P2073-2075

da Marinha almirante Manoel Ignacio Belfort Vieira no relatório ministerial de abril do mesmo ano, dado que a proposição de Mario Ramos é condizente com pressupostos técnicos constantes em outros trabalhos dos oficiais já citados,

é provável que o projeto final da Marinha tenha sido influenciado pelo menos em parte pelo escrito de Ramos. Um esboço cartográfico das estações apresentado no projeto final consta na imagem a seguir:

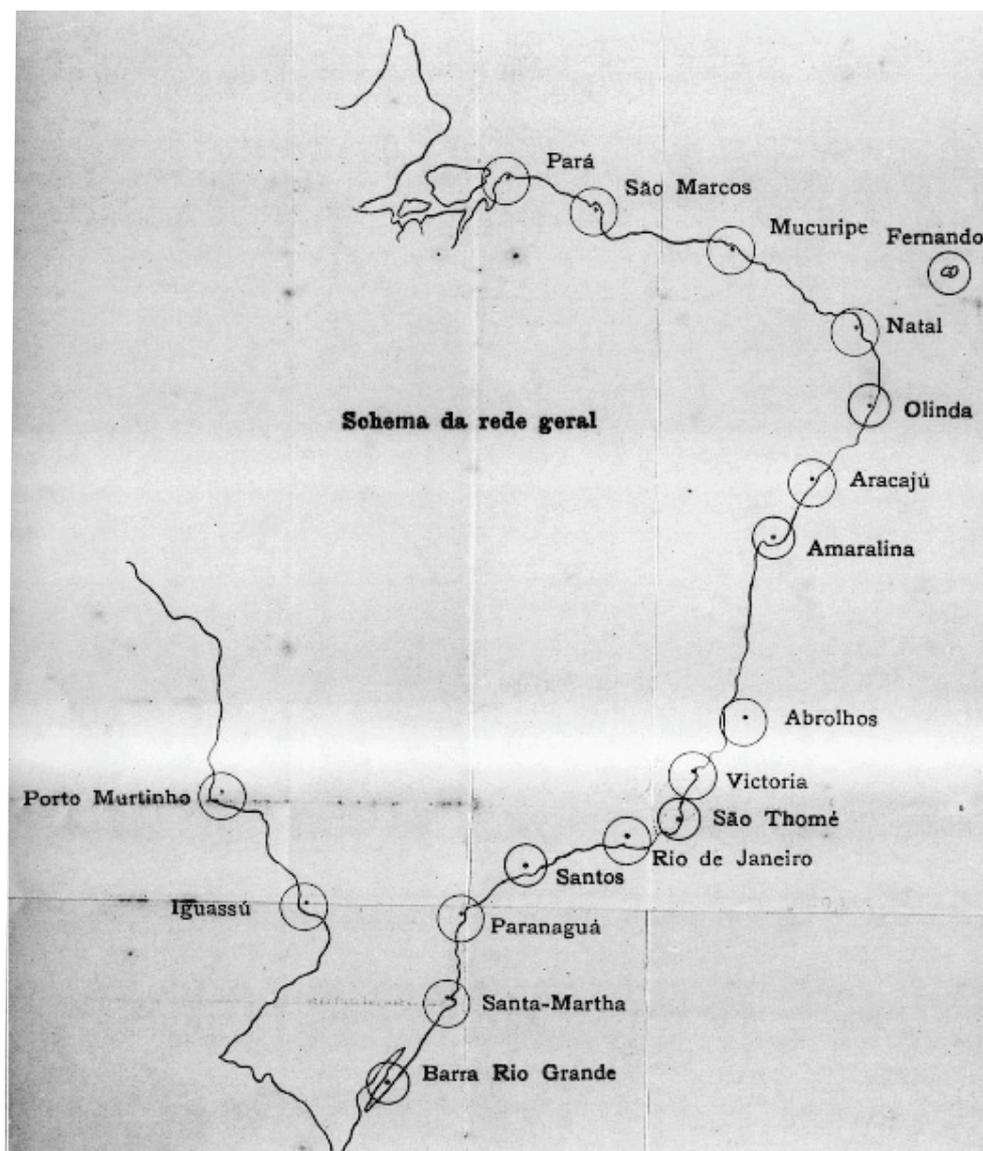


Figura 1 - Rede geral de radiotelegrafia  
Fonte: BRASIL, 1912, p.24.

Vieira situou as estações de Porto Murtinho, Iguassú, Santa Matha e Rio de Janeiro como as mais importantes quando da implementação da rede. Quanto a potência e alcance previstos no regulamento radiotelegráfico nacional decretado em

1914, há diferenças consideráveis, o que deve ter se dado por duas razões principais: a adoção de estações ultra-potentes, que já haviam sido previstas por Coutinho e também a maior abrangência do serviço previsto no regulamento final.

O principal ponto de convergência entre o anteprojeto de Ramos, o projeto de organização do serviço da rede radiotelegráfica nacional (BRASIL, 1913) e o regulamento radiotelegráfico nacional (BRASIL, 1914) diz respeito ao socorro marítimo e sobre esse ponto, Mario Ramos enfatizou especificamente o caso do *RMS Titanic* como uma espécie de oportunidade de reflexão sobre o tema.

Mais da metade da descrição e explicação técnica do aprimoramento da radiotelegrafia em “ondas dirigidas, agulha azimutal hertziana” e radiofaróis exposto no artigo citado e também tema de palestra realizada no mesmo mês de maio de 1912 no Club Naval (JORNAL DO COMMERCIO, 1912, p.4) além do conjunto de estudos dirigidos diante da catástrofe do *Titanic*. O navio, um leviatã, que expressava o mais importante resultado em diversos campos da ciência humana, mas que “desapareceu lentamente em uma agonia de colosso ferido de morte arrastando ao redemoinho fatal aquelles para quem antes era o conforto e a segurança em todas as suas modalidades” (RAMOS, 1912, p.2071).

Apesar disso, diante da tragédia, Ramos ressaltou dois fatos reconfortantes: por um lado, a salvação de mulheres e crianças e por outro, justamente os meios pelos quais essa salvação foi possível. O *Titanic* era dotado de um radiotelégrafo *Phillipps* que transmitia mensagens em um raio de 700 milhas, “revelando” a desgraça devido ao aparelho. O navio *Californian*, que poderia resgatar as vítimas da hecatombe estava a 19 milhas de distância do primeiro, sendo também municiado com telégrafo sem fio, entretanto, dado que o naufrágio começou pela noite, não havia telegrafista de plantão no momento do envio da mensagem. O *Carpathia*, que estava muito mais distante acabou atendendo o socorro e salvando os poucos que restaram.

O inquérito realizado em Londres apontara que o oficial de bordo “chegou a perceber com certeza os foguetões brancos de socorro, e só pelas 6 horas da manhã quando despertado o telegraphista justamente para indagar do que por acaso tivesse sucedido durante a noite recebeu do *Mount-Temple* a funesta comunicação do grande desastre do *Titanic*” (RAMOS, 1911, p.2076). Concluíra Mario de Andrade Ramos que se existisse serviço permanente, 1700 vítimas teriam sido salvas.

Pelos parâmetros dos dois decretos que regularam a rede, as estações de 1ª classe teriam serviço permanente, sendo elas de Belém, Cabo de Santa Martha e Rio de Janeiro, sendo as duas primeiras com comunicação interna e internacional, além das estações insulares de Fernando de Noronha e Trindade. As de 2ª classe teriam intervalos nos primeiros 10 minutos de cada hora e serviço constante nos demais períodos e as de 3ª classe sem regularidade prevista em lei. A regulamentação instruiu de acordo com a Convenção Internacional de Londres de 1912 os procedimentos adotados no caso de navios em perigo e estabeleceu assim os parâmetros importantes para uma adequada resposta.

Apesar das previsões legais, a implementação especialmente de estações mais potentes não ocorreu de imediato e muito do problema deu-se em torno dos debates políticos sobre a concessão ou não do direito de regulação das comunicações sem fios por parte do governo brasileiro, sendo acompanhada por diversas discussões no Congresso Nacional acerca de impedimentos legais a esse respeito.

Essa discussão também cruzou a trajetória de Mario Ramos e seus desdobramentos por si só constituem importante campo para investigações futuras. É nesse sentido, que Ramos também se



diferenciou da prática intelectual de seus pares ingressando no mundo empresarial da qual já fazia parte desde sua formação como engenheiro. Em 1919, ele foi membro da primeira diretoria da Companhia Radiotelegraphica Brasileira atuando como membro do conselho fiscal e permanecendo por anos na instituição da qual era um dos acionistas conjuntamente com a *Marconi Wireless Telegraph Company Limited*, Louis Edgar Sanceau, Jack Maurice, Rodrigo Octavio Filho, Henry J. Lynch, Ezequiel Ubatuba, Pedro Augusto Nolasco Pereira da Cunha, Americo da Silva Couto, Roberto Cardoso, Henrique Lage, João Gentil de Mello Araujo e Leon Espinosa (CORREIO DA MANHÃ, 1919, p.6).

Segundo Arthur Damasceno, 2018, a operação da empresa (denominada Radiobrás por ele) dividiu decisivamente opiniões políticas pelo fato do capital ser majoritariamente estrangeiro. Embora houvesse uma discordância da operação da mesma, uma vez que o serviço radiotelegráfico fora tornado exclusivo para ação ou concessão do governo federal desde 1917, segundo o mesmo autor, as primeiras explorações de radiotelegrafia no país ocorreram ilegalmente pela exploração de estações da *Amazon Wireless Telegraph and Telephone Company* entre o Pará e o Amazonas em 1905 (DAMASCENO, 2016, p.2). O autor considerou que inclusive os estudos publicados em revistas de engenharia e na própria Revista Marítima Brasileira podem também ser compreendidos como parte dos esforços do governo brasileiro em ocupar a temática e exercer o controle sobre as comunicações.

Em 1920, a Agência Americana solicitou ao Congresso Nacional outorga de concessão para estabelecimento de estação ultrapotente no Rio de Janeiro, ao que fora estendido também para a Companhia Radiotelegráfica Brasileira por emenda

do senador Irineu Machado (O JORNAL, 1920, p.1). Quando homenageado na Escola Naval ao fim de seu serviço como docente na Marinha, em dezembro de 1923, Mario Ramos fora também reconhecido pelo trabalho na Companhia, sendo responsável pelas estações do tipo citado do Pará e do Rio de Janeiro.

### **DOCÊNCIA E PRÊMIO FARADAY: ENTRE ATIVIDADES E SOCIABILIDADES INTELLECTUAIS**

Em 29 de dezembro de 1923, no anfiteatro da Escola Naval onde ocorriam normalmente as aulas de Física e Eletricidade, o então lente catedrático Adalberto Menezes de Oliveira conduziu conjuntamente aos alunos da Escola uma homenagem aos dois professores que ocuparam a referida Adolpho DelVecchio, representado por seu filho que lera uma breve carta do pai em agradecimento e Mario de Andrade Ramos, que na mesma ocasião encerrava suas atividades de docência na Marinha.

Podemos dividir a cerimônia em três partes: a introdução e apresentação do Capitão de Fragata Adalberto de Oliveira, com a homenagem aos dois lentes; o discurso-palestra de Mário Ramos e a instituição do prêmio Faraday por ele acompanhado da doação de recursos para produção das medalhas aos vencedores do prêmio. O evento, carregado de simbolismos, foi bastante significativo não apenas para a construção de um panorama da biografia do professor de eletricidade, mas também dos ritos os quais marcaram a sua relação com a força naval e mesmo com a atividade intelectual que desempenhou dentro e fora da instituição.

Segundo Adalberto de Oliveira, ambos os docentes haviam estabelecido o “hábito” que foi mantido pelos professores

que os sucederam de manter no Gabinete e no Anfiteatro retratos dos “mestres que leccionaram com brilho as matérias dessa Secção”, o que levou à produção dos retratos dos professores Saturnino Meirelles, Raymundo Filgueiras e Guedes de Carvalho no “Gabinete de Chimica” e de Nepomuceno Baptista no Anfiteatro. Por ocasião da homenagem, a Escola Naval também estava retornando à Ilha das Enxadas após ter sido transferida para a Enseada Baptista das Neves e oportunamente, inaugurados os retratos de Adolpho Del-Vecchio e Mario Ramos, sendo acrescentados aos que já existiam como ponto alto do reconhecimento da importância deles para a Escola.

Esse hábito é interessante por duas razões. Primeiramente, porque visava manter a memória dos “mestres” independentemente de suas funções ou feitos mais notáveis na Armada, isto é, como do século XIX aos anos 1920 parecia comum, apenas comandantes e figuras destacadas eram retratados com alguma frequência – exceto talvez aqueles que escreviam livros ou produziam peças de arte que eram acompanhadas pelo retrato do autor<sup>5</sup>; outras possibilidades incluíam vencedores de competições, chefes de Estado e ainda figuras destacadas e referenciais como o marinheiro Marcílio Dias ou o almirante Barroso.

A consciência da importância da presença do retrato talvez possa ser melhor concebida aqui nas palavras de Augusto Vinhaes em 1914 na resenha sobre obras de Osório Duque Estrada ao tratar do “amor à bandeira”. Segundo Vinhaes, um retrato é “Um pedaço de papel ou de tela pintada, nada mais do que isso; entretanto, em nossa casa, esse retrato ocupa o lugar de honra, preside às reuniões da família; filhos e netos aprenderam desde criancinhas a pronunciar com ternura o

nome do que elle representa [...]” (VINHAES, 1914, p.1138).

Ele revestia-se, assim, em elemento de formação e de sociabilidade aos alunos dos cursos da Escola Naval para além dos programas de ensino e leituras. Demarcava, inclusive, uma configuração diferenciada à função de lente, consagrada pela perpetuação da imagem para os alunos que não teriam contato com os mestres anteriores e que aqui, pelo que depende-se da atitude, seriam identificados mais pela cadeira que ocuparam do que pela farda que talvez tenham vestido.

Em segundo lugar, chamo atenção a que essa sociabilidade relacionava-se com a frequente preocupação expressa nos discursos de Ramos acerca do interesse dos alunos pelas ciências, o que fora reiterado com a proposição da premiação (a Medalha ou Prêmio Faraday) para os alunos que recebessem as notas mais altas nas matérias da cadeira ao longo do curso. Comparando-se com o caso da Mocidade Militar da Praia Vermelha estudada por Celso Castro décadas antes, mas que também tinha nas ciências um forte caráter de construção da identidade dos jovens oficiais, pontuo que no caso destes, a socialização informal densamente descrita pelo autor cumpriu um papel mais importante na formação da mentalidade comum deles do que o contato com os professores, entre outras razões pela quantidade menor de referências a eles do que às práticas informais nas memórias produzidas pelos alunos e estudadas por Castro (1995). Entre as primeiras palavras de seu discurso, Mário Ramos afirmou que:

“Foi mesmo com certa emoção que recordei e repassei em meu espírito, aquelles annos iniciaes em que consumia com prazer, neste laboratório de Physica e Electricidade, muitas horas no estudo e na technica ex-

perimental, tantas vezes auxiliado pelo velho Elyseu ou pelo Ludgero, o “Marcel Deprez” do gabinete, como lhe apelidavam pitorescamente os meus alunos de então.

[...] Com que satisfação e carinho, não elaborei o meu primeiro programma para a cadeira de Electricidade, em que, por força de regulamento e a confiança do governo, acabava de ser investido.

Com que devoção não fiz as primeiras lições sobre as novas teorias da matéria energética, da radio-atividade, dos trabalhos de Maxwell e Hertz, das correntes alternativas e de alta frequência, e que prazer era para mim sentir os meus alunos penetrados da minhas ideas e presos á minha exposição!” (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1924, p.542).

Embora não tenhamos acesso às memórias dos alunos para este trabalho, é possível depreender que havia também práticas informais de socialização científica como o apelido do auxiliar com o nome do engenheiro electricista francês Marcel Deprez. Ainda segundo Castro, a mentalidade cientificista, desde o final do século XIX, não era exclusiva da Escola Militar da Praia Vermelha, mas também de instituições civis congêneres, como a Escola Politécnica, criada em 1874 da reforma da Escola Central e onde Mário Ramos também realizou curso de ciências físicas e matemáticas, graduando-se engenheiro naval em 1904.

Aliás, mesmo a Escola Naval por vezes era percebida como uma espécie de escola politécnica, pois como argumentou José Murilo de Carvalho, à época havia também um foco maior no ensino matemático e teórico e que até mesmo alunos saíam da instituição “sem ter dado um tiro de canhão ou lançado um torpedo” (CARVALHO, 2019, pos. 490). À socialização informal em torno das ciências,

é bem provável portanto que os alunos encontrassem nos professores Ramos e Del-Vecchio elementos a mais na construção de identidades de prática científica ou mesmo cientificismo<sup>6</sup>.

Não é objetivo deste trabalho categorizar exatamente se Ramos poderia ser considerado apenas um oficial que acreditava na redutibilidade das coisas a uma explicação conduzida cientificamente ou como uma referência para o desenvolvimento das ciências no Brasil, mas é possível apontar que vários aspectos de sua trajetória foram nesse sentido bem mais profundos que outros militares, seja pelos círculos de intelectuais que frequentou, seja pela repercussão de seus escritos. Parte expressiva dos oficiais subalternos da Marinha entre o final do século XIX e início do XX escreveu pelo menos um artigo na Revista Marítima Brasileira de caráter técnico-científico, doutrinário naval ou do cenário internacional e político, incluindo nesse bojo o próprio pai de Mário Ramos, que também fora lente na Escola Naval, Enéas Oscar de Faria Ramos.

Em 1904, quando era preparador e concluía seu curso na Escola Politécnica, Mário Ramos escreveu “Notas de Electrotechnica”, que recebeu premiação do governo por indicação da Congregação da Escola Naval, reconhecido pelo Ministério da Marinha, concedendo a expressiva quantia de 2:500\$000 como prêmio e sendo publicado no mesmo ano pela Imprensa Nacional. O livro constituiu-se como um manual didático para compreensão, definição e manuseio de equipamentos técnicos de bordo das embarcações, fortalezas ou arsenais e se destinava especialmente para os oficiais maquinistas segundo o prefácio escrito pelo mesmo autor (RAMOS, 1904, s/n), sendo adotado como leitura na Escola Naval pelo mérito e por ser um dos primeiros livros sobre eletricidade industrial escrito em língua



portuguesa (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1924, p.536).

A influência do pai de Mário Ramos é evidente na trajetória do filho, na medida em que este foi também autor de, pelo menos, uma obra também utilizada na escola, o Curso de Manobra do Navio (1896), publicado igualmente como premiação após avaliação da Congregação e utilizado como referência na disciplina (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1896, p.407). Entre livros e artigos, Mario publicou dezenas de obras, dentro e fora da Marinha de Guerra, com temáticas ligadas à eletricidade ou engenharia, mas também sobre combustíveis, economia e política; estando esses dois últimos temas mais comuns depois do começo da trajetória política do professor.

Ainda na cerimônia, Ramos finalizou seu discurso propondo a criação do prêmio Faraday e como já mencionado, ele seria entregue aos alunos do curso que melhores notas teriam na cadeira ocupada pelo docente. À ocasião, doou apólices da dívida pública no valor total de 2:000\$000 para confecção de medalhas de ouro gravadas com a face de Michael Faraday e que começaram pouco depois a ser entregues aos alunos em questão com grau mínimo de seis.

A escolha de Faraday por Ramos como símbolo ou metaforicamente como o outro retrato a ser perpetuado na escola é bastante interessante. Após uma longa explicação das pesquisas mais recentes nos campos da física e da química que evidenciam não apenas o conhecimento do autor, mas também o apreço dele por biografias e do tratamento desses cientistas como referências intelectuais e morais, tratou de falar da biografia do físico inglês, “um dos mais profundos conhecedores da Philosophia Natural, um dos maiores inventores da Physica, mas também a uma das formações moraes mais

perfeitas e mais austeras que a humanidade teve em seu seio” (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1924, p.548).

Faraday nasceu em uma família de pobre em 1791 e recebeu apenas “as lições primarias materiaes”, trabalhando desde 14 anos de idade como encadernador em uma livraria de Blandfod Street em Londres, onde segundo Ramos, passou 8 anos trabalhando e se interessando pela leitura e “amor ao estudo e á sciencia e a sua predilecção pela chimica e a physica” (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1924, p.548). Ele frequentara de forma espontânea o Instituto Real de Londres e acompanhava as aulas de Humpray Davy, escrevendo notas e enviando-as a este para corrigi-las, o que acabou por construir uma amizade entre o jovem e o mestre já idoso.

Segundo Andrade Ramos, em 18 de março de 1813, após o falecimento de William Payne e abertura consequente do cargo de chefe do laboratório de física e química da instituição, Davy teria sugerido à direção a contratação de Faraday pelo seu notório saber, o que fora atendido e aos 22 anos este tornou-se preparador do laboratório e trabalhando no instituto por 54 anos cuja obra e “princípios creadoras assenta e repousa toda a electricidade industrial e toda a electro-chimica; esses dois fabulosos mananciais, onde a humanidade vai se ressarcir das suas necessidades, das suas ânsias na realização do cyclo terrestre” (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1924, p.549).

Essa referência nos permite depreender não apenas o respeito pelo físico britânico, mas também um paralelismo entre as duas trajetórias: ora, ambos ingressaram no meio técnico-científico a partir do falecimento de um docente, do reconhecimento expresso pelos seus futuros pares em relação aos saberes e de uma vivência em laboratórios que se demonstrou profi-

cua e fascinante. Em algumas partes de sua palestra, Ramos citou cartas escritas por Faraday à sua mãe demonstrando sempre a devoção à Física. Acredito que esse paralelismo seja reforçado pelo argumento seguinte de Mário Ramos, o que de Faraday era profundamente cristão e que de alguma forma o catolicismo parece ter fornecido a “Miguel”<sup>7</sup> um componente ético sem o qual sua obra de nada serviria.

Não me aprofundarei nas matrizes cristãs de Mário de Andrade Ramos, entretanto, a ênfase dada por ele no discurso a pensamentos católicos de Faraday e a própria menção ao prêmio como forma de realização da máxima “a cada um, segundo suas obras” parece-me indicar mais fortemente o vínculo entre os dois, já que além da palestra, há nas fontes pesquisadas uma evidente atuação de Ramos no meio cristão, seja citado quase que semanalmente nas listas de frequência de missas, seja por meio de entidades cristãs inclusive ligadas ao ensino. Em novembro de 1915, por exemplo, Mário Ramos participou de um abaixo-assinado em favor do Colégio Anchieta, instituição de caridade que prestava ensino a desvalidos e que teria sido prejudicada pela nova lei orgânica que alterava o status do colégio Dom Pedro II e que foi levada até a Câmara dos Deputados (CONGRESSO NACIONAL, 1918, p.672-681). Igualmente, prestou voluntariamente serviços como mordomo na Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro por vários anos e ainda produziu alguns escritos sobre o cristianismo.

Por vezes, seus comentários sobre os grandes cientistas citados parece ter mesclado o progresso técnico-científico expresso especialmente nas marinhas com uma espécie de sabedoria típica do pensamento cientificista da qual houvesse algo a mais sobre a vida e a natureza a se entender, uma “filosofia natural”, como

citada em alusão à obra de Newton. Até certo ponto, parece mesmo que Mário Ramos se colocara como uma espécie de Faraday fardado, e o nexos entre o estudo da eletricidade e a atuação na Marinha ou relacionada à navegação em todos os seus âmbitos (pois também foi industrial ligado à energia elétrica, carvão, radiotelegrafia e até ferrovias e em 1923 já atuava em todos esses nichos), mesmo que não devamos considerar como uma espécie de razão deontológica, certamente encontraram algum sentido naquele momento.

A palestra não indicava somente as últimas descobertas e ideias sobre as quais se debruçariam novos estudantes. A novidade das ideias ligadas a eletricidade era expressa com uma importância a mais, pois “nesta última década de ‘irradiações’ e de ‘relatividade’, eu creio que na vanguarda desse surto científico veremos a ciência elétrica, pois cada vez mais se acentua a límpida verdade dos conceitos de Clerk Maxwell, o eminente sábio e professor de física experimental da Universidade de Cambridge” (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1924, p.544). De alguma maneira, havia algo de teleológico no olhar sobre a eletricidade e as ciências citadas e ante as discussões técnicas parecia haver uma sabedoria a ser extraída entre as analogias e metáforas de seu discurso.

Devemos ressaltar mais uma vez que sobre esse ponto, Mário Ramos foi um provável caso entre poucos de trânsito e proeminência em meios intelectuais-científicos, empresariais e políticos. Para além das muitas associações de físicos, químicos, engenheiros e de temáticas navais que fez parte<sup>8</sup>, destaco que ele esteve na fundação da Academia Brasileira de Ciências e assim como o fez na Escola Naval, criou um prêmio chamado Einstein para os trabalhos mais notórios nos campos científicos produzidos no Brasil.

O prêmio foi criado por ele quando o próprio Albert Einstein esteve no Brasil em uma das primeiras sessões da Academia e serviu de homenagem com um breve discurso. Segundo o *Jornal do Brasil*, a recepção de Einstein na sede da agremiação ocorreu com diversos cientistas e estudantes, mas também membros da embaixada do Chile e da Alemanha e do corpo diplomático brasileiro. A apresentação ao “eminente autor da *Theoria da Relatividade*” seguiu às falas de Juliano Moreira e Lafayette de Carvalho, ao que foram sucedidas pela de Mario de Andrade Ramos, afirmando que a personalidade do físico alemão

Prosseguiu, lançando as novas teorias, as metamorfoses do espaço e do tempo, as vossas soluções a vossa mecânica, a concepção nova da gravitação, creou por assim dizer um dia novo na sciencia newtoniana, e abriu uma brecha nas teorias que cercavam e enclausuravam todas as ideas do presente, permitindo um raio luminoso de vibrações outras no ambiente actual. (*JORNAL DO BRASIL*, 1925, p.6).

Citando outro autor, Ramos concluíra que a teoria funcionava como um farol na marcha essencial do “triste” e “pequeno” século XX, o farol e o raio luminosos, referências também ao efeito fotoelétrico e aos primórdios da teoria quântica, mesclaram-se nessa fala, assim como no discurso de pouco mais de um ano e meio antes na perspectiva de um futuro que só poderia ser aberto pelos feixes de luz de uma racionalidade científica e pelo reconhecimento dos méritos dos trabalhos materializado pelo prêmio em questão. Ao que seguiu mais algumas breves falas, Einstein realizou palestra demonstrando a teoria da relatividade na Academia.

Ao todo, além das visitas ao presidente da República Artur Bernardes e ao mi-

nistro da Agricultura, Einstein realizou conferências no Club de Engenharia e na Academia Brasileira de Ciências, já tendo sido laureado com o prêmio Nobel de Física e tendo notório reconhecimento internacional. É preciso portanto pontuar a importância do evento e da participação do ex-professor da Escola Naval nele, seus esforços em criar uma premiação – que reconheceu seus primeiros vencedores alguns anos depois – e também o reconhecimento dos pares no processo.

Dois anos após o evento com Einstein, Mario de Andrade Ramos participou como membro da comissão organizadora do evento de centenário do nascimento de Marcellin Berthelot a partir do Automóvel Club do Rio de Janeiro como parte de um esforço internacional de comemorações nesse sentido com a criação de uma Casa da Química em Paris em homenagem. A subscrição internacional angariou no Brasil recursos na festa realizada em 22 de outubro no Club e enviou no dia 25 à capital francesa esses recursos com a finalidade de colaborar no aparelhamento de laboratórios na referida Casa (*A RUA*, 1927, p.3).

Nesse sentido, compreendo que Mario de Andrade Ramos configurou-se como um caso aparentemente raro de um operador dos saberes científicos com trânsito em diversos círculos importantes que articulavam esses mesmos saberes e ao mesmo tempo um professor reconhecido em seu meio. Refiro-me como “operador” e não “cientista” porque a produção intelectual e científica no Brasil dos anos 1920 também carecia de trabalhos que buscassem a originalidade de questionamento e proposição de novas ideias com repercussão em seus meios, o que não deve diminuir o quão esses operadores foram importantes no processo. Aliás, importante também porque como Ramos, outros

estudiosos – e notadamente professores de instituições militares de ensino – esforçaram-se em produzir obras que fossem de uso prático aos alunos seguintes.

Por outro lado, como empresário bem-sucedido, proprietário e diretor de indústrias e empresas, é possível que Ramos fosse também percebido em algum momento como uma espécie de mecenas ou incentivador ao criar prêmios, levantar recursos e ele mesmo por vezes ter feito grandes doações para esses eventos.

## CONCLUSÃO

Em 1902, quando as primeiras experiências de radiotelegrafia no Brasil eram conduzidas pelos professores Baptista e Morize e os engenheiros Weiss e Bhering, além de Mário Ramos (1912, p.2055), havia cerca de 50 anos desde a inauguração das primeiras linhas telegráficas entre a Quinta Imperial e o Quartel General do Exército. Sucedidas por outro importante salto, como a inauguração do cabo submarino transatlântico, em 1866 (MACIEL, 2001, p.130-131), e as experiências da telegrafia sem fio, poucos anos antes do importante trabalho da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas do Mato Grosso ao Amazonas (1907-1915), que não atuaria somente para expansão das comunicações rápidas, mas para a presença do Estado e a integração territorial. Contribuições científicas e em tantos outros sentidos, contemplados pela historiografia, que de alguma maneira tiveram nos fios telegráficos a metáfora de uma “rede de arames” que começariam a ligar o país (MACIEL, 2001, p.128).

Partindo de uma época em que as comunicações sem fios através de satélites e outros aparatos nos acenam o que há de mais moderno na tecnologia de transmissão de ideias e expressões humanas, tal-

vez seja cabível refletir que enquanto os postes telegráficos eram instalados nos mais variados ambientes do país, a radiotelegrafia já tornava pelo menos parcialmente essa tecnologia obsoleta – embora não menos importante. Quando as potências aliadas decidiram cortar os cabos telegráficos submarinos durante a Primeira Guerra Mundial com objetivo de isolar potenciais aliados e apoiadores das potências centrais dos dois lados do Atlântico, o Império Alemão começou sua produção em larga escala de radiotelegrafos e os utilizou mantendo suas redes de apoio na América Latina (RINKE, 2017, p.59). Essas reflexões devem reiterar a importância que o estudo e o esforço da instalação de comunicações sem fios assumiu nas primeiras décadas do século XX.

É importante ressaltar que a implementação da radiotelegrafia não substituiu de imediato outras formas de comunicação, como: os telégrafos (incluindo os óticos, cuja referência nas fontes consultadas é bastante escassa), faróis de comunicação visual entre navios e os próprios sistemas cabeados. Tendo essas tecnologias convivido durante décadas.

Nesse sentido, Mario de Andrade Ramos pode ser pensado como um personagem talvez atípico, mas interessante por conjugar a participação ativa do estudo, discussão, difusão das ideias e também da aplicação prática seja no seu anteprojeto seja na atuação empresarial na atuação da implementação das estações radiotelegráficas. Como professor, é preciso ainda situá-lo em um espaço ainda ausente de estudos no âmbito da Marinha sobre professores, alunos, grupos formados e atuantes na Escola Naval, que da mesma forma que a Mocidade Militar da Praia Vermelha, dedicaram-se aos estudos científicos e vislumbravam – em escalas evidentemente diferentes de ação

política ou intelectual – a possibilidade de abstração desses princípios, outros para aplicação no mundo concreto, seja pela ideologia do progresso seja pelo aprimoramento das tecnologias existentes.

Sobre esse último aspecto, a prática docente de Mário Ramos não foi única e há outros oficiais que além da dedicação ao ensino também produziram obras que foram utilizadas pelas mesmas escolas militares como materiais para facilitação do aprendizado e melhor aplicação dos saberes científicos e tecnológicos para formação de novos oficiais mais capazes e bem preparados, além de incentivados por seus méritos acadêmicos como o caso das premiações. No âmbito historiográfico de compreensão das últimas décadas do século XIX e início do XX na consolidação da profissionalização militar no Brasil, o que seriam das academias (especialmente de formação de oficiais) sem o esforço desses lentes fardados na materialização dos saberes curriculares e construção das bibliotecas militares?

Tomando apenas a lista de obras publicadas entre 1902 e 1903 constantes no Almanaque Garnier de 1904, são pelo menos 9 livros escritos por militares com aplicações prováveis na formação e qualificação nas instituições da Marinha, Exército e de ensino superior: “Álgebra elementar” (1<sup>o</sup> fascículo), pelo capitão Sebastião Francisco Alves; “Roteiro e praticagem da costa do Brasil”, pelo capitão-tenente F. Tinoco Junior (ALMANAQUE GARNIER, 1903, p.280); “Estudo elementar de trigonometria esférica” e “O methodo de Marcq Saint Hillaire”, do primeiro-tenente Francisco Radler de Aquino; “Apontamentos de balística”, do primeiro-tenente N. Prado Carvalho;

“Canhão quebra-mar”, pelo vice-almirante Marques Guimarães; “O Almirante Barroso à volta do mundo”, pelo primeiro-tenente Theophilo Nolasco de Almeida e “Subsídio para a história da Meteorologia no Brasil” e “Les aveugles au Brésil”, pelo capitão-tenente A. Brasil Silvado (ALMANAQUE GARNIER, 1904, p.317-320).

Para além do rol de personagens elevados à condição de herói por suas práticas de comando e ações nos campos de batalha, concordo com William Gaia Farias na necessidade em evidenciar esses personagens e experiências individuais que “em muitos casos, formam sentimentos de coesão, que possibilitam a construção de experiências coletivas relevantes ao afloramento de sentimentos identitários de grupos sociais” (2019, p.7).

Assim como os personagens trabalhados por Farias, Ramos e tantos outros oficiais atuaram como intelectuais fardados, não atingiram necessariamente os postos mais altos do almirantado ou do generalato, mas suas ações foram importantes para as instituições militares e tantos outros âmbitos da sociedade civil. São reveladoras de atitudes de vanguarda intelectual, no sentido do domínio de campos específicos das ciências e reconhecimento de outros intelectuais, como evidenciaram a participação na Academia Brasileira de Ciências e o discurso a Einstein. O que não foi caso isolado na Marinha de Guerra, no mesmo sentido de José Ribas Cadaval, que já em 1902 apresentava possibilidades de utilização dos raios-X no Hospital de Marinha, poucos anos após a descoberta, em 1896 (PEREIRA; FARIAS, 2021), e ainda outros que demandam novos estudos.



**REFERÊNCIAS**

A INDUSTRIALIZAÇÃO da radiotelegraphia. *O Jornal*, Rio de Janeiro, n.554, 23 dez.1920.

A RECEPÇÃO do prof. Einstein... *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, n.110, 3 mai.1925.

BIBLIOGRAPHIA. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, n.29, jul.-dez.1896.

BRASIL. Decreto nº 10.090, de 19 de fevereiro de 1913. Approva o projecto que organiza o serviço da rêde radiotelegraphica nacional e a respectiva planta. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, seção 1, 14 mar.1913, p.3801. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-10090-19-fevereiro-1913-528223-norma-pe.html>. Acesso em 16 out.2024.

BRASIL. Decreto nº 10.689, de 14 de janeiro de 1914. Approva o regulamento radiotelegraphico nacional. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, seção 1, 24 jan.1914, p.1106. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-10689-14-janeiro-1914-528345-norma-pe.html>. Acesso em 16 out.2024.

BRASIL. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo contra-almirante Manoel Ignacio Belfort Vieira, Ministro de Estado dos negócios da Marinha em abril de 1912*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1912.

CARVALHO, José Murilo. *Forças armadas e política no Brasil*. Edição revista e ampliada. Rio de Janeiro: Todavia, 2019.

CASTRO, Celso. *Os militares e a República: um estudo de cultura e ação política*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 1995.

CENTENÁRIO DE BERTHELOT. *A Rua: semanário ilustrado*, Rio de Janeiro, n.309, 7 out.1927.

CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados – sessões de 16 a 30 de novembro de 1915, vol. XVII*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

DAMASCENO, Arthur Cavalcanti de Oliveira. *Conflitos e polêmicas durante a implantação e expansão da telegrafia sem fio no Brasil (1902-1922)*. In: Anais do 16º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia, Campina Grande: UFCG/UEPB, 2018.

DAMASCENO, Arthur Cavalcanti de Oliveira. *Transferências de tecnologia, ciência e cooperação científica na implantação da telegrafia sem fio no Brasil (1902-1924)*. In: Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia, Florianópolis: UFSC, 2016.

ESCOLA NAVAL. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed.95, n.7, jan.1924, p.531-554.

FARIAS, William Gaia. Escrito em verde-oliva – o Exército na Amazônia. *Revista do Exército Brasileiro*, Rio de Janeiro, v.155, n.1, 2019, p.7-17.

FUNDOU-SE a Companhia Radiotelegraphica Brasileira. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, n.7473, 15 ago.1919, p.6.

GALVÃO, B.F.R. *Almanaque Brasileiro Garnier para o anno de 1903*. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 1903.



- GALVÃO, B.F.R. *Almanaque Brasileiro Garnier para o anno de 1904*. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 1904.
- GEERTZ, Clifford. *A Interpretação das Culturas*. 1.ed. 13.reimpr. Rio de Janeiro: LTC, 2008.
- MACIEL, Laura Antunes. Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v.21, n.41, p.127-144, 2001.
- PEREIRA, Pablo Nunes; FARIAS, William Gaia. Ciência, saúde, modernidade e segurança: a implantação do diagnóstico por raios-X na Marinha do Brasil no início do século XX. *Revista Navigator*, Rio de Janeiro, v.17, n.34, p.129-142, 2021.
- RAMOS, Mario de Andrade. *Notas de Electrotechnica*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904.
- RAMOS, Mario de Andrade. Radiotelegraphia. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed.63, n.11, mai.1912, p.2055-2076.
- S. PAULO, João de Lamare. Um resumo histórico da Radiotelegraphia – quarta parte 1903-1906. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed.77, n.7, jan.1916, p.125-136.
- S. PAULO, João de Lamare. Um resumo histórico da Radiotelegraphia – terceira parte 1900-1902. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed.76, n.5 e 6, nov.-dez.1915, p.2509-2525.
- RINKE, Stefan. *Latin America and the First World War*. Cambridge: University Press, 2017.
- TÓPICOS E NOTÍCIAS. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, n.145, 25 mai.1912.
- VINHAES, Augusto. Bibliographia – “Leituras militares de Osorio Duque Estrada”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed.70, n.7, jan.1914, p.1135-1140.

## NOTAS

<sup>1</sup> Cabe aqui um breve esclarecimento: não encontrei a menção explícita de que o regulamento proposto pelo Ministério da Marinha em 1917 tenha sido baseado no anteprojeto apresentado por Ramos na *Revista Marítima Brasileira* alguns anos antes, mas há diversas semelhanças entre os dois e na qualidade de professor da Escola Naval (e depois da Escola Naval de Guerra) e um dos poucos oficiais que escrevera sobre o tema na referida revista, considero bastante provável que o regulamento tenha contado com a participação de Ramos.

<sup>2</sup> Segundo Oliveira, foi a Companhia Radiotelegráfica Brasileira com participação de Mario Ramos que estudou e projetou as instalações das estações radiotelegráficas da Ilha de “Governador, Anhatomerim e Ladario, bem como as grandes estações ultrapotentes do Rio e Pará, que só agora vão ser executadas” (1924, p.538). Pelo conjunto das fontes, a “ultrapotência” era relacionada ao alcance das estações e também a faixa de frequência que operavam (ou comprimento de onda), entretanto, não encontrei menções explícitas às faixas que poderiam ser consideradas dessa natureza, o que suponho ter ocorrido

porque os parâmetros mudavam. Ademais, é válido mencionar que havia estações de longo alcance antes das citadas, como a estação de Fernando de Noronha, que se comunicava com Dacar, na costa africana, mas não eram citadas como ultrapotententes.

<sup>3</sup> Não é objetivo do artigo descrever todo o processo de implementação da radiotelegrafia pois compreendo que o estenderia demais e fugiria do escopo, mas recomendo uma série de sete artigos publicados na Revista Marítima Brasileira com autoria do oficial João de Lamare S. Paulo com o título de “Um resumo histórico da radio-telegraphia” entre 1915 e 1916 nas respectivas edições 76 e 77.

<sup>4</sup> Outras são citadas na historiografia consultada, como a Telefunken ou a Siemens & Halske, mas seria necessário um olhar mais específico sobre outras companhias, já que aparentemente essas três compraram o capital de indústrias que se aventuraram na comunicação radiotelegráfica até pelo menos os anos 1920 (Vd. DAMASCENO, 2018).

<sup>5</sup> Esclareço: as edições da Revista Marítima Brasileira ou mesmo dos relatórios do Ministério da Marinha, quando citam doações de obras escritas ou pinturas geralmente indicavam “acompanha retrato do autor” ou expressão semelhante. Essas doações podiam ser nominais à Revista, mas também ao Museu Naval, Biblioteca da Marinha ou quaisquer outros setores.

<sup>6</sup> Aqui utilizo basicamente a mesma acepção geral que vislumbro da obra de Castro (1995), isto é, a crença na redutibilidade do mundo e das coisas a um conjunto de regras que podem ser compreendidas por meio do método científico.

<sup>7</sup> A transcrição de seu discurso colocou como Miguel Faraday o nome do físico. Não foi possível constatar se Mário de Andrade Ramos aportuguesou o nome de Michael ou se havia algum direcionamento na transcrição para tal pelo som, de qualquer maneira, referem-se à mesma pessoa.

<sup>8</sup> Como o Instituto de Engenheiros Eletricistas de Londres, o Instituto Técnico Naval e o Instituto Politécnico Brasileiro.

# A Independência e a Armada Nacional: um balanço historiográfico

*Historiographical assessment of Independence and the Armada in national construction*

**Lucas Lima dos Santos**

Bacharel em Ciências Navais, com habilitação em Eletrônica, pela Escola Naval (EN) onde atualmente é Guarda-Marinha.

## RESUMO

O processo de construção do Estado e da Nação no Brasil constitui tema de inesgotável interesse e ampla bibliografia já publicada, mas que, no entanto, padece de vícios do Mito das Origens, insistindo em uma origem pacífica e numa predestinação a um território unificado, legado da transmigração dos Bragança em 1808. De forma a contribuir para o estudo desse assunto, o presente artigo procura efetuar um balanço historiográfico<sup>1</sup> sobre a Independência do Brasil, ressaltando temas como Nação, Pátria, unidade territorial, para além da própria formação da Armada Imperial.

**PALAVRAS-CHAVE:** Estado, Nação, Historiografia.

## ABSTRACT

*The process of building the State and the Nation in Brazil constitutes a topic of inexhaustible interest and extensive bibliography already published, but which, however, suffers from defects in the Myth of Origins, insisting on a peaceful origin and a predestination to a unified territory, legacy of the Bragança transmigration in 1808. In order to contribute to the study of this subject, this article seeks to provide a historiographical assessment of the Independence of Brazil, highlighting themes such as Nation, Homeland, territorial unity, in addition to the formation of the Imperial Armada itself.*

**KEYWORDS:** Homeland, Nation, Historiography.

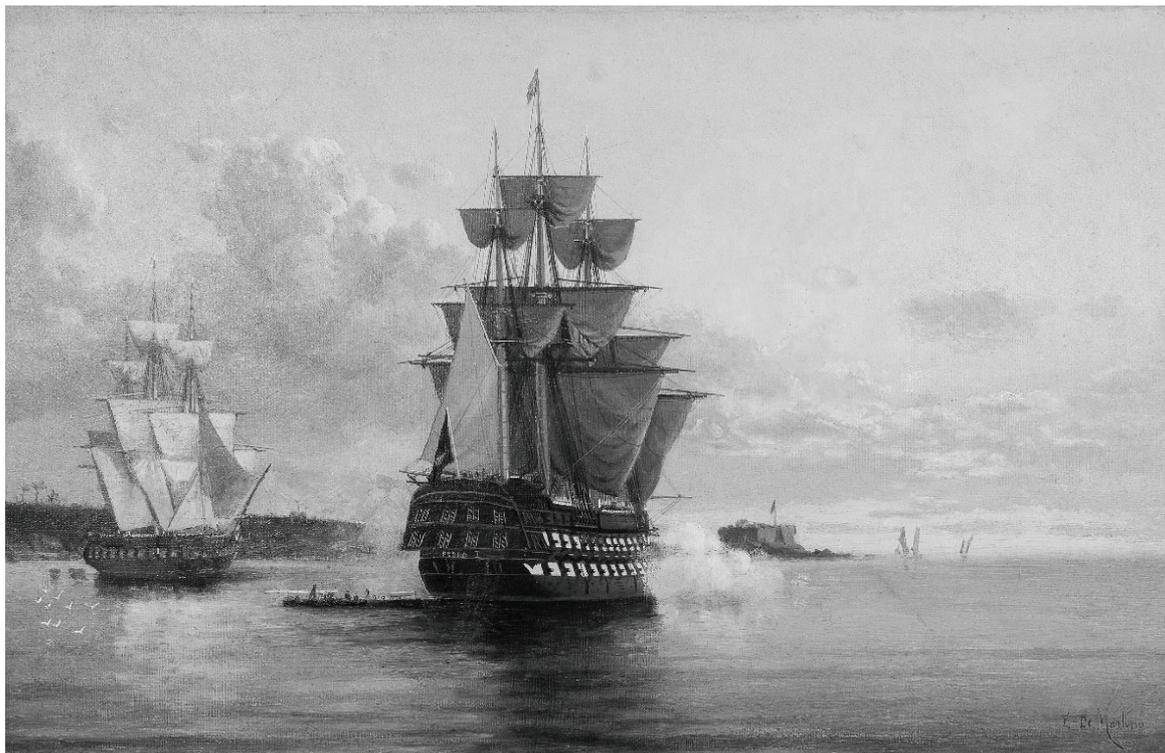


Figura 1 – *Nau D. Pedro I*, pelo pintor italiano Edoardo de Martino  
Fonte: Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

## INTRODUÇÃO

Em 1868, chegou ao Brasil o pintor e oficial de Marinha Edoardo de Martino<sup>2</sup> para pintar combates e paisagens da Guerra do Paraguai, além de outras efemérides da Armada Imperial. Dentre os seus quadros, ressalta-se a *Nau Dom Pedro Primeiro* demandando a Boca da Barra, em 1º de abril de 1823, para iniciar as operações de bloqueio contra a guarnição lusitana em Salvador e combater a esquadra do Chefe de Divisão Félix de Campos. Apesar de momento relevante da memória naval – no que concerne nomeadamente ao imaginário da Independência – tal evento não desfruta do mesmo prestígio fora dos círculos de Marinha.

A chegada de De Martino ao Brasil não está dissociada do projeto de construção nacional, capitaneado pelo Estado. O Império ainda enfrentava os remanescentes do exército de Solano López

no chaco paraguaio. Era importante, então, que o governo imperial pudesse criar uma narrativa que unisse os brasileiros em torno de um passado comum. Como sugere a tela de De Martino, tal narrativa deveria comportar tranquilidade e união:

Em que pese a representação indique apenas um fragmento do início das operações navais das guerras de independência, sugere uma concepção holística do tempo: se o início justificou a encomenda do quadro, há uma teleologia presumida para o desfecho favorável ao império. Contudo, sem a representação explícita da violência inerente à guerra, a imagem, ao reverso, sugere uma independência serena e espontânea. Nessa lógica, a congregação territorial se articula não ao derramamento de sangue, mas sim a uma suposta tranquilidade endêmica ao Brasil. Desse modo, negava não apenas as guerras em-

preendidas no contexto de 1822, mas silenciava os diversos conflitos políticos e sociais das décadas de 1820 e 1830 (ALBUQUERQUE & LOUREIRO, 2023, p. 463).

Tal constatação ocorre em consonância com a hipótese que identificou na transmigração da Família Real elemento de união entre passado e presente, fundamento da continuidade.

Assim, e de uma parte, a Transmigração fazia com que fossem tomados como “anormais” ou “atípicos”, caracterizadores de uma “desordem” ou de uma “crise”, todos os acontecimentos que insistiam em contrariar um curso entendido como “natural”, porque dado pela marcha do tempo e porque fazia o passado apresentar-se no presente (MATTOS, 2004, p. 298).

Conforme consignado por Nogueira da Gama (2017, p. 84):

O surgimento do Estado-Nação imperial teve uma historicidade distinta de toda a América Inglesa e Espanhola. Proclamado independente pelo filho do rei D. João VI, o Brasil teve a construção de sua identidade nacional apoiada no passado, destinada a preservar os domínios territoriais do Estado que se instituiu em continuidade ao Brasil português.

A construção do Estado brasileiro muitas vezes é contrastada com a desagregação da América Hispânica, muitas vezes devido à vinda da Família Real e à permanência de D. Pedro I como governante imperial, elementos definidores de um processo histórico distinto. Diante dessa conjuntura, consignou Mattos (2004, p. 93): “Com todo seu aparato e encenação, a Aclamação e a Coroação do jovem imperador assinalavam para quantos a viviam uma ruptura e uma espécie de criação de um tempo novo; embora nem sempre

disso se dessem conta, representava também uma continuidade”.

O presente artigo procura investigar as articulações entre Estado e Nação para construção de uma identidade nacional na segunda metade do oitocentos, observando o caso brasileiro e suas peculiaridades. A bibliografia consultada foi primariamente os escritos sobre a Independência, a partir das diversas abordagens teóricas. Por fim, há ainda um levantamento da historiografia naval, uma vez que se identificou um esforço da Armada Imperial em imbricar suas origens a do próprio Brasil.

De um ponto de vista metodológico, o artigo coloca em diálogo uma historiografia mais clássica sobre a Independência com algumas obras mais recentes. Em função da imensa produção, algumas escolhas tiveram de ser feitas: nesse sentido, uma análise das pesquisas mais recentes publicadas em periódicos seria incompatível com os limites deste artigo. Na sequência, o texto se detém em uma historiografia naval, entendida aqui, *lato sensu*, como a produção historiográfica realizada por oficiais de Marinha.

A primeira seção apresenta parte das discussões em torno de conceitos como “Nação”, “Nacionalismo” e “Patriotismo” dentro das narrativas da Independência. Em seguida, foi realizado um levantamento das principais obras sobre a temática da Independência, primeiramente entre os historiadores civis. A terceira seção se debruça sobre os trabalhos dos historiadores navais, oficiais de Marinha que também adotaram o ofício do historiador. Cabe ressaltar os limites deste esforço analítico, uma vez que analisar toda a produção historiográfica sobre um tema tantas vezes estudado não seria possível dentro do escopo deste artigo.

## DEBATES SOBRE NAÇÃO E NACIONALISMO

Discorrendo sobre a invenção do nacionalismo europeu, consignou Eric Hobsbawm (2023, p. 19): “em uma palavra, para os propósitos da análise, o nacionalismo vem antes das nações. As nações não foram os Estados e o nacionalismo, mas sim o oposto”. O historiador britânico formulou sua tese com foco na formação dos Estados europeus e sua consolidação no oitocentos como Estados-Nação.

O final do século XIX, ao menos no contexto europeu, viu o surgimento dos chamados “nacionalismos oficiais”:

Esses nacionalismos eram historicamente “impossíveis” antes do surgimento de nacionalismos linguísticos populares, pois, no fundo, foram reações dos grupos de poder – sobretudo, mas não exclusivamente, dinásticos e aristocráticos – ameaçados de exclusão ou marginalização nas comunidades imaginadas populares.

Para alcançar seu intuito, os regimes detinham um ferramental para moldar suas respectivas sociedades, conforme Hobsbawm (2023, p. 127): “os Estados e regimes tinham todas as razões para reforçar, se pudessem, o patriotismo estatal com os símbolos da comunidade imaginária, onde e como eles se originassem, concentrá-los sobre si mesmos”. Importante observar a referência à comunidade imaginária, expressão que se contrapõe às “comunidades imaginadas” de Benedict Anderson (2008, p. 32), que delimita a ideia de nação como “uma comunidade política imaginada – e imaginada como sendo intrinsecamente limitada, e, ao mesmo tempo, soberana”.

Dada a moldura teórica adotada na Europa, deve-se observar o contexto bra-

sileiro após a Independência, conforme consignou Dias (2005, p. 17):

Os políticos da época eram bem conscientes da insegurança das tensões internas, sociais, raciais, da fragmentação, dos regionalismos, da falta de unidade que não dera margem ao aparecimento de uma consciência nacional capaz de dar força a um movimento revolucionário disposto a reconstruir a sociedade.

Diante dessa conjuntura desfavorável, concluiu que “as condições, enfim, que oferecia a sociedade colonial não eram aptas a fomentar movimentos de liberação de cunho propriamente nacionalista no sentido burguês do século XIX” (Dias, 2005, p. 18).

Ao desvelar o processo de gênese, enquanto trajetória singular do Estado Imperial, Ilmar Rohloff de Mattos (2004, p. 139) identificou certas peculiaridades fundamentais: fundadores e consolidadores do Império do Brasil tinham os olhos na Europa e os pés na América – eis o segredo da trajetória de individuação de uma classe, e que se revestia da forma de construção de um ‘Corpo Político’ soberano.

Os “olhos na Europa” remetem à visão, marcadamente da Elite Saquarema, objeto da tese de Mattos, de

erigir um Império soberano, à semelhança dos Estados nacionais europeus. Tendo como referência a antiga metrópole, pugnavam por uma igualdade que tanto repelia a subordinação colonial quanto almejava o reconhecimento do Império “como Reino irmão e como Nação grande e poderosa” (MATTOS, 2004, p. 139).

Cabe realçar que o trecho final da citação é proveniente do “Manifesto às Nações Amigas”, que declarava a Inde-

pendência política do Brasil, mas ainda mantendo um estatuto de “Reino Irmão”, o que condiz com o arranjo de uma monarquia dual, projeto político (pouco) abordado pela historiografia. O manifesto foi publicado em 6 de agosto de 1822, portanto, um mês antes do Grito do Ipiranga, marco tradicional da memória nacional.

Em oposição ao modelo europeu dominante no imaginário da elite dirigente, os “pés na América” lembravam sobre as crescentes pressões britânicas para extinção do tráfico negreiro. Além disso, “afirmavam que, no conjunto da civilização, constituíam uma cultura singular, como a própria monarquia – ‘flor exótica na América’” (MATTOS, 2004, p. 139).

Destarte, o diedro teórico proposto por Hobsbawm não se adequa perfeitamente ao caso brasileiro, conforme demonstra Guimarães (1988, p. 6):

Num processo muito próprio ao caso brasileiro, a construção da ideia de Nação não se assenta sobre uma oposição à antiga metrópole portuguesa; muito ao contrário, a nova Nação brasileira se reconhece enquanto continuadora de uma certa tarefa civilizadora iniciada pela colonização portuguesa. Nação, Estado e Coroa aparecem enquanto uma unidade no interior da discussão historiográfica relativa ao problema nacional. Quadro bastante diverso, portanto, do exemplo europeu, em que Nação e Estado são pensados em esferas distintas.

Corroborando a proposta de Manoel Salgado Guimarães, o verbete “Nação e Questão Nacional” do *Dicionário da Independência do Brasil* consigna:

A assertiva clássica, de que as nações são produtos de Estados que

as criam por meio de nacionalismos, não se ajusta bem à história do surgimento da nação brasileira. Aqui, o que vemos é um processo de transformação de um conjunto de colônias, antes parcialmente unidas em torno da lealdade de seus moradores-súditos a um mesmo rei, em uma sociedade organizada em torno de novos critérios políticos, dentre os quais a lealdade a um rei – nesse caso, um imperador – sempre foi um elemento secundário (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p. 675).

Em sua análise, Pimenta reconhece o marco da Independência como elemento de construção da memória e da própria nação, mas ressalta que esse processo não se encerra no Grito do Ipiranga.

Uma nação brasileira começou a se esboçar *pari passu* ao surgimento de um Estado brasileiro, e não a partir dele; e, uma vez fundado tal Estado, e a despeito de todas as suas debilidades iniciais, ele mesmo contribuiu para a redefinição dos novos critérios políticos da nação: territorialidade, Constituição, instâncias representativas, instituições econômicas, sistemas educativos, símbolos e memórias nacionais etc (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p. 675).

Recorrendo às análises de Gladys Sabina Ribeiro, tem-se o quadro dos antagonismos entre portugueses dos dois lados do Atlântico:

No momento da autonomização do espaço português na América, o ‘ser brasileiro’ foi construído em oposição ao ‘ser português’ e justificou, a posteriori, a Independência brasileira. Naquela época, entretanto, existiam portugueses de Portugal e portugueses do Brasil, mas filhos da Nação portuguesa, embora nascidos de lados distintos do Atlântico. Não se falava em nacionalismo ou identidade nacional (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p. 78).



Em conformidade está Sérgio Buarque de Holanda (1993, p. 13), para quem “o 7 de setembro vai constituir simples episódio de uma guerra civil de portugueses, iniciada em 1820 com a revolução liberal portuguesa, e onde se veem envolvidos os brasileiros apenas em sua condição de portugueses de aquém-mar”. Ao examinar as singularidades do processo de formação do Brasil, observou ainda:

Um observador atilado, o francês Horace Say, que veio em 1815, escreverá mais tarde, sem grande exagero, que o nome do Brasil constituía, de certo modo, a “designação genérica das possessões portuguesas na América do Sul, mas que não existia, por assim dizer, unidade brasileira”. É certo, acrescentava, “que um governador-geral residiu na Bahia até meados do século passado e depois se transferiu para o Rio de Janeiro. Estava longe, contudo, de exercer autoridade ativa e influente sobre a área que vai do Amazonas ao Prata. O governo da metrópole mantinha comunicações diretas e frequentes com cada uma das capitanias; a posição geográfica das que se achavam no norte fazia que se tornassem inevitáveis essas comunicações diretas (HOLANDA, 1993, p. 15).

Buarque de Holanda utilizou essa citação para mostrar a fragilidade do controle que o Rio de Janeiro exercia sobre as demais porções da América portuguesa; na sequência, contextualiza outra passagem:

Quando se tenham em conta essas condições já parecerá menos surpreendente o célebre discurso de Feijó, em 1822, diante do Congresso de Lisboa, e o padre paulista não pronunciará outro nas Cortes, onde nega a qualidade de mandatários do Brasil, sendo-o tão somente das províncias que os elegeram, aos representantes americanos reunidos naquele recinto. ‘Não somos’, diz, ‘deputados do

Brasil (...), porque cada província se governa hoje independente’ (HOLANDA, 1993, p. 16).

Mattos (2004, p. 122), por sua vez, cita uma frase, datada em 1833, de Auguste de Saint-Hilaire: “Havia um país chamado Brasil; mas absolutamente não havia brasileiros.” Muitas vezes as narrativas sobre a Independência citam o patriotismo como agente impulsor e elemento de construção para o antagonismo brasileiro x português, como se houvesse consciência nacional prematura, apesar das observações de Hobsbawm (2023, p. 105): “mesmo na Europa ocidental, como para a maioria das nações, isso só aconteceu muito mais tarde, no século XIX”.

Consultando o *Dicionário da Independência do Brasil*, por exemplo, verifica-se que não há um verbete para “brasileiro”. Por outro lado, o conceito de pátria era utilizado, mas como indicação de local de nascimento ou moradia. Mais uma vez, Oliveira e Pimenta (2022, p. 717) advertem que “o conceito se manifestou em numerosas ocasiões em que os portugueses do Brasil, por meio dele, se referiram a sua capitania, cidade, vila ou região”.

Ainda no escopo do mesmo *Dicionário*, ao discorrer sobre “Nação e Questão Nacional”:

A história do surgimento da nação brasileira não foi movida por nacionalismos. A rigor, eles não se fizeram presentes na origem ou mesmo no desenvolvimento inicial dos demais componentes das estruturas nacionais brasileiras. Em nossa história, eles são posteriores à nação, ao Estado e à identidade nacional. Os crescentes antagonismos entre *portugueses* e *brasileiros* típicos da década de 1820 e que foram tão decisivos para a Independência não possuíam fundamento nacional,

apenas político (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p. 675).

Ao se debruçar sobre a construção, talvez mesmo a invenção, da oposição entre o ser brasileiro e o ser português, deve-se ter em conta o antilusitanismo, elemento sim presente nas tramas políticas da Independência, conforme Gladys Sabina Ribeiro:

O antilusitanismo apareceu na historiografia como reação embalada por acontecimentos externos que variavam de interpretação a interpretação, em sua maioria centradas nas querelas entre colônia versus metrópole, ou colonizador versus colonizado. Não raro, a colonização portuguesa era avaliada também negativamente (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p. 78).

Ainda no escopo da construção da oposição “português x brasileiro”, assinaram Cariello e Pereira (2024, p. 383):

The nationalist division between Brazilians and Portuguese that would be one of the consequences of conflict within the Cortes is presented as something that preexisted and caused the undoing of the United Kingdom of Portugal, Brazil, and Algarves. However, as any attentive reader of documents from early nineteenth-century Brazil will know, there was no unifying Brazilian identity or nationalistic sentiment before 1821 in Portuguese America.

Diante dessa moldura teórica, pode-se observar que houve um esforço da Coroa Imperial em criar uma história que unisse todos os brasileiros em torno de um passado comum, prática levada a cabo pelo romantismo europeu por meio de quadros de batalhas porque “a memória da guerra, particularmente, deveria ser parte de um processo civilizador, o que explica a produção de quadros imen-

so, verdadeiros ‘monumentos iconográficos’, a serviço do poder” (Albuquerque & Loureiro, 2018, p. 161).

Dentro do escopo deste projeto civilizador, o conceito de “sublime” é parte essencial para compreensão do nacionalismo no contexto romântico:

De forma simplificada, poderíamos apresentar o belo como uma espécie de acordo entre o juízo e a forma de um determinado objeto, sendo assim capaz de encantar o espectador. De outra parte, o sublime seria um desacordo (para mais ou para menos) entre o juízo e a forma em questão, causando forte impressão no homem, levando-o, portanto, à comoção. É precisamente nesse ponto que Kant traz a natureza como exemplo do sublime, uma vez que, perante seus atributos e fenômenos, o homem se comove com sua própria pequenez, com a fragilidade e a finitude de sua vida humana (ALBUQUERQUE & LOUREIRO, 2018, p. 144).

Por isso, no contexto dos nacionalismos do fim do século XIX, houve a disseminação de instituições de memória, especialmente os museus, com o objetivo de estabelecer uma herança comum que pudesse coligar os cidadãos do presente.

## PANORAMA DA HISTÓRIA DA HISTORIOGRAFIA BRASILEIRA

A partir dos primeiros desembarques de naus europeias no continente americano, foram escritos relatos e crônicas sobre a terra, seus habitantes e suas riquezas. Todavia, foi somente no seiscentos que o Frei Vicente do Salvador escreveu uma *História do Brasil*, considerado o primeiro livro de história escrito no Brasil, mas que só foi publicado no fim do século XIX (IGLÉSIAS, 2000).



Apesar do pioneirismo do clérigo seiscentista, um esforço sistemático para se escrever uma História do Brasil somente se deu no século XIX, sendo Francisco de Adolfo Varnhagen (1816-1878) o grande destaque: redigiu a sua *História Geral do Brasil* e, mais tarde, a *História da Independência do Brasil*, marco da visão diacrônica – mas também conservadora – da Independência, vista como um processo pacífico, não revolucionário, sem derramamento de sangue, garantida pela manutenção de um Bragança no trono.

O contexto em que Varnhagen escreveu não pode ser dissociado do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), criado em 1838 e que somente oito anos depois já organizava um concurso para um manual sobre como escrever a História do Brasil, vencido por Karl von Martius.

O texto, premiado em 1847, do alemão von Martius, cientista ocupado das coisas brasileiras, já fora publicado na Revista em 1844 e se revestia de um caráter pragmático, como aliás o próprio título sugere. No artigo, von Martius define as linhas mestras de um projeto historiográfico capaz de garantir uma identidade - especificidade à Nação em processo de construção. Esta identidade estaria assegurada, no seu entender, se o historiador fosse capaz de mostrar a missão específica reservada ao Brasil enquanto Nação: realizar a ideia da mescla das três raças, lançando os alicerces para a construção do nosso mito da democracia racial (GUIMARÃES, 1988, p. 16).

Portanto, já no início do 2º reinado, havia um curso programático para construir uma história para o jovem Império como unidade homogênea e cujo projeto centralizador estava em curso. O trabalho de von Martius, além de estabelecer um dos temas mais presentes das

interpretações do Brasil, também foi forte influência para os historiadores, notadamente Varnhagen.

O Visconde de Porto Seguro, como intelectual da segunda metade do oitocentos, além de historiador e diplomata, sofreu forte influência da Escola Historicista, cujo representante mais expressivo foi Leopold von Ranke, responsável por estabelecer o primado do documento oficial, isto é, que foi gerado no âmbito do Estado, como fonte exclusiva para a construção de uma narrativa histórica linear e ritmada (REIS, 1999, p. 23-50).

O historiógrafo não pode adivinhar a existência de documentos que não são do domínio público e não encontra, e cumpre com o seu dever quando, com critério e boa fé e imparcialidade, dá, como em um jurado, mui conscienciosamente o seu veredictum, cotejando os documentos e as informações orais apuradas com o maior escrúpulo que, à custa do seu ardor em investigar a verdade, conseguiu juntar (VARNHAGEN, 2010, p. 12).

**Ou seja, ao passo que surgia a História enquanto ciência, o Estado procurava instrumentalizá-la como ferramenta de legitimidade dentro do escopo de seus projetos, como consignou Guimarães (1988, p. 17):**

A premiação outorgada ao trabalho expressa a concordância do IHGB com este projeto, que estará também presente no sentido dado por Varnhagen à sua obra histórica. Ou seja: a ideia da história nacional como forma de unir, de transmitir um conjunto único e articulado de interpretações do passado, como possibilidade de atuar sobre o presente e o futuro. A Nação como unidade homogênea e como resultado de uma interpretação orgânica entre as diversas províncias, este o quadro a ser desenhado pelo historiador.

O livro *História da Independência do Brasil: até ao reconhecimento pela antiga metrópole, compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data* foi escrito na segunda metade do século XIX, após a criação do IHGB. Diante da conjuntura, o esforço de Varnhagen pode ser ligado a uma visão monarquista e pacifista da Independência.

Toda a colonização portuguesa da América seria um caminho predeterminado rumo ao grande momento do seu desfecho, resultado de uma longa e necessária evolução. Portugal teria 'preparado' a criação e amadurecimento do Brasil, que no século XIX surgiria legitimado, civilizado e promissor porque estreitamente ligado a uma ascendência europeia (PIMENTA, 2009, p. 62).

Tributário de Varnhagen, Manuel de Oliveira Lima (1867-1928), também historiador e diplomata, o "mais português dos nossos historiadores" segundo José Honório Rodrigues (2002), tratou a Independência como um "desquite amigável" entre portugueses dos dois lados do Atlântico, uma vez que "é natural que o filho chegado à maturidade se emancipe, e sucede entre as nações como entre os indivíduos" (apud PIMENTA, 2022, p. 218). Na sua obra, sublinhava o protagonismo da Casa de Bragança no processo, secundarizando outros grupos políticos e sociais.

Para Oliveira Lima, a Nação brasileira já existiria anteriormente ao processo de Independência, sendo este apenas responsável por torná-la livre. Na sua perspectiva, a chegada da Família Real, em 1808, foi o marco inicial do "Movimento da Independência", título do livro publicado por ocasião da efeméride do Centenário em 1922.

Apesar de não conferir importância aos eventos da Guerra de Independência,

ainda assim Oliveira Lima (1922, p. 7) teceu alguns comentários:

Tem-se dito da independência do Brasil que foi um desquite amigável entre os reinos unidos. Não há, porém, desquite perfeitamente amigável: precedem-no sempre incompatibilidades, rusgas, desavenças. Pode não ocorrer propriamente violência. Foi o que se deu nesse caso: a separação só teve que arcar com a resistência do general Madeira na Bahia, depressa vencida.

Para Oliveira Lima (2012, p. 182), o "Brasil não é um país de espírito essencialmente militar; se por este vocábulo se entende o culto ardente das glórias da guerra", o que se demonstra pela pouca relevância dada às questões de consolidação por meio da guerra, apesar de citar superficialmente o papel da Marinha, reconhecendo sua importância.

Uma Marinha fazia falta ao novo Império, mas era ela também o único meio de reunir os fragmentos que já estavam esparsos de uma colônia, que tinha sido uma série de possessões autônomas. O governo imperial conseguiu criar essa Marinha, tirando-a do velho material deixado pelos portugueses (LIMA, 2012, p. 182).

Ao se refletir sobre a conformação do Brasil como Estado e Nação, o senso comum enraizado na memória nacional enxerga na Independência, marco fundador do país, uma transição pacífica, um "desquite amigável" para Oliveira Lima ou "transição sem abalos" para Boris Fausto (2019, p. 124).

A bibliografia sobre o tema da Independência privilegiou inicialmente, em movimento capitaneado pelo IHGB, o legado lusitano e a continuidade no processo de emancipação, visto por Sérgio Buarque de Holanda (1993) como um passo

de maturidade, como um filho que sai da dependência de seu pai.

Cariello e Pereira (2024, p. 382) ressaltaram a tese tributária da historiografia oitocentista:

for Varnhagen, the arrival of the royal family in Brazil in 1808 facilitated an expected political transition. In Oliveira Lima's biological metaphor, Brazil's accession to the status of reign in 1815 was evidence that just as a son must eventually become emancipated, Brazil had finally come of age.

Outras perspectivas viram um projeto de uma elite fluminense interessada em manter seu status, que se via ameaçado pelas ideias das Cortes, dentro de um contexto mais amplo da Crise do Antigo Sistema Colonial, e, portanto, do exclusivismo colonial em um momento de crise do Antigo Regime e surgimento de Regimes Liberais na Europa.

Emília Viotti da Costa (1984) analisou a Independência pela ótica marxista em "A emancipação política do Brasil". Nessa interpretação, as elites procuravam a manutenção da estrutura política e econômica, agroexportadora, alcançada pela elevação do Brasil à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves. As Cortes de Lisboa e seu projeto de regeneração da monarquia, visto como recolonizador pelos deputados do Brasil, ameaçavam o status adquirido. Para essas mesmas elites, ainda segundo os autores, a fragmentação territorial seria um problema, pois ameaçava a manutenção do tráfico de escravos, razão de seu enriquecimento e poder.

Além de propor uma alternativa ao que nomeou de "historiografia tradicional", Costa (1984, p. 64) teceu críticas aos autores consolidados, como Varnhagen, Oliveira Lima e Tobias Monteiro, considerando suas obras excessivamente descritivas.

Atendo-se aos documentos testemunhais, preocupando-se quase exclusivamente com acontecimentos políticos, a historiografia tradicional limita-se, em geral, à descrição minuciosa de episódios e personagens mais em evidência no cenário político, fazendo uma crônica pormenorizada dos sucessos que antecederam o Sete de Setembro.

Um ponto realçado por Emília Viotti é a questão da monarquia dual, que teria sido defendida por muitos deputados "brasileiros" nas Cortes. O Reino do Brasil buscaria, portanto, uma certa autonomia administrativa e política, sem uma ruptura definitiva, já que ainda manteria a união com Lisboa, formando um Império transatlântico.

Com exceção de uma minoria radical, os elementos mais chegados a D. Pedro pareciam desejar, até o último momento, a monarquia dual. A ideia de Independência completa e definitiva só se apresentou no último momento, imposta pelos atos recolonizadores das Cortes portuguesas (COSTA, 1984, p. 101).

Sobre a guerra, a historiadora dispôs algumas linhas de um parágrafo, em que anotou:

A consolidação da Independência exigiu grande esforço por parte do governo do Rio de Janeiro. A notícia da Independência não foi recebida com agrado pelas tropas e pelos comerciantes portugueses. Na Bahia, Maranhão e Pará, a resistência das juntas governativas, controladas por maiorias portuguesas, mais interessadas em manter laços com Portugal do que em se submeter ao governo do Rio de Janeiro, só foi vencida depois de uma luta que durou mais de um ano. Para vencê-la o governo do Rio de Janeiro contratou os serviços de oficiais e navios britânicos e franceses – Grenfell, Cochrane, Labatut

– e contou com a simpatia discreta da Coroa Britânica e dos governos independentes da América (COSTA, 1984, p. 122).

Em consonância com a dialética do materialismo histórico – que defende a autora – a concepção de tensão permanente entre os grupos sociais, a consciência de classe ou sua ausência, a discussão sobre a propriedade dos meios de produção, bem como a permanência de estruturas deveriam estar presentes. O resultado pode ser sintetizado no vinco que confere ao caráter elitista do processo:

A ausência de uma classe propriamente revolucionária, as distâncias e os antagonismos que separavam o povo dos chefes revolucionários, a liderança do movimento da Independência pelas categorias dominantes, ligadas a terra, aos negócios e a altos cargos, garantiram a sobrevivência da estrutura colonial de produção (COSTA, 1984, p. 122).

Importante observar que a hipótese do Império luso-brasileiro foi explorada por historiadores como Maria Odila Dias (2005, p. 9), que observou: “Para os homens de ideais constitucionalistas, parecia imprescindível continuar unidos a Portugal, pois viam na monarquia dual os laços que os prendiam à civilização europeia, fonte de seus valores cosmopolitas de renovação e progresso”.

Outra figura, entre os proponentes da monarquia dual, a ser mencionada é Maria de Lourdes Viana Lyra (1994, p. 203): “sempre fomos portugueses e desejamos ser irmãos dos da Europa, mas não ser seus escravos”, trecho do Manifesto às Nações Amigas, redigido por José Bonifácio, que deixa implícito ao menos a vontade do príncipe de manter os laços com Lisboa, mas modificando o estatuto do Reino do Brasil dentro do arranjo da Coroa portuguesa.

Sérgio Buarque de Holanda (1993), noutro diedro, tece o conceito de “emancipação”, que emprega para defender a Independência como um processo de maturação que se inicia em 1808, quando a Família Real chega ao Brasil, fugindo da invasão das tropas napoleônicas ao território metropolitano.

Pelo seu ponto de vista, a Independência não se deu como ruptura, mas como continuidade, uma vez que o Brasil já estaria pronto para navegar por suas próprias rotas:

Amplamente utilizado por publicistas europeus influentes no mundo luso-americano de começos do século XIX, tal conceito [o de emancipação] indicava um processo de lento e gradual amadurecimento político, metaforicamente associado a um filho que, preparado por seus pais para a vida adulta, deles se separa quando é chegada a hora (PIMENTA, 2022, p. 8).

Como demonstrado anteriormente, a América portuguesa constituía uma vastidão geográfica e cujas unidades não dispunham de comunicação entre si, o que dificultava a governação a partir do Rio de Janeiro e até mesmo favorecia as dinâmicas comerciais entre Lisboa e as capitânicas do norte. Não por acaso, Buarque de Holanda (1993, p. 17) cita o discurso do Deputado Alencar sobre a possibilidade de agregar o Maranhão e o Pará ao novo Império:

‘Acaso teríamos forças para as obrigarmos a reunirem-se a nós, do mesmo modo que o resto do Brasil? Não, e nem direito’. Logo adiante acrescenta: ‘Uma das razões (...) que desacreditaram as cortes de Portugal, foi o despotismo com que meia dúzia de deputados queriam decidir os destinos do Império do Brasil: fujamos, pois, imitá-los. Mostremos

que não queremos forçar províncias que ainda não se reuniram a nós, que ainda não estão representadas na nossa assembleia’.

Reiterando a quão improvável fosse pensar em 1822 que o Reino do Brasil poderia se separar de Portugal e ainda manter sua unidade territorial foi expressa por Francisco de Sierra y Mariscal, contemporâneo aos fatos:

Pernambuco dissidente já do Rio de Janeiro. A Bahia nula em rendas e rotos os elementos de sua prosperidade. O Rio de Janeiro a ponto de uma bancarrota pelos esforços e sacrifícios que tem feito e pelas perdas sofridas. As províncias do Sul inquietas. As províncias do Maranhão e Pará nulas para o partido da revolução e tudo junto porão o governo do Rio de Janeiro nas tristes circunstâncias de caírem em terra com a carga, sem esperanças de mais se levantar (apud DIAS, 2005, p. 27).

Um dos poucos historiadores que se propôs a tratar das questões militares da Independência foi José Honório Rodrigues, crítico da visão de Oliveira Lima, para quem a “Independência não foi uma vitória incruenta, como sempre se sustentou na História do Brasil. Ela foi diminuída para valorizar a obra da Casa de Bragança, para obscurecer o papel dos brasileiros, para favorecer o congraçamento luso-brasileiro” (RODRIGUES, 2002, p. 35).

Rodrigues, ratificando suas discordâncias quanto a Oliveira Lima, propõe a tese do papel central dos militares para a consolidação da Independência, uma vez que não se poderia “reafirmar que sem as forças armadas não seria possível conseguir a independência, a menos que fosse verdadeira a afirmação de Oliveira Lima” (RODRIGUES, 2002, p. 13).

A obra de José Honório Rodrigues – contemplada por edição recente da BI-

BLIEX – também assevera o viés revolucionário da Independência, um contrassenso em relação à historiografia tradicional, tendo em vista que os “exércitos foram incapazes, ligados ao povo, de realizar uma verdadeira revolução e permitiram que a contrarrevolução no final dominasse, evitando qualquer modificação maior da estrutura econômica e das relações sociais” (RODRIGUES, 2002, p. 334). Para Rodrigues, as elites locais se aglutinaram no entorno do Imperador para frear o processo revolucionário conduzido pelo exército em conjunto com o povo.

João Paulo Pimenta reconhece o pioneirismo das análises de Rodrigues por afrontar a mitologia do brasileiro conciliador em *Conciliação e reforma no Brasil* (1965), apesar de também criticar certos “exageros anacrônicos” em *Independência: revolução e contra-revolução* (1975-1976).

A Independência é vista como uma revolução, mas dessa vez cheia de novidades interpretativas: uma revolução de forte conotação nacionalista e popular, uma verdadeira guerra de libertação nacional comparável ao que ocorrera na América hispânica, longe de quaisquer feições conservadoras, e na qual dom Pedro e a monarquia teriam desempenhado papel secundário, meros coadjuvantes de instituições supostamente representativas e democráticas como o parlamento e as forças armadas (PIMENTA, 2009, p. 64).

Pimenta prefere a utilização do termo “Guerras de Independência” por entender que os confrontos na Cisplatina, na Bahia, no Ceará, Piauí e Grão-Pará constituíram guerras separadas dentro do contexto da consolidação, mesmo que sem se aprofundar nos pormenores táticos das operações militares, contribuiu ao relembrar que “as guerras de independência do Brasil foram condenadas a um certo esque-

cimento na História e na memória nacionais” (PIMENTA, 2022, p. 103).

Pimenta, assim como Rodrigues, criticou o posicionamento de Oliveira Lima, para quem o “Brasil e os brasileiros seriam, então, sábios, moderados e propensos ao entendimento” (PIMENTA, 2022, p. 103). Outro ponto de convergência se dá também quanto ao caráter revolucionário da emancipação política, uma vez que se deve compreender o que significava o conceito no início do oitocentos.

Inicialmente, a palavra “revolução” dizia respeito somente aos astrônomos, por conta do movimento dos corpos celestes. A partir das Revoluções Inglesas, no século XVII, o termo passou a ter conotações políticas e, após 1789, passou a ter significado mais amplo.

A história do século XX ofereceu muitos pretextos para a consagração da ideia de que as revoluções necessariamente implicam grandes movimentos de transformação – geralmente violenta – da ordem existente; inclusive porque, nesse século, o respectivo conceito operou ativamente em sua acepção moderna. Em muitas situações, porém, o tema esteve presente antes pela sua ausência/expectativa do que por sua efetiva realização (PIMENTA, 2009, p. 61).

Não por acaso, assinalou sobre o “esquecimento” das Guerras de Independência, João Paulo Pimenta, em verbete para o *Dicionário da Independência do Brasil*:

A presunção de que a Independência mostraria um processo pouco ou nada violento, pautado antes por acordos palacianos entre elites do que por desavenças e enfrentamentos, viria a desempenhar um papel central na construção de uma história nacional supostamente reveladora do caráter pacífico e conciliador dos brasileiros. E nesse esquema in-

terpretativo, as guerras de independência nada mais seriam do que episódios pontuais e pouco relevantes (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p. 424).

No âmbito da produção historiográfica mais recente, destaca-se a obra de Hélio Franchini Neto (2019) intitulada *Independência e morte: política e guerra na emancipação do Brasil*, que traz ao primeiro plano o papel militar no processo de separação política.

Um dos pontos ressaltados por Neto (2019, p. 25) é a ausência da temática militar na História do Brasil, portanto

a ausência da guerra nesses estudos tem como consequência o surgimento de dúvidas quanto ao impacto desses eventos no processo histórico. A guerra foi fundamental para a Independência? O Brasil teria surgido de qualquer maneira? Teria se mantido unido? Havia chances de sucesso português? O que teria acontecido, nesse caso?

A contribuição de Franchini Neto se compreende, portanto, por buscar preencher o espaço entre o esquecimento do fenômeno da guerra na produção historiográfica da Independência e a visão tanto quanto anacrônica assinalada por Rodrigues.

A obra construída por Franchini Neto estabelece dois polos antagônicos: o do Rio de Janeiro, nucleado em D. Pedro I e José Bonifácio, em oposição ao polo das Cortes de Lisboa. As províncias brasileiras oscilaram entre os dois centros de poder, já que a ideia de pátria estava ligada ao local de nascimento e não necessariamente ao país. Como exemplo:

Em proclamação de 4 de novembro de 1822, grupo de 655 cidadãos baianos assinaram manifesto pedindo bloqueio dos portos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Alagoas, acusando os partidários da ‘facção bonifácia’ de

atentar contra a ordem constitucional portuguesa (NETO, 2019, p. 22).

Logo, é possível perceber que não havia consenso e que muito menos seria óbvio que todas as províncias deveriam automaticamente se alinhar a D. Pedro por sentimentos patrióticos. A conjuntura era muito mais complexa e as lealdades, naquela altura, dúbias.

Quando a separação de Portugal foi concretizada e reconhecida, a historiografia engendrou o processo de autonomização como uma espécie de destino natural. Portanto, a noção de Nação brasileira foi construção, tal como a paulatina divulgação da Independência como um fato ou processo político inevitável, uma espécie de desejo legítimo e longínquo que ou remontava às revoltas de fins do século XVIII, ou tinha como marco o ano de 1808 (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p. 78).

O diplomata e historiador da Universidade de Brasília procurou analisar todos os teatros de operação e inseri-los dentro de um contexto mais amplo, defendendo que “a busca pela compreensão da Independência requer, portanto, desvendar esse lado conflituoso, o que o motivou, e a guerra. É preciso abandonar, ou ao menos relativizar, o mito da Independência pacífica” (NETO, 2019, p. 24).

Observa-se, portanto, a constância da temática da continuidade entre Portugal e Brasil, exemplificada pela permanência de um Bragança no trono, o que justificaria a Independência pacífica e a unidade territorial do Império, que surgiu como “evolução natural” da América portuguesa.

### **HISTORIOGRAFIA NAVAL<sup>3</sup>**

Se o projeto de construção de uma “História do Brasil” começou já no período regencial, no âmbito das iniciativas

do IHGB, foi somente na década de 1880 que a Armada Imperial iniciou os esforços para escrita de sua própria história. Especialmente a partir de 1870, com o término da Guerra do Paraguai, iniciou-se então a construção de narrativas que imbricassem a história naval à própria nação.

A construção desta história oficial do Brasil abarcou toda uma memória coletiva, enquanto amálgama da identidade de grupos, etnias, instituições. Inserida neste processo, encontrava-se a Armada Imperial. Sua trajetória estava imersa na legitimação e consolidação do Estado Nacional. Portanto, havia uma história do Brasil e uma história naval inseridas em um mesmo processo de instituição e consolidação das identidades da própria Marinha e do País. Neste cenário, começou a ser escrita a trajetória da Marinha Imperial (GAMA, 2022, p. 36).

A produção historiográfica oitocentista procurou ressaltar a importância da Esquadra como elemento garantidor da unidade territorial e de consolidação da emancipação política.

Uma característica marcante da historiografia naval brasileira no final do século XIX, a partir de 1870, foi a predominância de oficiais de Marinha como disseminadores da História Naval do Brasil e a total ausência de estudos navais por pesquisadores provenientes do meio civil (ALMEIDA, 2012, p. 34).

Nesse contexto, apareceram os primeiros “historiadores navais”, como Manoel Pinto Bravo, Garcez Palha e, mais notadamente, Theotônio Meirelles, como escritores da História da Armada Imperial, já envolta nos louros da vitória na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai. Analisando a gênese da História Naval no Brasil, constatou Paloma Siqueira Fonseca (2003, p. 4):



Theotonio Meirelles da Silva (1829-1887), Manuel Pereira Pinto Bravo (1849-1885) e José Egídio Garcez Palha (1850-1898) podem ser considerados os historiadores precursores do gênero 'história naval' no Brasil. Os três oficiais publicaram após a Guerra do Paraguai, no último quartel do século XIX, acompanhando o movimento da História em busca de estatuto científico. Concomitante a Alfred Thayer Mahan (1840-1914) nos Estados Unidos e John Knox Laughton (1830-1915) na Grã-Bretanha, eles produziram sobretudo uma história da Marinha de Guerra. A história naval, então, assumia um perfil de disciplina que estuda batalhas. Esse será o legado dos três autores para os estudos posteriores, marcados por uma tendência a abordar as campanhas navais, muito mais do que uma história da navegação, da pesca ou da Marinha Mercante.

Na década de 1880, Theotonio Meirelles da Silva publicou sua extensa e pioneira contribuição para o estudo da Marinha de Guerra. Tributário do historicismo rankeano, assim como Varnhagen, sua escrita residia na pesquisa primária, isto é, nos documentos, especialmente no Arquivo Nacional (1837), na Biblioteca da Marinha (1846) ou no Museu Naval (1868).

Tendo em vista a constatação de que a historiografia brasileira, em especial aquela cujos autores estão debruçados sobre o processo de construção e consolidação do Estado-Nação durante o período imperial, não costuma privilegiar a atuação da Armada Imperial e nem dar importância que lhe é devida tanto por ocasião das refregas decisivas que culminaram na expulsão da Marinha Portuguesa, quanto por sua missão de manter a integridade/unidade do território nacional (DUARTE, 2023, p. 323).

O Tenente Theotonio Meirelles foi incumbido com a tarefa de escrever os *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra do Brasil* em três volumes e uma *História Naval Brasileira*, para uso nas Escolas e Estabelecimentos do Ministério da Marinha, portanto de cunho eminentemente pedagógico.

Para Theotonio Meirelles, o processo histórico de formação da Marinha se beneficiou da transmigração da Família Real, mas sua origem não coincide com o desembarque dos Bragança na América porque

Em obediência ao rigor metodológico estabelecido na produção de suas obras, as campanhas navais da Tomada de Caiena e da Anexação da Província Cisplatina não podiam ser consideradas brasileiras por contar somente com oficiais e navios de guerra portugueses, e em cumprimento aos interesses também portugueses (GAMA, 2017, p. 153)

A obra de Meirelles pode ser enquadrada no contexto da construção de uma história com caráter científico, empreitada iniciada pelo IHGB, mas também na primeira construção de um passado glorioso para a Armada Imperial, que vinha se consolidando como Instituição de Estado.

No Brasil oitocentista a história serviria a uma causa maior contribuindo para corroborar, ao mesmo tempo, a consolidação da identidade nacional e a construção do Estado-Nação. Não por acaso o IHGB, em 1845, premiava o alemão Karl Philipp von Martius (1794-1868) por sua monografia intitulada 'Como se deve escrever a História do Brasil'. Vale lembrar a importância do século XIX na construção e consolidação do conceito de nação, configurando-se como aporte ideológico que levaria a cabo a construção dos Estados Nacionais não somente na Améri-

ca, processo marcado pelas lutas de independência, como também nas unificações italiana e alemã (DUARTE, 2023, p. 324).

**Por outro lado, Garcez Palha, que foi Diretor da Biblioteca da Marinha, procurou compilar e sistematizar todos os principais eventos navais a partir das datas em que ocorreram em “Efemérides Navais: Resumo dos fatos mais importantes da História Naval Brasileira desde 1º de janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890”.**

Esse livro de efemérides foi escrito para facilitar a consulta dos alunos da Escola Naval e por seu próprio estilo discursivo, fugiu da narração contínua como os anteriores analisados. Pode-se perceber uma preocupação de Garcez Palha com datas e fatos por ordem cronológica diária e mensal na qual se incluía o feito naval em ordem anual a partir de 1822 até 1891. Trata-se assim de um livro de referência de História Naval para os interessados em manter um calendário de atividades navais (ALMEIDA, 2012, p. 38).

**Percebe-se então um esforço de escrever uma História Naval para a Marinha de Guerra, em consonância com a busca da História pelo estatuto de ciência, dentro de uma narrativa diacrônica, conforme ressalta Fonseca (2003, p. 5):**

Quanto ao conteúdo, os historiadores navais demonstram estar em busca da origem da Marinha, frequentemente adjetivada como brasileira. O século XIX torna-se, em suas narrativas, o reduto temporal onde foram forjados a Administração, a Armada e os Vultos da instituição. Esses três elementos estão presentes na escrita dos livros e são identificados, ainda que de viés, como os sustentáculos de uma identidade da corporação. Na Administração está a inserção da Marinha no Estado, tornada um corpo burocrático;

na Armada está a incumbência da guerra e seu material mais pujante, os navios; nos Vultos, sejam administradores ou combatentes, estão as figuras de proa que a enaltecem pelos seus atos. Esses três elementos articulam-se nos textos dos autores; a falta de um tornaria capenga a representação que fazem da Marinha. As batalhas navais são os elos da articulação, já que nelas estão presentes atos administrativos, vasos de guerra e homens valorosos. A história política aparece como o pano de fundo das narrativas, pois o surgimento da Marinha (Administração, Armada, Vultos) relaciona-se com a da nação, da pátria.

**Articulando o contexto da escrita de uma história institucional imbricada à própria construção nacional, arrematou Gama (2017, p. 149):**

No caso da obra de Theotonio Meirelles, a inserção e o reconhecimento da história naval brasileira pela história nacional projetada pelo IHGB, no enquadramento ideológico da própria força, o nacionalismo, num momento de instabilidade política do País, pressupunham o reconhecimento dessa história numa perspectiva de melhorias da própria profissão e do grupo social.

**Por fim, deve-se compreender historiografia naval oitocentista a partir do diedro teórico predominante do período:**

A escrita produzida, à época, pelos historiadores navais era factual, voltada para os heróis e pautada em aspectos militares navais, a “história-batalha”, o que pressupõe a história da história naval brasileira como nascida sob o paradigma de uma historiografia tradicional. E que trazia ainda o emprego de uma história política, o rigor pelas fontes primárias, a veracidade e busca pela imparcialidade na narrativa dos acontecimentos (GAMA, 2022, p. 36).

Já no século XX, surgiu nova geração de profícuos historiadores, nascidos no fim do oitocentos, como Lucas Alexandre e Henrique Boiteux, João do Prado Maia, Dídio Costa, Juvenal Greenhalgh, Gastão Penalva e Levy Scavarda. Todos esses mantiveram como fonte primária os autores oitocentistas, em especial, Theotônio Meirelles. Escrevendo num período marcado pelo retorno da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) da Grande Guerra e pelas comemorações do Centenário da Independência em 1922, ou seja, um ambiente de fervoroso patriotismo, esses oficiais procuravam construir uma narrativa oficial que buscasse as origens, em um passado glorioso, de uma Marinha genuinamente brasileira e situá-la como protagonista no processo de consolidação da Independência.

No século XX a historiografia naval brasileira teve maior vigor, no entanto ela ficou, como no século anterior, atrelada aos círculos navais, demonstrando uma endogenia que a fez ficar restrita as escolas de formação e altos-estudos da Marinha. Os próprios pesquisadores desse período foram exclusivamente oficiais de Marinha, como o foram no século XIX, que iniciavam na profissão regularmente e em algum momento da carreira guinavam para o estudo da história (ALMEIDA, 2012, p. 38).

Em 1936, um desses historiadores navais, o Almirante João do Prado Maia, publicou *Através da História Naval Brasileira*, onde defendeu a tese de que a Marinha efetivamente brasileira nasceu, de fato, com a Independência, uma vez que

não era brasileira a força naval que conquistou Caiena em 1808, como não era brasileira a esquadra que, em 1817, apoiou as atrocidades do Almirante Rodrigo Lobo contra os patriotas do Recife. E ainda em julho de 1822, quando D. Pedro en-

viou à Bahia a expedição Rodrigo de Lamare, a Marinha brasileira ainda não tinha existência (PRADO MAIA, 1936, p. 29).

O Almirante Prado Maia ressaltou que se deve separar as atuações do Poder Naval luso-brasileiro nas campanhas na Guiana Francesa, Pernambuco e Cisplatina, tendo em vista que não se pode considerar como brasileira a esquadra que atuou nesses cenários. A transferência das repartições da Armada Real lusitana não era suficiente para afiançar a certidão de nascimento da Armada brasileira: “Essa transferência, todavia, em relação ao caso particular de sua Marinha, não poderia significar a mutação desta em marinha do Brasil” (PRADO MAIA, 1975, p. 52).

A quase total ausência de brasileiros nas tripulações e entre os Aspirantes na Academia de Marinha são pontos levantados por Prado Maia, em conformidade com Theotônio Meirelles, para sustentar que a Armada permanecia portuguesa durante o interregno (1808-1822).

Por tudo isso, é nossa opinião que a Marinha brasileira nasceu com a Independência. A necessidade vital da consolidação de uma foi a determinante imperiosa de criação da outra. Assim, o Grito do Ipiranga representa a certidão de nascimento não só do Brasil, como entidade autônoma no concerto das nações, mas, também, da sua Marinha de Guerra, garantidora incontestável dessa autonomia (PRADO MAIA, 1975, p. 53).

Portanto, foi consolidada na historiografia naval a tese de uma “Marinha Imperial nascida com a independência, embora originária da Armada Portuguesa” (Gama, 2017, p. 150). Logo, se “a Nação não se apresentava como um corpo uno e indiviso, e assim negava a sua definição moderna e revolucionária, o território do Império devia ocupar o seu lugar,

sendo a sua integridade e indivisibilidade um ‘dogma político’” (Mattos, 2004, p. 97). Nesse escopo, a Armada Imperial se constituiu como ferramenta da elite imperial para consolidação da Independência e da unidade territorial.

Ainda na primeira metade do século anterior, cabe ressaltar a fundação do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil em 1937, por oficiais do Exército e da Marinha, dentre os quais figuras proeminentes como Henrique Boiteux, Lucas Alexandre Boiteux e Dídio Costa. O instituto “era um lugar de propagação do passado como elemento de preservação dos valores militares, a fomentar a manutenção de uma historiografia militar tradicional, incluindo trabalhos pertinentes à história naval brasileira” (Gama, 2022, p. 40).

A segunda metade do século XX viu maior grau de profissionalização dos historiadores brasileiros, o que no contexto naval resultou em imenso esforço efetuado pelo Serviço de Documentação da Marinha, por meio da coleção *História Naval Brasileira*, compilando textos de historiadores civis e militares, a fim de difundir uma história oficial da instituição em 5 volumes, desde a expansão marítima dos séculos XV-XVI até o pós-Guerra Fria, formando um amplo acervo bibliográfico publicado entre 1975 e 2002. É relevante também referir a expansão dos programas de pós-graduação por todo o país, o que promoveu uma proliferação e profissionalização da produção historiográfica brasileira.

Não se pode deixar de citar contribuições de historiadores, além de oficiais de Marinha, como Herick Marques Caminha, Max Justo Guedes, Antônio Luiz Porto e Albuquerque, João Carlos Gonçalves Caminha e Helio Leoncio Martins, todos oficiais da Marinha, em continuidade à tradição inaugurada no oitocen-

tos. Analisar cada uma de suas contribuições extrapolaria os propósitos e limites deste artigo.

A articulação entre história e memória se faz presente na historiografia naval a partir das escolhas realizadas para definir marcos cronológicos da formação da instituição. Assim, a historiografia naval reconhece nos eventos de 1822 a gênese da Marinha, em consonância com a tese de Prado Maia (1975), que realçou a ruptura entre a Marinha Real de Portugal e a nova Armada Imperial. Por outro lado, alguns órgãos da instituição, como o Arsenal de Marinha (1763), o Corpo de Intendentes da Marinha (1770), a Escola Naval (1782), e o Corpo de Fuzileiros Navais (1808) comemoram seus “aniversários” de criação a partir de datas anteriores ao ano de 1822.

Portanto, a construção da história naval, assim como da história institucional, oscila entre rupturas e continuidades, que se refletem nos marcos escolhidos como mais relevantes para a “memória naval”.

Retomando o tema da Independência, a Armada privilegia a vertente historiográfica de seu protagonismo como fiadora da unidade nacional, em consonância com o projeto saquarema delineado por Mattos (2004).

De modo geral, todavia, poucos foram os historiadores que se debruçaram sobre as operações militares ocorridas no processo de Independência, a minoria utiliza a expressão Guerra de Independência para o conjunto de conflitos e enfrentamentos ocorridos em mar e na terra para expulsão dos portugueses, com as exceções de José Honório Rodrigues (2002), Hélio Franchini Neto (2019) e João Paulo Pimenta (2022).

Mesmo assim, faz-se mister ressaltar que os trabalhos sobre a participação da



Armada Imperial mantiveram-se sobretudo circunscritos à Marinha, o que evidentemente não deprecia tais trabalhos, mas realça a necessidade de mais historiadores examinarem o tema (MALERBA, 2006, p. 45).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A recente passagem da efeméride do bicentenário da Independência (1822-2022) fomentou ampla produção historiográfica sobre o tema, estimulando historiadores dos dois lados do Atlântico a fazerem suas contribuições, acrescentando novas páginas a uma ampla bibliografia.

Conforme consignado por Marc Bloch (2002), "a história é a ciência dos homens no tempo", do que decorre a necessidade de compreender cada historiador dentro do contexto em que viveu e qual narrativa adotou para abordar os fatos históricos.

O oitocentos viu o IHGB investir em um projeto conservador, pautado na Independência pacífica, mera continuidade, depois identificada como emancipação, ressaltando a maturidade alcançada pelo Brasil frente a Portugal, dado que

Uma vez implantado o Estado Nacional, impunha-se como tarefa o delineamento de um perfil para a "Nação brasileira", capaz de lhe garantir uma identidade própria no conjunto mais amplo das "Nações", de acordo com os novos princípios organizadores da vida social do século XIX (GUIMARÃES, 1988, p. 6).

O trabalho de von Martius foi precursor do conceito tantas vezes propalado da democracia racial, de forma a ressaltar a singularidade da formação histórica do Brasil, em contraste com a visão um tanto quanto pessimista de José Bonifácio em 1813: "[...] amalgamação muito difícil será a liga de tanto metal heterogêneo, como brancos, mulatos, pretos livres e escravos,

índios etc. etc. etc., em um corpo sólido e político [...]" (apud MATTOS, 2004, p. 97).

Outras abordagens privilegiaram as relações econômicas dentro da ótica do Antigo Sistema Colonial, onde predominou o monopólio no chamado exclusivo metropolitano. Para os defensores dessa corrente historiográfica, tributária do materialismo histórico, o esforço pela Independência foi uma reação das elites fluminenses contra a "recolonização" pretendida pelas Cortes, mantendo a estrutura colonial escravista.

A emancipação política realizada pelas categorias dominantes interessadas em assegurar a preservação da ordem estabelecida, cujo único objetivo era romper o sistema colonial no que ele significava de restrição à liberdade de comércio e à autonomia administrativa, não ultrapassaria seus próprios limites (COSTA, 1984, p. 125).

O presente artigo buscou explorar as diversas narrativas construídas em torno da temática da Independência, marco na memória nacional e de fundação do Estado brasileiro, que se articula com a nação na formação de uma identidade nacional.

Tal articulação não passou despercebida pela Armada Imperial, que rapidamente criou instituições para promover os pensamentos de seus oficiais, a *Revista Marítima Brasileira*, e locais de memória, como a Biblioteca da Marinha e o Museu Naval.

De forma a estabelecer uma historicidade distinta do Exército, especialmente após a Proclamação da República, as primeiras gerações de historiadores navais procuraram imbricar o nascimento do Brasil com o da própria Marinha como elemento garantidor da unidade territorial, uma vez que "os historiadores do botão d'âncora

exteriorizaram impressões, deixaram marcas, registros, indícios de sua paixão pela corporação: é à Marinha então que os historiadores navais interpelam e é também de onde falam” (FONSECA, 2003, p. 5).

Mesmo insistindo na ideia de um patriotismo, ou talvez um protonacionalismo, já em 1822, é necessário avaliar tais trabalhos na conjuntura em que foram escritos, em um momento de consolida-

ção dos Estados nacionais e no auge do Nacionalismo.

Entretanto, a partir da consulta e análise bibliográfica, constatou-se a impossibilidade de se falar em um patriotismo pré-existente ou mesmo algum senso de nação brasileira no contexto adstrito à Independência, como se fosse segura a continuidade territorial entre diversificadas possessões da América portuguesa e o próprio Império.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Fernanda Deminicis; LOUREIRO, Marcello José Gomes. “E a lua era tão triste”: Edoardo De Martino e a representação da civilização na pintura de paisagem e de guerra. *ANAIS DO MUSEU HISTÓRICO NACIONAL*, v. 50, p. 141-166, 2018.

ALBUQUERQUE, Fernanda Deminicis; LOUREIRO, Marcello José Gomes. Imagens, guerra e civilização: a nau Pedro I, de Edoardo De Martino. In: Marcello Felipe Duarte; Marcello José Gomes Loureiro; e Marcelo Gulão. (Org.). *A Armada Imperial e a Independência do Brasil: outros olhares, novas perspectivas*. 1ªed. Rio De Janeiro: Jaguatirica, 2023, v. Único, p. 461-466.

ANDERSON, Benedict. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A Historiografia Naval Brasileira (1880-2012): Uma Visão Panorâmica. *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, ano III, ed. 08, p. 27-56, agosto 2012. Disponível em: <http://www.historiamilitar.com.br/wp-content/uploads/2017/08/RBHM-III-08.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2023.

BLOCH, Marc. *Apologia da História: ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

CARIELLO, Rafael; PEREIRA, Thales Zamberlan. The Independence of Brazil and Its Historiography. *e-Journal of Portuguese History*, 2024, p. 380-390.

COSTA, Emília Viotti da. Introdução ao estudo da emancipação política do Brasil. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Editora Difel, 1984. p. 64-125.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

DUARTE, Marcello Felipe. A primazia de Theotônio Meirelles na historiografia da Armada Imperial do Brasil. In: DUARTE, Marcello Felipe; LOUREIRO, Marcello José Gomes;



GULÃO, Marcelo (orgs.). *A Armada Imperial e a Independência do Brasil: outros olhares, novas perspectivas*. Rio de Janeiro: Jaguatirica, 2023. p. 323-372.

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2019.

FONSECA, Paloma Siqueira. “Arquivos da Marinha e historiadores”. XXII Simpósio Nacional de História (ANPUH). João Pessoa, 2003. Disponível em: [https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548177542\\_1f143cac90603259d872ec80eca0264d.pdf](https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548177542_1f143cac90603259d872ec80eca0264d.pdf). Acesso em 24/03/2024

GAMA, Edina Laura Nogueira da. *A historiografia naval brasileira no século XIX e o pioneirismo de Theotônio Meirelles da Silva (1876-1884)*. Rio de Janeiro: PPGEM-EGN, 2017 (Dissertação em Estudos Marítimos).

GAMA, Edina Laura Nogueira da. Historiadores Navais Brasileiros. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da (org) et al. *Dicionário de História Militar do Brasil (1822-2022)*: volume II. Rio de Janeiro: Autografia, 2022. p. 35-52.

GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. Nação e civilização nos trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional. *Estudos históricos*. Rio de Janeiro, v.1, n.1, 1988. p. 5-27.

HOBSBAWM, Eric. *Nações e nacionalismo desde 1780: programa, mito e realidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2023.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “A herança colonial – sua desagregação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História geral da civilização brasileira*. 1º Volume t. II – O Brasil Monárquico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

IGLÉSIAS, Francisco. *Historiadores do Brasil: Capítulos de Historiografia brasileira*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

LIMA, Manoel de Oliveira. *O movimento da independência (1821-1822)*. Edição fac-similar. Brasília: FUNAG, 2019

LIMA, Manoel de Oliveira. *Formação histórica da nacionalidade brasileira*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2012.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A Utopia do poderoso Império*. Rio de Janeiro: Sete letras, 1994.

MALERBA, Jurandir. “Esboço crítico da recente historiografia sobre a Independência do Brasil (1980-2002)”, in MALERBA, Jurandir (org.). *A Independência brasileira: novas dimensões*. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004.

NETO, Hélio Franchini. *Independência e morte: política e guerra na emancipação do Brasil (1821-1823)*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2019.

OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles; PIMENTA, João Paulo (orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: História, Memória e Historiografia*. São Paulo: Edusp: Publicações BBM, 2022.

PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil*. São Paulo: Editora Contexto, 2022.

PIMENTA, João Paulo. As Guerras de Independência do Brasil: notas sobre sua história e historiografia. *Almanack* [online]. 2022, n. 31, ef00622. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-463331ef00622> <https://doi.org/10.1590/2236-463331ef00622en>>.

PIMENTA, J. P. Oliveira Lima e as longas durações da historiografia da Independência. *Antíteses, [S. l.]*, v. 15, n. Especial, p. 211–232, 2022. DOI: 10.5433/1984-3356.2022v15nEspecialp211-232. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses/article/view/45142>. Acesso em: 12 mar. 2023.

PRADO MAIA, João do. *Através da História Naval Brasileira*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

PRADO MAIA, João do. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: tentativa de reconstituição histórica*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1975.

REIS, João Carlos. *As identidades do Brasil: de Varnhagen a FHC*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

RODRIGUES, José Honório. *Independência: Revolução e Contrarrevolução: As Forças Armadas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História da Independência do Brasil: até ao reconhecimento pela antiga metrópole, compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> O balanço historiográfico propõe um diálogo entre distintos autores, de diversas inclinações teóricas e metodológicas, afetos de alguma forma ao tema proposto. Assim, as obras aqui selecionadas constituem fontes primárias, independentemente da distância cronológica de sua publicação. Nesse âmbito, tanto Theotonio Meirelles, autor oitocentista, quanto Cariello e Pereira são encarados como fontes primárias para construção deste balanço.

<sup>2</sup> Nascido em Nápoles, atuou como oficial de Marinha entre 1849 e 1855, posteriormente adotando a carreira de pintor, especialmente no Império do Brasil, onde se notabilizou pelas paisagens e pinturas de batalhas da Guerra do Paraguai.

<sup>3</sup> Termo utilizado aqui para caracterizar a produção historiográfica que se debruçou sobre a História Naval brasileira, cuja autoria é principalmente constituída por oficiais de Marinha.



# FUGINDO DE PIRATAS? Deserções de marinheiros e militares recrutados para a defesa do Rio de Janeiro (1680-1710)

*ESCAPING PIRATES? Desertion of seamen and soldiers  
assigned to defend Rio de Janeiro (1680-1710)*

**Elizabeth Vieira Menezes**

Mestranda em História na Universidade Federal Fluminense (UFF), possui graduação na mesma área pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

## RESUMO

A proposta deste estudo é investigar como a deserção de marinheiros e soldados afetou a defesa da América Portuguesa contra ameaças estrangeiras. Para isso, sublinhamos algumas características de resistências militares entre os portugueses e dos desafios administrativos no Rio de Janeiro entre fins do século XVII e início do XVIII. Além disso, busca-se entender quais eram as motivações dessas fugas, bem como as suas implicações a nível local e imperial, a partir da compreensão da condição social, política e econômica dos recrutados. Estabelecido esse quadro, propõe-se um estudo de caso de deserção em massa de militares designados para repelir piratas atuantes nos arredores dessa cidade em 1704.

**PALAVRAS-CHAVE:** Pirataria, Deserções, Resistências Militares, Rio de Janeiro.

## ABSTRACT

*The purpose of this study is to investigate how the desertion of seamen and soldiers affected the defense of Portuguese America against foreign threats. To achieve this aim, we discuss some characteristics of military resistance in the Portuguese territories and particular administrative challenges in Rio de Janeiro between the end of the 17th century and the beginning of the 18th. Furthermore, we seek to understand the motivations for these escapes, as well as their implications at local and imperial levels, based on the comprehension of social, politic and economic condition of those recruited. Established this general framework, we propose a case study of mass desertions of military personnel assigned to repel pirates and privateers operating in the surroundings of this city in 1704.*

**KEYWORDS:** Piracy, Desertion, Military Resistance, Rio de Janeiro.

## INTRODUÇÃO: AGITAÇÕES E TEMORES PERANTE AMEAÇAS ESTRANGEIRAS

Porém Balthasar de Abreo, que guarnecia com o seu Terço a Marinha da Cadeia, [...] no domingo à noite destacou, e fugio com a sua gente: o que importava pouco, se atrás disso se não levantaraõ vozes, de que todo o mundo hia dezertando os seus postos: e chovendo nisto as partes ao Governador, foi nelle tal a confusaõ, que não cuidou mais que na fugida, e fazer fugir: por que foi dispendendo ordens aos Cabos dos Postos que se retirassem, porquanto elle o fazia tambem. [...] e com effeito pelas onze horas da noite de domingo, vinte e hum de Setembro, se largou miseravelmente a Cidade, e se fez a mais porca fugida, que se pode considerar.<sup>1</sup>

São dramáticos os relatos da noite de 21 de setembro de 1711, quando o governador Francisco de Castro Morais ordenou o abandono da cidade do Rio de Janeiro às forças francesas lideradas por René Duguay-Trouin. Dias antes, cerca de 18 navios haviam entrado em plena Baía de Guanabara, passando incólumes pelas fortalezas de Santa Cruz e de São João. Os invasores tomaram pontos estratégicos e estabeleceram base na Ilha das Cobras, localizada à distância de um tiro de canhão da cidade. Depois de nove dias de cerco, a defesa fluminense tinha se mostrado frágil. O governador havia tomado medidas puramente defensivas, desautorizando qualquer contra-ataque (BICALHO, 2023, p. 221). Entre seu leque de preocupações, estavam as constantes deserções militares, que tornavam a defesa instável. Sem soldados para guarnecê-la devidamente, a cidade estava exposta à entrada do inimigo. Foi o que reconheceu Castro Morais ao decretar sua evacuação.

Longe de ser um fenômeno exclusivo desse episódio, a deserção de soldados e marinheiros era uma preocupação recorrente das autoridades locais entre finais do século XVII e início do século XVIII. Essa expedição de Duguay-Trouin foi antecipada por outra tentativa francesa de invasão à cidade, liderada por Jean-François Duclerc no ano anterior. Na ocasião, apesar das forças locais terem freado o avanço francês, os problemas defensivos já se anunciavam. Em 19 de setembro de 1710, cerca de 900 homens conseguiram chegar à cidade por terra, atravessando sertões e colinas<sup>2</sup>. O governador havia conseguido reunir “braços armados” com dificuldade, expedindo medidas para impedir a passagem de pessoas às Minas e ordenando castigos aos soldados e oficiais omissos e àqueles que abandonassem seus postos nas praias da cidade e demais quartéis da Marinha (BICALHO, 2023, p. 288).

Após esse episódio, as autoridades se viram obrigadas a assumir que a vitória foi débil e que novas investidas eram prováveis. Como afirmaram os oficiais da Câmara, “a aspereza dos caminhos” e “as montanhas” ao redor da cidade teriam, até então, dificultado investidas por terra: “mas ja hoje penetradas huã vez, e por taõ poucos inimigos ficão facillitadas as Suas difficuldades p[ar]a Segunda invazão, e mal poderemos defendernos sem a fortificação necessaria”<sup>3</sup>. Tal consideração, que parecia prever os planos franceses para o ano seguinte, estava assentada em décadas de vulnerabilidade defensiva, causada, entre outras coisas, pela falta de confiança nas forças locais, que tendiam a fugir do combate.

Foi o que demonstrou um parecer do Conselho Ultramarino sobre as alternativas para reforçar as defesas fluminenses

após a empreitada de Duclerc. Os conselheiros sugeriam que a única forma de impedir deserções seria punindo rigidamente os soldados do terço pago<sup>4</sup> e os demais súditos que se ausentaram do combate. As sugestões chegaram a recomendar que os nobres perdessem o direito de entrar na Câmara e seu *status* de nobreza, ficando "como peões p[ar]a q[ue] em outra ocasião não haja semelhante exemplo e este castigo os ponha na obrigação de acudir em pella Sua [Pátria] e defença da terra em q[ue] vivem"<sup>5</sup>.

Em uma sociedade corporativa de Antigo Regime como a da América Portuguesa, a estrutura de poder era baseada em hierarquias sociais assentadas em critérios de qualidade. A cada grupo do corpo social cabiam direitos, privilégios e responsabilidades (XAVIER; HESPANHA, 1993). No topo desse sistema, estava a "nobreza de terra", cujo prestígio fincava-se na governança da República e em sua participação militar (FRAGOSO, 2002, p. 43-50). Sendo assim, a contribuição para conservação das conquistas régias seria um parâmetro significativo para atribuir valor de "fiéis e leais" vassallos às camadas dominantes. Portanto, se as provas de perícia militar eram valorizadas como critérios de distinção social, como explicar a deserção de homens com cargos militares? O que motivava e quais eram os interesses em jogo quando oficiais e soldados abandonavam seus postos diante do perigo?

Uma resposta possível pode ser encontrada no temor que ataques estrangeiros despertavam em populações costeiras. O medo dos perigos do mar – que significava, em última instância, o medo da morte – pairava no ar perante a aproximação de quaisquer embarcações, sobretudo estrangeiras (DELUMEAU, 2009, p. 54-70). A ordem de abandono generalizado da cidade em 1711 demonstrou como esse temor chegava às autoridades administrativas e militares em

terra firme. Em concordância com Maria Fernanda Bicalho, é importante ressaltar que as ameaças estrangeiras estimulavam um clima de tensão entre autoridades e habitantes de cidades costeiras, como o Rio de Janeiro. O temor de invasões – imaginadas ou reais – tinha como contraparte a desordem, os distúrbios, as desobediências diretas e, em última instância, as sedições (BICALHO, 2023, p. 281).

Ao abordar o período anterior às invasões corsárias, Bicalho chama atenção para a predisposição dos moradores do Rio de Janeiro em voltarem-se contra as ordens dos governadores quando navios estrangeiros estavam nas cercanias da Guanabara. É o caso, por exemplo, do período de estadia da frota capitaneada por De Gennes na cidade, em 1695. Os moradores, "ressentidos [...] de alguns levantados franceses que têm infestado esta costa"<sup>6</sup>, reagiam com desconfiança, associando-os a piratas, e recusavam-se a aceitar sua presença, como ordenava o governador. O resultado dessa equação foi uma indisposição generalizada dos habitantes do Rio de Janeiro (marinheiros, soldados, negros forros e escravos, religiosos etc.) em relação aos estrangeiros" (BICALHO, 2023, p. 276-81).

Podem ser encontrados exemplos ainda mais recuados no tempo. Em maio de 1686, o governador do Rio de Janeiro, João Furtado de Mendonça, recém-chegado do Reino, logo teve uma amostra do medo que as populações da capitania tinham de piratas. Chegou ao seu conhecimento que o capitão-mor de Campos dos Goytacazes, Antonio Rodrigues Moreira, teria capturado parte da tripulação e do carregamento de um navio inglês ancorado em Cabo Frio, sob suspeita de que fossem corsários. Diante do equívoco e do receio de que a ocasião se tornasse um incidente diplomático, Furtado de Mendonça escreveu ao capitão do navio inglês rea-

firmando a amizade entre Inglaterra e Portugal. Assegurava que o porto do Rio de Janeiro lhe esperava com “agasalho e boa passagem” e se desculpava pelas atitudes do capitão-mor de Campos. O governador não deixou, porém, de justificar o engano:

como essa costa toda anda com receo das Invações q[ue] os Piratas lhes tem feito não he muito de estranhar, q[ue] supondo essa nau de corsario lhe retivece a gente e lhe deçe mau trato, Com q[ue] o Capp[it] am dos Campos em algum modo Se pode desculpar.<sup>7</sup>

Ainda assim, João Furtado de Mendonça repreendeu o capitão-mor por ter passado por cima de sua autoridade ao decidir, sem sua ordem, colocar “a tormento” os ingleses para investigar a suspeita de pirataria, quando só a ele “tocava a averiguação” que Rodrigues Moreira quis fazer. Reafirmava, assim, sua jurisdição sobre o capitão-mor, completando que “os subditos não São obrigados mais que a dar conta aos Seus Superiores”. Trata-se de um caso exemplar, portanto, de como o temor de ameaças estrangeiras (sumarizada na figura de piratas e corsários) alimentava insegurança, desobediências e dissensões entre autoridades.

Além do medo despertado por pavilhões estrangeiros, outra hipótese que explicaria a deserção entre “gentes da terra e do mar” nessas ocasiões é a de que as circunstâncias extraordinárias promovidas por ameaças estrangeiras permitiam que a população local negociasse vantagens e melhores condições com as autoridades locais ou com os próprios estrangeiros. Cientes da gravidade de tais circunstâncias, os grupos menos favorecidos viam uma janela de oportunidade para barganhar por benefícios, momentâneos ou duradouros.

Os exemplos dessa hipótese também se multiplicam. Podemos mencionar a

ajuda que os escravos fugidos de Amiral Coutinho deram às tropas de Duclerc, guiando-os pelos sertões até a cidade em 1710 (BOXER, 1969, p. 110). Ou, ainda, as negociações entre moradores da cidade e os franceses durante o sequestro da cidade por Duguay-Trouin em 1711. Após a partida dos franceses mediante pagamento de resgate, o próprio governador Francisco de Castro Morais foi acusado, por parte dos “principais da terra”, de ter se beneficiado com a presença francesa e lançado o primeiro exemplo para que os demais moradores negociassem abertamente com o inimigo (BICALHO, 2023, p. 300-1).

Diante desses ocorridos, não faltavam razões para que, duas décadas após as invasões corsárias, o conselheiro Antonio Rodrigues da Costa alertasse sobre o risco de união entre os súditos e estrangeiros. Nessa conjunção residia, segundo o conselheiro, a causa da ruína das Monarquias, pois os súditos, injustiçados e revoltados com as más condições em que viviam sob o signo de seus governantes, desejariam “livrar-se da obediência do Principe a quem servem, e melhorar de fortuna na de outro” (COSTA, 1845, p. 505). Esse documento demonstra como as múltiplas rebeliões das primeiras décadas do século XVIII e a frágil conservação das conquistas diante de ameaças estrangeiras chegavam aos ouvidos da Corte como problemas potencialmente convergentes. Além disso, como demonstrou Ricupero, a preocupação em restringir negócios com estrangeiros tinha lugar entre as atenções comerciais e diplomáticas da Coroa, pelo menos, desde a segunda década da centúria anterior (RICUPERO, 2024). Ou seja, as amotinacões e deserções podem ser lidas sob o prisma da negociação por oportunidades socioeconômicas, que poderiam ser encontradas, em sua expressão máxima, em outros governantes. Ao menos, era assim que parte da administração cen-

tral interpretava a conjunção entre ameaças externas e cismas internos.

Ao tratarmos das deserções dos corpos militares, alguns aspectos merecem ser considerados. Em face das ameaças estrangeiras, não raro marinheiros e soldados abandonavam seus quartéis e seus navios, arriscando seus postos e expondo-se a castigos. Eram motivados por más condições de vida, soldos baixos e atrasados, maus tratos de superiores, ou mesmo por medo da guerra. Essa constelação de razões certamente está presente nas dificuldades de recrutamento para impedir o avanço da pirataria sobre o Rio de Janeiro na virada entre os séculos XVII e XVIII. Nas próximas páginas, investigaremos esse fenômeno como parte dos desafios defensivos próprios à América Portuguesa. Nesse viés, as fugas de soldados recrutados para repelir piratas são exemplos emblemáticos de dificuldades que prejudicavam reações imediatas e eficientes. Portanto, a deserção militar será encarada como um dos sintomas e das razões da insegurança motivada pela pirataria nas cercanias da cidade.

Pretende-se demonstrar, em último caso, que a deserção massiva durante a invasão em 1711 (exemplo máximo da repercussão do corso no Rio de Janeiro) não é um acontecimento isolado. Pelo contrário, faz parte de um padrão de contestação política entre as forças .

## **RESISTÊNCIAS MILITARES E DESAFIOS ADMINISTRATIVOS NO RIO DE JANEIRO**

### **As deserções militares na América Portuguesa**

Como parte do esforço de reflexão sobre as resistências militares, é imprescindível comentar sobre o processo de renovação da História Militar brasileira,

encabeçado pela chamada “Nova História Militar”.<sup>8</sup> Nesta chave analítica, as pesquisas sobre as forças militares têm dado cada vez mais atenção à interação entre esse grupo e o restante da sociedade. Ou seja, são priorizadas questões como o perfil social das tropas, seus vínculos de sociabilidade e as hierarquias com as quais interagiram. Segundo Christiane Mello, os corpos militares podem ser tidos também como chave para explorar as relações entre comunidades locais e o centro político do Império luso, uma vez que esses sujeitos atuaram como canal de interação, de negociação e de disputas de interesses, tendo eles próprios, muitas vezes, transitado do Reino para as conquistas (MELLO, 2012, p. 212-3).

Lançando mão dessa perspectiva analítica, deve-se considerar algumas especificidades desse grupo social, quando se discute atos de contestação desses soldados. Em primeiro lugar, no escopo das resistências populares durante o período colonial, as rebeliões militares representam um tema singular, já que se constituíam em homens livres em revolta, em sua maioria oriundos de classes sociais marginalizadas, o que conferia contorno especial às suas reivindicações, às suas estratégias de resistência e à repressão por parte das autoridades (RODRIGUES, 2015, p. 203).

A vida não era fácil para soldados na América Portuguesa. Baixos soldos, atrasos no pagamento, maus-tratos e punições rigorosas de superiores marcaram as condições da função. Por isso, o serviço militar era pouco atrativo e o recrutamento, difícil. Para compor as tropas, não raro a Coroa lançava mão de violência e alistava homens entre as camadas desprotegidas da sociedade, entre os “indesejados” do Reino e das Conquistas. A soldadesca era composta por verdadeiros “excluídos” sociais (RODRIGUES, 2015, p. 205-6). Por-

tanto, em sua composição, o meio militar era local de encontro entre as “forças do topo da sociedade” e “as camadas mais baixas da plebe”, as primeiras ocupando os cargos mais altos da hierarquia, e as outras formando a massa de combatentes (COSTA, 1998, p. 980). Os corpos militares refletiam, assim, desigualdades características do Antigo Regime (MOREIRA; LOUREIRO, 2012, p. 24).

Diante das tensões vividas pelos soldados recrutados para a defesa das praças das Conquistas americanas, a deserção estava entre os meios mais comuns de reação (POSSAMAI, 2010, p. 240). Pode ser interpretada, assim, como um sintoma do recrutamento compulsório, um “fenômeno de insubmissão massiva” em resposta aos constrangimentos do alistamento e da ressocialização forçada. À violência do recrutamento, somavam-se as indesejadas condições de vida, formando opinião geral negativa sobre o serviço militar, que motivava fugas (MELLO, 2004, p. 175-6). A resistência ao alistamento teria, portanto, raízes profundas. Como afirmou Fernando Dores Costa ao tratar desse fenômeno em Portugal: “fala-se da aversão, da repugnância ou do horror do povo ao serviço militar e das formas extremas de resistência à incorporação, que podem ir até a autodestruição” (COSTA, 1998, p. 982). A realidade na América Portuguesa não era diferente, com frequentes queixas das autoridades sobre o repúdio da população à vida militar<sup>9</sup>. A distância em relação ao centro administrativo e os limites incertos do controle da autoridade favoreciam as deserções. Criava-se, portanto, um ciclo vicioso em que a recusa ao militarismo era solucionada pelo recrutamento forçado, os soldados reagiam com a fuga e os esforços das autoridades voltavam-se para sua recaptura para prover as faltas militares (MELLO, 2004, p. 184).

Tal proporção das deserções impedia a aplicação de castigos considerados adequados, já que a busca de pessoal para compor as fileiras podia superar a necessidade de punir fugitivos. Essa era uma das razões para que os amotinados militares tivessem grande poder de negociação. Vale lembrar também que esse grupo detinha a posse de armas, além de contarem com alto grau de coesão e pouca dissidência interna. Não era raro, então, que suas demandas fossem atendidas. Para que os soldados retornassem às fileiras, era comum que as autoridades aplicassem vários artifícios, como a dissimulação e o perdão<sup>0</sup>. Entretanto, em caso de desobediências organizadas, por vezes, os líderes revoltosos eram alvo da repressão (RODRIGUES, 2015, p. 206), sendo punidos com a prisão, o degredo, o castigo físico, o trabalho forçado, ou, em casos extremos, com a pena capital (POSSAMAI, 2010, p. 234).

Como afirma Costa, as incipientes punições poderiam ser explicadas pela naturalidade na qual as deserções eram interpretadas. Não apenas por sua recorrência, mas também porque não estavam associadas à “traição da Pátria” ou à “quebra da masculinidade”, noções que resultam de um código cultural oitocentista, “fundado sobre a exaltação da nação”. Nem tampouco os soldados moviam-se na esfera da “honra” e do “senso de dever”, como seus nobres oficiais, apenas pelo constrangimento do alistamento obrigatório (COSTA, 1998, p. 970-1, 979). Com efeito, a existência de uma “relação frouxa” entre diferentes camadas da sociedade portuguesa e o meio militar, marcada pela recusa generalizada de envolvimento com a guerra, explicaria inclusive os incipientes movimentos ofensivos pela Coroa portuguesa no tabuleiro internacional (MOREIRA; LOUREIRO, 2012, p. 19).

Em se tratando exclusivamente dos “homens do mar”, como demonstrou Amélia Polónia, não havia institucionalização de um corpo regular de homens dedicados à guerra na realidade portuguesa do século XVII. Por isso, os marinheiros tinham “multitarefa”, deles dependia não só a condução de navios, como a segurança da embarcação (POLÓNIA, 2015, p. 215-6). Por isso, a falta desses homens era um empecilho significativo não apenas para a execução de projetos políticos e comerciais da Coroa, como também para a defesa, sobretudo quando os navios eram solicitados para a guerra ou para a patrulha costeira.

### **Contexto político geral: as ameaças de piratas e corsários ao Rio de Janeiro**

As invasões de 1710 e 1711 chegaram ao horizonte da Baía de Guanabara em um período conturbado para a gestão ultramarina portuguesa na América. De um lado, o envolvimento de Portugal na Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1714) intensificava o medo das autoridades coloniais em relação a ataques marítimos e o recrudescimento de investidas de piratas e corsários no Atlântico. De outro, o risco ao recente e promissor negócio aurífero dava um teor particular à preocupação com o vislumbre de “pavilhões desconhecidos” em capitânicas como o Rio de Janeiro. Além disso, a cidade tornou-se praça mercantil estratégica no Atlântico Sul, concentrando fluxos comerciais e migratórios estimulados sobretudo pela exploração de metais, sendo, também, um dos alvos principais de incursões de piratas na virada da centúria.

Desde a segunda metade do século XVII, o recuo da presença portuguesa no comércio asiático estimulava uma política ultramarina mais atenta às possessões americanas (POSSAMAI, 2006, p. 51-2).

Nesse ínterim, a capitania do Rio de Janeiro ampliava sua importância estratégica, política e comercial, como entreposto central entre as capitânicas do Sul da América. Tal papel foi consagrado pela fundação da Nova Colônia de Sacramento, cuja conservação dependia diretamente de esforços fluminenses, o que facilitou o acesso à prata pela elite da cidade (SAMPAIO, 2003, p. 146-7). O Rio de Janeiro começava a centralizar, a partir de então, circuitos decisórios e comerciais significativos, movimento que pode ser observado, oficialmente, pela sua transformação, em 1679, em sede do governo geral das capitânicas do Sul, estando estas sujeitas à sua jurisdição (MELLO, 2012, p. 214).

Com a descoberta de ouro nos Cataguases na última década dos Seiscentos, a esperança de riqueza entre autoridades e colonos foi estimulada, motivando uma onda migratória (de livres e cativos) para o interior do continente que modificou a ocupação portuguesa, até então essencialmente litorânea. O “Novo Eldorado” deslocou também o eixo econômico da América lusa para o Sul e a atenção da Coroa para o Ocidente. O fluxo comercial foi direcionado para abastecer a região mineradora, impulsionando sobretudo o tráfico atlântico de escravizados para o Rio de Janeiro. Assim, o porto do Rio de Janeiro adquiria papel central nos fluxos ligados ao escoamento e abastecimento da zona mineradora (SOUZA, BICALHO, 2000, p. 26).

Paradoxalmente, conforme crescia as jurisdições do Rio de Janeiro e sua importância estratégica, a fragilidade defensiva dessa capitania também aumentava. Multiplicavam-se as queixas dos governantes sobre o mau estado das guarnições e a falta de pessoal para a defesa. Afinal, era necessário enviar tropas para prover as demandas incessantes da Colônia do

Santíssimo Sacramento, e suprir os postos vagos deixados por homens atraídos pelas riquezas das Minas (MELLO, 2012, p. 217). Como afirma Christiane Mello, apesar da crescente importância atlântica da cidade, a sua defesa era relegada à posição secundária, já que preocupações político-militares da Corte priorizavam a disputada região platina e a preservação do negócio aurífero (MELLO, 2012, p. 222-3).

As atenções estrangeiras não tardaram a perceber a vulnerabilidade desse porto. Com o raiar dos Setecentos, a preocupação com ameaças externas era alimentada por um cenário político-internacional conflituoso. A Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1714) estilhaçou o frágil equilíbrio europeu, lançando as principais potências do continente em competições por hegemonia ultramarina (FURTADO; PAQUETTE, 2019, p. 520). Inicialmente neutro, Portugal declarou apoio à Grande Aliança em 1704, ao lado da Inglaterra, o que tornou suas conquistas ultramarinas suscetíveis a investidas franco-espanholas, aumentando o risco de ataques às praças estratégicas da América, como o Rio de Janeiro (CRUZ, 2015, p. 60-5).

A guerra pelo trono espanhol extrapolou as disputas dinásticas e os limites europeus, sendo travada, em grande medida, em conflitos navais no Atlântico. Como resultado, os corsários transformaram-se em recurso estratégico potente e barato para saquear possessões inimigas, contando com o aval do soberano, mas sem necessariamente empregar esforços diretos da Coroa (SOUZA; BICALHO, 2000, p. 46-51). Na esteira da multiplicação do curso, a atividade de “piratas”, sujeitos autônomos atuando em bando ou em um único navio, também aumentou, e seu declínio só se veria após a década de 1720 (MAXWELL, 1999, p. 85-7). Aliás, é necessário pontuar que a

fronteira entre as duas Atividades era de difícil distinção. Os corsários, cuja ação pressupunha relações diplomáticas de hostilidade entre dois países, por vezes operavam também em período de paz e o butim lucrativo tornava-se seu maior objetivo (RAMINELLI, 2001, p. 487). Além disso, as autoridades coloniais portuguesas pouco distinguiam o perigo representado pelas duas atividades, adotando os termos “piratas”, “corsários” ou mesmo “levantados”<sup>11</sup> de modo intercambiável. De qualquer maneira, a virada do século seria marcada pelo apogeu dessas atividades (BIALUSCHEWSKI, 2004, p. 167) e o Rio de Janeiro não saiu ileso, como os franceses deixariam bem claro.

## **MEDIDAS DEFENSIVAS CONTRA A PIRATARIA MARÍTIMA**

No meio desse clima de eminente proliferação dos “pavilhões negros”, não faltaram tentativas dos governadores do Rio de Janeiro em tomar providências para garantir a defesa da cidade contra inimigos externos. Repetiam-se periodicamente tentativas de chamar atenção da Coroa ao perigo da pirataria, embora nem sempre as autoridades concordassem sobre a sua extensão e as formas de reprimi-la. Os relatos de aparições desses saqueadores seguiam as nuances políticas, oscilando entre a urgência em conter as “calamidades” causadas por eles<sup>12</sup> e o recuo dos empenhos pelos baixos níveis dos cofres da Fazenda Real<sup>13</sup>. Pedidos de reforço da guarnição da cidade eram renovados a depender do ressurgimento de embarcações suspeitas e da nomeação de novas autoridades. Tratava-se de um debate aberto, dependente de prioridades políticas e financeiras (e muitas vezes pessoais). As estratégias variavam: a curto prazo se empenhavam em armar expedições de patrulha contra piratas e corsários que

“infestavam a costa” (ARAÚJO, no prelo); a longo prazo, os esforços visavam reformar ou construir fortificações<sup>14</sup>.

Com a fundação da Colônia do Santíssimo Sacramento em 1680, a defesa litorânea fluminense vinculava-se a condições comerciais e políticas impostas pelos laços com o Rio da Prata. A necessidade de enviar socorros dificultava a manutenção da segurança e a subsistência da cidade. Além disso, o tráfego vinculado ao Rio da Prata atraiu a atenção de corsários, que aportavam nos arredores do Rio de Janeiro esperando que navios portugueses voltassem à cidade carregados de prata. Atentos ao contrabando platino, porém, os piratas representavam um risco a toda a navegação vinculada à cidade<sup>15</sup>, como afirmou o governador Duarte Teixeira Chaves em 1685:

pelas perguntas que fizeram aos passageiros [sequestrados por piratas] se entende que iriam a feitoria do ouro de Pernagoa, e a esperar uma Sumaca que eu mandei daqui com o Socorro à Nova Colônia do Sacramento há mais de 3 meses; por que tem para si: que todas as que lá vão vêm carregadas de prata e esta consideração os há de trazer sempre a esta costa; e com isso nos faz bem grande dano por que nos tira todo o comércio das mais capitánias.<sup>16</sup>

Esse cenário é bem sintetizado pelos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro. Em carta de maio de 1685, afirmavam que o povo da cidade padecia das “maiores calamidades”, sem meios de sustentação. A precariedade econômica causada pela falta de mantimentos e de braços produtivos escoados para o Sul instalava um estado de penúria, aprofundado pelos roubos feitos por piratas naquele ano, que tiravam da praça os mantimentos vindos de outras capitánias. Em um relato dramático sobre a extensão do prejuízo, o Senado afirmava

que chegou a tanto que “em muitas Igrejas Se não Selebraua o Santo Sacrificio da missa, e os Parrocos das freguezias mandavão os Seus freguezes comungar aos conventos por falta de formas”<sup>17</sup>. Os homens de negócio da cidade também foram afetados pela presença ameaçadora de piratas. Ao menos, é o que indica seu envolvimento nos planos de armar navios para defender a costa. Na falta de recursos nos cofres régios, os oficiais da Câmara recorreram ao empréstimo dado por esse grupo para custear “mantimentos e armas” para a expedição de guarda-costas, o que indica os interesses desse setor em defender seus negócios (legais ou não) contra os saqueadores.

Em suma, a presença de piratas pelos arredores do porto do Rio de Janeiro causava insegurança em diferentes camadas sociais. Mediante o acordo, o governador disponibilizou duas fragatas, entre os navios que estavam no porto de internada, para que saíssem a “descobrir a costa”, procurando o paradeiro dos bandoleiros. Desde então, porém, a dificuldade de recrutamento preocupava as autoridades e, para contornar esse desafio, Teixeira Chaves lançou dois bandos. Um motivava a participação de voluntários, com a promessa de gratidão e honrarias por parte do Rei a “qualquer particular” que quisesse embarcar em “muy particular serviço”<sup>18</sup>; outro assegurava pagamento para cada marinheiro que quisesse embarcar e recompensa de “dois mil réis de entrada” se retornassem vitoriosos. Porém, caso se ausentassem após alistados, seriam “prezados adonde tiver que forem achados e degradados pera a Nova Colônia do Sacramento”<sup>19</sup> e se estivessem em terra após o embarque seriam castigados “com três tratos de polé”<sup>20</sup>. É perceptível o esforço do governador em possibilitar o recrutamento e impedir deserções, lançando mão de recursos que pendiam entre a promessa

de recompensas (em dinheiro, honras ou pela “gradidão” real) e a ameaça de punição (aprisionamento, degredo ou castigos físicos). Essas ordens moviam-se, assim, em uma tradicional política de incentivos que reconhecia a importância de particulares para a preservação dos domínios portugueses (POLÓNIA, 2015, pp. 217-23).

No ano seguinte (1686), chegava um novo governador ao Rio de Janeiro, João Furtado de Mendonça. Seus primeiros meses de governo foram marcados por idas e vindas de correspondências entre a capitania e a Corte, tratando sobre a impossibilidade das finanças da Fazenda Real do Rio de Janeiro em manter naus de guerra para conter um perigo inconstante e incerto como a pirataria. Por fim, o Rei emitiu resolução em janeiro de 1687 ordenando que, em casos contingentes de ameaças, se armassem alguns navios dos que estivessem ancorados no porto da cidade. Esse caso, portanto, demonstra os esforços das autoridades do Rio de Janeiro em chamar atenção da Corte para esse problema “muy particular”, propondo, solicitando e discordando sobre as maneiras de resolvê-lo.

### **A FRAGATA NOSSA SENHORA DA PENHA DE FRANÇA E SÃO CAETANO (1704)**

O lançamento de expedições de guarda-costas para impedir o avanço de embarcações suspeitas próximas ao Rio de Janeiro foi a medida padrão tomada pelos governadores a curto prazo<sup>21</sup>, como uma resposta urgente às ações repentinas, porém constantes, de saqueadores. Essa política se manteria com algumas variações até os primeiros anos do século XVIII. Era, porém, uma medida que demandava preparativos rápidos. O corso e a pirataria eram atividades com alto grau de circulação em alto-mar. Portanto, diante das no-

tícias da presença de piratas em alguma enseada próxima, as embarcações precisavam ser lançadas ao mar de imediato. Qualquer dilação impedia que os criminosos fossem emboscados a tempo.

Com a iminência de uma nova guerra na Europa no início do século XVIII e com a presença frequente de piratas e corsários pela costa do Brasil, multiplicaram-se as precauções com velas estrangeiras no Rio de Janeiro. Os alvos principais da pirataria eram, agora, os navios pertencentes às rotas de escoamento aurífero. Para proteger a navegação, as autoridades tentavam remediar a vulnerabilidade de portos secundários sob a jurisdição da capitania como Cabo Frio, Paraty e Ilha Grande. Além disso, dificuldades internas à cidade, como a falta de recursos financeiros para a defesa e de mantimentos para sustentar a população em crescimento, aumentavam o clima de tensão.

Essas circunstâncias críticas não escaparam à atenção da Coroa. Em 19 de janeiro de 1701, o Rei Pedro II declarou o envio da *Fragata Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano* para guardar a costa do Rio de Janeiro contra a ação de piratas e corsários. O navio foi encarregado de proteger especialmente as embarcações que conduziam ouro de Santos para o Rio de Janeiro, mas suas viagens poderiam se estender ao Sul, para o envio de socorros à Colônia de Sacramento, “quando essas costas [do Rio de Janeiro] não andarem infestadas pelos cossarios”<sup>22</sup>. Isso demonstra o reconhecimento por parte da Coroa sobre a importância estratégica de resguardar a navegação ao Rio de Janeiro para a manutenção do negócio aurífero. A fragata de guarda-costas foi encaminhada com 46 peças de artilharia<sup>23</sup> e “toda a gente, e offiçiaez da maração”<sup>24</sup>, chegando no início de julho de 1701<sup>25</sup>. Entretanto,

os desafios para a utilização desse expediente não foram poucos.

A ocasião para colocá-la ao mar para enfrentar o problema da pirataria veio alguns anos depois. Diante da notícia de que havia dois navios suspeitos na altura das Ilhas de Santa Ana no final de 1703, o governador Álvaro da Silveira de Albuquerque tomou duas medidas. Em primeiro lugar, enviou mensageiros por terra à Ilha Grande, Paraty e Santos, proibindo a saída dos navios até segunda ordem e ordenou que se reforçasse a vigilância naqueles portos. Em seguida, procurou lançar a fragata de guarda-costas para averiguar a situação em companhia de um dos navios da frota, que estava no Rio de Janeiro. Esta diligência, porém, não pôde ser cumprida, pois a nau “estava tão desbaratada de todo o necessário, e falta de marinheiros, e artilheiros por haverem fogido p[ar]a az Minas perto de oitenta homens”, conforme expressou em carta ao Rei de 4 de fevereiro de 1704<sup>26</sup>.

D. Álvaro de Albuquerque teve, então, de lidar com um problema que crescia desde a chegada da embarcação à cidade e que não era exclusivo dos seus tripulantes, mas ameaçava toda a manutenção do corpo de soldados do Rio de Janeiro. As primeiras notícias da fuga de tripulantes da *Fragata Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano* remontam à própria arribada da fragata na Baía de Guanabara em 1701. Em 3 julho de 1701, antes mesmo de avisar à Corte da sua chegada, o então governador Artur de Sá e Menezes já tentava remediar possíveis deserções, ordenando que “toda a pessoa que veyo na [...] Não guarda costa tanto marinheiros como artilheyros e outro qualquer genero de gente” não se ausentassem dela. Declarava também punições passíveis aos desertores e a quem quer que os “levasse” ou “contratasse”<sup>27</sup>. Ou seja, os

castigos se estenderiam também aos moradores que auxiliassem a vida em terra desses marujos. Em 1702, as fugas saíram de controle e obrigavam o governador interino, Francisco de Castro Morais, a exigir que os homens da fragata reembarcassem<sup>28</sup>. Cabe ressaltar que a manutenção da nau de guarda no porto do Rio de Janeiro agravava as dificuldades relativas à falta de recursos e de mantimentos na cidade. Neste ponto, cabe a nós apenas conjecturar as repercussões da chegada desses homens nas configurações sociais locais. Como alertou Russell-Wood, o aparecimento de marinheiros em cidades portuárias gerava implicações sanitárias, criminais e de abastecimento (RUSSELL-WOOD, 2021, p. 133-5). Além disso, a permanência da fragata de guarda-costas motivava também pressões administrativas, pois tornava imprescindível que o pagamento regular de sua gente saísse dos cofres públicos<sup>29</sup>.

Diante desse quadro tenso, os tripulantes da fragata de guerra engrossavam o contingente de moradores da cidade que fugiam procurando melhores condições de vida nos sertões. Desnecessário acrescentar que, naquela altura, a fuga de soldados para as Minas era um problema notório para a defesa do Rio de Janeiro (BICALHO, 2023, p. 243-5), esvaziando seu terço e exigindo atenção especial<sup>30</sup>. No caso dos recém-chegados, é provável inclusive que a propensão para escapar às regiões mineradoras tenha lhes acompanhado na jornada entre Portugal e a América, já que essa tripulação era composta por reinóis que faziam parte dos fluxos de homens e recursos reorientados para a América em função da exploração de ouro.

Tentando remediar a falta de gente diante do aparecimento de navios suspeitos de pirataria em 1704, o governador mandou prender homens dos navios da

frota para tripular a fragata, porém, assim que receberam a notícia, fugiram “com tal excesso todos os *Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano* marinheiros, assim da frota, como de todas as mais embarcações, q[ue] se não poderão prender mais de trinta e cinco”, e estes “não bastarão para acuaem huâ só Nao q[uan]to mais â duas, e por esta razão não podião preparar em breve tempo<sup>31</sup>. Ou seja, os planos de apresto dessa nau, para os quais era imprescindível tomar medidas imediatas, foram completamente impossibilitados por uma fuga generalizada, tanto dos homens que vieram do Reino com a função de servi-la, passados às Minas, quanto dos marinheiros dos navios da frota e demais embarcações ancoradas no porto, que não quiseram se deixar recrutar à força. Não encontramos maiores informações sobre os destinos de fuga destes últimos homens, mas as suas deserções podem ser tidas como uma renúncia direta ao próprio recrutamento ou como um receio de tripular uma nau com objetivos bélicos, operação que envolvia um evidente risco de vida.

Nesse meio tempo, chegou a notícia de que os dois navios suspeitos apareceram no porto de Ilha Grande; mostraram passaportes ingleses, afirmaram estar a caminho do Mar do Sul e foram embora sem causar dano. Com essas novidades, considerando que o perigo havia se dissipado e tendo chegado o tempo da saída da frota, o governador suspendeu o apresto da nau de guarda-costas e mandou soltar os marinheiros presos anteriormente, “para que com esta industria se Recolhessem [os demais] e eu pudesse prender os q[ue] me eraõ necessarios, como Sucedeu”. Ou seja, Álvaro de Albuquerque esperava que a libertação dos poucos marinheiros presos atraísse de volta o restante para facilitar sua prisão e garantir um número mínimo de homens para a saída da frota em

tempo previsto. Entretanto, deve-se notar que provavelmente nenhuma medida foi tomada em relação aos que regressavam, já que a urgência de braços úteis impedia a punição dos desertores.

Entretanto, outra reviravolta em Ilha Grande complicou os planos do governador. Duas sumacas, uma armada em guerra com 8 peças de artilharia e 80 homens e outra de menor porte, apareceram pedindo “refrescos” necessários em troca de pagamento em dinheiro português. Porém, agiam com atitude suspeita, sem deixar que ninguém fosse a bordo e sem querer declarar de que nação eram. Duvidando desse comportamento, os moradores da Ilha Grande recusaram-se a lhes entregar o que requisitavam. Como resposta, os estrangeiros revelaram ser piratas e sequestraram uma sumaca “q[ue] se achava naquele porto carregada de açúcar” em troca dos mantimentos que pediam, e depois “entregarão a Sumaca desaparelhada, e com menos Seis caixas de açúcar”. Foram embora em seguida, na companhia dos dois primeiros navios avistados naquele porto anteriormente, que haviam sido liberados. As autoridades perceberam, então, o engodo: “de que havíamos tido a notícia de q[ue] nos havião enganado, q[ue] não tinhão partido p[ar]a o mar do Sul<sup>32</sup>”.

Diante dessas novidades, mais uma vez o governador mandou preparar a fragata *Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano*. Agora, as diligências visavam enviar a fragata em comboio de duas sumacas armadas em guerra. Porém, mais uma vez, o projeto foi infeliz. Dessa vez, “fogirão de tal Sorte outra ves todos os Marinheyros da frota q[ue] ficarão as naos sem hum homem”. Nesse meio tempo, os piratas capturaram uma sumaca de Santos carregada com seis arrobas de ouro e dinheiro estimado em vinte mil cruzados que seriam entregues a particulares no Rio de Janeiro.

Vale ressaltar que a fuga desses homens era facilitada pela vastidão dos “sertões e matos” que cercavam a cidade. Além disso, é muito provável que os soldados e marinheiros fugidos tenham recebido ajuda de habitantes locais para se esconder. Ao menos, é o que sugere as apostas do governador para finalmente conseguir aparelhar a nau de guarda-costas “vencendosse todos os impossíveis”. Para reunir um número suficiente de desertores, D. Álvaro da Silveira de Albuquerque recorreu à ajuda do Mestre de Campo Gregório de Castro Morais<sup>33</sup>, que aprisionou os marinheiros fugidos, ajudando o governador “com continua dilig[enci]a de prender gente de fora desta terra, adonde estavaõ escondidos, e tirando[-]as dos Conventos adonde se havião acoutado”<sup>34</sup>. Ou seja, os marinheiros e soldados valeram-se estrategicamente da extensão da geografia local e do acolhimento de religiosos para postergar sua captura. Seu retorno após meses só foi possível com a ajuda de uma autoridade com poder de mando local, que submeteu os desertores à força para aprisioná-los.

Não encontramos mais notícias de punições infligidas aos fugidos, fora a obrigação de participar do serviço ao qual tinham renunciado. A fragata foi lançada ao mar, finalmente, em 4 de fevereiro de 1704. Dias depois, o governador escrevia à Corte declarando a conveniência de se construir uma fortificação em Ilha Grande, palco dos roubos recentes<sup>35</sup>. Nessa altura, porém, o temido prejuízo monetário já havia sido causado. As desventuras ocasionadas pela falta de homens para tripular expedições fizeram com que as oportunidades de perseguir os criminosos fossem perdidas antes que seus saques alcançassem os principais tesouros que a fragata de guarda-costas buscava proteger: as rotas de ouro. Ainda que esse movimento massivo de deserção não seja resultado de contes-

tações organizadas em uma agenda única entre os marinheiros e os soldados, eles conseguiram se beneficiar das confusões e da sucessão de enganos que os piratas haviam causado para escapar ou, ao menos, postergar seu embarque. As deserções mostravam-se, portanto, uma maneira efetiva de contestação.

Esse caso chamou a atenção das autoridades reinóis para o contingente de soldados que fugiam regularmente de seus postos no Rio de Janeiro, procurando outros destinos nos sertões. A matéria foi levada à deliberação do Conselho Ultramarino em setembro de 1704 e conselheiros chegaram à conclusão de que os principais responsáveis pelo desaparecimento completo do navio, de seus petrechos e de seus homens, foram o próprio Governador D. Álvaro de Albuquerque e o Capitão de Mar e Guerra da embarcação, Amaro José de Mendonça, por terem agido com “descuido e falta de cuidado”:

pois quando se mandou deste Reyno nao sô foi aprestado de todo o necessário, mas com muitos sobresalentes, em abundância, os quaes se lhe forão repetindo todos os annos, segundo o que se pedia do Rio de Janeiro, e ainda com mais algum acrescẽtamento; o que a gente da marinhagem se devia passar as mostras nos tempos dos pagamentos mas tão bem outras suas para que aos que faltassem se lhe dar baixa, e buscarem outro a em seu Lugar, e desta sorte estaria sempre prompta esta fragata para todo o caso e successos que acontecessem, o que he culpa do governador e do capitão de mar e guerra não ter toda a vigilância nesta materia.

Além de sugerir que o governador e o capitão de mar e guerra fossem repreendidos, em seu parecer, o conselheiro Miguel Nunes de Mesquita chamava atenção para a proporção das deserções naquela

praça, inferindo que a fuga era facilitada pela notória falta de castigo adequado. Mesquita aconselhava fazer observar “o regimento na parte que dispõem o castigo que se deve de dar aos soldados que se ausentão nas praças em que servem e castiga los com aquellas penas nelle impostas, e desta maneira não puderia fugir tanta gente”<sup>36</sup>. Ou seja, este conselheiro considerava a deserção em massa um problema próprio à administração, passível de censura às autoridades que não lhe corrigiam propriamente.

Em concordância com o Conselho e, em particular, com Mesquita, ainda em 1704, a Rainha Regente D. Catarina repreendeu o governador D. Álvaro de Albuquerque por manter a fragata no porto quando deveria estar no mar, comboiando os navios contra os inimigos, e por não a ter preparada “para em toda a occazião poder acudir a defença”, pois esse tinha sido o propósito de seu envio. A respeito das deserções em massa, mandava observar os castigos previstos aos soldados para servir de exemplo aos demais e “desta maneira não poderá fugir tanta gente” e ordenava que se passasse mostra dos marinheiros para dar “baixa aos que faltarem” e se buscar outros para substituí-los<sup>37</sup>. Ou seja, tendo em vista os prejuízos diretamente causados pelas fugas, os procedimentos buscavam evitar semelhantes ocasiões no futuro, ordenando que se reforçasse o controle em relação às gentes de mar e de terra. Sabemos, pelos eventos de 1711, que essas medidas paliativas não foram suficientes para arrancar as profundas raízes do problema da deserção militar no Rio de Janeiro.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1708, a Fragata *Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano* retornava ao Reino, partindo sem ter sido útil para seu propósito. Sua partida foi comemora-

da pelo então governador da capitania do Rio de Janeiro, Fernando Martins Mascarenhas, pois representava um alívio aos cofres régios e, em suas palavras, só então poderia “respirar aquella capitania por se ver livre de hum gasto tão importante”<sup>38</sup>. Com a nau ia embora também a tentativa de institucionalizar as medidas contra pirataria. As políticas defensivas voltavam a ser tomadas de modo esporádico, diante de necessidades contingentes. Entretanto, as deserções constantes continuaram sendo obstáculo para reações rápidas, contribuindo para a precariedade defensiva que se tornou ainda mais grave com a entrada de Portugal nas disputas pela sucessão espanhola, que rapidamente alcançaram a América.

Já em plena guerra, em 1710, meses antes da expedição orquestrada por Duclerc, havia relatos da presença de corsários franceses nos arredores do Rio de Janeiro. A demora para o lançamento de naus de guarda-costas capazes de perseguir os franceses ainda era causada por variáveis internas à cidade, agravadas, ao olhar dos governantes, pelas incipientes ordens de Lisboa. Faltavam finanças na Fazenda Real para arcar com despesas de naus de defesa, que envolviam armamentos, mantimentos e pagamento de “gente do mar”. Esse grupo, por sua vez, ainda acrescentava suas próprias demandas ao cenário de insatisfação. Cabos, oficiais, marinheiros, soldados e artilheiros protestavam em recusa a sair em perseguição a esses corsários. Os clamores militares eram motivados sobretudo por questões relativas ao seu pagamento, razão comum de protestos militares. Suas motivações pareciam estar organizadas em torno de uma agenda: almejavam a paridade do soldo que se dava no Reino ao serviço de guarda da costa. Nesse caso, não apenas a soldadesca aderiu aos protestos, mas também cabos e oficiais, que demandavam pagamento e ajuda de custo considerados adequados para a função, o

que reforçava a legitimidade das contestações. Não se tratava, portanto, de uma deserção desordenada como em 1704<sup>39</sup>.

Em resumo, as soluções não chegaram “a tempo”. Ao menos, não antes da incursão orquestrada por Duclerc atingir o Rio de Janeiro alguns meses depois, em setembro de 1710. Apesar de ser uma “invasão fracassada”, por não ter completado seu objetivo principal de saquear a cidade, as batalhas pela defesa causaram prejuízos evidentes, com o incêndio de prédios públicos, como afirma o governador Francisco de Castro Morais, ficando ele próprio, em suas palavras, “destituído de tudo”<sup>40</sup>. No caso das invasões de 1710 e 1711, o problema das deserções tornou-se crítico. Isso porque, desta vez, a ameaça corsária transformava-se em planos diretos de invasão, conforme temiam as autoridades nas décadas anteriores.

Em uma sociedade cujas decisões dependiam do ritmo moroso das velas e da deliberação na Corte, o destino das conquistas estava sujeito a decisões tomadas a nível local, sob a urgência de ataques. Os desafios administrativos e militares, porém, não eram poucos. Portanto, é seguro dizer que as políticas de defesa se submetiam a uma série de variáveis, como as demandas e condições das forças militares, que tinham o poder de embargar planos defensivos para fazerem suas reivindicações serem ouvidas. Nesse sentido, o caso da *Fragata Nossa Senhora da Penha de França e São Caetano* é significativo, pois demonstra como soldados e marinheiros eram pilar essencial para quaisquer reações contra a pirataria na virada do século. Sem homens para tripulá-las, mesmo naus bem emparelhadas em guerra não tinham nenhuma serventia.

## FONTES DOCUMENTAIS

### Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate Barão do Rio Branco, acesso digital)

*Brasil Geral – Avulsos*: Caixa 1, Documento 98.

*Rio de Janeiro – Avulsos (1614-1830)*: Caixa 5, Documentos 509, 510, 514; Caixa 8, Documentos 822, 893, 898, 907; Caixa 9, Documentos 919, 924.

*Rio de Janeiro – Castro Almeida (1617-1757)*: Caixa 14, Documentos 2757- 2759.

*Códices*: Consultas do Rio de Janeiro, Códice 232, fl. 27v, 237v - 238v.; Códice 233, fl. 6.

### Arquivo Nacional - Fundo Secretaria do Estado (acesso aos manuscritos)

*Coleção Ordens Régias*: Códice 952, Volume 12, fl. 22, 225, 233; Volume 14, fl. 238; Volume 15, fl. 106.

*Coleção Governadores*: Códice 77, Volume 1, fl. 188-188v, 189v-190, 197v, 237v-238v; Volume 9, fl. 89v-90v; Volume 13, fl. 131-133, 221-223v.

### Fontes impressas

“Segunda Memória perpetuada em carta particular de Manoel de Vasconcellos Velho a Domingos José da Silveira, assistente em Lisboa...”, transcrita em: ARAÚJO, José de

Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas à jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo I, Rio de Janeiro, Impressão Régia, 1820.

COSTA, Antonio Rodrigues da. Consulta do Conselho Ultramarino a S. M. no ano de 1732, feita pelo conselheiro Costa. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 7, p. 475-482, 1845.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Hugo André Flores Fernandes. "Os corsários continuam a correr estas costas": expedições navais e defesa costeira no Estado do Brasil (1655-1704). In: FERNANDES, Valter Lenine; DIAS, Thiago Alves (Orgs.) *Os portos no contexto dos impérios coloniais na época moderna*. No prelo.

BIALUSCHEWSKI, Arne. Between Newfoundland and the Malacca Strait: a survey of the Golden Age of Piracy, 1695-1725. *The Mariner's Mirror*, London: Taylor & Francis Online, v. 90, n. 2, p. 167-187, mar. 2004. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/00253359.2004.10656895>>. Acesso em: 5 dez. 2023.

BOXER, Charles. *A Idade de Ouro no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Niterói: Editora Proprietas, 2023.

COSTA, Fernando Dores. O bom uso das paixões: caminhos militares na mudança do modo de governar. *Análise Social*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, v. XXXIII, n. 5, p. 969-1017, 1998.

CRUZ, Miguel Dantas. *Um império de conflitos: o Conselho Nacional Ultramarino e a defesa do Brasil*. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2015.

DELUMEAU, Jean. *História do medo no Ocidente 1300-1800: uma cidade sitiada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

FRAGOSO, João. Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica. *Topoi*, Rio de Janeiro: PPGHIS (UFRJ), v. 5, n. 3, p. 41-70, jul.-dez. 2002.

FURTADO, Júnia Ferreira; PAQUETTE, Gabriel-Imperial competition in the eighteenth-century Americas. In BOUZA, Fernando; CARDIM, Pedro; FEROS, Antonio (Ed.). *The Iberian World: 1450-1820*. New York; London: Routledge, 2019.

MELLO, Christiane Figueiredo Pagano. Deserções e privilégios: a guerra ao Sul da América. *Métis: história & cultura*. Caxias do Sul: UCS, v. 3, n. 5, p. 175-192, jan./jun. 2004.



MELLO, Christiane Figueiredo Pagano. O Rio de Janeiro: uma praça desfalcada “dos melhores soldados e oficiais” (séculos XVII-XVIII). *História (São Paulo)*, São Paulo: Programa de Pós-Graduação em História da UNESP, v. 31, n.1, p. 210-32, jan.-jun. 2012.

PAQUETTE, Gabriel. *The European Seaborne Empires: from the Thirty Years' War to the Age of Revolutions*. New Haven; London: Yale University Press, 2019.

POLÓNIA, Amélia. Portuguese Seafarers: Informal Agents of Empire Building. In: FUSARO, Maria; ALAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard; VANNESTE, Tjil (eds.). *Law, Labour, and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2015. p. 215-35.

POSSAMAI, Paulo César. O problema da deserção militar na Colônia do Sacramento e no Rio Grande de São Pedro durante o século XVIII. *História: debates e tendências*, Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, v. 10, n. 2, p. 228-243, jul.-dez. 2010.

POSSAMAI, Paulo César. A vida quotidiana na Colônia do Sacramento: um bastião português em terras do futuro Uruguai. Lisboa: Livros do Brasil, 2006.

MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri; LOUREIRO, Marcello José Gomes. A nova história militar e a América Portuguesa: balanço historiográfico. In: POSSAMAI, Paulo (Org.). *Conquistar e defender: Portugal, Países Baixos e Brasil*. Estudos de história militar na Idade Moderna. São Leopoldo: Oikos, 2012. p. 13-31.

RICUPERO, Rodrigo. “A questão colonial durante a conjuntura crítica do mundo luso-brasileiro no início do século XVIII.” *Revista de História*. São Paulo: Universidade Federal de São Paulo, n. 183, p. 1-29, abril 2024.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650-c. 1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SOUZA, Laura Mello e; BICALHO, Maria Fernanda. *1680 - 1720: o império deste mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

RAMINELLI, Ronald. Pirataria. In VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Dicionário do Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

RODRIGUES, Gefferson. A Revolta dos Soldados na Bahia em 1728. *Mnemosine Revista*, Campina Grande: PPGH (UFCG), v. 6, n. 1, jan./jun. 2015.

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. "A representação da sociedade e do poder". In: HESPANHA, António Manuel (Coord.). *História de Portugal*. Vol. 4. Lisboa: Estampa, 1998. p. 113-140.

**NOTAS**

<sup>1</sup> “Segunda Memória perpetuada em carta particular de Manoel de Vasconcellos Velho a Domingos José da Silveira, assistente em Lisboa...”, transcrita em: ARAÚJO, J. S. A. P. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro...*, Tomo I, Rio de Janeiro, Impressão Régia, 1820 [1711]. p. 64-5.

<sup>2</sup> AHU, Conselho Ultramarino, RJ - Avulsos, Cx. 8, D. 898. Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1710.

<sup>3</sup> AHU, Conselho Ultramarino, RJ - Avulsos, Cx. 9, D. 919. Lisboa, 12 de fevereiro de 1711.

<sup>4</sup> As tropas militares dividiam-se em terços regulares, de auxiliares e de ordenanças. Apenas os primeiros recebiam soldo e mantimentos. Cf: RODRIGUES, G. A *Revolta dos Soldados na Bahia em 1728*. *Mnemosine Revista*, Campina Grande: Programa de Pós-Graduação em História da UFCG, v. 6, n. 1, jan./jun. 2015. p. 205.

<sup>5</sup> AHU, Conselho Ultramarino, RJ - Avulsos, Cx. 9, D. 924. Lisboa, 9 de março de 1711; AHU, Conselho Ultramarino, Códices, Cód. 233, fl. 6.

<sup>6</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, v. 6, fls. 37v- 38v. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1695.

<sup>7</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, v. 1, fl. 237v-238v. Rio de Janeiro, 11 de maio de 1686.

<sup>8</sup> Segundo Moreira e Loureiro, os defensores da “Nova História Militar” se contrapõem à História Militar “tradicional”, por considerarem-na exclusivamente afeita a heróis e batalhas e desatenta às reflexões analíticas. Para um balanço historiográfico sobre a situação recente da História Militar. Cf.: MOREIRA, L. G. S.; LOUREIRO, M. J. *A Nova História Militar e a América Portuguesa: balanço historiográfico*. In: POSSAMAI, P. (Org.). *Conquistar e defender*. São Leopoldo: Oikos, 2012. p. 13-31.

<sup>9</sup> Não eram raras alusões a tendências antimilitaristas da população do Rio de Janeiro. A título de exemplo, pode-se mencionar carta de D. Álvaro de Albuquerque ao Governador-Geral do Estado do Brasil, D. Rodrigo da Costa, tratando sobre a falta de confiança nos moradores diante da possibilidade de invasão. Cf. ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, v. 13, fl. 222. Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1703.

<sup>10</sup> Abundam casos de aplicação de subterfúgios por autoridades coloniais para aplacar revoltas de soldados sem agravar a falta de pessoal. Em geral, os cabeças das sublevações recebiam as punições mais severas. A título de exemplo, vale mencionar o motim do Terço de Salvador em 1649 e a Revolta dos Soldados na Bahia em 1728. Cf.: ARAÚJO, H. A. *Motim de soldados dos terços de Salvador (1649)*. *Impressões Rebeldes*, 2024. Disponível em: <<https://www.historia.uff.br/impressoesrebeldes/revolta/motim-dos-soldados-do-terco-em-salvador/>>; RODRIGUES, G. *A Revolta dos Soldados na Bahia em 1728*, op.cit.



<sup>11</sup> O termo “levantado” merece certa distinção. Conforme averiguado na documentação analisada, costuma nomear piratas e corsários de nações cujas relações diplomáticas com os portugueses são neutras ou de aliança.

<sup>12</sup> AHU, RJ - Avulsos, Cx. 5, D. 510. Rio de Janeiro, 26 de maio de 1685.

<sup>13</sup> Em 1686, Furtado de Mendonça relatava a incapacidade fazendária em arcar com navios de guarda e com o socorro à Colônia do Sacramento. AHU, RJ - Avulsos, Cx. 5, D. 514. Rio de Janeiro, 23 de junho de 1686

<sup>14</sup> Sobre o plano de construir um forte em Ilha Grande. Cf.: AHU, RJ - Avulsos, Cx. 8, D. 822. Lisboa, 10 de setembro de 1704.

<sup>15</sup> Referia-se a uma embarcação de corsários, tripulada por cerca de 300 homens de distintas nacionalidades, em sua maioria ingleses, que atuaram entre o Rio de Janeiro e Santos em 1684 e no verão de 1685. Cf.: AHU, Brasil - Geral, Cx. 1, D. 98. Santos, 28 de abril de 1685.

<sup>16</sup> AHU, RJ - Avulsos, Cx. 5, D. 509. Rio de Janeiro, 20 de maio de 1685.

<sup>17</sup> AHU, RJ - Avulsos, Cx. 5, D. 510. Rio de Janeiro, 26 de maio de 1685.

<sup>18</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, v. 1, fl. 188-188v. RJ, 23 de abril de 1685.

<sup>19</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, v. 1, fl. 189v-190. Rio de Janeiro, 26 de abril de 1685.

<sup>20</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, fl. 197v. Rio de Janeiro, 1 maio de 1685. O “polé” era um instrumento de tortura, utilizado também pela Inquisição. Consistia em amarrar a vítima pelos braços e soltá-la para que despencasse. Cf.: Possamai, P. C. O problema da deserção militar... op. cit. p. 242.

<sup>21</sup> Não apenas no Rio de Janeiro, como também em Pernambuco e na Bahia, como demonstra Hugo Araujo. Cf.: ARAÚJO, H. A. F. F. “Os corsários continuam a correr estas costas”. op. cit.

<sup>22</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 952, v. 12, fl. 22. Lisboa, 19 de janeiro de 1701.

<sup>23</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 952, v. 12, fl. 225. Lisboa, 19 de novembro de 1701.

<sup>24</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 952, v. 12, fl. 233. Lisboa, 19 de novembro de 1701.

<sup>25</sup> Segundo cartas régias, o governador Álvaro de Albuquerque notificou sua chegada em 8 de julho. Cf.: ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 952, v.12, fl. 225, 233. Lisboa, 19 de novembro de 1701.

<sup>26</sup> AHU, RJ- Eduardo Castro e Almeida, Cx. 14, D. 2757- 2759.

<sup>27</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, Vol. 9, fl. 89v-90v. Rio de Janeiro, 3 de julho de 1701.

<sup>28</sup> ANRJ, Secretaria do Estado (Fundo 86), Cód. 77, Vol. 9, fl. 106. Rio de Janeiro, 14 de junho de 1702.

<sup>29</sup> Alguns reajustes foram feitos com relação ao pagamento dos oficiais do navio. Além disso, o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro acusou o Capitão de Mar e Guerra da fragata de cobrar dos tripulantes o valor da matalotagem, matéria que chegou à Coroa. Por Carta Régia, o Rei ordenou que o governador investigasse a acusação e, caso se comprovasse, que se estranhasse “mui asperamente” o Capitão. Cf: ANRJ, Secretaria do Estado, Cód. 952, v. 14, fl. 238. Lisboa, 19 de janeiro de 1704.

<sup>30</sup> O governador escreveu para autoridades do Espírito Santo, de Santos, de São Paulo, de Ilha Grande e de Paraty ordenando que prendessem todos os soldados fugidos e os remetessem ao Rio de Janeiro. Cf.: ANRJ, Secretaria do Estado, Cód. 77, v. 13, fl. 132. Rio de Janeiro, 14 de julho de 1703.

<sup>31</sup> AHU, RJ - Eduardo Castro e Almeida, Cx. 14, Doc. 2757. Lisboa, 2 de setembro de 1704.

<sup>32</sup> Segundo Araújo, tudo indica que fosse o pirata inglês John Quelch que percorreu a costa do Brasil no sentido sul entre novembro de 1703 e fevereiro de 1704. Cf: ARAÚJO, H. A. F. F. “Os corsários continuam a correr estas costas”. op. cit.

<sup>33</sup> Irmão de Francisco de Castro Morais, morreu nas batalhas contra os homens de Duclerc anos depois.

<sup>34</sup> AHU, RJ - Eduardo Castro e Almeida, Cx. 14, Doc. 2757. Lisboa, 2 de setembro de 1704.

<sup>35</sup> AHU, RJ - Avulsos, Cx. 8, D. 822. Lisboa, 10 de setembro de 1704.

<sup>36</sup> AHU, RJ - Eduardo Castro e Almeida, Cx. 14, Doc. 2757.

<sup>37</sup> ANRJ, Secretaria do Estado, Cód. 952, v. 15, fl. 106. Lisboa, 12 de setembro de 1704.

<sup>38</sup> AHU, RJ - Eduardo Castro e Almeida. Cx. 15, Docs. 3048-50. Lisboa, 19 de dezembro de 1708.

<sup>39</sup> AHU, RJ - Avulsos, Cx. 8, D. 893. Rio de Janeiro, 29 de abril de 1710.

<sup>40</sup> AHU, RJ - Avulsos, Cx. 8, D. 907. Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1710.

# Documento

---

**Francisco José Corrêa-Martins**

**Documento:** SAWYER, Frederico H. Incidente na Guerra do Paraguai: a abordagem dos encouraçados diante de Humaitá, em 2 de março de 1868.

**Data:** 1907

**Fonte:** Correio Paulistano (1907)

## A singularidade de uma memória

### Francisco José Corrêa-Martins

Doutor em Ciências – Geologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) é Bacharel em História pela Universidade de São Paulo (USP) e em Geologia pela UFRJ. Atualmente, é docente da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).

A Guerra do Paraguai foi um longo conflito ocorrido entre 1864 e 1870, onde atuaram milhares de militares das forças da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai. Deste modo, não causa surpresa o fato de que a quase totalidade das reminiscências sobre o conflito, notadamente sobre as ações bélicas, tenham se originado no seio daqueles participantes. Por outro lado, existem relatos mais raros, que também abordam eventos daquela guerra, mas que foram escritos por civis, mulheres inclusive<sup>1</sup>.

Isto posto, pode-se imaginar a originalidade de uma memória sobre uma ação daquele conflito, a abordagem de dois encouraçados imperiais levada a efeito pelos paraguaios em 2 de março de 1868, escrita por um civil que dela participou do lado brasileiro, mas que era inglês. E que foi condecorado por sua atuação naquele evento.

Para conhecer quem era esse súdito de Sua Majestade Britânica, foi realizada uma busca em diversas fontes, o que permitiu reunir os dados que são aqui apresentados pela primeira vez. Assim, o conjunto das avaliações, comentários e observações foi transformado em notas de fim de texto com a finalidade de esclarecer alguns pontos ou passagens relatadas.

### UM MAQUINISTA INGLÊS DA ARMADA NACIONAL IMPERIAL

Frederico H. Sawyer nasceu em Ashford, no condado de Kent, Inglaterra, em 16 de julho de 1842, e foi batizado com o nome de Frederick Henry Read Sawyer<sup>2</sup>.

Em 1858, ele ingressou como aprendiz na Ravenhill, Salkeld, & Company, uma empresa fabricante de máquinas a vapor para propulsão naval<sup>3</sup>, onde passou dois anos no escritório de desenho e dois anos em navios. A seguir, esteve por quatro anos ao serviço da Royal Mail Steam Packet Company<sup>4</sup> dos quais dois anos e meio nos navios e um ano e meio embarcado. E, em 1866, trabalhou por um ano na Thames Iron Works, um estaleiro que construiu navios importantes para o Almirantado britânico, tal como o *HMS Warrior* (JOHNSTON, BUXTON, 2013, p. 92)<sup>5</sup>.

Apesar de não terem sido encontrados documentos ou informações explicando sua vinda para o Brasil, o fato é que, com menos de 25 anos, foi contratado pela Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, em 14 de junho de 1867, pelo prazo de um ano, como “primeiro Machinista a bordo de qualquer dos vapores da Esquadra em operações contra o governo do Para-

guay”, sendo que seu contrato contava a partir do dia 12 do referido mês.<sup>6</sup>

Ele embarcou no transporte a Vapor *Galgo*, no Rio de Janeiro, em 15 de junho de 1867, chegou em Montevidéu, Uruguai, no dia 23 do mesmo mês, e passou para bordo do vapor *Leopoldina* na cidade do Paraná, província de Entre Ríos, Argentina, em 30 de junho. E, em 8 de julho, embarcou na Canhoneira a vapor *Araguay*, onde permaneceu pouco tempo, pois em 20 de agosto passou para bordo do Vapor *Princesa de Joinville*,<sup>7</sup> e dali, no mesmo dia passou para a Corveta Encouraçada *Herval*.

A bordo da *Herval*, foi “louvado coletivamente” na Ordem do Dia da Esquadra nº 120, por integrar a 2ª Divisão que, na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, bombardeara Humaitá, por ocasião da passagem da 3ª Divisão pelo “famoso Passo de Humaitá”.

Sobre a ação de 2 de março de 1868 e seu papel nela, que relatou tantos anos depois, a documentação oficial da Marinha brasileira nada revela. Somente registra que por decreto de 12 de abril de 1868, foi “agraciado com o título de Cavaleiro da Imperial Ordem da Roza”.<sup>8</sup>

Com a proximidade do término de seu contrato, entregou “os objectos pertencentes a Fazenda Nacional que se achavão ao seu cargo” em 12 de junho de 1868, quando passou para o Vapor *Princesa de Joinville*, “a fim de seguir para o Brasil”.<sup>9</sup> Em Montevidéu, passou para bordo do Transporte *Bonifacio*, no qual chegou no Rio de Janeiro em 27 de junho de 1868.<sup>10</sup>

Em 14 de julho de 1868, Sawyer obteve um novo contrato com a Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, sendo nomeado novamente para a mesma função, a ser desempenhada “a bordo de um dos vapores da Esquadra em operações no Paraguay”.<sup>11</sup>

Embarcou no Vapor *Izabel* em 15 de julho, chegando em Montevidéu em 25 do mesmo mês. Em 5 de agosto, embarcou no Vapor *Princesa de Joinville*<sup>12</sup>, passando para a Corveta Encouraçada *Colombo* em 26 de agosto de 1868, onde começou o desempenho de suas funções.<sup>13</sup>

A bordo da Corveta *Colombo*, tomou parte das ações contra a posição inimiga de Angustura, na margem esquerda do Rio Paraguai, em 1º de outubro e 5 de novembro do mesmo ano, sendo elogiado em ordens do dia do Comando em Chefe da Esquadra.<sup>14</sup>

Sobre esse período, Frederick H. Sawyer (1907, p. 2) lembrou que

estivemos cinco meses fundeados na foz do rio Manduvirá, bloqueando a saída daqueles vapores [paraguaios] até que cansado da inatividade e chamado para ser superintendente da navegação do [rio] Volga, despedi-me da Marinha Brasileira, em excelentes relações com o Estado-Maior, com meus comandantes e companheiros.

Porém, essa “inatividade” parece tê-lo afetado mais do que se recordou. Segundo a documentação oficial, ele foi preso pelo comandante da *Colombo*, o Capitão de Fragata Jeronymo Francisco Gonçalves, “por lhe ter faltado com o respeito” em 15 de março de 1869, sendo solto a 25 do mesmo mês. Baixou ao hospital em Assunção, Paraguai, no mesmo dia e teve alta no dia seguinte. Foi novamente preso pelo Capitão-Tenente Eduardo Wandenkolk, “no camarote, á 4 de Maio de 1869, por ser negligente no serviço, tendo baixado prezo á 7 de Maio”, tendo alta no dia 30 do mesmo mês. Porém, “tendo alta do hospital da Marinha” em Assunção, deixou de cumprir a ordem de retornar à Corveta *Colombo*, motivando que o Chefe do Estado-Maior da Esquadra, em ofício de 4 de junho, ordenasse ao seu comandante que Sawyer “fi-

casse impedido de ir a terra na cidade de Assumpção, ate ultteriores ordens”, o que resultou em novo período de prisão, sendo posto em liberdade no dia 10 do mesmo mês. Nesse ínterim, em 8 de junho, declarou ao seu comandante “faltar-lhe dois mezes para concluir o seu contracto e não desejar continuar no serviço da Armada Imperial”. O Chefe do Estado-Maior da Esquadra o liberou em 14 de julho e Frederico H. Sawyer embarcou no Vapor *Prinzeza de Joinville* em agosto de 1869.<sup>15</sup>

Nada foi encontrado sobre sua saída do Brasil. Porém, curiosamente, apesar de declarar que havia sido convidado para atuar no Rio Volga, o fato é que Frederick H. Sawyer foi para o Peru, onde trabalhou entre 1870 e 1872 na empresa dos engenheiros Stainton & White, localizada em Lima. Após deixar essa empresa, ele continuou naquele país, “has been in practice as an engineer on his own account”. No Departamento de Lima, projetou e dirigiu a construção da usina de açúcar em Paramonga e de sua ferrovia para o transporte da cana; construiu o complexo da usina de açúcar em Santa Clara, nas proximidades da capital peruana e, posteriormente, o setor de concentração de uma empresa mineradora em Chilete, no Departamento de Cajamarca, além de ter atuado em outras obras consideráveis.<sup>16</sup>

Entre 1877, ano em que se tornou associado da Institution of Civil Engineers<sup>17</sup>, até 1892, Sawyer residiu a maior parte do tempo nas Filipinas, principalmente em Manila, na Ilha de Luzón. Visitou diversas partes do arquipélago, e trabalhou tanto para o governo espanhol como em atividades privadas, com equipamentos empregados na indústria açucareira, além de atuar como engenheiro consultor, naval e civil.<sup>18</sup> Em 1882, tornou-se membro da Institution of Mechanical Engineers (IME),<sup>19</sup> sediada em Londres. Foi ainda

cônsul britânico interino em Manila, em 1885 (SAWYER, 1900, p. 18).

Durante aquele período, Frederico H. Sawyer esteve novamente no Peru e no Brasil, no interior da província de São Paulo, em Capivari, onde por ação dos

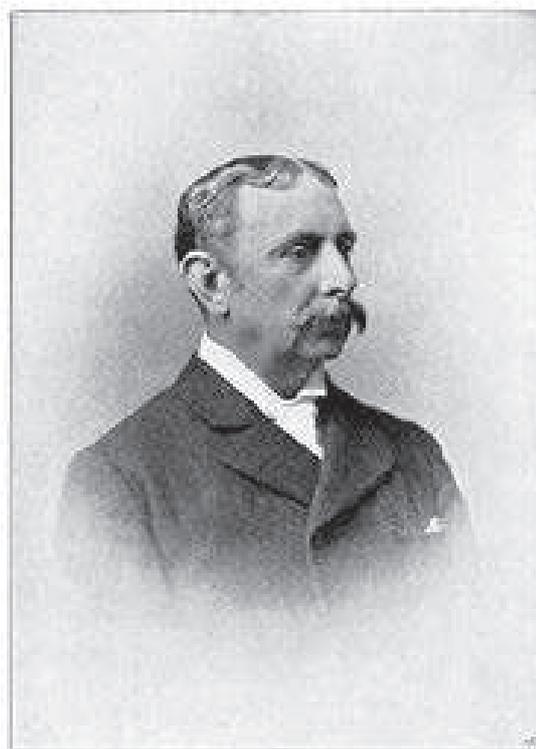


Figura 1 – Frederick H. Sawyer (SAWYER, 1900)

acionistas ingleses da The San Paulo Central Sugar Factory of Brazil, Limited, trabalhou na usina de açúcar de “Villa Raffard”, em 1884, por ocasião da moagem da primeira safra (SAWYER, 1900, p. 87, 235 e 259; ROCHA, 1987, p.125). E em uma de suas viagens de retorno da Inglaterra para as Filipinas em 1887, foi registrado que levava sua esposa e duas crianças.<sup>20</sup>

Em dezembro de 1892, Sawyer deixou as Filipinas, seguindo para Cuba, onde esteve envolvido em atividades relacionadas ao plantio da cana de açúcar.<sup>21</sup> No mesmo ano, foi admitido na Royal Geographical Society (RGS) como membro.<sup>22</sup>

Voltou depois para a Inglaterra onde, a partir de sua experiência e com base em pesquisa bibliográfica, escreveu um livro sobre as Filipinas e seus habitantes, além das guerras que ali ocorreram no final do século XIX que, publicado em 1900, foi muito bem recebido na época e ainda é referência nos dias atuais.<sup>23</sup> É nessa obra que está a fotografia dele que reproduzimos aqui (Figura 1).

Retornou ao Brasil, novamente para o estado de São Paulo, em 1903, voltando a trabalhar na usina de açúcar então instalada na atual cidade de Rafard e, posteriormente, fixando residência na capital paulista,<sup>24</sup> quando foi contratado pela Secretaria Estadual de Agricultura para realizar estudos sobre a lavoura da cana de açúcar e a indústria açucareira existentes no território paulista.<sup>25</sup> Seus planos eram de se radicar definitivamente no Brasil, pois, em 1907, iniciou seu processo de naturalização, concluído em maio daquele ano.<sup>26</sup>

A morte veio a surpreendê-lo em 4 de novembro de 1907, quando era Diretor de Indústria e Comércio da Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo, deixando esposa e um filho.<sup>27</sup>

### **AS MOTIVAÇÕES DE UM SÚDITO BRITÂNICO PARA RECORDAR E ESCREVER SOBRE UMA AÇÃO NA GUERRA DO PARAGUAI**

Trabalhando na Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo, o nome de Frederico H. Sawyer começou a aparecer nas colunas do *Correio Paulistano*, órgão divulgador do Partido Republicano que então dominava o poder estadual.<sup>28</sup>

Como funcionário do governo paulista, ele frequentava as “festas nacionais e cerimônias republicanas” ostentando sua comenda “sem hesitação alguma”, pois ela lhe fora “concedida como prêmio dos

serviços ao Brasil” porque “a generosidade brasileira ainda concede aos agraciados, sobreviventes das ordens imperiais, os seus privilégios e tratamentos e, como ninguém agora poderá obtê-los [sic], parece que valem mais do que nunca” (SAWYER, 1907, p. 2).

Nessas cerimônias podemos imaginar quantas vezes o abordaram, perguntando como aquele inglês, súdito de Sua Majestade Britânica, tinha obtido tal premiação imperial brasileira.

E de tanto lembrar aqueles eventos, foi convidado a escrevê-los, agregando provavelmente muitos pormenores que passava por alto em suas respostas, ajuntando ainda um croqui com a situação geral, e que foi publicado exatamente trinta e nove anos depois das ocorrências daquela longínqua madrugada no Rio Paraguai.

### **INCIDENTE NA GUERRA DO PARAGUAI**

#### **A abordagem dos encouraçados diante de Humaitá em 2 de março de 1868<sup>29</sup>**

#### ***[Breve descrição do sítio de Humaitá e das ações da Armada e do Exército]***

O prolongado sítio de Humaitá chegava a seu fim; a guarnição, que no princípio era de 12.000 homens, ficou enormemente reduzida pelas perdas sofridas em arriscadas sortidas e estava desanimada pelas derrotas constantes.

O cordão do sítio estava quase fechado, conservando o inimigo apenas uma comunicação não segura e penosa com Timbó, pelo Chaco.

Desde a passagem das formidáveis defesas do rio por uma divisão de pequenos encouraçados, 19 de fevereiro[,] tinha sido ocupado o Chaco, defronte da fortaleza, por forças da Armada e do Exército,

em escaleres nas lagoas, ou em balsas e sobre estivas construídas com troncos de palmeiras nos terrenos alagadiços ou em trincheiras nas terras secas. A fome então agravou os padecimentos dos paraguaios.

A divisão avançada dos quatro encouraçados fundeados em *échelon*<sup>30</sup>, a 2.100 metros da famosa corrente, manteve uma vigilância constante, observando qualquer movimento do inimigo.

Das baterias de sítio do Exército, dos encouraçados, das bombardeiras, dos navios de madeira e das chatas, uma saraiada de bombas e balas rasas tinha caído dentro da fortaleza, durante muitos meses, quase sem interrupção.

Cada vez que os paraguaios disparavam um canhão, o navio de guarda respondia imediatamente e, se o inimigo prosseguia, a divisão inteira rompia fogo, continuando o bombardeio sempre até fazê-los calar.

Nos dias 1 e 15 de cada mês, quando a divisão avançada era rendida pela da retaguarda, a esquadra combinada aproximava-se das baterias, abrindo um fogo furioso, derrubando peças ou fazendo demorar os parapeitos que, entretanto, infelizmente[,] eram de fácil reparação.<sup>31</sup>

As baterias de sítio e as bombardeiras tomavam parte no combate.

De noite viam-se convergentes no recinto, partindo do imenso círculo das trincheiras, as trajetórias características dos diversos projéteis, atirados por morteiros grandes e pequenos, e canhões da alma lisa e raiada, perfilados em fogo pelas suas espoletas ardentes contra o céu escurecido.

As grandes bombas dos morteiros de 13 polegadas voavam majestosamente aos ares, atingindo uma altura de 1.000 metros, e pareciam balançar-se no ar na parte culminante da trajetória.

Obedecendo logo à lei da queda dos corpos, aceleravam sua velocidade [a] cada instante e 30 segundos depois do tiro elas caíam numa distância de 4.000 metros penetrando no solo de aluvião até uma profundidade de mais de 4 metros.

A explosão de uma destas bombas deixou um buraco cônico de 4 metros de profundidade e outro tanto de diâmetro.

As bombas dos canhões lisos de 8 polegadas descreviam uma curva pronunciada, atingindo 100 metros ou mais de altura, enquanto que as bombas dos canhões raiados faziam uma curva muito achatada, dando mais larga zona de perigo.

### **[A ação paraguaia de 2 de março de 1868 e a situação dos navios e tripulações da 2ª Divisão]**

Aquele monstro sanguinário, Francisco Solano López, deixando a fortaleza destinada a cair fatalmente diante da tenacidade brasileira, transportou-se com parte das suas forças pelo caminho do Chaco, ao norte do Rio Tebicuary.

Longe de compadecer-se dos sofrimentos dos seus oficiais e praças, partidários dedicados de tão indigno chefe, determinara enviá-los a uma empresa temerária, da mais incrível ousadia: nada menos que tentar a captura, por abordagem e surpresa, de uma divisão de encouraçados fundeada abaixo da sua fortaleza afamada.

Selecionou 1.400 homens de cavalaria – os mais robustos e decididos –, e os melhores nadadores de sua própria guarda, dividindo-os em sete companhias de 200 praças, comandadas por oficiais temerários.<sup>32</sup>

Preparou muitas chalanas grandes, feitas de taboas de cedro, jungidas duas a duas com paus atravessados para que não soçobrassem.

Dois pares foram unidos por uma boça comprida, tendo no meio uma boia.

Estas embarcações foram escondidas no riacho,<sup>33</sup> que desemboca perto da corrente.

O ataque far-se-ia em noite escura, a favor da correnteza, guiando um nadador a boia.

Algumas pedejadas<sup>34</sup> [sic] silenciosas dadas de vez em quando, mantendo as posições das chalanas, deviam conservar certa distância entre elas e passar uma em cada lado do encouraçado objeto do seu ataque, sendo a boia amarrada ao *cable*.<sup>35</sup>

Então a correnteza do rio faria atracar as embarcações ao encouraçado, e os soldados destemidos, galgando sem dificuldade os conveses baixos dos encouraçados, facilmente cutilariam as suas guarnições reduzidas e doentes.

Era esta uma combinação engenhosa, porém o ponto fraco era a dificuldade, ou melhor, a impossibilidade de fazer um ataque simultâneo aos quatro navios.

Um navio podia ser surpreendido, porém o rumor do combate poria os outros em atitude de defesa, fazendo fracassar o ataque.

Isto é[,] de fato[,] o que ocorreu. Os paraguaios, entretanto, chegaram a surpreender dois navios em vez de um só.

Os tripulantes dos encouraçados, debelados pelo beribéri,<sup>36</sup> pelas febres e pela

prolongada reclusão naquelas caixas do ferro, tinha tido os claros de suas fileiras preenchidas por moços bem novos,<sup>37</sup> e em geral somente [os] oficiais inferiores, os fuzileiros navais e os foguistas eram homens desenvolvidos e fortes.<sup>38</sup>

O calor intenso e os alojamentos acanhados obrigavam grande parte da tripulação a dormir no convés e era impossível adormecer sem cortinado por causa das nuvens de mosquitos que se levantavam das margens do rio ao anoitecer.

Era meia-noite do dia 2 de março (1868), quando a expedição sob comando dos capitães Hurrapeleta [sic] e Pereira<sup>39</sup>, da Marinha paraguaia, partiu de Humaitá e desceu o rio, os soldados [paraguaios] estavam deitados nas chalanas que se achavam cobertas dessas ervas aquáticas que descem o Rio Paraguai em massas enormes, chamadas camalotes, depois das enchentes.

Era noite escura, os homens guardavam silêncio, não levavam armas de fogo, tinham posto os seus altos capacetes<sup>40</sup> de couro, porém estavam nus, tendo seus sabres aguçados, sem bainhas e sem cinturões, e levavam mais as facas indispensáveis.

A divisão [brasileira] [Figura 2] era sempre guardada de noite por um esca-

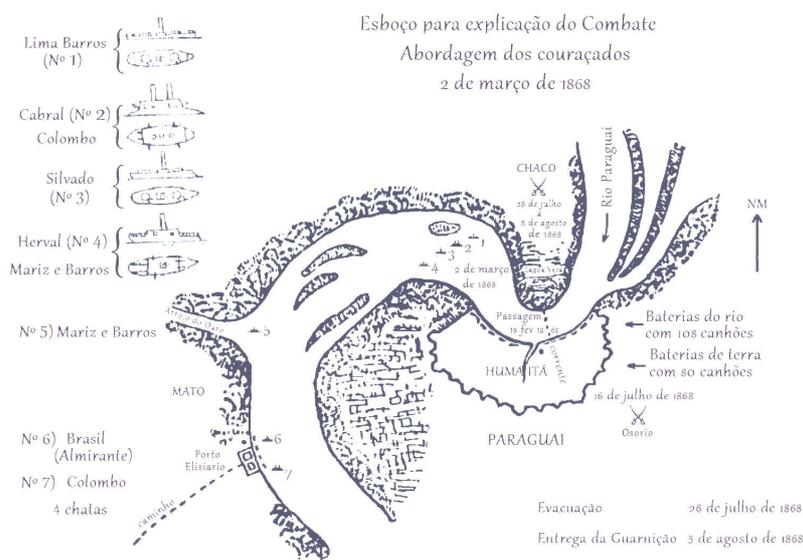


Figura 2 Croqui do entorno da Fortaleza de Humaitá e das operações realizadas entre março e agosto de 1868 (Fonte: Modificado de SAWYER, 1907, p. 2)<sup>41</sup>

ler de 12 remos levando seis fuzileiros e comandado por um guarda-marinha; este escaler fazia ronda e examinava cada objeto que vinha água abaixo.

Este serviço durava duas horas e era duro e perigoso. Já um escaler, sob o comando do Primeiro-Tenente Antonio Maria Couto,<sup>42</sup> com a guarnição, voara aos ares, por ter abalroado com uma mina flutuante, perecendo todos, e outro escaler foi atingido por uma bala rasa que levou os remos de um bordo, ferindo e contundindo todos os remadores desse lado.

Quanto mais escura e chuvosa era a noite, mais era mister uma vigilância incansável. De fato, os guardas-marinha que faziam este serviço tinham sido advertidos da sua extrema importância e informados que, se um deles deixasse passar qualquer forma de ataque, sem dar voz de alarme, seria levado perante um conselho de guerra, para ser logo fuzilado.

Aquela noite, o guarda-marinha de serviço da meia-noite às duas horas era José Roque da Silva,<sup>43</sup> e o seu quarto estava quase a terminar quando avistou umas massas escuras sobre a água que pareciam camalotes e aproximando-se para examiná-las de mais perto, descobriu o artifício e viu relampejar entre a folhagem as recurvadas lâminas dos sabres de cavalaria.

Voltando depressa ao escaler, lançou-se a toda força de remos para o navio capitânia, ao qual o escaler pertencia, e atracou na popa no momento em que as primeiras chalanas se aproximavam e recebiam o fogo da sentinela postada sobre o castelo de proa.

O artifício paraguaio foi bem sucedido e o nadador guiou a boia com toda a exatidão. Para o talha-mar do *Lima Barros* [Nº 1 na Figura 2], a correnteza impeliu as chalanas e os ferozes lanceiros do ditador,

de um salto, estavam no convés dardejando [sic] sobre os marinheiros apenas despertos, e atrapalhados com os seus mosquiteiros. Muitos destes caíram mortos no mesmo instante ou feridos debaixo do gume do sabre paraguaio.

O Chefe de Divisão Rodrigues da Costa, que estava no seu alojamento ouvindo o rumor, supôs que alguma desordem ocorresse entre a tripulação e, incontinente, subiu ao convés, onde foi agarrado pelos paraguaios e feito prisioneiro.

O Capitão Garcindo de Sá, que subiu ao convés seguindo-o, compreendeu logo a situação e vendo o convés formigando de homens nus trazendo o grande capacete [sic] de couro do inimigo e, correndo até a popa, deu um salto mortal por uma portinhola da torre de ré.

Felizmente, como era homem de pouca estatura e magro,<sup>44</sup> pôde passar: salvou a vida, porém não ficou são e salvo, pois um paraguaio lhe deu um golpe de sabre no momento do salto, abrindo lhe o dorso diagonalmente desde o ombro até ao quadril, entrando o fio até os ossos.<sup>45</sup> Ainda uma vez a sua sorte o favoreceu, pois aquele golpe dado com gana por um braço vigoroso cortá-lo-ia em dois se não fosse a ponta do sabre ter alcançado a couraça da torre acima da portinhola, partindo as grossas capas de pintura e rasgando o forro, perdendo deste modo grande parte de sua força.

O imediato Foster Vidal<sup>46</sup> ao pisar o convés recebeu um tiro dado por um oficial paraguaio que levava revólver.

Assim ficou a capitânia a mando de um tenente,<sup>47</sup> estando seu convés em poder do inimigo.

Entretanto, em combate encarniçado corpo a corpo, os cutelos dos marinheiros imperiais chocavam-se contra os sabres dos lanceiros do Supremo.

Os marinheiros eram poucos e oprimidos pelo número dos inimigos e tiveram perdas grandes. Porém, ao fim, a maior parte da tripulação logrou ganhar a proteção das torres, das portinholas e das escotilhas, e abriu fogo nutrido de fuzilaria sobre o inimigo.

Entretanto os paraguaios conduzi[r]am o chefe Rodrigues da Costa à escotilha da máquina, que era protegida por fortíssima grade, intimando-lhe sob pena de morte instantânea a mandar o chefe de máquinas a tocar avante a toda força.

Mal conheciam eles o valor e a inteireza do heroico chefe brasileiro, pois este, sem hesitar um momento, ordenou, falando em inglês, ao chefe maquinista Mr. Archibald Geary que não movesse as máquinas sem ordem do comandante, estando ele feito prisioneiro.

Ouvidas apenas estas palavras pelos paraguaios, ele caiu crivado de feridas, debaixo das facas dos seus implacáveis algozes.<sup>48</sup>

Morreu cumprindo o seu dever até ao último momento, e, perdendo a vida, conservou a sua honra como convém a cavaleiros e deixou gloriosa lembrança a seus filhos, à Marinha e à Pátria Brasileira.

Na manhã seguinte, foi achado o seu cadáver ao lado da escotilha, tendo 27 feridas.<sup>49</sup>

Os defensores das torres então abaixaram a pontaria das peças e fizeram fogo, varrendo o convés e, destroçando os abordantes na linha de fogo, trataram de carregar de novo com metralha. Mas, sendo as peças de carregar pela boca, era mister que os serventes passassem as hastes de esponja e soquete pela portinhola. E nesta posição foram as hastes agarradas pelos paraguaios e os serventes feridos nos braços.

[A]Demais, os abordantes [sic] chegaram a [a]cunhar as torres e, impedindo-as assim de visar.

Alguns se ocupavam em cortar o *cabale*,<sup>50</sup> outros trabalhavam, furiosamente, com machados para arrancar o convés, ignorando que debaixo da madeira havia forte lâmina [sic] de ferro.

Os oficiais [paraguaios] organizavam investidas furiosas contra as portinholas e as escotilhas, porém foram sempre rechaçados, e se entrava algum era para cair morto no mesmo instante.

Neste pé então estava o combate e assim se passaram as horas na escuridão – os brasileiros combatendo atrás de suas defesas e o inimigo reforçado de tempo em tempo, dominando o convés e procurando abrigar-se do fogo mortífero que se lhes assestava.

O ataque sobre o *Cabral* [Nº 2 na Figura 2] foi bem sucedido até o mesmo ponto, porém com menos perdas, para os abordantes e para os defensores, porque os paraguaios, ficando no tombadilho acima das casamatas, não ficaram tão expostos ao fogo como no *Lima Barros*, pois as peças não podiam alcançá-los.

Ao todo 14 chalanas chegaram ao *Lima Barros* e 8 ao *Cabral*.

Naquele tempo, não havia armamento secundário, nem peças de tiro rápido, nem topes militares artilhados, nem ainda fuzis de carregar pela culatra – ou de repetição.<sup>51</sup>

### [A ordem de prontidão da 2ª Divisão]

Com intuito de economizar carvão, era costume na divisão que um navio ficasse de prontidão com fogos acesos e a máquina pronta a mover-se; outro navio devia estar pronto em dez minutos e o terceiro com fogos retirados para estar pronto em meia hora e o quarto com fogos apagados.

Normalmente devia consumir uma hora e meia para levantar vapor e mover as máquinas.

Naquela noite, o *Silvado* [Nº 3 na Figura 2], sob o comando de Jeronymo [Francisco] Gonçalves estava de prontidão e o *Herval* [Nº 4 na Figura 2], sob o comando de Helvecio Sousa Pimentel,<sup>52</sup> em que eu servia como chefe maquinista<sup>53</sup>, tendo então 25 anos apenas, achava-se com fogos apagados, sendo o navio que se encontrava mais perto da margem paraguaia, porém mais longe das baterias.

Muitas vezes tinha eu refletido que uma hora e meia era tempo demasiado para esperar numa emergência, e não duvidava que, antes de acabar com Humaitá, alguma ocasião crítica apresentar-se-ia, e por isto cogitava das medidas a tomar, para sair airoso do compromisso.

#### **[O *Herval* e sua oficialidade]**

O *Herval* era um dos primeiros navios de hélice dupla, com bateria central de quatro rodízios, sendo dois raiados Whithworth de 150 [com 7 polegadas de calibre] à proa e dois lisos de 68, com 8 polegadas de calibre, à popa.<sup>54</sup> Cada peça tinha duas portinholas de modo que podia atirar ou paralelamente com a quilha ou sobre o lado.

Tinha sido comandado pelo Capitão de Fragata Mamede Simões da Silva, oficial austero e excelente disciplinador.

Sendo a sua gente muito esperta, certamente nenhum navio da esquadra o excedia em vivacidade para qualquer serviço.

Tinha o *Herval* um brilhante grupo de oficiais: o imediato era Francisco Goulart Rolim, um dos heróis do Riachuelo. O encarregado da bateria e dos imperiais marinheiros era Carlos Balthazar da Silveira, corretíssimo oficial, verdadeiro tipo de fidalgo, que chegou a ser ministro da Marinha e contra-almirante no governo do Presidente Campos Salles. Hoje reside no Rio de Janeiro. Joaquim de Lamare,

de ilustre família riograndense, por natureza e gosto, homem de mar entusiasta e incansável, era encarregado da marinhagem, e o nosso guarda-marinha era Leopoldino José dos Passos.

#### **[O aprestamento do *Herval*]**

As máquinas do *Herval* construídas por Boulton and Watt de Birmingham, [Inglaterra]<sup>55</sup> estavam em perfeito estado, quando as recebi, pois tinham estado desde o estaleiro sob a direção do meu predecessor, maquinista inglês da grande experiência, que faleceu de *cholera morbus*<sup>56</sup> em frente de Humaitá.<sup>57</sup>

Tinha duas caldeiras grandes cada uma com seis fornalhas.

Para a solução do problema ao qual me propus, comecei por mandar fazer dois fogões que podiam entrar pelas bocas das fornalhas e quando estávamos de fogos apagados, cada caldeira tinha aceso um destes fogões numa das fornalhas, os quais, com pequeníssimo consumo de carvão, mantinham a água na temperatura de 90º centígrados.

Cogitando da questão de combustão rápida, para produzir calor intenso, convenci-me de que os pontos essenciais eram dois: subdivisão do combustível, e acesso de ar em toda a parte.

Cumpridas estas condições dar-se-ia a combinação de um modo rápido e intenso.

Lembrei-me que, levando esta combinação ao seu último grau de expressão, fazendo-se *flutuar no ar* pó finíssimo do carvão, pode-se produzir a combustão instantânea, isto é, uma *explosão*.<sup>58</sup>

Em consequência disto mandei fazer um número de caixas ou engradados celulares, de madeira de pinho delgado, molhadas em petróleo e logo envernizadas com resina.

Duas ou três destas caixas eram colocadas em cada uma das oito fornalhas

não ocupadas pelos fogões, e sobre elas um engradado de astilhas<sup>59</sup> de pinho resinoso, coberto de pedaços de carvão escolhido à mão, e tendo em frente alguns punhados de aparas.

O calor transmitido à água pelos fogões secava o combustível e elevava a temperatura; entretanto o ar frio, entrando pelas frestas e ventiladores das portas e pelos interstícios das grades, impedia a combustão espontânea.

Quanto à minha participação nos acontecimentos daquela noite, tinha acompanhado o guarda-marinha no seu quarto de guarda, como era costume até meia-noite, indo depois dormir no meu camarote.

Perto das duas horas fui despertado por tiros de fuzil e, no mesmo momento, ouvi o nosso tambor bater “*chamada geral*”.<sup>60</sup> Então saltei da cama, calcei-me, pus o casquete, e tomando numa mão o revólver e na outra a minha roupa, dobrada em pacote e presa por uma filástica<sup>61</sup> à *la mode*<sup>62</sup> dos baleeiros, corri para a máquina, recebendo em caminho do oficial da guarda a ordem de levantar vapor a toda a pressa.

Os meus ajudantes tinham uma guarda de foguistas formada diante das bocas das fornalhas, com os lampiões flamejantes nas mãos.

O resultado das minhas disposições foi que no momento em que foram aplicados os lampiões aos trens de combustíveis, tendo aberto de todo o registo da chaminé, línguas de chamas saíam rugindo em todo o comprimento das fornalhas, saltando nas câmaras de combustão, e enchendo os tubos em busca da chaminé; a tiragem produziu-se instantaneamente com toda a intensidade, fazendo estremecer todo o casco do navio, e a água das caldeiras, já quase fervendo, começou a dar vapor [e] em menos de 40 minutos da ordem dada, as máquinas

funcionavam, e largado o *cable*<sup>63</sup> sobre à boia “Therval”, pôde manobrar a toda a força, sendo desde então livre de qualquer abordagem.

### [As lembranças da ação do *Herval* e de sua tripulação]

O *Silvado* [que], naturalmente, ficou pronto antes de nós, suspendeu ferro e atravessando o rio colocou-se entre o *Lima Barros* e o *Cabral*, empregando a sua metralha e fuzilaria contra o obstinado inimigo nos conveses de ambos.

Logo, é justo atribuir a repulsa em primeiro lugar ao comandante Gonçalves.

O *Herval* seguiu-o, porém, em brevíssimo intervalo e numa ocasião tão crítica quanto os conveses de dois dos nossos navios, estavam em posse do inimigo; o tempo era muito precioso e um navio só valia muito.

No momento em que fazíamos vapor, os dois quartos de foguistas livres de serviço nas máquinas foram chamados para resistir à abordagem.

Deixando o segundo maquinista encarregado do serviço, subi com eles ao convés em cima da bateria, alinhando-os de bombordo.

Foram eles armados com piques e machados de abordagem; eram de todas as nacionalidades, sendo os homens mais fortes da tripulação.

Os fuzileiros navais, na sua maioria negros, foram colocados com eles.

As peças das baterias debaixo dos nossos pés eram servidas pelos imperiais marinheiros, quase todos caboclos do Amazonas, muito bem exercitados e ensinados, ativos e destemidos.

Logo de bombordo distinguimos apenas na escuridão uma sombra negra na água, e pelas labaredas dos canhões do *Silvado* descobrimos um grupo de chala-

nas cheias de paraguaios, de pé, de capacete [sic] na cabeça e sabre na mão.

Não eram conhecidos naquela época os canhões de tiro rápido, nem as engrenagens para dar elevação e direção.

Dava-se elevação, suspendendo-se a culatra e retirando a cunha de madeira. Dava-se a direção, puxando sobre um aparelho de cadernais, engatado na amurada e na extremidade da corrediça da peça, ajudando com anspiques.<sup>64</sup>

Ouvi os serventes alarem sobre o chicote do aparelho de nossa peça de bom-bordo e de ré, e vi a boca do canhão voltar em procura de pontaria sobre os desgraçados seres alinhados em frente dele.

A peça levava uma carga de duas pilhas de metralha, uma com bala como laranjinas, e outra do tamanho de jabuticabas.

O velho caboclo, cabo do canhão, puxou a corda e o tiro saiu debaixo dos meus pés.

A labareda estampou na minha retina, como fotografia instantânea, aquela cena de horror, o grupo grande de robustos soldados com suas peles brancas contra as escuras águas, e no mesmo instante um furacão de ferro, abrindo caminho por entre eles, reduzindo as chalanas a estilhaços e arremessando-os nas águas do Rio Paraguai[,] dezenas e dezenas de corpos mutilados para servir de pasto aos jacarés, já acostumados a este alimento.

Um momento mais e o fumo do canhão rolou sobre as turvas águas, escurecendo todo o sinal daquela medonha tragédia.

Até hoje tenho presente na memória o embate das balas férreas contra aquela massa sólida de carnes humanas e os gemidos de agonia daqueles que não perceberam instantaneamente.

Entretanto algumas chalanas nos tinham passado águas abaixo e, prontamente podendo caminhar, seguimos em

sua procura e os destroçamos a tiros. Metendo-os à proa, passamos por cima.

No meu posto, ao pé da escada com as duas máquinas trabalhando a toda força, senti as canoas golpear o fundo debaixo dos meus pés.

Tendo destroçado todos os assaltantes que podia achar, o *Herval* pôs proa acima e chegou onde ficaram fundeados o *Lima Barros* e o *Cabral*, achando-os ambos como acima descrevemos, com os seus conveses ainda ocupados pelo inimigo.

O comandante Pimentel colocou seu navio à popa do *Lima Barros*, empregando a metralha e fuzilaria para varrer o convés em combinação com o *Silvado* que se mantinha de estibordo e também fazia fogo no convés do *Cabral*.

Neste tempo, subi ao convés da casamata para ver a situação e falei com o guardião que ali achei, ficando de pé junto dele.

Repentinamente nós fomos envolvidos numa descarga do metralha e o guardião caiu com uma bala de chumbo no ventre.

Esta descarga veio do *Silvado* e acho que fez ricochete sobre a torre de ré do *Lima Barros*.

Achando que era inútil esperar outra descarga depois do ter levado o infeliz guardião ao cirurgião, retirei-me para o meu posto.

O guardião morreu<sup>65</sup>; era um dos sobreviventes do *Rio de Janeiro*, que soçobrou em Curuzu, onde teve a sorte cruel de fazer explodir duas minas.<sup>66</sup>

#### **[Acidente entre o *Silvado* e o *Lima Barros* - o final da ação]**

Já apontava o dia e o almirante [sic] fazia sinais ao *Herval* e [ao] *Silvado*, que abordassem o *Lima Barros* simultaneamente um de cada lado.<sup>67</sup>

O *Herval*, tendo a vantagem de ter hélices duplas, cumpriu esta ordem com fe-

licidade, porém o *Silvado*, navio francês,<sup>68</sup> com uma só hélice, e máquina bem pesada de manobrar, foi menos feliz e a forte correnteza levou-o contra a proa do *Lima Barros* e o seu afilado e comprido aríete furou uma prancha do compartimento de proa, debaixo da água, e para que não fosse este navio a pique foi necessário soltar a corrente e cair à ré, varando no baixio que estava à popa, até fazer-se um conser-to provisório.

Os paraguaios demonstraram surpreendente coragem, debaixo de um fogo de metralha e fuzilaria, de duas horas até romper o dia, e apesar de fortes perdas os sobreviventes ainda estavam em seus postos.

Agora, porém, lhes tocava serem oprimidos pelo número, e imediatamente caíam, ou eram arrojados ao rio, pelo acometimento dos marinheiros e soldados [sic] que se lançavam sobre eles.

No mesmo instante, o Capitão Bernardino de Queiroz, com seus oficiais e tripulação, fazia uma surtida pela escotilha da bateria do *Cabral* e em poucos instantes a bandeira auriverde flutuava outra vez sobre os dois navios, entre gritos de alegria e apertos de mãos e congratulações.

Quando atracamos e amarramos ao costado do *Lima Barros*, outra vez subi ao convés da casamata e examinei aquele navio, que apresentava talvez uma das vistas mais terríveis que na vida me têm cabido por sorte presenciar.

Além dos nossos mortos, feridos todos por arma branca, jaziam 77 cadáveres de paraguaios, muitos deles despedaçados pela metralha. O convés estava encharcado de sangue e salpicado de retalhos de carne humana e intestinos.

Todos os lugares do navio, salvo a parte encouraçada, estavam crivados de buracos feitos pela metralha e a chaminé parecia um gigantesco ralo de mandioca.

Os sobreviventes paraguaios do ataque foram nadando para salvar a vida, mas muitos eram fuzilados antes de atingir as praias.

Pela humanidade de um de nossos oficiais, um ferido [paraguaio] que chegou à nossa proa foi tirado da água e recolhido a bordo e, depois de mostrar grande ânimo quando nosso cirurgião lhe curou a ferida, recobrou a saúde.

Eu guardei o seu sabre e fui obsequiado com o sabre de um oficial tomado no *Cabral*.

O arrojo dos paraguaios ao atacar uma divisão de quatro encouraçados não podia ser excedido. Ficaram por quase três horas de posse dos conveses dos dois navios, porém sendo soldados de cavalaria, estranhavam a situação a bordo de um encouraçado na escuridão, e provavelmente os seus chefes, os oficiais de Marinha, sendo mortos ou feridos no princípio do combate, ficaram eles sem direção e não sabiam [o] que fazer.

Conseguiram êxito até certo ponto, porém não podiam tirar vantagem da situação.

Se eles tivessem explosivos ou combustíveis podiam ter destruído ou queimado os navios, se vissem que não podiam levá-los rio acima.

Dizia-se quo as chalanas com explosivos tinham-se extraviado, nunca ouvi dizer que tinham sido capturadas. Talvez fossem metidas a pique pelo nosso fogo.

Em qualquer caso, os dois navios estiveram por algum tempo em perigo iminente de serem capturados, ou de serem destruídos, porém o socorro pronto, dado pelo *Silvado*, e a prontidão inesperada do *Herval* salvaram a Marinha brasileira de uma calamidade e de uma afronta.

O almirante [sic] Barão de Inhaúma, no seu ofício ao ministro da Marinha, narrando esta ação, dizia: "O *Herval* levantou vapor com espantosa rapidez e secundou

os movimentos do *Silvado*".<sup>69</sup> Foi geralmente reconhecido, pelos oficiais de Marinha, que os 50 minutos que eu tinha ganhado trouxeram bastante proveito em nosso favor, nos acontecimentos daquela noite.

Em 25 do abril,<sup>70</sup> o Imperador D. Pedro II (de feliz memória), agraciou-me com o

hábito da imperial Ordem da Rosa, por este e outros serviços na guerra contra o Paraguai.

O comandante Pimentel também recebeu uma condecoração, sendo que estas duas recompensas foram as únicas dadas no *Herval*.

---

### [Reflexões finais]

O império caiu e a Ordem está abolida, porém a generosidade brasileira ainda concede aos agraciados, sobreviventes das ordens imperiais, os seus privilégios e tratamentos e, como ninguém agora poderá obtê-las, parece que valem mais do que nunca.

Ostento a minha em festas nacionais e cerimônias republicanas, sem hesitação alguma, pois me foi concedida como prêmio dos serviços ao Brasil.

Eu era muito jovem naquele tempo<sup>71</sup> e tinha o coração generoso dos jovens, porém, nunca duvidava, e nem duvido agora, que em servindo a D. Pedro II (que descansa em paz) combatia pela liberdade e pela civilização, contra um odioso despotismo, obscurantismo e barbarismo.

Ouço dizer que a guerra podia ter sido evitada, que faltou um pouco de paciência e a diplomacia teria feito a sua obra. Sou amigo da paz, porém, há de ser sempre a *paz com honra*<sup>72</sup>[:] e quando Mato Grosso foi invadido por um feroz inimigo, que matava os habitantes e violava as mulheres; quando um vapor mercante brasileiro foi apresado num rio onde tinha direito de navegar<sup>73</sup> e quando um Exército paraguaio entrava na província do Rio Grande do Sul, praticando toda a casta de violências, o Brasil não podia fazer outra coisa senão empunhar a espada, fazer continuar a guerra até conseguir a mais plena desafronta pelos agravos e pela segurança de que nunca mais tornaria acontecer semelhante invasão e ultraje.

Digam os amigos da paz o que quiserem, se o Brasil não levantasse a luva que lhe atirou López, teria sido objeto de escárnio das nações.

Aquela guerra clássica provou, de uma vez para sempre, o valor e a tenacidade do brasileiro, quer seja marinheiro ou soldado, e a magnífica resposta que deu a Nação à chamada do Ministro Francisco José Furtado, invocando o auxílio dos Voluntários da Pátria, demonstrou o patriotismo e a dedicação cívica dos brasileiros.

No combate acima descrito, os brasileiros perderam 2 oficiais mortos, 10 oficiais feridos, 11 praças mortas e 48 feridas. O inimigo deixou 113 mortos e 16 prisioneiros sobre os navios e ao todo perderam 600 homens.

Acredito que um caso onde soldados de cavalaria atacaram uma divisão de encouraçados é inteiramente singular e nunca se viu, nem antes nem depois.

Parece, porém, provável que, nem na América do Norte ou do Sul, fora do Brasil, não exista um homem em cada milhão que ouvisse falar dos heróis daquela ação de Hurra-peleta [sic], Pereira ou Rodrigues da Costa.

No fim da guerra, porém, o Exército brasileiro capturou o resto da Marinha paraguaia, os vapores em seco rodeados de parapeitos de terra, num potreiro perto do Alto Manduvirá.

Servindo depois na *Colombo*,<sup>74</sup> estivemos cinco meses fundeados na foz do Rio Manduvirá, bloqueando a saída daqueles vapores até que cansado da inatividade e chamado para ser superintendente da navegação do Volga, despedi-me da Marinha brasileira, em excelentes relações com o Estado-Maior, com meus comandantes e companheiros, os quais ainda conservo, com os poucos que sobrevivem.

#### FREDERICK H. SAWYER.

(Cavaleiro da Ordem Imperial da Rosa, memb. Inst. C.E., memb. Inst. N. A. F[ellow]. R. G. S. memb. da Soc. Paulista da Agricultura, ex-chefe maquinista da Armada).

---

### AGRADECIMENTOS

À Sra. Annette Ruehlmann, bibliotecária da Institution of Civil Engineers, sediada em Londres, pelo envio das imagens da documentação sobre Frederick Henry Read Sawyer existente naquela instituição. Ao Arquivo da Marinha, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, pelo acesso e disponibilização dos Livros-Mestres que registram a vida profissional dos oficiais da Armada. À Equipe do Setor de Atendimento Presencial, DIATE/COCAC/COACE/SUPRA, do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, na pessoa da Sra. Andréa Margalho Mendes, pelo apoio à consulta da documentação relativa às praças e servidores civis da Marinha brasileira no século XIX. E ao Sr. Eduardo Cavalcante, pesquisador no Rio de Janeiro, que localizou o processo de naturalização mencionado.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTRO, Adler H. F. de. *Notas sobre o armamento na Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: [s.n.], 2006. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/guerra-do-paraguai/artigos/notas-sobre-o-armamento-na-guerra-do-paraguai/>. Acesso em: 15 abr. 2023.

CENTURIÓN, Juan Crisóstomo. *Memorias del Coronel Juan Crisóstomo Centurión. Ó sean Reminiscencias Históricas sobre la Guerra del Paraguay*, Vol. III. Buenos Aires: Imprenta de Obras, de J. A. Berra, 1897.

CORRÊA-MARTINS, Francisco José. O fim, o início e o meio: o apresamento do Marquês de Olinda e o cativo dos primeiros prisioneiros de guerra brasileiros a partir das memórias dos sobreviventes. *Navigator*, 16 (31), 2020, p. 97-120.

DUARTE DE VARGAS, Alberto. Don Pascual de Urdapilleta: arquitecto y constructor de la Catedral de Asunción. *Contribuciones desde Coatepec*, 1, 2001, p. 89-105. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28100108> [Consultado: 30 de abril de 2023].

D'EYNCOURT, Eustace Henry William Tennyson. Sir Alfred Fernandez Yarrow – 1842-1932. *Obituary Notices of Fellows of The Royal Society*, 1932, v. 1 (1), p. 7-11.

FALCÓN, José. *Escritos Históricos*. Edición y estudios preliminares de Thomas L. Whigham y Ricardo Scavone Yegros. Asunción: Editorial Servilibro, 2006.

[HENRIQUES, Rui]. ANTT, Contos do Reino e Casa, Núcleo Antigo, 628 Receita e despesa de Pedro Alvares Faria, feitor e recebedor dos mantimentos de Azamor, 1541. In: CRUZ, Maria Augusta Lima, TEIXEIRA, André (Coords.) *Portugal e o Sul de Marrocos: contactos e confrontos (séculos XV-XVIII)*. Vol. II – Documentos. Lisboa: CHAM – Centro de Humanidades Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores; Lab2PT – Laboratório de Paisagens, Património e Território, Universidade do Minho. 2021, p. 301-343.

GRATZ, George A. *Encouraçados para o Paraguai? In: Revista Marítima Brasileira*, v. 119 (7/9), 1999, p. 121-126.

JOHNSTON, Ian, BUXTON, Ian. *The Battleship Builders: constructing and Arming British Capital Ships*. Yorkshire: Seaforth Publishing, 2013.

LASSERRE, [Dorotea] Duprat de. *The Paraguayan War - Sufferings of a french lady in Paraguay*. Published by order of The Argentine Government. Buenos Aires: Standard Office, 1870.

NAKAYAMA, Eduardo. A Fortaleza de Humaitá: entre o mito e a realidade. *Navigator*, 14 (27), 2018, p. 11-18.

O'LEARY [URDAPILLETA], Juan. *Nuestra Epopeya (Guerra del Paraguay)*. Asunción: Imprenta y Librería La Mundial, 1919.

Orquiza, Jr., René Alexander D. *Taste of Control: Food and the Filipino Colonial Mentality Under American Rule*. New Brunswick: Rutgers University Press, [2020].

ROCHA, Pedro Silveira. *Vida social e política de Rafard 1883-1987*. Rafard: Prefeitura Municipal de Rafard, 1987.

[ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY]. *A link of Empire or 70 years of British Shipping*. [London: Royal Mail Steam Packet Company, 1909].

[SAWYER], [Frederic H]. The Tagal, his abilities, and why he rebelled. In: UNITED STATES OF AMERICA, SENATE. *A Treaty of Peace Between The United States and Spain*. Washington: Government Printing Office, 1899, p. 552-555.

SAWYER, Frederic H. *The Inhabitants of the Philippines*. London: Sampson, Low, Marston and Company, New York, Charles Scribner's Sons, 1900.

SAWYER, Frederic H. *Estudo sobre a Indústria Assucareira no Estado de São Paulo comparada com as dos demais países*. Apresentado ao Dr. Carlos Botelho, M.D. Secretário da Agricultura. São Paulo: Typographia Brazil de Carlos Gerke & Rothschild, 1905.

SAWYER, Frederick H. Incidente na Guerra do Paraguai: a abordagem dos encouraçados deante de Humaytá em 2 de março de 1868. *Correio Paulistano*, nº 15.639, São Paulo, 2 de março de 1907, p.1-2.

TOMB, James. H. As experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha brasileira (1865-1870). Publicado originalmente na *Revista Marítima Brasileira* (JAN-MAR de 1964), p. 39-54. *Navigator*, 11 (22), 2015, p. 139-152.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Como exemplos de testemunhos de civis, citamos o de uma francesa, prisioneira dos paraguaios (LASSERRE, 1870, p. 3-31) e de um paraguaio, membro do governo, que foi prisioneiro dos brasileiros (FALCÓN, 2006, p. 109-156).

<sup>2</sup> Seus pais foram Thomas William Sawyer e Jemima Jane Read Sawyer. Frederick teve um irmão e três irmãs. Informações disponíveis em <https://www.wikitree.com/wiki/Sawyer-4539>. Acesso em: 28 de janeiro de 2023. Ao longo da pesquisa verificou-se o registro do prenome de três formas: Frederick, Frederic e Frederico. Por isso as três formas aparecem ao longo do texto.

<sup>3</sup> D'Eyncourt (1932, p. 7). Registre-se que Sawyer foi aprendiz naquela empresa junto com Alfred Fernandez Yarrow, que posteriormente se tornou um grande construtor naval.

<sup>4</sup> A empresa foi criada em Londres em 1839 com o objetivo de realizar o serviço de correio para o governo britânico, interligando-o com seus territórios e outros países ao redor do mundo. Logo depois iniciou o serviço de transporte de passageiros e carga. Em 1850 estendeu seus serviços ao Brasil e à região do Rio da Prata (ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY, 1909, p. 1-3).

<sup>5</sup> As informações relativas às empresas onde Frederick Henry Rand Sawyer esteve, bem como os trabalhos que realizou constam do Formulário de Admissão à Institution of Civil Engineers (ICE), que ele preencheu em Londres, a 28 de março de 1877, sendo admitido na categoria de associado em 29 de maio daquele mesmo ano. Documento do acervo da Institution of Civil Engineers (de ora em diante FA-ICE).

<sup>6</sup> Machinista de Primeira C.º extran.º Frederic H. Sawyer. Livro 2º de Assentamento dos Machinistas contractados engajados e estrangeiros [sic] [1866-1873], AV, IM 882, fl. 29, e Livro nº 1 de Soccorros de Officiaes embarcados no Vapor Araguay, B6, XVII M 546, fl. 78, ambos do acervo do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro (de ora diante AN/RJ).

<sup>7</sup> Livro nº 1 de Soccorros de Officiaes embarcados no Vapor Araguay, B6, XVII M 546, AN/RJ, fls. 78v, 79v e 80. Na transcrição feita no Livro nº 2 de Soccorros de Officiaes

embarcados na Corveta encouraçada Herval, B6, XVII M 2221, AN/RJ, fl. 64v, o escrivão desta equivocadamente grafou o nome do Transporte a vapor Galgo como “Salgo”.

<sup>8</sup> 1º Livro de Socorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, B6, XVII M 1304, AN/RJ, fls. 135v. Segundo os decretos datados de 12 de abril de 1868, publicados no *Diario Oficial do Imperio do Brazil*, nº 97, de 14 de abril de 1868, p.1, 2ª coluna, foram então “agraciados por serviços prestados na guerra contra o Paraguay”, além de oficiais e praças da Armada, vários outros civis que, como Sawyer, estavam naquele tempo ao serviço na Esquadra.

<sup>9</sup> 2º Livro de Socorros de Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Herval, fls. 66v (B6, XVII M 2221, AN/RJ).

<sup>10</sup> Machinista de Primeira C.º extran.º Frederic H. Sawyer. Livro 2º de Assentamento dos Machinistas contractados engajados e estrangeiros [sic] [1866-1873], AV, IM 882 AN/RJ, fls. 29-29v. Nesse documento consta que o período passado a bordo do *Herval* foi de “26 de Agosto de 1867 a 13 de Junho de 1868”. A chegada do transporte constou em “Noticias Diversas – Rio da Prata”. *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 28 de junho de 1868, p. 3.

<sup>11</sup> Machinista de Primeira C.º extran.º Frederic H. Sawyer, Livro 2º de Assentamento dos Machinistas contractados engajados e estrangeiros [sic] [1866-1873], AV, IM 882 AN/RJ, fl. 29. Porém, no Livro nº 2 de Socorros de Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Herval, B6, XVII M 2221, AN/RJ, fl. 64v, consta que Sawyer passou para o *Herval* em 20 de agosto.

<sup>12</sup> 2º Livro de Socorros dos Officiaes embarcados na Corveta à vapor Izabel, B6, XVII M 2565, AN/RJ, fl. 114.

<sup>13</sup> 1º Livro de Socorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, B6, XVII M 1304, AN/R, fls. 134-134v. Registre-se que os escrivães podiam simplificar o nome dos navios da Armada, como é o caso do Vapor *Princeza de Joinville*, que ora aparece apenas como “vapor Princeza” (fl. 134), ou com o nome completo (fl. 134v), o que pode causar confusões, levando alguns a pensar que se tratam de navios distintos.

<sup>14</sup> 1º Livro de Socorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, fls. 136 (B6, XVII M 1304, AN/RJ). Embora não esteja escrito, foram elogios de caráter coletivo, e não individuais.

<sup>15</sup> 1º Livro de Socorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, fls. 136-136v (B6, XVII M 1304, AN/RJ), e 2º Livro de Socorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, fls. 138, 138v e 139 (B6, XVII M 1305, AN/RJ). Não consta o dia em que deixou a *Colombo* e passou para o *Princeza de Joinville*.

<sup>16</sup> FA-ICE.

<sup>17</sup> FA-ICE.

<sup>18</sup> Sawyer (1900, p. v, 11, 12, 14, 55, 20, 32, 41 e 72).

<sup>19</sup> Conforme consta em [https://www.gracesguide.co.uk/1885\\_Institution\\_of\\_Mechanical\\_Engineers:\\_Members](https://www.gracesguide.co.uk/1885_Institution_of_Mechanical_Engineers:_Members). Acesso em: 19 mar 2023. Segundo informações da Sra. Lucy Bonner, arquivista da Institution of Mechanical Engineers, sediada em Londres, Sawyer rompeu o vínculo com o IME em 1887.

<sup>20</sup> Passaporte. Processo de Naturalização de Frederic H. Sawyer. Fundo: Série Interior – Nacionalidades (IJJ6) (A9), Série: Processos de naturalização. BN RJANRIO A9.0.PNE.31747, P.8 (AN/RJ). Sua esposa era Mary Louisa West Campion, e seu filho mais velho, Frederick Willian Campion Sawyer, nascido em 1887 que, quando era tenente da Royal Engineers 218th Field Company, faleceu vítima de ferimentos recebidos em combate perto de St. Quentin, na França, em 4 de abril de 1917, durante a 1ª Guerra Mundial. Dados disponíveis em <https://www.fcbap.ca/railways/Casualties.htm>. Acesso em: 18 fev 2023, e [http://tonbridgeatwar.daisy.websds.net/Authenticated/ViewDets.aspx?RecID=321&TableName=ta\\_factfile](http://tonbridgeatwar.daisy.websds.net/Authenticated/ViewDets.aspx?RecID=321&TableName=ta_factfile). Acesso em: 19 fev 2024.

<sup>21</sup> Sawyer (1900, p. 18); *The Brazilian Review*, nº 43, October 25th, 1904, p. 683. Nesse periódico, consta ainda que “He is an old resident here, and took part in the Paraguayan war on the Brazilian side”.

<sup>22</sup> Meetings of The Royal Geographical Society Session 1892-1893, *The Geographical Journal*, 1, (1), p. 177. 1893. É provável que nessa época já fosse membro da Institution of Naval Architects (INA), além da Institution of Civil Engineers (ICE), ambas sediadas em Londres, como está registrado no frontispício de seu livro (Sawyer, 1900). De acordo com informações enviadas pela Sra. Julie Carrington, bibliotecária da Royal Geographical Society, Sawyer deixou a RGS em 1896, retomando o vínculo em 1903, quando do retorno ao Brasil.

<sup>23</sup> Intitulado *The Inhabitants of the Philippines*, foi publicado simultaneamente em Londres e Nova York. Seu conhecimento sobre as Filipinas o destacava, o que parece ter levado o governo norte-americano a solicitar-lhe um texto sobre os tagalos, o principal grupo lá existente, e incluído nas publicações oficiais relativas ao tratado de paz entre os Estados Unidos da América e a Espanha (SAWYER, 1899, p. 552-555). Por outro lado, as referências que Orquiza Jr. (2020, p. 22) apresentou a partir do livro do antigo maquinista da Marinha brasileira (Sawyer, 1900, p. 129, 130, 164, 168 e 181) não suportam sua afirmação de que o engenheiro inglês trabalhava para o governo norte-americano. Isto porque existem no livro menções tanto positivas como negativas aos Estados Unidos da América, inclusive criticando algumas ideias de O.F. Williams, o cônsul dos EUA em Manila (Sawyer, 1900, p. 165).

<sup>24</sup> SAWYER (1905, p. 72), e Atestado de Residência. Processo de Naturalização de Frederic H. Sawyer. Fundo: Série Interior – Nacionalidades (IJJ6) (A9), Série: Processos de naturalização. BN RJANRIO A9.0.PNE.31747, P.6 (AN/RJ).

<sup>25</sup> “Notas”, *Correio Paulistano*, nº 14795, 19 de outubro de 1904, p. 1, 6ª coluna.

<sup>26</sup> BN RJANRIO A9.0.PNE.31747 (AN/RJ).

<sup>27</sup> “Necrologia”, *Correio Paulistano*, Nº 15.887, 5 de novembro de 1907, p. 4, 6ª e 7ª colunas.

<sup>28</sup> Com o golpe militar de 15 de novembro de 1889, os republicanos assumiram o poder no âmbito das antigas províncias, agora estados, onde já atuavam os partidos políticos ligados a essa corrente. No caso de São Paulo, dominava o Partido Republicano Paulista, que remontava a 1873, tendo grande influência na vida política do Brasil, sendo “o grande representante das oligarquias políticas vinculadas à economia cafeeira e das famílias tradicionais de São Paulo”, conforme o Arquivo Público do Estado de São Paulo, “O golpe de 1930 e a política paulista”. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/exposicao\\_1932/golpe.php#:~:text=O%20Partido%20Republicano%20Paulista%20\(PRP,fam%C3%ADlias%20tradicionais%20de%20S%C3%A3o%20Paulo](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/exposicao_1932/golpe.php#:~:text=O%20Partido%20Republicano%20Paulista%20(PRP,fam%C3%ADlias%20tradicionais%20de%20S%C3%A3o%20Paulo). Acesso em: 17 jun. 2023.

<sup>29</sup> Há dois exemplares disponíveis para consulta on-line. Um do acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo, [http://200.144.6.120/uploads/acervo/periodicos/jornais/BR\\_APESP\\_CPNO\\_19070302.pdf](http://200.144.6.120/uploads/acervo/periodicos/jornais/BR_APESP_CPNO_19070302.pdf), consultado em 10 de julho de 2022 e o outro no acervo da Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro, [http://memoria.bn.br/pdf/090972/per090972\\_1907\\_15639.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/090972/per090972_1907_15639.pdf). Acesso em: 7 de jan 2024. O texto teve sua ortografia atualizada, além de serem feitas correções de pontuação e de erros tipográficos evidentes. As inserções, ressaltadas por colchetes, foram realizadas tanto para alguns equívocos do autor, como os subtítulos para destacar os diversos aspectos por ele abordados.

<sup>30</sup> Grifo no original.

<sup>31</sup> Para uma descrição mais minuciosa sobre a Fortaleza de Humaitá sugere-se NAKAYAMA (2018, p. 11-18).

<sup>32</sup> Aqui Frederico H. Sawyer escreveu, baseado no ofício datado de 4 de março de 1868, que o Barão de Inhaúma, Comandante em Chefe da Esquadra, enviou para o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo então Ministro da Marinha, e que foi publicado na “Parte Official – Ministerio da Marinha – Notícias da Esquadra” do *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, Colunas de 1 a 3. O inglês lembrava-se desse ofício em particular porque é nele que consta o rápido aprestamento do *Herval*. O Barão de Inhaúma fez constar, a partir do que apurara, que “Lopez mandou escolher os homens mais fortes, e que melhor soubessem nadar, tirando-os quasi todos de sua própria guarda de Paço Pocú”, e que “Dividiu-os em sete companhias de 200 cabeças cada uma”. Contudo, de acordo com um oficial paraguaio que serviu no Quartel-General do Marechal Francisco Solano López, o comandante em chefe paraguaio “había concebido el plan de formar cuatro divisiones de á 50 hombres cada una”, cujo adestramento e execução estiveram ao cargo de quatro capitães do Exército paraguaio. E estes escolheram em “sus regimientos 200 hombres entre tropas y oficiales, debiendo ser todos buenos nadadores” para participarem da ação (CENTURIÓN, 1897, p. 125-127). Pode ter ocorrido equívoco na coleta de informações feitas pelos brasileiros e sua posterior transcrição, o que causou essa diferença entre os números mencionados acima.

<sup>33</sup> “Riachuelo” no original.

<sup>34</sup> Termo de origem latina, utilizado antigamente em regiões de Portugal e Espanha, e em regiões por estes países colonizados, relativa aos movimentos feitos com os pés (p. e. HENRIQUES, 2021, p. 316 e 319).

<sup>35</sup> Grifo no original.

<sup>36</sup> Grifo no original.

<sup>37</sup> Ou seja, os claros eram preenchidos pelos egressos das Escolas de Aprendizes-Marinheiros então existentes.

<sup>38</sup> Grifo no original.

<sup>39</sup> Neste ponto o maquinista inglês se equivocou. No ofício já mencionado do Comandante-em-Chefe da Esquadra para o Ministro da Marinha, de 4 de março de 1868, consta que o comando de quatro companhias paraguaias fora entregue “aos capitães de cavalaria Eduardo Vera, Céspedes, Bernardo [sic] e Gene [sic], e aos officiaes de marinha Pereira e Hurrapeleta [sic]”. Porém, de acordo com CENTURIÓN (1897, p. 126-130), a escolha

e treinamento da força empregada para essa operação fora do Capitão Ignácio Genes, secundado por outros três oficiais do mesmo posto, José Tomás Céspedes, Eduardo Vera e Manuel Bernal, todos comandantes de regimentos de cavalaria, não mencionando a participação de oficiais de marinha. Entretanto, segundo Juan O'Leary (1919, p. 462-463) além dos oficiais paraguaios citados, dois tenentes da Marinha Paraguaia, Toribio Pereira e José Urdapilleta iam também porque, quando os encouraçados fossem tomados, "asumirían el comando de ellos". Cabe esclarecer que o nome completo do Tenente Urdapilleta era José Pantaleón de Urdapilleta Barrios e que, após o conflito, ocupou diversos cargos no governo paraguaio, inclusive pastas ministeriais (DUARTE DE VARGAS, 2001, p. 103).

<sup>40</sup> Na verdade, eram barretinas.

<sup>41</sup> O croqui foi tratado digitalmente, visto que a forma de acesso disponibilizada à publicação original é por via eletrônica, além do que o periódico exibe as limitações da época para a impressão de desenhos. Em razão desses aspectos, embora se tenha privilegiado conservar ao máximo os elementos ilustrativos, houve a necessidade de substituir todos os elementos textuais, para permitir sua leitura.

<sup>42</sup> Nasceu no Pará em 6 de fevereiro de 1846, e sentou praça em 2 de março de 1860. Fez suas viagens de instrução no Brigue *Maranhão* e Vapor *Ipiranga*. Nomeado Guarda-Marinha em 26 de novembro de 1862, serviu a bordo das Corvetas *Baiana* e *Imperial Marinheiro*. Promovido a 2º Tenente em 24 de novembro de 1864, passou para o Vapor *Ipiranga* em 20 de janeiro de 1865, participou os combates de Corrientes (25 de maio), Riachuelo (11 de junho) e das passagens de Mercedes e Cuevas (respectivamente 18 de junho e 12 de agosto de 1865). Promovido a 1º Tenente em 15 de janeiro de 1866, faleceu em 14 de julho do mesmo ano, "em consecuencia da explosão de um torpedo [sic] que no escaler da ronda procurava desviar da Esquadra". Dados extraídos dos Livros-Mestres dos Oficiais da Armada Nacional, do acervo do Arquivo da Marinha, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (de ora em diante L-M, AM/DPHDM).

<sup>43</sup> Ele era maranhense, nascido em 19 de outubro de 1848, tendo sentado praça em 27 de fevereiro de 1865. Em 1866, embarcou na Corveta *Baiana* para a viagem de instrução, passando a Guarda-Marinha em 16 de setembro de 1867. Em dezembro do mesmo ano, seguiu para a região do Rio da Prata, tendo embarcado na Corveta Encouraçada *Lima Barros* no dia 30 do dito mês. Pelo alarme dado quando do ataque paraguaio de 2 de março de 1868 foi nomeado Cavaleiro da Ordem de Cristo. Participou de diversas ações relativas ao reconhecimento e forçamento de Humaitá. Passou para o Monitor Encouraçado *Bahia* em 15 de agosto, e esteve presente nas ações realizadas em Tebicuary, Angustura, Assunção e no Porto de Santo Antonio, na passagem do Exército Imperial da margem direita para a esquerda do Rio Paraguai, em dezembro de 1868. Promovido à efetividade no posto de 2º Tenente. Baixou ao hospital, do qual teve alta em 31 de dezembro para seguir para o Brasil por sofrer de "intoxicação paludosa". Foi desembarcado do Transporte *Bonifacio* em 3 de janeiro de 1869, e recolhido ao hospital militar de Montevidéu por não poder seguir viagem, falecendo 5 dias depois (L-M, AM/DPHDM).

<sup>44</sup> No original "fraco". É muito provável que Sawyer tenha escrito "flaco" que, em espanhol, é magro. Porém, no momento da composição do texto, o tipógrafo do jornal traduziu equivocadamente a palavra.

<sup>45</sup> Aurelio Garcindo Fernandes de Sá era sergipano, e nascera em 1º de agosto de 1829. Ingressou na Academia de Marinha em 1845, foi declarado Guarda-Marinha em 1848 e promovido a 2º Tenente em 1851, tendo servido em diversos navios. Quando de sua promoção a 1º Tenente em 1856 recebeu seu primeiro comando, o do Vapor *Dom Pedro* e, posteriormente, do Vapor *Camacuan* e da Canhoneira a vapor *Parnahyba*. Nela fraturou sua mão direita, atingida pelo “cadernal do aparelho de suspender a hélice do navio de seu comando” quando este arrebentou, o que o afastou do navio temporariamente. Novamente no comando da *Parnahyba* participou da Batalha do Riachuelo em 11 de junho de 1865 e posteriormente do forçamento de Mercedes e Cuevas, no Rio Paraguai. Foi preso e submetido ao Conselho de Guerra pelas ocorrências a bordo da *Parnahyba* durante o combate do Riachuelo, do qual foi absolvido em 1867, quando foi solto. Nesse mesmo ano foi promovido a Capitão de Fragata. Comandou interinamente as Corvetas Encouraçadas *Herval* e *Lima Barros*. Integrava a guarnição nesse último navio quando a Esquadra forçou a ultrapassagem de Curupaiti, sendo por isso elogiado pelo Comandante em Chefe da Esquadra. Em razão do ferimento recebido em 2 de março de 1868, deixou o *Lima Barros*, seguindo para se tratar no Rio de Janeiro, em uma licença que durou quatro meses. Em 12 de abril de 1868 foi promovido a Capitão de Mar e Guerra. Retornou ao teatro de guerra, assumindo em 18 de junho de 1868 o comando do Encouraçado *Silvado*. Nele participou do forçamento de Humaitá, Timbó e Tebicuary, sendo elogiado. Passou para o comando do monitor encouraçado *Bahia* em 29 de agosto em 31 do mesmo mês, junto com outros navios da Esquadra, “entrou no Rio Tebicuary, debaixo de vivo fogo, a fim de proteger a passagem do exercito no dito rio”. Forçou as baterias de Angustura em 1º de outubro de 1868, e entregou o comando em 15 de novembro, para assumir o comando da 4ª Divisão no Alto Paraná no dia seguinte. Estando neste posto, desatendeu ordens do Comandante em Chefe da Esquadra, o que motivou sua dispensa da função. Recolheu-se ao Rio de Janeiro, onde solicitou e obteve sua reforma em 26 de março de 1870, em razão de problemas de saúde. Foi condecorado com as ordens de São Bento de Aviz, da Rosa e do Cruzeiro. Faleceu no Rio de Janeiro em 12 de agosto de 1873 (L-M, AM/DPHDM).

<sup>46</sup> Fortunato Foster Vidal nasceu na cidade do Rio de Janeiro em 16 de fevereiro de 1832, e assentou praça em 2 de março de 1847. Como guarda-marinha, participou das operações da Força Naval brasileira no Rio da Prata durante a Guerra contra Oribe e Rosas, entre 1851 e 1852. Tem seu batismo de fogo em agosto de 1865, na Passagem de Cuevas, quando exercia a função de ajudante de ordens do comandante da 3ª Divisão da Esquadra em operações de guerra contra o Paraguai. No mesmo ano, foi nomeado para seu primeiro comando, a Canhoneira *Mearim*. Sobre o ferimento recebido, nada foi encontrado em seus assentamentos, apesar de constar no já mencionado ofício datado de 4 de março de 1868, enviado pelo Comandante em Chefe da Esquadra ao Ministro da Marinha, publicado na “Parte Official – Ministerio da Marinha – Notícias da Esquadra” do Correio Mercantil, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, Colunas de 2 e 3, que os ferimentos eram “muito graves”. Foi promovido a Capitão de Fragata em 12 de abril de 1868, e comandou o Estabelecimento Naval de Cerrito. Concluída a guerra, comandou os Encouraçados *Barroso*, *Lima Barros* e *Solimões*, além da Flotilha do Rio Grande do Sul, entre outros navios e organizações militares em terra. Promovido a Chefe de Divisão, comandou a Escola Naval, a Intendência de Marinha, o Arsenal de Marinha da Corte e o Quartel-General da Marinha. No posto de Vice-Almirante, foi nomeado, em 22 de janeiro de 1891, Ministro da Marinha. Faleceu em 16 de julho de 1915 (L-M, AM/DPHDM).

<sup>47</sup> Tratava-se do Capitão-Tenente Antonio Joaquim de Mello Tamborim.

<sup>48</sup> É pouco provável que a maioria dos paraguaios ali presentes compreendessem a língua inglesa. Provavelmente Geary, ao relatar o acontecimento, conforme o ditado popular, acrescentou “um ponto ao conto”.

<sup>49</sup> Joaquim Rodrigues da Costa era natural do Rio de Janeiro, onde nasceu em 4 de fevereiro de 1817. Sentou praça em 5 de dezembro de 1838 e foi declarado Guarda-Marinha em 28 de novembro de 1838. No ano seguinte foi promovido aos postos de 2º Tenente e a 1º Tenente em 1842. Antes dessa última promoção, esteve embarcado em navios a vela, tendo participado, ao lado das forças legalistas, de ações no âmbito da Revolução Farroupilha. Foi preso e condenado a seis meses de prisão, acusado de insubordinação e falsificação do Livro de Quartos. Já como 1º Tenente serviu em navios maiores, como a Fragata *Constituição*, o Vapor *Amazonas*, e a Corveta Izabel. Promovido a Capitão-Tenente em 2 de dezembro de 1856, comandou o Brigue *Maranhão* e, a partir de 1861, a Corveta *Imperial Marinheiro*, onde estava quando foi promovido a Capitão de Fragata em 28 de novembro de 1863. No comando desse navio, naufragou na Ilha da Marambaia, Rio de Janeiro, em 24 de junho de 1865, tendo ficado preso, sendo posteriormente absolvido do ocorrido por unanimidade através de sentença do Conselho de Guerra. Serviu como ajudante de ordens do Chefe de Esquadra Jose Joaquim Inácio, recebendo, em 1866, o comando do Monitor Encouraçado *Bahia*. Nesse mesmo ano e no comando desse navio bombardeou as posições paraguaias do Forte de Itapiru, o acampamento de Passo da Pátria, Curuzu e Curupaiti. Promovido a Capitão de Mar e Guerra em 21 de janeiro de 1867, e assumiu o comando de uma das divisões da esquadra em operação no Paraguai. Foi elogiado pelo reconhecimento e forçamento de Curupaiti pelo futuro Visconde de Inhaúma. Foi agraciado com o grau de Oficial da Ordem da Rosa, conforme publicado em 7 de agosto de 1867, em 28 de dezembro do mesmo ano foi agraciado com a Imperial Ordem do Cruzeiro (SÁ, 1928, p. 1083 e 1084). No comando da 2ª Divisão apoiou o forçamento de Humaitá em 19 de fevereiro de 1868. Morreu “em consequência de treze ferimentos de espada e punhal que recebeu” na ação descrita (L-M, AM/DPHDM).

<sup>50</sup> Grifo no original.

<sup>51</sup> O maquinista inglês estava equivocado. Os fuzis de retrocarga eram conhecidos desde a década de 1830, e o Brasil adquirira uma pequena quantidade de fuzis prussianos Dreise por ocasião da guerra contra o caudilho argentino Juan Manuel Rosas, em 1851, e que viriam a ser utilizados por curto tempo na guerra contra o Paraguai (CASTRO, 2006).

<sup>52</sup> Nasceu na Bahia em 14 de janeiro de 1835 e sentou praça em 20 de fevereiro de 1850. Promovido a Guarda-Marinha em 29 de novembro de 1852, e nesse posto serviu nas Corvetas *Baiana*, *D. Francisca*, no Brigue-Barca *Berenice*, no Brigue-Escuna *Eolo* e novamente no *Berenice*, quando foi promovido, em 2 de dezembro de 1857, a Segundo-Tenente, sendo nomeado em 19 de janeiro de 1856 para servir na Estação Naval da Bahia (Salvador), onde serviu a bordo do Brigue-Escuna *Canopo*, do Patacho *Tereza* e das Corvetas *Euterpe* e *D. Januária*, na qual estava quando foi promovido a Primeiro-Tenente em 2 de dezembro de 1857. Foi destacado para o Brigue-Escuna *Olinda* em 13 de janeiro de 1858, regressando depois ao *D. Januária* e desta para o *Olinda*, e deste para, sucessivamente, os Vapores *Viamão*, *Paraense*, *Jequitinhonha*, novamente *Recife* e *Magé*, do qual desembarcou por ter baixado ao hospital em 31 de janeiro de 1860. Foi submetido ao Conselho de Guerra “por ter desaparecido o Caderno de Quartos do Vapor *Magé* do qual era

imediatos”. Por sentença de 30 de março de 1860, foi absolvido e, sendo solto, embarcou no *Paraense*, passando depois para o Brigue *Maranhão*, regressando ao *Paraense*, deste para o Brigue-Escuna *Toneleiro* e voltando ao *Paraense*, seguindo para a Canhoneira a vapor *Iguatemi*, da qual desembarcou para recolher-se preso a bordo da Fragata *Constituição* em 23 de maio de 1863, por ordem do Conselho de Guerra, por acusações feitas pelo comandante da *Paraense*, apesar do Conselho de Investigação negar provimento as mesmas. Por sentença do Conselho de Guerra de 25 de julho de 1863, confirmada pelo Conselho Supremo Militar, foi absolvido. Voltou a embarcar na *Iguatemi*, passando para a Corveta *Nictheroi*. Foi nomeado pelo então Barão de Tamandaré, comandante em chefe das forças navais em operação no Rio da Prata, em 22 de agosto de 1864, para servir como secretário e ajudante de ordens da 3ª Divisão da mesma força, passando então para o *Jequitinhonha*. Foi elogiado pelo zelo na transmissão das ordens expedidas pelo Barão de Tamandaré quando do ataque a Paissandu em 31 de dezembro de 1864. Foi nomeado Cavaleiro da Ordem da Rosa em atenção aos serviços prestados na Campanha do Estado Oriental. Em maio de 1865, desembarcou no Rio de Janeiro, deixando as funções de secretário e ajudante de ordens. Em 7 de junho, foi nomeado para o Transporte a vapor *Apa*. Em 3 de dezembro de 1866, foi nomeado ajudante de ordens do Comandante em Chefe da Esquadra em Operações contra o Paraguai, ao qual acompanhou, a bordo do Vapor *Beberibe*, quando foi feito o reconhecimento à viva força das baterias de Curupaiti, em 8 de janeiro de 1867, pelo que recebeu o elogio coletivo feito pelo monarca brasileiro. Passou para a Corveta Encouraçada *Brasil* em 14 de agosto de 1867 na qual, no dia seguinte, junto com outros navios da esquadra, forçou e realizou a passagem das barrancas de Curupaiti sob vivo fogo. Foi nomeado cavaleiro das ordens de Cristo em 21 de junho de 1867, e do Cruzeiro em 28 de dezembro de 1867. Em 29 de dezembro de 1867, foi promovido a Capitão-Tenente e, em 3 de fevereiro de 1868, foi nomeado comandante da Corveta Encouraçada *Herval*, assumindo no dia seguinte. Foi louvado “pelos brilhantes serviços” que prestou quando da ultrapassagem das baterias de Curupaiti. Recebeu elogio “pela promptidão com que nos assignalou, segundo as ordens que lhe dei, a aproximação dos navios, á medida que transpunham elles as baterias inimigas” na passagem de Humaitá, em 19 de fevereiro de 1868. Mas suas anotações nada dizem sobre as ações de 2 de março de 1868. Tomou parte dos ataques às baterias de Angostura em outubro de 1868. Foi promovido a Oficial da Ordem da Rosa em 28 de abril de 1868 e nomeado Cavaleiro da Ordem de São Bento de Aviz em 23 de janeiro de 1869. Retornou ao Brasil, chegando ao Rio de Janeiro em 11 de abril de 1869. Em agosto de 1869 regressou para o Teatro de Operações onde assumiu o comando do Encouraçado *Tamandaré* em 16 de setembro de 1869 e, em 2 de dezembro do mesmo ano, foi promovido a Capitão de Fragata. Em 27 de dezembro de 1870, passou o comando e voltou ao Brasil. Comandou o Vapor *Paraense* e novamente o *Herval*, entre 1871 e 1874, além de desempenhar as funções de Vice-Inspetor e de Inspetor do Arsenal de Marinha da Bahia entre 1874 e 1878. Após um período de licença para tratar de sua saúde, em 2 de janeiro de 1879 assumiu o comando do Encouraçado *Cabral*, convertido em bateria flutuante estacionada na Bahia (Salvador). Em 1º de dezembro de 1882, foi promovido a Capitão de Mar e Guerra. Em 30 de junho de 1883 foi reformado, como requereu, no posto de Chefe de Divisão, por contar mais de 35 anos de serviço. Faleceu em 15 de março de 1889 (L-M, AM/DPHDM).

<sup>53</sup> Ou 1º maquinista.

<sup>54</sup> Os valores “150” e “68” referem-se ao peso nominal do projétil em libras inglesas. Agradeço ao Dr. Adler Homero Fonseca de Castro, do IPHAN, pelo esclarecimento

desse ponto. Deve-se registrar que a Corveta Encouraçada *Herval* foi um dos navios que o Presidente paraguaio Francisco Solano López havia encomendado a construção aos estaleiros ingleses em 1864, ou seja, antes do início do conflito com o Brasil. Seu nome era *Medusa*, e foi construído pela Dudgeon, sendo muito semelhante ao *Mariz e Barros*, antes *Triton*, construído no mesmo estaleiro. Dados disponíveis em GRATZ (1999, p. 125) e em <https://www.naval.com.br/ngb/H/H007/H007.htm> . Acesso em: 23 abr. 2023.

<sup>55</sup> Após sua baixa do serviço, as máquinas da Corveta Encouraçada *Herval* foram instaladas na Corveta (depois cruzador misto e navio-escola) *Primeiro de Março*. Dados disponíveis em <https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/PrimeirodeMarcoCorvetaCruzador1882-1916.pdf> . Acesso em: 23 abr. 2024.

<sup>56</sup> Grifo no original.

<sup>57</sup> Segundo o Livro de Assentamentos de Maquinistas de 1865, fls. 235v-236v (AV, IM 951, AN/RJ), por Aviso da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, John Leitch foi engajado em 15 de junho de 1866, para servir “por um anno nos vapores da Armada” como maquinista de 1ª Classe, constando ainda que o pagamento de seus vencimentos, no valor correspondente a 30 libras esterlinas, fosse feito à sua família pela Legação Brasileira em Londres. Essa informação sugere que ele foi contratado na Inglaterra para fazer parte da tripulação que trouxe o navio para o Brasil, e assim estava a bordo quando o *Herval* zarpou do Rio de Janeiro, às 22h30 do dia 5 de agosto de 1866, com destino ao Teatro de Operações, tocando antes em Montevidéu em 21 de agosto de 1866, conforme consta das fls. 1, 2 e 3 do Livro nº 1 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, B6, XVII M 2211, AN/RJ. Participou da ação de reconhecimento às baterias de Curupaiti, em 2 de fevereiro de 1867. Incluído nos elogios coletivos publicados nas ordens do dia do Comando em Chefe da Força Naval, em razão das ações de 2 de fevereiro de 1867 contra as baterias de Curupaiti. Faleceu em 22 de abril de 1867 e foi sepultado nas margens do Chaco em frente de Curuzu (Livro nº 1 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, fls. 55, 55v, 56 e 56v, B6, XVII M 2211, AN/RJ). Quando Sawyer passou para o *Herval*, ele recebeu as funções que estavam “a cargo do 3º Machinista servindo de 1º Florencio d’Almeida em 24 de Agosto de 1867”. Livro nº 2 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, fls. 66. (B6, XVII M 2221, AN/RJ).

<sup>58</sup> Grifo no original.

<sup>59</sup> Fragmentos de madeira.

<sup>60</sup> Grifo no original.

<sup>61</sup> Termo náutico espanhol, referente à fibra ou fio vegetal que, em conjunto, formam um cabo. Quando os cabos ficam velhos ou se rompem, eles são distorcidos e as fibras ou filásticas são usadas para amarrar o que for necessário. Conforme Real Academia Española, [https://apps.rae.es/DA\\_DATOS/TOMO\\_III\\_HTML/FILASTICA\\_012571.html](https://apps.rae.es/DA_DATOS/TOMO_III_HTML/FILASTICA_012571.html). Acesso em: 7 mai. 2023.

<sup>62</sup> Grifos no original.

<sup>63</sup> Grifo no original.

<sup>64</sup> Provavelmente “uns piques”.

<sup>65</sup> O guardião era José Joaquim da Silva, 1º Sargento dos Imperiais Marinheiros. Ainda como 2º Sargento, após ter sido salvo do naufrágio do encouraçado *Rio de Janeiro*, passou para

bordo do vapor *Apa* e deste para o *Herval*, em 17 de dezembro de 1866. Foi elogiado, junto “aos demais”, nas ordens do dia do Comando em Chefe da Força Naval, em razão das ações de 2 de fevereiro de 1867 contra as baterias de Curupaiti. Livro nº 1 de Socorros de Marinha da corveta encouraçada *Herval*, fls. 122 e 122v (B6, XVII M 2211, AN/RJ). Foi preso por ter sido encontrado dormindo estando no serviço de “quarto na noite do dia 2 de Outubro de 1867”. Foi “louvado coletivamente este Oficial Inferior” nas ações de 19 de fevereiro de 1868. Baixou ao hospital de Marinha em Corrientes “por ter sido ferido gravemente na perna esquerda por bala de metralha”, onde faleceu em 13 de março de 1868. (Livro nº 2 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, fls. 102 e 102v, B6, XVII M 2221, AN/RJ).

<sup>66</sup> O naufrágio do encouraçado *Rio de Janeiro* foi descrito por TOMB (2015, p. 145-146).

<sup>67</sup> De acordo com o ofício que o Barão de Inhaúma, Comandante em Chefe da Esquadra, enviou ao Ministro da Marinha, datado de 4 de março de 1868, ele estava em Porto Elisiario, e “Logo que senti o fogo da vanguarda mandei preparar o *Brasil*” (Nº 6 na Figura 2), informando ainda que os comandantes do *Silvado* e do *Mariz e Barros* “fizerão-me prontos avisos do que se estava passando”. Pronto o *Brasil*, seguiu rio acima, deixando a *Colombo* (Nº 7 na Figura 2) de guarda e, ao passar pelo *Mariz e Barros* (Nº 5 na Figura 2), “ordenei que me acompanhasse”. “Parte Official – Ministerio da Marinha – Notícias da Esquadra” do *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, 2ª colunas.

<sup>68</sup> O Encouraçado *Silvado* foi outro dos navios encomendados por Francisco Solano López antes de entrar em guerra contra o Brasil. Construído pelo estaleiro *L’Ocean*, em Bordeaux, França, tinha originalmente o nome de *Nemesis*. Dados disponíveis em: <https://www.naval.com.br/ngb/S/S055/S055.htm> . Acesso em: 23 abr. 2023.

<sup>69</sup> A frase exata, constante do ofício já mencionado do Barão de Inhaúma, era que o “*Herval* apromptou a machina com espantosa rapidez e seguiu as manobras do *Silvado*”. “Parte Official – Ministerio da Marinha – Noticias da Esquadra”. *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, 2ª coluna.

<sup>70</sup> Sawyer se equivocou. Como consta da nota 8, o decreto da graça é de 12 de abril, publicado dois dias depois.

<sup>71</sup> Ele tinha 25 anos na época dos eventos e em 1907 escrevia sobre os mesmos, aos 65 anos, meses antes de falecer.

<sup>72</sup> Grifo no original.

<sup>73</sup> Trata-se do *Marquês de Olinda*, e seu apresamento foi descrito por CORRÊA-MARTINS (2020, p. 100).

<sup>74</sup> Comandado pelo Capitão de Fragata Jeronymo Francisco Gonçalves e depois pelo Capitão-Tenente Eduardo Wandenkolk.