

GOD save the KING.

Doublons.

**SPANISH
Dollar Bag
Consigned to Boney**

My LADS,

The rest of the **GALLEONS** with the **TRIAS** and **LA PLATA**, are waiting half loaded at **CARTAGENA**, for the rest of those from **PERU** at **PANAMA**, as soon as that takes place, they are to sail for **PORTOVELO**, to take in the rest of their Cargo, with Provisions and Water for the Voyage to **EUROPE**. They stay at **PORTOVELO** a few days only. Such a Chance perhaps will never occur again.

**THE FLYING
PALLAS,
Of 36 GUNS,
At PLYMOUTH,**

is a new and uncommonly fine Frigate. Built on purpose. And ready for an **EXPEDITION**, as soon as some more good Hands are on board.

Captain Lord Cochrane,

(who was not drowned in the **ARAB** as reported) Commands her. The sooner you are on board the better.

None need apply, but **SEAMEN**, or Stout Land Hands, who are about the Field Pieces, and carry an hundred weight of powder without stopping, at least three Miles.

To British Seamen.

COCHRANE

BONEY'S CORONATION

Is postponed for want of **COBBS**

J. BARFIELD, Printer, Wardour-Street.

Rendezvous, at the **White Flag,**

Convite a marinheiros e artilheiros para engajarem-se na Fragata *Pallas*, recém-construída, comandada por Lorde Cochrane; partiria em busca dos galeões da Prata, que aprestavam-se para velejar.

SUMÁRIO

FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL

Contra-Almirante João Carlos Gonçalves Caminha 5

A ORLA MARÍTIMA DO RECÔNCAVO E A CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA NA BAHIA

Pedro Tomás Pedreira (do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia) 29

PLÁCIDO DE CASTRO E A INTEGRAÇÃO DO ACRE

Professor Antônio Pimentel Winz 45

A ODISSEIA DA «CANOA DE FOGO» DO GENERAL COUTO DE MAGALHÃES

Arquiteto Carlos Francisco Moura 67

FIGURAS DE PROA DO TOCANTINS E CARRANCAS DO SÃO FRANCISCO

Arquiteto Carlos Francisco Moura 71

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor: Vice-Almirante (Refº) LEVY ARAÚJO DE PAIVA MEIRA

Vice-Diretor: Capitão-de-Mar-e-Guerra MAX JUSTO GUEDES

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Chefe: Primeiro-Tenente (A-ES) ANTONINO RODRIGUES GUIMARÃES

REDAÇÃO

SO (MO) ANTÔNIO EVARISTO DA PAZ SA

1º SG (EL) MOYZES MARQUES DA SILVA

3º SG (MO) IVAN CORRÊA DA GRAÇA

Funcionárias: REGINA CARDOSO DE MENEZES

ELZA FERREIRA DE MAGALHÃES

ZÉLIA DE OLIVEIRA MARQUES PINTO

VERA MARINHO

Funcionário: JOÃO ANTÔNIO REZENDE

MINISTÉRIO DA MARINHA

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

Rua D. Manoel, nº 15, Praça 15 de Novembro — Rio de Janeiro — RJ

Revista

Militar

Brasileira

A REVISTA MILITAR BRASILEIRA é uma publicação semestral, editada pelo recém-criado Centro de Documentação do Exército, órgão congênere do Serviço de Documentação Geral da Marinha, que aborda os mais variados assuntos técnico-militares, principalmente os relacionados com as Forças Armadas do Brasil.

Com moderna apresentação gráfica e, segundo o seu editor, “completamente alterada agora, em sua essência, em assunto e em redação, a fim de torná-la leve, atraente, procurada, lida, comentada e discutida”, nas suas páginas são firmados nomes preeminentes de historiadores, pesquisadores, ensaístas, enfim, de todos aqueles que estão direta ou indiretamente ligados à história do Exército Brasileiro. A REVISTA MILITAR BRASILEIRA, porém, não restringe o seu quadro de colaboradores aos nossos companheiros de terra.

Para melhor e maior penetração no seio da nossa classe militar, a publicação do Centro de Documentação do Exército está aceitando trabalhos, técnicos ou não, de todo o pessoal das Forças Armadas, tanto em serviço ativo, como na reserva ou reformado. Essa colaboração pode ser freqüente e até mesmo habitual.



Lorde Cochrane — Estampa 4 da Coleção *Amigos para uma Reforma Constitucional do Parlamento*, de Adam Buck.

FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL

JOÃO CARLOS GONÇALVES CAMINHA
Contra-Almirante

O Brasil, tal como as demais Nações do Continente Americano, originou-se da conquista do Atlântico pelos navegadores europeus no século XVI e teve sempre sua evolução econômica e política intimamente ligada aos eventos

desenrolados nos mares. Instituído como Colônia Portuguesa, quando o pequeno país ibérico espantava o mundo com o feito de seus marinheiros, o Brasil, ao fenecer o poder naval português tornou-se dependência da Coroa espanhola e

viu o desembarque de soldados batavos em suas praias no curto período em que os Países Baixos se assenhorearam do cetro de Neptuno. A partir de meados do século XVII, a ascensão da Grã-Bretanha à supremacia marítima e a aliança de Portugal com a nova senhora dos mares criaram condições que dificultaram as investidas das potências européias às praias brasileiras. Foi então, em condições seguras de navegabilidade, que, no decorrer do século XVIII, quando levadas de colonos lusos cruzaram o Atlântico em busca de novas terras, para cultivar ou pesquisar riquezas das minas de ouro ou de diamantes, que o tráfico negreiro se processou, incorporando nova etnia à massa populacional da Colônia e que os produtos europeus foram intercambiados com os produtos tropicais. Os raros ataques às cidades do litoral do Brasil por parte das potências inimigas de Portugal adquiriram o caráter de incursões predadoras buscando a conquista momentânea que propiciasse um saque ou um resgate lucrativo. Tais ataques, a exemplo dos efetuados por Le Clerq e Duguay-Trouin ao Rio de Janeiro no início do século XVIII, não mais visaram ao estabelecimento de núcleos permanentes de ocupação como os realizados nos séculos XVI e XVII pelos franceses na Baía de Guanabara ou os neerlandeses no Nordeste. Os dirigentes europeus começaram a ver com clareza e através da experiência que empreendimentos coloniais exigiam comunicações marítimas constantes e seguras entre a metrópole e as colônias, sem o que a manutenção destas era precária. “*Nada de colônias sem Marinha*” diria Napoleão mais tarde, justificando a venda da Luisiânia aos Estados Unidos. As vitórias da Marinha Real Britânica no Atlântico Norte e no Mediterrâneo repercutiram, assim, nos longínquos mares brasileiros e durante mais de cem anos o ouro de Minas Gerais chegou com segurança a Lisboa e dali seguiu o caminho de Londres em troca de produtos industrializados. Colocando paralelamente em cheque o poder da Espanha e da França a Grã-Bretanha deu oportunidade a que Portugal empenhasse seus escassos recursos navais na América e lograsse

expandir sua colonização para o Sul, ao longo do litoral, até atingir o Rio da Prata, onde a resistência castelhana por fim se cristalizou de forma decisiva. Inferiorizado na Península Ibérica em face da sua poderosa vizinha e inimiga. Em terra e em águas americanas Portugal podia enfrentar a Espanha de igual para igual — e manter a maior parte de suas conquistas. Assim foi que em meados do século XVIII, para citar um exemplo, a Marinha Portuguesa prestou valiosos serviços na conquista da região que hoje é o Rio Grande do Sul. As condições peculiares do litoral brasileiro com sua franja costeira pouco recortada, praias batidas, ausência em largos trechos de águas abrigadas, a par das amplas extensões de terra úmida convidando à atividade rural não favoreceram o estabelecimento de núcleos populacionais importantes dedicados com vigor às atividades marítimas, seja a pesca, seja o transporte oceânico, seja a navegação costeira. Não quer isso dizer que desde o primeiro século de colonização não houvesse na costa do Brasil marinheiros e pescadores nativos. Como em toda parte em que o homem entre em contato com o mar sempre uma fração da população é atraída de uma forma ou de outra para às lides oceânicas. Se a pujança de interior e as condições pouco propícias da maior parte do litoral não induziram os habitantes a se dedicar em grande número às atividades econômicas dependentes do mar, a necessidade de distribuir aos núcleos povoados as manufaturas procedentes da Europa e de recolher dos engenhos e fazendas os produtos agrícolas e pastores criaram uma incipiente navegação costeira. Por outro lado, as florestas com boas madeiras para a construção de embarcações, chegando a multiplicação de pequenos estaleiros cuja existência é mencionada desde o primeiro século de colonização européia. A grosso modo, pode-se dizer que, no período colonial, a atividade econômica marítima surgiu de forma primitiva onde as condições naturais foram mais favoráveis. Dessa forma, na foz do Amazonas, no Recôncavo Baiano e na Baía de Guanabara aglomerou-se a maior parte dos habitantes de alguma forma

ligados ao mar por sua atividade econômica. No Nordeste, o regime especial de ventos e a temperatura tépida do mar criaram um pescador típico, o jangadeiro, cuja sobrevivência no século XX é um anacronismo. Pode-se ainda dizer que Recife tem o privilégio de ser uma das poucas cidades importantes do Brasil surgida no litoral, espontaneamente, da aglomeração de pescadores e marinheiros e não de uma decisão do Governo de Lisboa.

A um povo tão ligado ao mar como o português, não podia escapar a conveniência do estabelecimento de um poder naval no Atlântico Sul que provesse uma cobertura cerrada à costa brasileira, tornando-a defensável às eventuais agressões das potências européias ou dos corsários. Em tal sentido, desde meados do século XVII os dirigentes lusitanos procuraram incentivar o desenvolvimento da indústria naval nos portos brasileiros e criaram um imposto destinado à construção de uma Marinha Colonial. Agiram, assim, os governantes portugueses no que se refere à indústria naval, fora da concepção aceita na época de que as indústrias coloniais não deviam ser incentivadas, a fim de não concorrerem com as da Metrópole. Os estaleiros criados no Pará, Salvador e Rio de Janeiro durante o esclarecido Governo de Pombal construíram navios de boa qualidade, mas faltou-lhes o fluxo contínuo de encomendas capaz de estimular, e dar vida autônoma àqueles estabelecimentos industriais e fomentar a criação de indústrias correlatas. Mesmo assim, um bom número de navios da Marinha Portuguesa foram construídos em carreiras brasileiras, o maior dos quais sendo a *Nau São Sebastião*. Contudo, apesar dos incentivos recebidos, ao começar o século XIX, o aparelhamento marítimo do Brasil era dos mais precários. Nem as instalações portuárias, nem os estaleiros, nem a Marinha Mercante haviam ido além dos primeiros passos. A razão principal desse atraso pode ser encontrada no rígido monopólio do comércio dos produtos coloniais mantido por Portugal durante tantos séculos, o qual estiolou o desenvolvimento econômico

como um todo, tanto da Metrópole como de suas dependências.

A chegada da Corte portuguesa ao Brasil em 1808, logo seguida da abertura dos portos ao comércio internacional, alterou profundamente o panorama marítimo do País. Antes mesmo que o gradual aumento das transações comerciais com o Ultramar se fizesse sentir, o que levou tempo devido às guerras napoleônicas terem reduzido em muito as possibilidades de troca, a presença de uma numerosa esquadra em águas da Baía de Guanabara e a instalação de muitas organizações navais portuguesas em solo brasileiro armaram um quadro totalmente novo.

A Esquadra Portuguesa, chegada à Baía de Guanabara a 7 de março de 1808, conduzindo a família real portuguesa e mais um grande número de nobres e funcionários da Coroa, compunha-se de oito naus, três fragatas, seis bergantins e de uma charrua. Sem ser uma esquadra poderosa em águas européias, na América do Sul ela representava um fator de força não desprezível. Ela era constituída dos navios que estavam em melhores condições de navegabilidade ao se concretizar a ameaça francesa de ocupação de Lisboa. Três navios e cinco fragatas haviam ficado no Tejo.

Com a Esquadra Portuguesa vieram também a Academia Real de Marinha e o Corpo de Fuzileiros. Mais do que uma evacuação de forças e elementos do território europeu para o Continente Americano, a vinda da família real representou uma transferência de instituições. O transplante do poder lusitano para o Rio de Janeiro teve consequências cuja importância nunca deixou de ser salientada e compreendida. Destaque-se entre elas, a fixação em solo brasileiro do embrião de onde se originaria, década e meia após, a Marinha Imperial Brasileira.

No decurso do ano de 1808, fazendo uso das leis e costumes da Monarquia Portuguesa, aproveitando os recursos humanos e materiais chegados com a transmigração e mais aqueles já existentes no Brasil, D. João VI constituiu um núcleo de poder naval com todos

os seus elementos componentes funcionando dentro de um corpo de leis e regulamentos. Essa Marinha que era sem dúvida portuguesa, mas que já começava a ser também brasileira, participou das campanhas de ocupação da Guiana Francesa em 1808 e da ocupação da Cisplatina em 1821. Pode-se mesmo dizer que tais sucessos da Coroa portuguesa não teriam sido possíveis sem a presença da esquadra, que daqui em diante, à falta de designação, melhor se chamaria de Esquadra do Rio de Janeiro. Não nos ocuparemos, entretanto, de tais campanhas, por pertencerem elas mais à História da Marinha Portuguesa.

Durante sete anos, a sombra de Napoleão impediu o retorno da sede da monarquia portuguesa às margens do Tejo, e depois, por mais seis anos, D. João VI relutou em abandonar o solo brasileiro. Nesses treze anos, enquanto as carenas dos navios chegados em 1808 eram comidas pelo gusano das águas tropicais, o corpo de oficiais e marinheiros, principalmente o primeiro, sofria um processo contínuo de abasileiramento. Por um lado os nativos da terra começaram a ter acesso ao oficialato e aos órgãos de administração, e por outro os próprios reinóis começaram a prender-se à terra que os abrigava. Muitos oficiais portugueses compraram propriedades ou criaram interesses econômicos locais; outros ou já tinham logrado trazer as famílias em 1808, ou o fizeram depois de 1815, quando as comunicações com Portugal se restabeleceram de vez. Outros, ainda, constituíram família, renunciando à perspectiva de voltar à Europa. Da mesma forma que o jovem Príncipe Herdeiro da Coroa portuguesa, eles passaram a ver as relações entre Portugal e Brasil dentro da perspectiva que lhes estava mais próxima: a brasileira.

A presença da Corte no Rio de Janeiro e a instituição do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve (1815) adiaram a ruptura entre as duas partes separadas pela vastidão do Atlântico, ruptura esta que estava dentro da ordem natural das coisas. A partir do momento que D. João VI foi constri-

gido pelas Cortes de Lisboa a regressar à antiga capital, tornou-se patente que a ruptura definitiva se consumaria em breve.

A Revolução Constitucionalista Portuguesa trazia consigo conceitos liberais que não eram interpretados da mesma maneira por brasileiros e portugueses. O equilíbrio da unidade luso-brasileira começou a romper-se no momento em que os princípios absolutistas e tradicionais foram substituídos pelos princípios novos de auscultar o povo. Bem cedo as medidas adotadas pelas Cortes de Lisboa com relação ao Brasil vieram acelerar a evolução no sentido da separação definitiva, exacerbando o espírito nacional dos brasileiros e provocando a indignação de muitos portugueses radicados no País. A luta, a princípio surda, depois ostensiva entre os governos instalados em Lisboa e Rio de Janeiro, este nominalmente subordinado àquele, evoluiu principalmente dentro do campo político, mas ações psicológicas e militares não estiveram ausentes. Em linhas gerais, a estratégia das Cortes portuguesas com relação ao movimento separatista que sentiam avolumar-se no Ultramar tinha dois objetivos básicos iniciais: enfraquecer a coesão brasileira, incentivando as províncias contra o Governo do Rio de Janeiro, e desorganizar o movimento separatista, fazendo regressar a Portugal o Príncipe Regente, sob cujo prestígio e autoridade a causa da independência se desenvolvia. "Sem núcleo central, político e administrativo, seria cada vez menos consistente o sentimento da unidade nacional brasileira e fácil seria estimular e promover a rivalidade de regiões tão distantes, muitas das quais em comunicações mais cômodas e freqüentes com Portugal".

Ainda dentro desse esquema geral, foi proposto e aprovado pelas Cortes que o Pará, primeira Província a aderir à Revolução Constitucionalista, deixasse de ser denominada Capitania do Brasil e passasse a chamar-se Província de Portugal.

No Decreto de 18 de abril de 1821, as linhas mestras do programa das

Cortes com relação ao Brasil foram traçadas. Por esse ato foram reconhecidos como legítimos os governos estabelecidos ou que se estabelecessem nos territórios portugueses de além-mar e ilhas adjacentes e abraçassem a causa da Revolução Constitucionalista.

Bem cedo a junta formada na Bahia, constituída por seis portugueses e três brasileiros, declarou desligar-se do Governo do Rio e só manter relações com o Governo de Lisboa. Isso foi feito. A junta solicitou a vinda de soldados da metrópole, os quais vieram em número superior a mil. Em setembro, o plano de recolonização prosseguiu consubstanciado num decreto que reorganizava as províncias brasileiras. De acordo com o novo ato da Assembléia reunida em Lisboa, as províncias do Brasil em que houvesse capitães-gerais seriam governadas por juntas de sete membros, e as províncias onde houvesse governadores, por juntas de cinco membros. As juntas seriam eleitas pelos eleitores da paróquia e teriam autoridade e jurisdição na parte civil, econômica e administrativa, mas lhes era negada a administração da fazenda e o controle das forças militares. Na administração dos fundos públicos, as juntas continuavam sob responsabilidade das autoridades da metrópole a quem também os comandos militares exclusivamente obedeceriam. Permanecendo com o controle do dinheiro e das forças militares, naturalmente a Metrópole ficava com as rédeas do poder na mão. Por outro lado, tendo fundido num só corpo as Forças Armadas Brasileiras e Portuguesas, o Governo Central estava habilitado a enviar tropas nativas do Brasil para a Europa e vice-versa, diluindo pelo espaço, os possíveis componentes da força separatista e concentrando em solo único os elementos de força de confiança.

Essas medidas foram complementadas com a extinção dos tribunais criados no Brasil desde a vinda da família real. A suspensão dos tribunais chegou a merecer os aplausos dos representantes brasileiros na Corte, sobretudo dos baianos, talvez enciumados pela proeminência alcançada pelo Rio de Janeiro. Na verdade, nem sempre os

deputados que representavam as províncias brasileiras na metrópole souberam defender a causa da união nacional, ou por não terem bem percebido o alcance das medidas propostas pelos defensores da preservação dos domínios portugueses, ou por se terem deixado dominar pelo estreito sentimento provincial. No Rio de Janeiro, porém, longe dos debates acalorados das Cortes Gerais, as conseqüências dos atos aprovados eram percebidas nas suas verdadeiras proporções. Percebia-se claramente que, criando também no Rio de Janeiro uma junta do governo e recusando as demais províncias reconhecer a regência do Príncipe, elas próprias estariam impondo o nivelamento imposto àquela onde estava situada a Capital do Brasil. Isto conseguido, o governo de Lisboa se entenderia diretamente com os governos provinciais do Pará, Maranhão, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Goiás, da mesma forma como fizera a Coroa Inglesa, anteriormente, com as treze colônias norte-americanas. O perigo de esfacelar o Brasil era bem real, pois o Rio não exercia a atração de verdadeira capital, como sucedia nos Estados constituídos definitivamente. Até, pelo contrário, era motivo de ciúme de outras regiões do País. "Realmente a unidade política não coexistia com a unidade nacional, cuja coesão ficava assim muito exposta a ser quebrada. As capitâneas tinham gerado o espírito regional, que se desenvolvia e se incorporava no isolamento da colônia e era favorecido por imensas distâncias. Apesar da pequena Corte dos vice-reis, a atração de todas elas era Lisboa, sobretudo porque o Norte muito mais facilmente em contato com a metrópole se desinteressava do Sul e não lhe sentia a identidade da vida política". As comunicações do Ceará para o Sul eram quase nulas, e as de todas as províncias entre si de mera vizinhança. Os capitães-gerais, independentes uns dos outros, comunicavam-se diretamente com a metrópole. O estabelecimento da Corte no Rio de Janeiro começara a favorecer a aproximação das províncias e de algum modo a promover

a unidade do País; algumas linhas de correio concorriam para essa obra incipiente, mas ainda era cedo para esses fatos produzirem todos os seus efeitos. As instituições políticas e administrativas não se tinham alterado. Os capitães-generais continuavam a governar as províncias e os Juizes de Fora, as cidades e vilas como em pleno domínio colonial quando El Rei estava em Lisboa.

Economicamente também eram fracos os laços interprovinciais. O regime de latifúndios oniprodutivos, as matas impenetráveis, os rios caudalosos e de correnteiras, as grandes distâncias, tudo concorria para dificultar o intercâmbio dos vários centros povoados. A economia brasileira, baseada principalmente no cultivo da cana-de-açúcar e na exploração mineira, se tinha desenvolvido para atender primeiramente ao mercado externo e às exigências da metrópole. As tropas de burros traziam por caminhos precários a produção das fazendas, dos engenhos e das minas até os pontos de onde os navios portugueses efetivavam o transporte para a Europa.

O plano dos deputados portugueses de *dividir para dominar* tinha, pois, bons fundamentos e boa probabilidade de sucesso. Mas no seu zelo de revolucionários novos, triunfantes, e embriagados com o achado da fórmula definitiva da instituição política perfeita eles cometeram vários erros. Em primeiro lugar impuseram todas as medidas de afogadilho, acumulando muitas concessões a que os brasileiros já se haviam acostumado. Com isso, o orgulho nacional ferido subiu a um nível superior ao do sentimento provincial. Muitos brasileiros, que sinceramente acreditavam na possibilidade de um Reino Unido, abraçando terras européias e americanas, mudaram de opinião e adotaram a causa da independência, também não poucos portugueses radicados no Brasil chocaram-se com a perspectiva de uma volta a uma situação indesejável e ultrapassada. Em segundo lugar, os deputados agiram com falta de tato com relação à família real, antagonizando *sem necessidade* quem ainda dispunha de poder e autoridade. As humilhações a que foi submetido D. João VI ao chegar em solo português, sem

dúvida, não foram de molde a predispor o Príncipe Regente a regressar à Metrópole como determinado. Em seguida, a Divisão Auxiliadora chegada ao Brasil em 1817, tendo arrogado a si o papel de fiscal da Constituição, de representante das Cortes e de Tutor do Príncipe Regente, criou uma perene fonte de atrito com o último representante da família real do Brasil. Educado dentro dos princípios absolutistas de sua época e dotado de espírito impulsivo, D. Pedro não se acomodou ante os repetidos ataques à sua autoridade.

De todas as afrontas à autoridade de D. Pedro, a mais grave ocorrera a 5 de junho de 1821, quando a oficialidade da Divisão Auxiliadora, em estado de motim aberto, depois de efetuar demonstrações de força nas ruas do Rio de Janeiro, obrigara o Príncipe a jurar as bases da Constituição Portuguesa. Não é de estranhar, assim, que os adeptos da causa nacional tivessem logrado trazer para seu lado o Príncipe humilhado que vivia no Brasil desde a idade de 9 anos.

As sucessivas crises político-militares ocorridas no Brasil no decorrer de 1821, oriundas todas da dualidade de poderes, culminou com a manifestação de 9 de janeiro do ano seguinte, no dia chamado na História Brasileira de dia do *Fico*. A decisão do Príncipe Regente de desobedecer frontalmente a ordem das Cortes para seu pronto regresso à Europa pode ser considerada como o início da Guerra da Independência. Nos dias que se seguiram houve a tomada definitiva de posições, e as forças navais sediadas no Rio de Janeiro colocaram-se do lado da causa da Independência. Não havia ainda surgido a Marinha Imperial Brasileira, mas os navios fundeados na Guanabara dali por diante já não mais se movimentariam na defesa dos interesses de Portugal, e sim na defesa da separação do Brasil.

Tendo D. Pedro decidido permanecer no Brasil afrontando as Cortes Portuguesas, tornou-se urgente ao seu governo montar um esquema de força capaz de enfrentar a esperada reação da tropa lusa sediada no Rio de Janeiro. Caso perdesse o controle da Capital do Brasil com sua máquina administrativa, que

cobrava impostos e pagava funcionários, tropas e fornecedores, que cunhava moeda, expedia ordens etc., o Governo da Regência não mais se faria sentir nas províncias. Três dias após o Fico, a situação militar estava mais ou menos delineada. As tropas portuguesas de Avilez haviam ocupado à força as alturas do Morro do Castelo, de onde dominavam com canhões o casario baixo do Rio. As tropas de origem brasileira haviam permanecido fiéis ao Príncipe Regente e se tinham concentrado no Campo de Santana onde uma multidão de civis armados ao acaso tinha vindo engrossar suas fileiras. Na baía, a pequena força naval sob o comando do Chefe-de-Divisão Rodrigo De Lamare manteve-se com o Príncipe Regente. Havia a possibilidade da situação evoluir em favor da causa portuguesa, já que eram esperadas de Lisboa numerosas tropas destinadas a substituir a Divisão Auxiliadora, cujo tempo de serviço estava a terminar. Com duas divisões bem armadas e disciplinadas no Rio de Janeiro, cada uma das quais superior aos fracos efetivos brasileiros disponíveis na área, o Governo do Príncipe Regente estaria à mercê das decisões da metrópole. Urgia, pois, uma decisão. Avilez, embora fiel às Cortes sempre se mostrava avesso às indisciplinas de seus subordinados e sempre temera perder o controle de seus homens, o que já havia ocorrido antes. No decurso das negociações entabuladas, o próprio Avilez solicitou transferência para Praia Grande com suas tropas, a fim de evitar possíveis choques entre as facções contrárias e acalmar a população. Com efeito, lá, num acantonamento improvisado e afastado do ambiente tumultuado da capital, ele se sentiria mais senhor de sua tropa. Ao mesmo tempo, rejeitou com altivez a intimação do Príncipe Regente de embarcar imediatamente a Divisão Auxiliadora para Portugal, achando que só poderiam fazer depois da chegada da divisão destinada a substituí-lo.

No dia 14, a Divisão Auxiliadora estava toda do outro lado da Baía de Guarabara para grande desafogo do Governo do Príncipe e da população do Rio. Abandonando as elevações de

Castelo, a Divisão Auxiliadora deixou de ser uma ameaça toda poderosa. Uma vez na Praia Grande o último soldado luso, o Governo da Regência ficou em condições de bloquear o retorno da Divisão fundeando entre Rio e Niterói, a pequena força naval sob o comando de De Lamare. Um lance decisivo fora executado, mas faltava o cheque-mate. Tudo indica que Avilez estava mais preocupado em manter em bom estado a tropa que comandava, que participar da contenda luso-brasileira. A sua preocupação máxima era com o material espalhado por vários quartéis do Rio: cavalos nos arredores, deserções e mil outros detalhes administrativos. No Rio, ele tinha por um lado, preocupação constante com os oficiais exaltados que queriam embarcar, à força, o Príncipe Regente de regresso a Portugal, e por outro via sua autoridade menos solapada por um Príncipe que maquiavelicamente, concitava seus soldados a largarem o serviço e ganharem tratos de terra no Brasil. A seus olhos, o filho do Rei, a quem ele jurara obedecer, o homem que poderia ser seu monarca em breve tempo, o homem que tinha o título de Príncipe Regente e a quem ele devia se não obediência, pelo menos respeito, agora incitava seus comandados a desertarem. É difícil imaginar situação mais difícil e delicada para um comandante. Por muito forte que fossem suas razões para buscar uma tranquilidade relativa na Praia Grande, o fato essencial é que ele abandonou uma posição de onde podia dar cheque no adversário, por outra, onde poderia levar cheque. Esse cheque não se fez esperar.

O Governo da Regência, contando com a presença de José Bonifácio, vindo com a deputação de São Paulo, compreendia que se aproximava a hora decisiva do confronto. Tratou, pois, de armar um dispositivo militar capaz de obter o controle definitivo da área da Capital do Brasil. Foram solicitadas tropas de linha às províncias limítrofes e melhor armadas as milícias. Pouco a pouco foi constituído um núcleo de forças terrestres nas proximidades da Praia Grande, e piquetes de observação ocuparam posição a meia légua do acantonamento da Divisão Auxilia-

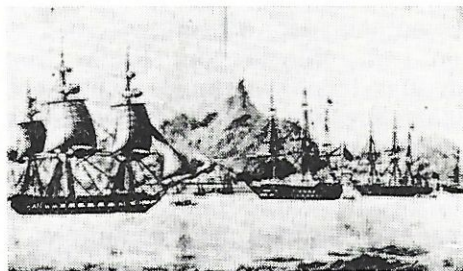
dora. Por mar, desde a Ponta da Armação, fundearam a cerca de uma milha de terra a Corveta *Liberal*, a Fragata *União*, uma barca a vapor (a única existente no País) e três lanchas canhoneiras, todas sob o comando do Chefe-de-Divisão Rodrigo De Lamare. No dia 30 de janeiro, o governo renovou sua ordem de embarque para a Divisão Auxiliadora, marcando o dia 6 de fevereiro para a partida dos navios transportes. Terminado o prazo, Avilez não embarcara sua tropa, alegando razões de várias naturezas. Seguiram-se negociações complicadas e demoradas. Por fim, o Príncipe compreendeu que não mais podia transigir. Depois de ter inspecionado as tropas de terra, embarcou na Fragata *União*, determinou o desembarque na Praia Grande de mais de 400 soldados e na manhã do dia 9 de fevereiro de 1822 enviou um ultimato a Avilez para embarcar até o dia seguinte, sem o que começaria as hostilidades.

Avilez, provavelmente não querendo ter a responsabilidade de deflagrar uma guerra civil, quando estava tão próximo do fim de sua missão, acabou cedendo. Nos dias 10 e 11, a tropa embarcou, e a 15, de manhã, os transportes fizeram-se à vela, escoltados pela *Liberal* e pela *Maria da Glória* que receberam a tarefa de acompanhá-los até a altura do Cabo Santo Agostinho. Sob outros aspectos essa foi a primeira comissão atribuída a navios de guerra brasileiros, embora eles continuassem arrazando o pavilhão português.

Na altura da Bahia, dois dos sete navios que transportavam a Divisão Auxiliadora, separaram-se dos demais, rumando para Salvador. A *Liberal* recebeu ordem do Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo Jorge de Brito, comandante da escolta, de fazê-los voltar ao trem do comboio. Mas, fosse por relutância do comandante da corveta em agir com violência contra compatriotas seus ou por avaria no poleame da verga do traquete, conforme explicação posteriormente apresentada, o fato é que os dois navios chegaram a Salvador, reforçando sua guarnição com um batalhão de caçadores bem equipado.

O restante do comboio continuou sua singradura na direção da Europa, e bem cedo a *Liberal* os alcançou, dando as razões do não cumprimento da ordem. A 25 de março, surgiu novo problema. Três dos transportes comunicaram estar impossibilitados de prosseguir viagem, por se ter deteriorado parte dos mantimentos. Temendo outra artimanha para largar mais tropas no Brasil, o Comandante Diogo de Brito escalou oficiais de sua confiança para proceder a uma inspeção nos paióis de todos os navios transportes. Constatada a procedência da alegação, forneceu 20 dias de bolacha a dois navios transportes e mandou outros dois arribarem em Pernambuco sob a escolta da Corveta *Maria da Glória*. Os dois navios aprovizionaram-se no Recife sem outros percalços e fizeram-se à vela novamente para a Europa. Na altura da Paraíba, a *Maria da Glória* os deixou desejando *Boa Viagem* e regressou para o Rio de Janeiro. A famosa Divisão Auxiliadora que por tanto tempo tinha influído nos acontecimentos brasileiros, afastou-se para sempre.

Era uma vitória de grandes consequências, mas o Rio de Janeiro sofria ainda o perigo de voltar ao domínio de tropas obedientes ao governo da metrópole. Em rumo oposto ao comboio que conduzia a Divisão Auxilia-



Fragata *Real Carolina* e os transportes *Ánimo Grande* e *Bonfim* preparando-se para sair à barra do Rio de Janeiro a fim de juntar-se à Esquadra que bloqueava a Bahia.

Aquarela de Cammilieri. Coleção Embaixador Souza Leão.

dora, navegava uma força portuguesa composta da Nau *D. João VI*, da Fragata *Real Carolina*, duas charruas e dois transportes onde se achavam em-

barcados 1 250 soldados da divisão que vinha substituir a tropa de Avilez. Essa força naval estava sob o Comando do Chefe-de-Divisão Francisco Maximiano de Sousa, e seu primeiro contacto com o Brasil ocorreu em Pernambuco onde a Junta Governativa com bastante tato fez saber que, estando tudo em calma na Província, dispensava os bons serviços dos soldados lusos. Na altura de Abrolhos, os dois comboios avistaram-se: o que subia com a Divisão Auxiliadora e o que descia com a tropa para rendê-la. Não é provável que Avilez tenha conseguido colocar o Chefe-de-Divisão Maximiano de Sousa perfeitamente a par da situação no Rio de Janeiro, tanto mais que o Comandante Diogo de Brito não fez nenhum esforço para manter contacto prolongado entre as duas forças.

A 9 de março, os navios portugueses chegaram à entrada da Barra do Rio de Janeiro. Toda a atmosfera de opressão do mês anterior voltou a reinar na Capital do País. Mais uma vez os habitantes da cidade viam as três ordens de bateria da poderosa Nau *D. João VI*, o navio que havia conduzido de regresso à Europa o Rei do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve. Agora pairavam dúvidas se aqueles canhões salvariam terra ou se abririam fogo para forçar a passagem das tropas que vinham nos transportes. Obedecendo aos sinais da Fortaleza de Santa Cruz, os navios cruzaram a barra e largaram ferros na altura da Ilha de Boa Viagem, com exceção da Nau *D. João VI* que fundeou junto a Villegagnon e próximo à Fragata *União*.

Nas conversações que se seguiram, mais uma vez a autoridade do Príncipe Regente se fez sentir. Sem saber ao certo o que se passava no Brasil, com quase dois meses de permanência no mar, sem instruções precisas, era natural que os chefes militares portugueses, educados dentro de princípios monárquicos, fossem levados a aceitar as determinações do filho do Rei a quem haviam jurado fidelidade. Além do mais, a alternativa de apelo à violência se afigurava pouco exequível, pois equivaleria a engajar os navios com as fortalezas num duelo de artilharia e

forçar um desembarque na cidade. As tropas brasileiras no Rio tinham sido reforçadas com milícias vindas das Províncias vizinhas desde a saída de Avilez. Tentar tomar uma cidade de cerca de cem mil habitantes, defendida por uns 5 mil homens entre soldados regulares, praças de milícias e civis armados, valendo-se de 1 250 soldados, seria empresa das mais temerárias. Pouco mais de um século antes, 600 soldados franceses não tinham conseguido vencer de surpresa a defesa improvisada da cidade, quando tinha ela a quinta parte da população. Um assalto anfíbio, seguido de combate nas ruas tortuosas do Rio, exigiria efetivos bem superiores aos trazidos nos navios. Os oficiais do Exército vindos na força bem o avaliavam. Submeteram-se, pois, os recém-chegados a cumprir as ordens do Governo do Rio de Janeiro. Bem outro talvez tivesse sido o quadro se a Divisão Auxiliadora com seus cinco anos de participação na vida pública do Brasil ainda estivesse presente. O desencontro provocado serviu bem à causa do Brasil. Os recém-chegados não tiveram quem lhes alertasse acerca dos acontecimentos em andamento, a não ser opiniões brasileiras. Estas fizeram sentir ao comandante português que a decisão do Príncipe em impedir o desembarque de tropa portuguesa era motivada pelos excessos de seus antecessores no Rio onde reinava ainda grande excitação popular contra uniformes lusitanos. Acreditando ou não nas razões apresentadas, o Chefe-de-Divisão Maximiano de Sousa não insistiu em levar seus soldados para terra. A ação do Governo do Príncipe não ficou porém aí. Repetindo o que já antes fora efetuado com a Divisão Auxiliadora, procurou o Governo do Príncipe Regente aliciar para a causa nacional os serviços do maior número possível dos recém-chegados. Foi, assim, lido às guarnições um decreto que reduzia de cinco para três anos o serviço dos soldados que não quisessem voltar a Portugal. Imediatamente oitocentos e noventa e quatro soldados se prontificaram a servir no Brasil. Paralelamente foi ordenado que uma das fragatas vindas com a força ficasse no Rio de Janeiro. Em

consequência, passou, também, para o domínio brasileiro a Fragata *Real Carolina* que tantos serviços prestaria mais tarde.

Duas semanas após, tendo sido pago à tropa soldo e comedorias pelo Governo do Príncipe Regente, os navios da expedição fizeram-se à vela de regresso a Portugal. Lá, seu comandante se veria submetido a processo por não cumprimento de ordens. A expedição tinha tão somente proporcionado ao Brasil novos meios bélicos.

Removida a ameaça mais premente, representada pela sucessiva presença no Rio das forças de Avilez e do Chefe-de-Divisão Maximiano de Sousa, o Governo da Regência passou a considerar o problema mais amplo de união das províncias brasileiras em torno de um só governo central. O sistema representativo surgido com a Revolução Constitucionalista de Portugal tinha atizado sobremaneira as pretensões políticas e administrativas em cada uma das províncias. Cada junta eleita ou aclamada passou a acreditar que todos os negócios públicos se resolveriam no âmbito provincial e que a elas caberia a aplicação de todas as rendas.

O regionalismo surgido nos tempos coloniais por força dos fatores geográficos e econômicos e por força do sistema administrativo adotado pela metrópole, havia ganho novo alento com a adoção das primeiras franquias democráticas. Havia, assim, em todo o País, condições favoráveis para o sucesso da estratégia adotada pelas Cortes Portuguesas de dividir para controlar.

Visando manter unido o País, logo após a saída das tropas de Avilez, havia o Governo da Regência enviado a Corveta *Maria da Glória* até o Pará com escala pela Bahia, Pernambuco e Maranhão, levando às Juntas Governativas cópias do decreto de convocação de procuradores. Mediante um Conselho de Procuradores, procuraria a Regência instituir um Conselho de Estado no qual todas as províncias se fizessem representar. As Juntas das províncias mostraram-se, porém, recalcitrantes à idéia de um conselho sediado no Rio

de Janeiro. Todas elas queriam guardar a própria autonomia.

No segundo trimestre de 1822, as perspectivas da união brasileira não eram das mais brilhantes. As Províncias do Norte e mesmo Minas Gerais ameaçavam escapar à esfera de decisão do Governo do Rio de Janeiro. Chegavam notícias inquietantes acerca de manifestações de autonomia das Juntas de Governo locais, e, na Bahia, as forças portuguesas haviam assumido o controle da Capital.

A situação mineira foi resolvida em poucas semanas através de uma hábil ação psicológica e política. Por unanimidade, o Ministério do Governo da Regência indicou a conveniência de uma visita do Príncipe às principais Cidades de Minas. A viagem ultrapassou as melhores expectativas. Séculos de obediência a testas coroadas foram mais fortes do que as incipientes aspirações democráticas. Bem cedo as veleidades de autonomia regional aplacaram-se ante manifestações de apreço à autoridade real, e Minas aderiu à causa do Brasil uno. Quanto às Províncias do Norte banhadas pelo mar, nenhum meio seria melhor para manter a autoridade do Governo Central do que a presença de soldados e navios de guerra obedientes à autoridade do Príncipe Regente. Dentro dessa concepção, foi determinado ao General Lecór, em Montevidéu, deslocar para o Rio de Janeiro um corpo de soldados recrutados em Pernambuco. A charrua chegada de Montevidéu com os soldados pernambucanos não teve muito que esperar no Rio. Regressando à Capital do Brasil de sua missão de escolta aos transportes portugueses com as tropas de Avilez, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo Jorge de Brito se transferiu para a *Real Carolina*, preparada com antecedência, e se fez novamente para o Norte escoltando a charrua com os soldados de Pernambuco. Com eles seguiu um desembargador pernambucano, fiel adepto da união. A 3 de junho, Diogo de Brito desembarcou no Recife os 80 soldados de artilharia e a munição de guerra, além do desembargador. Com movimentos de força aparentemente insignificantes, o Governo Central es-

tendia às províncias sua autoridade através de habilidosas ações políticas, psicológicas e militares. A transferência de apenas 80 soldados do extremo Sul para o Nordeste revelava bem que, no Rio, ao contrário de Lisboa, Pernambuco tinha precedência sobre a Cisplatina. A secular luta de Portugal para alcançar o Rio da Prata deixava marcas profundas no sentir do Governo de Lisboa, as quais pesariam negativamente na sua estratégia de manutenção do Brasil. Temeroso de perder a Cisplatina, o Governo de Lisboa deixaria inativos em Montevideu quatro mil excelentes soldados por todo o ano seguinte. Sem dúvida, a presença de forças portuguesas na Cisplatina exigiria, em contrapartida, a imobilização de recursos navais e terrestres do Brasil no extremo Sul, recursos esses proporcionalmente inferiores aos ali conservados por Portugal.

Paralelamente às medidas de caráter militar que aos poucos iam redistribuindo os poucos recursos pelas posições estratégicas chaves, outras medidas de caráter político paulatinamente aumentavam o fosso da separação luso-brasileira. Veio assim o decreto de 4 de maio de 1822, pelo qual as decisões das Cortes reunidas em Lisboa necessitariam de *Cumpra-se* do Príncipe Regente para ter validade no Brasil. Para obter o controle da importante Província da Bahia, então a de maior população no Brasil após Minas Gerais, o Governo da Regência resolveu tentar obter a neutralização do poder militar português naquela região.

A 15 de junho, D. Pedro expediu uma Carta Régia ao Brigadeiro Madeira, determinando o seu pronto regresso a Portugal com toda a tropa sob seu comando, assumindo ele, o Príncipe Regente, toda a responsabilidade pela providência. Foi, porém, a vez de Madeira desobedecer, terminando o que poderia ser chamada a fase de guerra fria entre o Brasil e Portugal. Na Bahia, para todos os efeitos a guerra já começara desde fevereiro. O sangue havia corrido não só nas ruas de Salvador, como nos campos do Recôncavo. Ali, a causa da Independência não tivera o sucesso conseguido no Sul. Pra-

ticamente expulsos da Capital da Província desde o tiroteio de fevereiro em Salvador, os independentes se tinham reagrupado nas cidades limítrofes sem serem acoitados pelas tropas de Madeira. Ou por menosprezar a reação dos patriotas baianos ou por simples inércia, Madeira deixou-os agir sem interferência séria em toda a área do Recôncavo, contendo um sério erro.

No Rio de Janeiro, o Governo do Príncipe Regente, vendo que os portugueses não evacuariam a Bahia sem um esforço militar, resolveu em fins de julho contrair um empréstimo de 400 contos para atender às operações de guerra previstas para o Norte.

Enquanto isso, a reação baiana, a princípio desorganizada e dividida, consolidou-se com o pronunciamento das Vilas Confederadas de Cachoeira, São Francisco e Santo Amaro. Constituída uma Junta Governativa com sede em Cachoeira, a rebelião tomou incremento, alastrando-se pela Província. De Cachoeira, seguiram deputações para o Rio dando conta da situação e pedindo apoio. Se os portugueses, confinados à península que contém Salvador e arredores, não se aventuravam a atacar os revolucionários nas vilas vizinhas, pois, para isso, teriam que efetuar deslocamentos em terreno favorável a emboscadas, em contrapartida faltavam elementos aos independentes para atacarem os redutos contrários defendidos por veteranos da Campanha da Península. Dispondo além do mais de uma Força Naval sediada em Salvador, os portugueses tinham possibilidades de receber reforços de outras províncias ou de deslocar em sentido inverso os recursos ali concentrados. A ausência de poder contrário atuante no oceano permitia franca comunicação com Lisboa, de onde chegaram reforços importantes nos meses seguintes.

Depois dos acontecimentos no Rio de Janeiro, em fevereiro e março, e dos sucessos na Bahia, Lisboa já não mais tinha ilusões. O Brasil só permaneceria unido a Portugal pela força das armas. A 22 de maio, as Cortes resolveram que o Poder Executivo enviasse ao Ultramar as forças julgadas neces-

sárias à garantia do domínio da metrópole. Como um esforço direto contra o Rio de Janeiro era de difícil execução, foi decidido o envio de reforços para a Bahia, onde o Brigadeiro Madeira se mantinha firmemente estabelecido. Mas, se a luta na Bahia se acendera mais por uma disputa regional do que pela vontade de aderir ao Governo do Príncipe Regente, o pedido de ajuda ao Rio propiciava agora a oportunidade de transformar o conflito de provincial em nacional. Foi reconhecido prontamente pelo Governo de D. Pedro que, sem a sua ativa participação na luta já iniciada, haveria o perigo de que, com o tempo e as agruras sofridas, os membros da Junta de Cachoeira se sentissem desobrigados de quaisquer ligações com uma autoridade longínqua, nominal, incapaz de ações eficazes na emergência enfrentada. Resultou desse exame a decisão de preparar com a maior urgência uma expedição de socorro aos patriotas do Recôncavo. Com esse fito, o Governo da Regência reuniu as escassas forças terrestres disponíveis no Rio de Janeiro e admitiu a seu serviço o Brigadeiro Pedro Labatut a quem foi confiado o comando não só das tropas a serem enviadas do Rio, como também daquelas já levantadas na Bahia e das que se pudessem reunir nas Alagoas e Pernambuco. Ao mesmo tempo, foi aprestada uma pequena Força Naval, colocada sob o Comando do Chefe-de-Divisão Rodrigues Antônio De Lamare.

No dia 14 de julho de 1822, a Força Naval suspendeu do Rio. Consistia ela da Fragata *União*, capitânia com 40 canhões, as Corvetas *Maria da Glória*, com 30 canhões, a *Liberal*, com 28 canhões, e do Brigue *Reino Unido* com 22 canhões. A bordo desses navios iam embarcados o General Labatut, 38 oficiais e 260 praças. Além do mais, os navios transportavam munição, 6 canhões de campanha, 5 000 fuzis, 500 clavinas e grande quantidade de armas brancas para entrega às tropas levantadas no Norte. Tais eram os fracos recursos em homens e material julgados disponíveis e encontrados nos quartéis e depósitos do Rio. O número de soldados enviados

era irrisório, mas eles pertenciam a tropas de linha e estavam enquadrados por oficiais de profissão. Serviriam assim de núcleo em torno do qual os recrutas do Norte poderiam ser agrupados. A artilharia era insuficiente, mas o armamento portátil daria para armar numerosos patriotas que dispunham apenas de armas de fortuna. Mais importantes, porém, seriam o apoio moral prestado e o envio de um chefe com experiência. De acordo com a diretiva expedida pelo Almirante Manoel Farinha, Secretário de Estado para os Negócios da Marinha, Rodrigo De Lamare, ao chegar em águas baianas, deveria procurar comunicar-se com Itapoã ou com a Torre, para se inteirar da situação em terra e, em seguida, desembarcar com segurança a tropa, o armamento e a munição. Isso feito, a Divisão deveria cruzar a vista da Barra de Salvador, permitindo a saída de embarcações, mas interceptando as que para lá se destinassem. Ainda de acordo com as instruções recebidas no Rio, navios de guerra procedentes de Lisboa com destino à Bahia deveriam ser engajados em combate até o último extremo, caso não atendessem à intimação. No caso de encontrar forças superiores, toda diligência deveria ser feita para evitar o combate, não significando isso que qualquer ocasião oportuna para causar dano ao inimigo não dovesse ser aproveitada. O bloqueio de Salvador deveria cessar caso a tropa portuguesa ali estacionada evacuasse a cidade, partindo para a Europa. Com efeito, uma Carta Régia fora enviada a Madeira, determinando o regresso de suas tropas a Portugal. Tal carta não produziu efeitos.

Na tarde do dia 4 de agosto, estando os navios da Divisão de De Lamare ao Largo da Ponta de Santo Antônio, foi avistada uma Força Naval Portuguesa saída dias antes da Bahia. A força lusa era constituída por três corvetas, uma escuna e dois brigues, estava sob o comando do Capitão-de-Fragata Joaquim Antônio Bruno de Moraes e tinha por missão impedir o desembarque dos reforços trazidos pelos navios da Divisão De Lamare, fato já sabido por Madeira, e ao mesmo tempo, prote-

ger a chegada de um comboio procedente de Portugal com 800 soldados para Salvador. Ao amanhecer do dia 5, os navios da Esquadra do Rio de Janeiro, navegando em coluna com vento largo, avistaram, à pequena distância, um brigue português com a bandeira branca no topo, procurando chegar à distância de fala. Todos os navios, os saídos do Rio e os da Bahia, arvoraram o pavilhão português. O Chefe-de-Divisão De Lamare resolveu não entrar em contacto com o brigue português. Aproveitando a chegada de aguaceiros pesados, que reduziram a visibilidade, ele afastou seus navios do brigue, procurou ganhar barlavento e se preparou para o combate. Na verdade, De Lamare tinha mais o que esconder do que procurar saber com o brigue. Durante 3 dias as duas forças navegaram uma à vista da outra, sem forçarem um contacto maior. Percebendo que a força portuguesa cobria justamente o trecho do litoral em que pretendia efetuar o desembarque da força que transportava e avaliando que havia do lado adversário cerca de 125 canhões opondo-se aos seus 120, De Lamare decidiu não forçar uma ação e rumou para o Sul. A força portuguesa não o acompanhou e em breve foi perdido de vista. Decorridas poucas horas, a Fragata *União* interceptou um brigue português procedente de Lisboa e que demandava ao Sul do Brasil. Pelo brigue, De Lamare soube da partida de Lisboa dos 800 soldados com destino à Bahia e ficou assim diante de várias opções contraditórias, nenhuma das quais por si só, capaz de dar cumprimento integral à missão ampla que tinha recebido. Desembarcar as tropas no trecho do litoral determinado pela diretiva implicaria num provável encontro com força superior. Interceptar ao largo os navios procedentes de Lisboa poderia conduzir também a um combate com a força que cruzava junto ao litoral, possivelmente reforçada pela escolta do comboio. Desembarcar Labatut e seus soldados noutra trecho da costa menos ameaçado pela divisão naval contrária, equivaleria a deixar de bloquear Salvador por muito tempo. No dia 8, pela manhã, De Lamare convocou, no capi-

tânia, um conselho de comandantes ao qual o General Labatut também compareceu. Por pluralidade de votos foi decidido, então, demandar quanto antes a região de Maceió a fim de ali efetuar com segurança o desembarque da tropa. O conselho se tinha fixado num dos objetivos dos vários constantes da Diretiva.

Já então no dia 6, passando fora do alcance visível da Divisão de De Lamare, seis navios portugueses conduzindo o reforço de 800 homens havia chegado a Salvador sob a escolta da Corveta *Calipso*. A força do Capitão-de-Fragata Bruno de Moraes, tendo cumprido a primeira parte de sua missão, navegou até a altura do Rio Real, mas não mais conseguiu restabelecer o contacto com a Divisão De Lamare. Esta, a partir do dia 8 rumara para o Nordeste em demanda as águas alagoanas. Ventos contrários e calmarias fizeram com que o percurso fosse vencido em dez dias. No dia 21 de agosto, por fim, tropa e armamento foram desembarcados na praia de Jaraguá, ao lado da Cidade de Maceió. Labatut e seus comandados teriam uma longa e exaustiva marcha por caminhos precários até atingirem as cercanias de Salvador, mas chegariam a tempo de participar do combate de Pirajá, em novembro. A 27 de agosto, De Lamare suspendeu de Jaraguá e seguiu para Pernambuco a fim de se prover de aguada, mantimentos e procurar ferros e amarras que substituíssem os perdidos pela Corveta *Liberal* e o Brigue *Reino Unido*. No Recife, o Chefe-de-Divisão tinha esperança também de encontrar meios flutuantes que lhe aumentassem a força, permitindo bloquear oportunamente a Bahia. Chegado a 29 em frente à capital pernambucana, De Lamare colocou a Junta Provisória a par dos acontecimentos, solicitou-lhe mantimentos e sobressalentes e requereu a utilização de quatro navios mercantes, a fim de armá-los em guerra. Não eram poucos os reparos que os navios da Divisão necessitavam. As insuficiências do Arsenal do Rio de Janeiro faziam-se sentir com apenas alguns dias de mar. A *Maria da Glória* estava já metendo dentro 80 polegadas d'água em 24 horas

e no Brigue *Reino Unido* havia o constante perigo dos olhais saltarem do madeirame podre ao se fazer neles alguma manobra de cabos. Com os escassos recursos disponíveis, Recife proporcionou tudo que pôde à Divisão, exceto os quatro navios mercantes. Em meio às penosas fainas de recuperação dos navios, chegou a notícia de que mais tropas lusas estavam a caminho do Brasil sob a escolta da Nau *D. João VI*, de 77 canhões, a mais poderosa Unidade da Marinha Portuguesa. Paralelamente, havia crescentes inícios de insubordinação e indisciplina no meio da guarnição, principalmente a bordo da capitânia, onde um grande número de praças havia sido transferido da *Real Carolina*. Esses marinheiros estavam no Brasil havia somente 6 meses, não tendo passado por conseguinte pelo longo processo de abasileiramento sofrido pelos que haviam chegado quatorze anos antes com a Família Real. Teoricamente, eles, sendo portugueses, não estavam combatendo Portugal, mas, tão somente, participando de uma ação política dentro da mesma nação, tanto assim que os navios saídos do Rio continuavam a arvorar o pavilhão lusitano. No fundo, porém, todos sentiam que o fosso entre a Metrópole e o Brasil crescia cada vez mais e que apenas a prudência dos comandantes evitara a ordem de abrir fogo sobre navios que arvorassem o pavilhão lusitano. Para os poucos brasileiros de nascimento que serviam nos navios, não havia nenhum problema de consciência, mas já bem outra era a situação dos portugueses, tendo que escolher naquela guerra decisiva a quem dedicar sua fidelidade, se à velha mãe-pátria na longínqua Europa, ou se à nova pátria que os recebera. A rigor, a partir do momento em que fosse oficialmente declarada a intenção de separar o Brasil de Portugal, qualquer oficial ou marinheiro português, servindo à causa da Independência, poderia ser considerado traidor pelos Tribunais de Lisboa. Quando num organismo militar existe o perigo do subalterno contestar o superior, alegando que este está fora da legalidade, a disciplina está em sério perigo. Esta era a situação vigente a bordo dos na-

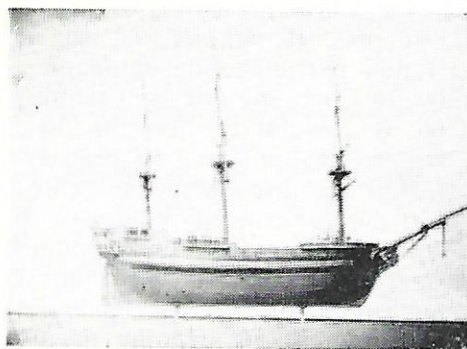
vios da Divisão De Lamare. Por todo o decurso da expedição, boatos de conspiração sucederam-se obrigando a uma vigilância contínua e provocando a abertura de inquéritos. Tal estado de coisas e mais a notícia da próxima chegada de novos reforços portugueses à Bahia levaram o Chefe-de-Divisão De Lamare a convocar um conselho de comandantes para decidir se tentariam bloquear Salvador ou se deveriam demandar ao Rio de Janeiro sem mais demora. As sucessivas reuniões do conselho de comandantes, três durante a expedição, mostram bem a falta de segurança sentida por De Lamare. A 7 de setembro de 1822, por dezessete votos contra quatro, o conselho opinou pelo pronto regresso ao Rio de Janeiro, reconhecendo que faleciam meios para enfrentar a força portuguesa que descia para o Atlântico Sul. Os reparos e o lento reabastecimento retardaram a saída. Somente a 16 de setembro a Divisão largou de Recife e tomou o rumo Sul. No dia seguinte, à noite, irrompeu um motim a bordo da Fragata *União*. Aos gritos de *Viva D. João VI*, alguns marinheiros e soldados apoderaram-se de fuzis e pretenderam dominar o navio. Agindo com presteza, os oficiais lograram desarmar os amotinados sem derramamento de sangue, prendendo 5 praças da artilharia e 6 marinheiros. Os amotinados foram a seguir divididos pelos outros navios, mas o ambiente permaneceu inseguro pelo resto do cruzeiro, exceto a bordo da Corveta *Maria da Glória*. No capitânia, o navio de sentimento luso mais acentuado, o comandante se viu forçado a fortificar o parapeito do tombadilho com quatro pedreiras de meia libra e quatro bacarmates nas gáveas. Além disso, manteve de prontidão uma faxina de 20 marinheiros armados de fuzis, marinheiros esses, brasileiros ou portugueses de comprovada fidelidade à causa do Príncipe Regente. Os oficiais permaneceram o tempo todo armados e se alojaram tão somente no camarim do tombadilho. Em tais condições, os navios cruzaram a Barra do Rio de Janeiro 22 dias após o Grito do Ipiranga. A comissão durara 107 dias, última do período de transi-

ção da Marinha Portuguesa para a Marinha Brasileira. Uma semana após a chegada da Divisão ao Rio, o Governo mandou proceder a *conselho de guerra capital* tendo em vista as insubordinações ocorridas no decurso da comissão. Foram pronunciados 10 soldados e 9 marinheiros, todos portugueses, dos quais 5 foram condenados à pena capital. Em fevereiro de 1823, porém, D. Pedro I teve o bom senso e magnanimidade de comutar-lhes a pena. Por seu turno, o Chefe-de-Divisão De Lamare pediu Conselho de Guerra. O Conselho Supremo Militar concluiu não haver matéria para se formar culpa ao Chefe-de-Divisão Rodrigo Antônio De Lamare, que foi julgado digno de louvor por seu desempenho. Toda a importância dessa estranha comissão que se desenvolveu justamente quando o Brasil rompia os laços finais com Portugal repousa na difícil avaliação da influência exercida nos acontecimentos posteriores pelos soldados e armamentos desembarcados dos pequenos navios na praia de Jaraguá. Teriam o General Labatut e os 5 000 fuzis alterado o curso dos acontecimentos na Bahia? Talvez jamais alguém venha a saber com certeza.

Com a Proclamação da Independência a 7 de setembro, novas e urgentes medidas eram necessárias para transformar definitivamente o núcleo naval que vinha apoiando D. Pedro numa Marinha Nacional constituída. Tão mais urgentes eram essas medidas porque ficara patenteada a disposição de Portugal de apoiar até as últimas consequências os pontos em que ainda exercia domínio no território brasileiro. A guerra agora era inevitável, e não mais podia ser apresentada aos olhos dos portugueses que haviam apoiado a causa brasileira como um conflito interno entre o Poder Executivo com jurisdição no Brasil e o Poder Legislativo com jurisdição sobre o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve.

O material flutuante disponível ao novo Império era bem escasso. Estavam surtos no Porto do Rio de Janeiro em setembro de 1822 as Naus *Martim de Freitas* (74 canhões), *Vasco da Gama* (74 canhões) e *Príncipe Real* (84 ca-

nhões), todas remanescentes da esquadra que viera com D. João VI para o Brasil 14 anos antes. Desses navios de linha, foi julgado susceptível de recuperação apenas um, a Nau *Martim de Freitas*, que foi rebatizada *Pedro I*.



Nau *Pedro I* (ex-*Martim de Freitas*)
Capitânia da Esquadra Brasileira (74 peças) após a Independência, nele atopejou seu pavilhão o Primeiro-Almirante Thomas Cochrane a 21 de março, velejando para o bloqueio da Bahia em 1º de abril de 1823. Após vitoriosa campanha em águas do Nordeste e Norte do País, retornou ao Rio de Janeiro. Ainda com o pavilhão de Cochrane participou da repressão à Confederação do Equador. Em ambas as ocasiões, seu Capitão-de-Bandeira foi o CMG Thomas Sackville Crosbie. Coleção do Museu Naval do SDGM.

A Nau *Príncipe Real* foi mantida no serviço para ser empregada na defesa do Porto do Rio de Janeiro como bateria flutuante, e a *Vasco da Gama* foi inteiramente desguarnecida de armamento, sendo destinada a servir como presinganga. A Fragata *Sucesso*, também vinda de Portugal com D. João VI, foi rebatizada *Niterói* e reparada gratuitamente sob os auspícios de 3 patriotas (José Domingos Moncorvo, João Goulart e Lourenço Antônio do Rego), fornecendo o arsenal tão somente o velame. Das fragatas, corvetas e brigues fundeados junto ao Arsenal da Corte, em número de seis, algumas já tinham participado da Expedição De Lamare, durante a qual tinham posto a nu suas falhas materiais. De uma maneira geral, eram navios de construção mais recente que as naus e foram todas consideradas aptas para o serviço. Procedeu-se ao mesmo tempo a mudança

de alguns dos nomes dos navios. A Fragata *União* ex-capitânia do Chefe-de-Divisão De Lamare, bom produto do Arsenal da Bahia, teve o nome mudado para *Piranga*. A Fragata *Real Carolina*, retirada em março de 1822 da força que comboiava as tropas portuguesas destinadas ao Rio de Janeiro, seria depois denominada *Paraguaçu*, mas ainda participou da campanha do Almirante Cochrane com seu nome primitivo. O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro foi posto a trabalhar em regime de urgência, na recuperação dos navios, dando especial ênfase à *Nau D. Pedro I*, a unidade mais poderosa. Esses trabalhos de reparo e preparo consumiram alguns meses, pois havia dificuldades em se arranjar na praça do Rio de Janeiro os vários equipamentos. Além do mais, o número de operários qualificados era limitado. Era evidente, porém, que o material flutuante disponível era insuficiente a uma campanha que poderia, ser pertinaz e longa. Sendo escassos os recursos financeiros do Império recém-instituído, o Ministro da Fazenda, Martim Francisco Ribeiro de Andrada, resolveu instituir uma subscrição popular para comprar, equipar e montar navios de guerra. Consistia ela numa contribuição de oitocentos réis pagos mensalmente. Através dos precários meios de divulgação existentes, foi feito um apelo ao patriotismo do povo, para subscrever o número de ações da contribuição que as respectivas posses permitissem. No púlpito e nas câmaras do comércio muitas vezes se ergueram pregando a necessidade da contribuição naquele momento decisivo para a nacionalidade. Considerando a pobreza da população do País, o vulto da contribuição não foi pequeno. Os comerciantes da Praça do Rio de Janeiro cotizaram mais de 100 contos de réis, e os de Porto Alegre mais de 7. O Imperador assinou 250 ações, e a Imperatriz 100, pagando adiantadamente as quotas referentes aos três anos da subscrição. Outros patriotas, não tendo dinheiro, ofereceram bens em espécie de utilidade para a Marinha. Dessa forma, o Vigário da Freguesia do Espírito Santo, em Jaguarí, Província do Rio Grande do Sul,

falando em nome de seus paroquianos, ofereceu 50 bois por ano à Marinha Imperial, donativo feito e recebido no decurso de três anos, e a Vila de Guaratatingetá, Província de São Paulo, ofereceu 50 alqueires de feijão por safra. Era o generoso esforço de homens simples que muitas vezes nunca tinham visto o mar, mas que sentiam o destino da Pátria depender do que ali ocorresse.

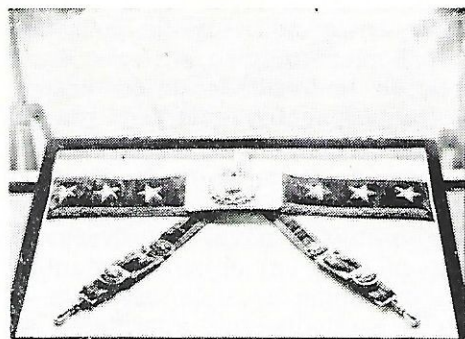
A par do problema de compra, construção e equipamento de material flutuante, havia um outro problema talvez ainda mais sério: o do pessoal. Faltavam marinheiros e oficiais para guarnecer com eficiência mesmo os poucos navios já disponíveis. Em particular, a falta de oficiais era a mais sentida. Homens para guarnecerem as enxarcias e os canhões nas cobertas ainda seria possível procurar nas praias e nos portos do Brasil, mas oficiais com cabedal e experiência capazes de navegar, manobrar e comandar navios de guerra, estes eram bem poucos nos limites do País. Urgia, pois, em primeiro lugar aproveitar ao máximo a oficialidade de origem portuguesa que desejasse aderir definitivamente ao Novo Império, mesmo ao preço de ter que combater contra a mãe-pátria europeia. Cabia, depois, apressar a formação de Oficiais na Academia da Marinha, funcionando no Mosteiro de São Bento desde 1808. A Academia de Marinha tinha recebido no começo de 1822 ordem de regresso a Lisboa com a Biblioteca e respectivo Arquivo, não sendo obrigados a ir para a Europa, porém, os aspirantes que não o desejassem. Tal ordem tinha sido expedida a 2 de janeiro pelo Ministro da Marinha em Portugal diretamente à Direção da Academia, a qual deveria dar conhecimento da decisão ao Secretário de Negócios da Marinha do Governo do Príncipe Regente. Dada a morosidade das comunicações, e na efervescência do momento, não fora difícil ao Governo do Rio de Janeiro protelar indefinidamente o cumprimento da decisão das Cortes de Lisboa. Dessa maneira, em setembro a Academia ainda funcionava solidamente instalada na Colina de São Bento, sendo atendida por Guar-

das-Marinha e Aspirantes, muitos dos quais já brasileiros de nascimento.

Era evidente, porém, que, pela simples comparação das lotações dos navios que se aprontavam ou que se pretendia adquirir com as perspectivas da adesão de oficiais portugueses e a capacidade de Academia, havia um déficit grande a cobrir, principalmente nos postos mais altos. Cogitou-se, por conseguinte, de contratar oficiais estrangeiros com experiência da guerra do mar. Era a busca do *know-how* como se diria hoje, busca essa perfeitamente legítima dentro dos erros da época.

Desde antes da Independência, Caldeira Brant (futuro Marquês de Barbacena), então o Encarregado de Negócios do Brasil na Inglaterra, sugerira em carta a José Bonifácio a idéia de contratar os serviços de Lord Cochrane. Ainda nessa carta, Caldeira Brant apontava a falha no caráter de Cochrane, a qual seria fonte de tantas controvérsias no futuro. Dizia o Encarregado de Negócios: "Oíço que é muito amigo de dinheiro, que está em discórdia com San Martin e tudo isso não concorrerá para aceitar o partido?" O famoso marinheiro inglês permanecia no Chile depois dos valiosos serviços prestados à causa da independência daquele país e estava com a intenção de continuar sua trajetória de aventuras nas águas da Grécia. Menos de uma semana após a Proclamação da Independência, ou seja poucas horas após a chegada da notícia do Grito do Ipiranga ao Rio de Janeiro, José Bonifácio deu andamento à sugestão de Caldeira Brant e encarregou, a 13 de setembro, o cônsul brasileiro em Buenos Aires de entrar em entendimento com Cochrane. Este respondeu à carta do cônsul em fins de novembro, informando que pretendia combater pela independência grega, mas que passaria pelo Rio de Janeiro, em caminho da Europa, e lá estudaria a proposta brasileira. Vê-se na resposta a cautela do bom negociador que quer valorizar seus possíveis serviços, mostrando que também está sendo solicitado noutra direção. Cochrane só chegaria ao Rio em março de 1823. Nesse ínterim, tiveram andamento outras providências impor-

tantes relativas ao preparo da Marinha Imperial. O empenho demonstrado pelo Governo Imperial na Formação e Organização da Marinha de Guerra faz honra aos homens que o compunham. Des-



Talim do uniforme de Primeiro-Almirante da Armada Nacional e Imperial.

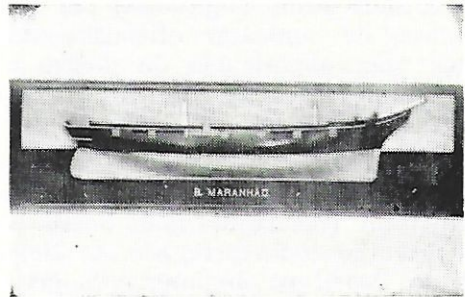
Doação da Marinha Britânica ao Museu Naval do SDGM, por ocasião da visita ao Brasil do Almirante Michael Pollok, Primeiro Lorde do Mar — Rio de Janeiro, 19/9/1972.

tacava-se entre eles José Bonifácio de Andrada e Silva. Graças à sua inteligência e cultura superior, José Bonifácio compreendia bem o papel que deveria caber à Marinha na preservação da Independência e na manutenção da unidade nacional. O respeito que sua opinião inspirava aos demais membros do governo, indicam-no como o cérebro principal da Estratégia Global que conduziu o País ao sucesso com pouco derramamento de sangue. Cabe notar que os dirigentes da época da Independência tinham sido educados sob influência européia, portuguesa ou inglesa, principalmente. Eles acreditavam profundamente no Poder Naval como pilar da nacionalidade. Eles pertenciam à geração que tinha visto o poder terrestre napoleônico ser finalmente estrangulado pelo poder marítimo da Grã-Bretanha. Nunca mais em sua história contaria o Brasil com dirigentes tão esclarecidos quanto a assuntos navais. Por trás de José Bonifácio, e o influenciando bastante, um outro vulto se distinguiu na luta em prol da criação da Marinha: foi Caldeira Brant. Ninguém talvez tenha pugnado tanto pelo

desenvolvimento da Marinha Brasileira quanto Caldeira Brant. De Londres, ele escrevia com freqüência para José Bonifácio, “encarecendo a urgente necessidade de estabelecer freqüentes comunicações por mar entre as províncias, como único meio de aproximá-las e ligá-las entre si”. Insistia sempre o ilustre homem público em suas cartas, acerca da necessidade de se preparar uma Força Naval o mais cedo possível, pois dela dependeria a união do Brasil. A compra de fragatas ou de outros navios, que se pudessem armar para reforçar o núcleo naval em desenvolvimento no Rio, era objeto constante de suas preocupações. Aconselhava ele também a mistura das guarnições portuguesas com marinheiros contratados ingleses ou americanos. Seria uma forma de controlar os marinheiros lusos se esses se mostrassem refratários em se baterem contra patricios seus, o que seria humano e de se esperar. Em várias cartas, encarecia as vantagens da colaboração anglo-saxônica e antecipou o oferecimento de oficiais ingleses para servir na Marinha Imperial. Sua insistência não foi vã, e por fim foi ele autorizado a contratar os serviços de oficiais britânicos que desejassem participar da aventura pouco comum de criar uma nova Marinha no calor de uma guerra. Não tendo de imediato fundos disponíveis para remeter ao Brasil os oficiais contratados, lançou Caldeira Brant mão de sua fortuna pessoal, vendendo inclusive jóias, correndo não pouco risco pecuniário, pois, seus bens na Bahia estavam sob jurisdição portuguesa. Com 2 690 libras esterlinas que logrou reunir, Caldeira Brant fez chegar ao Brasil oficiais ingleses entre os quais James Norton e James Inglis, nomes que se ligariam para sempre a nossa Marinha de Guerra.

Dos oficiais estrangeiros que vieram servir na Marinha de Guerra do Brasil, não incluindo aí os portugueses, a maioria era inglesa. Esses pertenciam a dois grupos de origem diferente: o primeiro grupo, o menor, veio para o Brasil juntamente com Cochrane e participaria ativamente da Guerra da Independência. O segundo grupo, contra-

tado por Caldeira Brant, na Inglaterra, e admitido a serviço por decreto de agosto de 1823, era mais numeroso, sendo constituído por dois Capitães-de-Fragata, um Capitão-Tenente, sete Primeiros-Tenentes e seis Segundos-Tenentes. Esse segundo grupo não chegaria a participar a tempo da Guerra da In-



Meio-Modelo do Brigue *Maranhão* (ex-Infante *D. Miguel*, da Armada Portuguesa). Encontrava-se no Maranhão por ocasião da chegada a São Luís da Nau *Pedro I* com o Primeiro-Almirante Thomas Cochrane, sendo por este apresado. Teve o nome mudado para *Maranhão* e seu comando foi entregue ao Primeiro-Tenente Grenfell, que com ele velejou para o Pará. — Coleção do Museu Naval do SDGM.

dependência, mas teria papel destacado nas guerras externas e internas da primeira geração do Brasil Independente. No primeiro grupo, a maior figura seria, depois do próprio Cochrane, Grenfell. Do segundo grupo, James Norton seria o mais proeminente. Além desses oficiais ingleses, outros oficiais estrangeiros, isoladamente, ingressaram na Marinha do Brasil: o Conde Francês Theodore de Beaurepaire, que já servia à Marinha Portuguesa no Brasil, tendo comandado com eficiência a Corveta *Maria da Glória* na expedição De Lame; o americano David Jewet, residente no Brasil há alguns anos; e o inglês John Taylor. Com a grande maioria desses oficiais, o Brasil contraiu uma dívida de eterna gratidão, pois se alguns logo abandonariam o Serviço do Império, o maior número se ligaria para sempre ao País. Se de alguns pode-se dizer que vieram movidos principalmente pela busca de dinheiro fácil, e de outros que só cobravam a aventura e maior número de

galões, o que era difícil de se alcançar nas Marinhas européias após as guerras napoleônicas, havia também aqueles em que se patenteava desinteressada devoção à Nação que os acolheu.

Mas os acontecimentos político-militares evoluíam rapidamente, não permitindo que o pequeno núcleo naval brasileiro permanecesse inativo para se organizar. Um mês após o Grito do Ipiranga, Pedro I lançou uma proclamação, oferecendo aos portugueses "ou a continuação de uma amizade fundada em ditames da Justiça e da generosidade, nos laços de sangue e em recíprocos interesses, ou a guerra mais violenta". Cada vez mais o fosso entre brasileiros e portugueses. Na Cisplatina, o General Carlos Frederico Lecór, Conquistador e Governador de Montevidéu, era partidário da causa da Independência, mas sua oficialidade era quase toda fiel às Cortes de Lisboa. Sem esperança de obter o apoio da tropa européia, Lecór deslocou-se para Canelones e de lá enviou ordens para o cumprimento do decreto do Governo da Regência que extinguiu o Conselho Militar e determinara a baixa de soldados desejosos de abandonar o serviço das armas. Esse decreto, datado de 14 de agosto de 1822, era mais uma das peças da estratégia do Governo da Regência. Com ele procurava a Regência enfraquecer o poder luso no Brasil, mediante o licenciamento dos soldados de linha, cansados de um serviço exaustivo longe da pátria. Medidas análogas haviam anteriormente tido sucesso, como no caso das tropas chegadas em março ao Rio de Janeiro com o Chefe-de-Divisão Maximiano de Souza. Na Cisplatina, entretanto, os oficiais portugueses repeliram energicamente as medidas de dissolução de suas forças. Reunidos em conselho, os oficiais portugueses decidiram que nenhum decreto da Regência teria efeito sem a aprovação das Cortes de Lisboa.

Não restou outra alternativa a Lecór, senão procurar concentrar as forças de origem brasileira para buscar, em ocasião oportuna, uma decisão pelas armas. Portugueses e brasileiros haviam, porém, servido juntos nas campanhas do Sul por muito tempo.

Como antigos companheiros de armas, os movimentos das tropas lusas e brasileiras processaram-se sem choques armados, cada lado procurando ocupar posição de onde pudesse dar cheque no lado contrário. Os portugueses permaneceram assim donos da Praça de Montevidéu, enquanto os brasileiros ganharam o controle do interior. Na Capital da Cisplatina, o Conselho escolheu D. Álvaro da Costa para comandar as tropas portuguesas.

O Governo Imperial procurou, como nos casos anteriores, resolver o problema mediante uma série de pressões coordenadas. Atuando ao mesmo tempo no campo psicológico e militar, o Governo propôs um pronto retorno às tropas lusas, constituídas pela *Divisão de Voluntários Reais*, com pagamento até o embarque. Ordenou a D. Álvaro que embarcasse imediatamente, como se ele ainda lhe estivesse subordinado, e negou pagamento das letras sacadas sobre o Tesouro para suprimento da guarnição de Montevidéu. Simultaneamente, foi resolvido enviar uma Força Naval a Montevidéu para comboiar os navios transportes necessários à evacuação para Portugal dos *Voluntários Reais*, caso D. Álvaro da Costa cedesse.

No dia 11 de novembro de 1822, todos os navios da Marinha que nascia deram uma salva de 101 tiros, enquanto içavam pela primeira vez o Pavilhão verde-amarelo instituído por decreto imperial dois meses antes. As fortalezas acompanharam a salva, e a população do Rio e de Niterói ocorreu à borda do mar para ter o privilégio de admirar um espetáculo que bem poucas gerações têm oportunidade de contemplar.

Quarenta e oito horas depois, as Fragatas *União*, já agora ostentando o nome de *Piranga*, e *Real Carolina* e mais a Corveta *Liberal* cruzaram a barra acompanhadas de cinco navios mercantes. Comandava a força um ex-oficial da Marinha Americana, radicado no Brasil, de nome David Jewet que fora solicitado a entrar a Serviço da Marinha Imperial e acedera. Como conhecia bem as águas cheias de baixios do estuário do Prata, fora escolhido para

comandar a força para lá destinada. Quinze dias depois, os navios estavam à vista de Maldonado, e bem cedo foi estabelecido contato com o General Lecór. Pelos enviados de Lecór, Jewet soube que D. Álvaro da Costa continuava a se fortificar em Montevidéu à frente de seus 4 000 soldados, sem a mínima intenção de se render ou se deixar evacuar para a Europa. Soube, outrossim, que o Vice-Almirante Rodrigo Lobo, Comandante da Força Naval sediada na Cisplatina, tinha aderido à causa do Brasil. A Força Naval, com base em Montevidéu, consistia da Fragata *Thetis*, de duas escunas e de várias pequenas embarcações armadas na guerra. Com esses meios, Rodrigo Lobo havia estabelecido um frouxo bloqueio de Montevidéu. Vendo que nada havia a fazer no momento nas águas do Prata e temendo ficar em região tão afastada do Rio, quando havia na Bahia uma Força Naval portuguesa superior em poder, Jewet decidiu regressar para Norte deixando para Rodrigo Lobo, fundeados em Maldonado, os cinco navios mercantes que trouxera. Isso feito, ele se fez de vela para a Capital do Império onde chegou a 12 de janeiro. Se por um lado a sua decisão de deixar as águas uruguaias foi acertada, pois seus serviços foram logo a seguir requisitados para outra missão mais importante referente à Bahia, por outro lado a pouca segurança com que ficaram os navios mercantes em Maldonado teve conseqüências nefastas. Aproveitando o isolamento em que se encontravam em Maldonado, oficiais portugueses da escuna que lá ficara com os cinco navios mercantes lograram dominar de surpresa os oficiais adeptos da causa brasileira. Isso feito, conduziram em triunfo para Montevidéu não só a escuna recapturada, como também os cinco navios mercantes, sem que os demais navios de Rodrigo Lobo intervissem.

No Rio, a Força de Jewet se reabasteceu e tendo-lhe sido incorporada a Corveta *Maria da Glória*, ele se fez de vela para Norte, transportando cerca de 900 soldados para reforçar o Exército do General Labatut. Não desejando encontros com a Força Naval portuguesa,

baseada em Salvador, e aproveitando a experiência da Expedição De Lamare, a força procurou alcançar logo Maceió, navegando afastada do litoral baiano. A 22 de fevereiro, as tropas foram desembarcadas no ponto escolhido e a 12 de março, véspera da chegada de Cochrane ao Rio, os navios largaram ferro na Baía de Guanabara.

Dentre os múltiplos problemas a resolver, havia a questão melindrosa da aderência à Causa do Brasil por parte de oficiais portugueses. Nesse sentido, o Governo Imperial, por decreto de dezembro de 1822, criou uma comissão com o objetivo de considerar todos os problemas da Marinha, ficando, porém, a dita comissão, no dizer do decreto, "principalmente incumbida de conhecer, escrupulosamente investigar, informar da conduta, aderência à Causa do Brasil e embarque dos oficiais existentes nesta corte que voluntariamente ficarem no Serviço da Armada Nacional e Imperial". A Comissão era Presidida pelo próprio Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e tinha como membros 1 Vice-Almirante, 1 Chefe-de-Divisão e 4 Capitães-de-Mar-e-Guerra, além de 1 Primeiro-Tenente Secretário. Em virtude do parecer da comissão nomeada, dias depois foi publicada uma portaria criando um Livro-Mestre no qual deveriam ser anotados todos os dados compilados dos livros e cadernos acerca dos oficiais *que ora fformam o Corpo da Armada*. Ainda por parecer da comissão, foi enviado através do Quartel General da Marinha um ofício a cada oficial, desde Segundo-Tenente até Capitão-de-Mar-e-Guerra, consultando-os se queriam ou não aderir à Causa do Império, com prazo para a resposta até o final do mês de dezembro de 1822. Nesse mesmo ofício era garantido aos que não desejavam continuar no serviço do Brasil o transporte até Portugal, com a respectiva família, à custa da Fazenda Pública, e a manutenção do soldo e da patente até o momento do embarque. O Império propunha condições humanas e honrosas aos oficiais que não queriam pegar em armas contra Portugal, mas não estendeu esse direito de opção aos marinheiros lusos, o que foi uma in-

justiça. As medidas de organização da Nova Marinha, aproveitando o que fosse possível do material, pessoal, instalações, instituições e costumes da Marinha Portuguesa, estenderam-se por muitos meses como não podia deixar de ser. Ainda estavam em andamento, em 1823, quando a Guerra da Independência ia em curso decisivo. Em abril de 1823, o Imperador reformou 5 Capitães-de-Mar-e-Guerra, 6 Capitães-de-Fragata, 6 Capitães-Tenentes e 6 Primeiros-Tenentes que não quiseram ficar a Serviço do Império ou cujas anotações no Livro-Mestre não foram do agrado da comissão julgadora. Bem cedo, a maior parte desses oficiais reformados embarcou em navio neutro para a Europa. Em consequência, o Império não só se viu privado de numerosos oficiais com larga experiência do serviço naval, como também deu oportunidade a que o inimigo potencial viesse a se valer do seu concurso.

Tais eram, porém, as normas da época, bem mais civilizadas, aliás, que as vigentes no século seguinte. Preferiram continuar a serviço do Brasil 4 Oficiais-Generais, 9 Capitães-de-Mar-e-Guerra, 21 Capitães-de-Fragata, 18 Capitães-Tenentes, 15 Primeiros-Tenentes e 28 Segundos-Tenentes além de Oficiais-Médicos de vários postos. Na Academia da Marinha, 8 Guardas-Marinha e 19 Aspirantes preferiram abandonar o serviço, enquanto 14 Guardas-Marinha e 19 Aspirantes se tinham prontificado a prestar o juramento de fidelidade ao Pavilhão auri-verde. Um dos Guardas-Marinha chamava-se Manoel Barroso.

Nesse mesmo mês de dezembro de 1822, o Governo Imperial expediu um alvará ao Regimento, permitindo armar corsários contra Portugal. Tal alvará especificava as condições, mediante as quais brasileiros e estrangeiros poderiam atacar propriedades públicas e privadas da nação inimiga. Estava destinado esse decreto a não produzir grandes efeitos.

Em março de 1823, Cochrane chegou ao Brasil acompanhado de vários oficiais ingleses, entre os quais Crosbie, Grenfell e Shepherd, cujos nomes se



Thomas Sackville Crosbie
Capitão-de-Mar-e-Guerra

Oficial de larga experiência, com serviços no Mediterrâneo, América do Norte, Portugal, Holanda e Índias Ocidentais, participou da efêmera ocupação de Buenos Aires pelas forças britânicas (1807). Foi Capitão-de-Bandeira de Lorde Cochrane no Chile e, ao entrar para o serviço brasileiro, ocupou idêntico posto na Nau *Pedro I.* Óleo s/tela de A. Earle, 1823. Coleção do Museu Naval do SDGM.

ligariam posteriormente a vários eventos da Marinha do Brasil. No dia seguinte ao da chegada, foi ele recebido pelo Imperador e por José Bonifácio, ficando de apresentar sua proposta para permanecer a serviço do Império. Três dias depois, acertou com o Ministro da Marinha, Luiz da Cunha Moreira, as condições de vencimento e vantagens, mediante as quais entraria a serviço do Brasil. Não foram fáceis tais arranjos, que repercutiram mal entre os brasileiros. Na verdade, os brasileiros esperavam a adesão de um idealista, tipo Lafayette, capaz de pôr sua vida e sua fortuna pessoal a serviço de uma causa nobre. O que viram e sentiram foi um frio negociador regatear cláusula por cláusula de seu contrato para servir na forma de um *condotieri* ou de um *mercenário*.



Commandante
LUIZ DA CUNHA MOREIRA
1777 — 1865

Ministro da Marinha no primeiro ministério genuinamente brasileiro, foi o principal artífice da Esquadra que, sob o comando do Primeiro-Almirante Cochrane, bloqueou a Bahia, forçando a retirada das tropas portuguesas que se opunham à Independência. Óleo s/tela de Krumholz, 1850.

Cochrane discutia os seus interesses com naturalidade e declarou que “em ajustes dessa natureza era preciso ser claro e explícito em todos os arranjos”. Por fim, foi tudo acertado ou, pelo menos, assim se pensou, e o oficial britânico aceitou servir sob o Pavilhão do Império com o título de Primeiro Almirante do Brasil, em terra e no mar, comedorias e 11:520\$000 de soldo (valor de 12 000 pesos a 960 réis) além de 5:770\$000 anualmente, quando embarcado. As 17:00 hs. do dia 21 de março de 1823, Cochrane içou sua insígnia no topo do mastro grande da Nau capitânia *Pedro I* que salvou com 21 tiros, acompanhado do restante da pequena Esquadra Brasileira. Em torno da *Pedro I*, estavam fundeados os navios que o Brasil lograra preparar com tanto sacrifício para a guerra contra Portugal. Eram eles as Fragatas *Piranga*, *Real Carolina* e *Niterói*,

as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, os pequenos Brigues ou Brigues-Escunas armados *Guarani*, *Real* e *Leopoldina*.

A *Pedro I* era de longe a unidade mais importante da Esquadra. Disponha ela de 74 peças de artilharia e era guarnecida por mais de 600 marinheiros. Em tudo e por tudo a Nau capitânia era um navio característico de sua época, não diferindo das naus que haviam assegurado o domínio do mar para a Grã-Bretanha no século XVIII e começo do século XIX. Suas peças de artilharia estavam dispostas em três ordens superpostas de baterias. A bateria mais baixa, cujas portinholas ficavam mais próximas à linha d'água, era designada *bateria da coberta*. A bateria imediatamente acima chamava-se de *convés* e a bateria mais alta, que ficava a descoberto, era identificada como *toldo* ou *castelo*. As peças da artilharia eram de calibre 36, 24 e 18, os calibres maiores pertencendo às peças das baterias baixas. Além do calibre, as peças diferiam entre si quanto ao comprimento. *Colubrinas* eram os canhões mais longos e mais pesados destinados às baterias baixas onde o espaço para manobrá-las era amplo. *Caronadas* eram as peças curtas empregadas nos espaços apertados ou nas partes altas dos navios.

Cochrane mostrou-se satisfeito com a Nau capitânia, reconhecendo que os operários do Arsenal de Marinha haviam feito um belo trabalho de recuperação em poucos meses. A *Pedro I* era, além disso, conhecida por suas qualidades veleiras. Armada em galera (três mastros cruzando panos redondos) era ela capaz de filar mais de 10 nós com vento fresco de alheta. Seus paióis eram amplos, e neles o Primeiro Lorde encontrou estivas provisões para quatro meses, as quais ocupavam metade dos espaços. Quanto às fragatas, a mais bem armada era a *Piranga*, disposta de 50 peças de artilharia. Cochrane gostou do navio e, em particular, das 24 colubrinas na tolda. A *Real Carolina* e a *Niterói* tinham 44 e 42 peças, respectivamente. A guarnição das fragatas era em torno de 360 homens. Das corvetas, a *Maria*



Figura de Proa da Fragata *Niterói* — Coleção do Museu Naval do SDGM.

da *Glória* montava 22 peças das quais a maioria de calibre 24 e as restantes de calibre 18; a *Liberal*, já com mais de 30 anos de serviço, pois fora construída em Lisboa em 1791, dispunha de 20 caronadas de calibre 24 e 2 colubrinas de calibre 18. Ambas contavam com guarnição de mais de 200 homens. O Brigue *Guarani* e as Escunas *Real* e *Leopoldina* pouco valor teriam em combates navais, mas poderiam prestar serviços contra navios mercantes, armados ou não, e em missões de esclarecimento. Essas pequenas unidades da Marinha Imperial dispunham apenas de 14 a 16 peças de artilharia, todas na tolda, e eram guarnecidas por cerca de 150 homens. A Primeira Esquadra da Marinha de Guerra do Brasil contava, por conseguinte, com cerca de 270 canhões e com pouco mais de 2 mil homens.

Com exceção do *Guarani*, que era um antigo brigue inglês comprado pelo Governo Imperial por 13 contos, os demais navios haviam pertencido à Coroa portuguesa. A maioria deles era de construção portuguesa, constituindo exceção, além do *Guarani*, a *Real Caro-*

lina, feita em Damão em 1816, a *Piranga*, saída das Carreiras do Arsenal de Marinha da Bahia, e a *Maria da Glória* feita nos Estados Unidos.

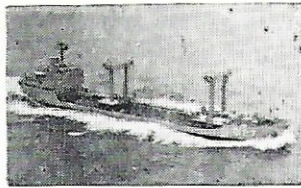
Mais heterogêneos que os navios quanto à origem, eram os homens que os guarneciam. A Nau capitânia, por exemplo, tinha uma guarnição constituída de alguns poucos marinheiros brasileiros que haviam servido na Marinha Portuguesa depois da vinda de D. João VI para o Brasil, por marinheiros portugueses chegados ao Brasil com a transmigração da Família Real, de marinheiros lusos chegados em navios diversos durante o período do Reino Unido, de um punhado de indivíduos suspeitos, recrutados praticamente à força em lugares mal frequentados do Rio de Janeiro, de 160 marinheiros ingleses e americanos à procura de boa paga e aventura e de 130 antigos escravos libertados para servirem a uma pátria que lhes haviam imposto.

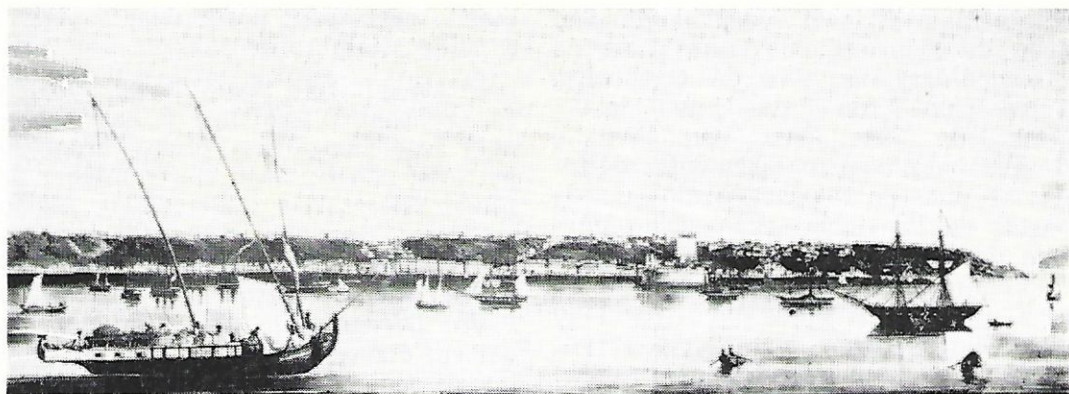
Quanto à oficialidade da Esquadra nos postos médicos, era constituída, predominantemente, por oficiais portugueses que haviam aderido à Causa do Brasil. Assim, também, era nos postos mais altos, mas ali os oficiais de outras nacionalidades, principalmente os ingleses, vieram disputar os comandos com a chegada de Cochrane. Entre a oficialidade moderna, predominavam os portugueses, mas já se contavam entre eles muitos de origem brasileira. Além do mais, pelo menos 3 oficiais franceses, 1 irlandês, 1 alemão e 1 americano serviram na Esquadra Comandada por Cochrane.

Naturalmente a heterogeneidade das origens, tanto da marinhagem como da oficialidade, não facilitou as relações mútuas. Pesa a favor de Cochrane o fato com que ele se impôs a seus oficiais. Tanto quanto se saiba, não surgiram grandes atritos no âmbito da oficialidade que possam ser atribuídos à diferença de origem. Cobertas abaixo, os problemas devem ter sido maiores, pois, a acreditar nas memórias de Cochrane, os brasileiros não queriam

relações com os marinheiros portugueses. Estes não tinham tido a faculdade de escolher se queriam servir ao Novo Império. Eram mantidos numa situação indefinida. O próprio Imperador, em alocução no convés da Nau capitânia,

não mencionaria ações bélicas contra Portugal, mas, sim, contra “as forças do parlamento português”, evidentemente para não ferir os sentimentos dos numerosos oficiais e marinheiros portugueses presentes.





Vista da Cidade de S. Salvador, na Bahia de Todos os Santos.
Gravura de Salathé, 1826. Coleção do Museu Naval do SDGM.

A ORLA MARÍTIMA DO RECÔNCAVO E A CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA NA BAHIA

PEDRO TOMÁS PEDREIRA
(do "Instituto Geográfico e
Histórico da Bahia")

Logo ao iniciar-se a luta pela nossa Independência, na Bahia, o Comandante das Armas, do governo luso, Brigadeiro Ignácio Luís Madeira de Melo, fez reunir uma flotilha de barcas, bem armadas e equipadas, a fim de hostilizar a orla marítima do Recôncavo e suas ilhas, intentando atacar, por via terrestre, as Vilas de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira e Nossa Senhora da Purificação e Santo Amaro, que formavam o ponto de concentração dos patriotas baianos, castigando, duramente, aquela região, de 1822 a 1823.

A 26 de junho de 1822, os patriotas cachoeiranos haviam transformado o Senado da Câmara daquela Vila numa Junta Conciliatória de Defesa, mais tarde transformada, também, numa Comissão da Caixa Militar, sendo, por aquela Junta, nomeado para Inspetor das Fortificações da zona o Tenente-Coronel Felisberto Gomes Caldeira que, ainda em junho, designou coman-

dante das defesas da costa santamarense, da barra do Rio Traripe à do Rio Paraguaçu, o então Vigário da Freguesia de São Domingos da Saubara, o Padre Manoel José Gonçalves Pereira, ocupante daquela função desde 1812.

No Acupe tinha engenho e fazenda o Padre Bernardo de Melo Brandão, ex-Vigário da aludida Freguesia de São Domingos, que conseguiu reunir, inclusive a totalidade dos seus escravos, uma tropa de cerca de 400 homens (segundo o historiador Brás do Amaral) às suas expensas, para ajudar a defender aquela costa e bem assim a sua propriedade.

Em 13 de agosto de 1822, na Vila de São Francisco da Barra do Sergipe do Conde, os líderes emancipacionistas santamarenses e sanfranciscanos se reuniram, decidindo, unanimemente, a criação de um Conselho Interino de Governo para a Província, cuja sede,

resolveram, seria o Hospital de São João de Deus (atual Santa Casa de Misericórdia), na Vila da Cachoeira. Tal resolução foi efetivada a 6 de setembro de 1822 quando, naquela data, foi instalado, com representantes de todas as Vilas do Recôncavo e de outras partes da Província, o Conselho Interino de Governo, sob a presidência do Capitão-mor Francisco Elesbão Pires de Carvalho e Albuquerque (Deputado pela Vila de Santo Amaro), tendo por Secretários Francisco Gomes Brandão Montezuma e Miguel Calmon du Pin e Almeida, respectivamente, Deputados pelas Vilas da Cachoeira e de Abrantes.

Uma das primeiras decisões do Conselho Interino foi o envio de reforços para a zona costeira que se estendia do Bom Jesus da Saubara (atual Bom Jesus dos Pobres) a Saubara e Acupe, com uma tropa comandada pelo Coronel Rodrigo Antônio Falcão Brandão (depois Barão de Belém) e, ainda, a famosa Companhia de Bellona, recentemente organizada sob o comando do Capitão Ignácio Joaquim Ferreira Lisboa.

Naquela zona, um dos primeiros ataques dos lusos foi o levado a efeito nos primeiros dias de setembro de 1822 (segundo Melo Moraes em *Brasil Reino e Brasil Império*, 1º vol.), do qual, tendo o Conselho Interino conhecimento de que “os lusitanos tentavam fazer um desembarque na costa da Saubara, especialmente na fazenda do padre Bernardo, fez expedir uma força comandada pelo Coronel Rodrigo Brandão e, no mesmo dia em que se aproximava ella do ponto de seu destino, divisou tres barcas canhoneiras, com o projecto de fazerem o dito desembarque na mencionada fazenda; mas, forçando a artilharia daquela força a marcha, collocou as peças de que dispunha em logar conveniente, travando combate que pouco durou, porque ao chegar do resto da columna, sem que maior prejuizo experimentassem os nossos, fugiram os luzitanos, deixando na peleja alguns mortos e outros feridos. A força brasileira assim victoriosa foi acampar na fazenda do Acupe, com o fim de proteger toda a costa da Saubara,

d’onde regressou, por ordem superior, a 16 de setembro de 1822.”

Desde que fora nomeado pelo Inspector Felisberto Caldeira, o Padre Manoel José Gonçalves Pereira, ardoroso patriota, não titubeou em coordenar as forças necessárias à defesa da região sob o seu comando, contando, para essa finalidade, com a inestimável ajuda do seu antecessor na Freguesia, o Padre Bernardo de Melo Brandão. E, daí em diante, passou ele a corresponder-se com o Conselho Interino e Comandante da Zona de Santo Amaro, recebendo, constantemente, ordens do primeiro. Sua correspondência, por nós recolhida nos documentos avulsos do Arquivo Público do Estado da Bahia, são os que ora resumimos e apresentamos em apêndice, representando a nossa contribuição de pesquisa ao melhor conhecimento da campanha pela Independência na Bahia.

Em tais cartas, vemos a ação heróica e despreendida dessa esquecida figura que foi o Padre Manoel José Gonçalves Pereira, por todos os títulos merecedora da nossa gratidão, por ter sido um baluarte na defesa da costa do Recôncavo contra os ataques dos lusos de Madeira de Melo.

* * *

Na primeira carta (de 2/11/1822), por nós encontrada no Arquivo do Estado, o Padre Manoel Pereira relata a perseguição sofrida por “cinco lanchas nossas vindas de Maragogipe, com farinha” destinada ao Exército Pacificador. As trincheiras construídas na costa da Saubara pelo Padre Manoel Pereira, no entanto, abriram fogo contra as barcas lusas, que fugiram. A segunda (de 7/11/1822) reporta um ataque das aludidas barcas à ponta da Saubara no dia anterior, afirmando que “porem perderão tempo e metralha, e assim desenganados se retirarão já ao escurecer”, e naquele dia “amanhecerão todas ao pé da Escuna que está ancorada não longe da Ilha do Mêdo...”.

A terceira (de 12/11/1822), escrita ao Coronel Gaspar de Araújo Azevedo Gomes de Sá, Comandante de Santo Amaro, comunica que haviam apareci-

do “entre Itaparica e a ponta de Nossa Senhora de Guadalupe quatro barcas inimigas e hum escaler”, atacando a mesma ponta e Itaparica, encontrando-se, naquele momento, “ancoradas entre as duas ilhas ditas, e não longe desta nossa costa...”. A quarta (de 13/11/1822) anuncia ao Conselho Interino o ataque de quatro barcas inimigas às nossas, principalmente à em que viajava “o Alferes Ajudante de Ordens”, e que “na canoa de avizo veio para a terra o dito Ajudante de Ordens, que o mandei levar á Villa de S. Francisco em huma canoa, e passou livre...”. Em outra carta, da mesma data, dirigida ao já citado Coronel Gaspar Gomes de Sá, Comandante de Santo Amaro, comunica ele as incursões dos portugueses, e o salvamento do “Alferes José Garcia Ajudante de Ordens, que hia com officio do Governo para o General Labatut”, anunciando, ainda, que “está a chegar no Pôrto do Senhor Bom Jesus o Major Antonio Maria e sua tropa”, e pede o envio de “huma peça das que tem nas trincheiras desse rio de S. Amaro”, para colocar numa existente “em hum ponto bem perigoso...”.

Na sexta carta (de 14/11/1822) diz o Padre Manoel Pereira ao Secretário do Conselho Interino que julgava “desnecessario a retirada dos gados e gente destes citios e costas, porque estou sendo persuadido que o inimigo não tenta forçoso desembarque” e que na noite passada “estiverão bem contiguas á praia cinco barcas, mas nada houve...”. Na sétima (de 17/11/1822), estando o Vigário Manoel Pereira em “Bom Jesus da Saubára”, cientifica o Conselho Interino de que os barcos lusos nada tentaram, denunciando a existência do movimento de um “preto captivo de Da. Maria Joaquina de Andrade e seu Feitor, na fazenda Itape-ma... a favor do infame Madeira”, e que “hum cabra escravo do Engenho Acupe e feitor dessa fazenda” deu socorro “no matto a certos Europeos em numero de 5 ou 6 que andão ou vagão por estas vizinhanças.”

Pela oitava carta (de 20/11/1822), é o Conselho Interino avisado de que “duas das barcas inimigas... ontem

seguirão viagem para a Bahia, e ao seu regresso trouxeram mais tres grandes barcos que se reuniram ao malfazejo comboio”, reiterando o socorro já solicitado para a melhor defesa da costa, informando, ainda, o Vigário Manoel Pereira, que o oficiara “ao Capitão encarregado do comando das Ordenanças desta Freguezia para fazer descer para beiramar toda a gente disponivel de seu comando...”. E, a nona carta (da mesma data) faz ciente o mesmo Conselho que ainda estavam “refugiadas neste Porto da Saubára as tres lanchas carregadas de farinha para o Exercito Pacificador... por se acharem tomadas as passagens do Boqueirão e Ponta de N. Sra. de Guadalupe.” Também, informa que as barcas inimigas não haviam atacado a Saubara “e sim se armaram em uma linha do lado interno da Ilha do Mêdo até o pé da Ilha das Fontes, e que duas delas perseguiram uma nossa embarcação que se aproximava á Ilha das Vacas, fazendo-lhe fôgo de artilharia e mosquetaria, mas não a levaram, porque de terra tambem se lhes fez fôgo”, cientificando que “as barcas já estão em numero de doze, e entre elas há dois barcos carregados de tropa.”

A décima carta (de 21/11/1822) dá ciência ao Conselho Interino da chegada de uma relação de cabos de couro e piaçava necessários à construção de uma escuna (projetada sua construção pelo Conselho Interino), e de que ele iria “examinar na cordoaria do Padre Bernardo se há feitos os de piassaba, e se é possivel fazer-se os de couro”. Informa, também, que das embarcações inimigas “duas estão fundeadas fronteiras à Barra do Paraguaçu impedindo a sahida daquela Barra”, e que, naquela manhã, haviam seguido “viagem para a Bahia um Barco e um lanchão”. Na décima primeira (de 24/11/1822) comunica o ataque dos lusos à Ilha de Santo Antônio e ao Lobato, declarando que tinha “por modos simulados feito retirar os gados da beiramar desta Freguezia e sua costa, tambem familias e seos preciosos...”, fazendo ver que “erão medidas de cautella, pois nada havia a temer...”.

Na décima segunda (de 25/11/1822) avisa o Padre Manoel Pereira ao Conselho Interino que “as barcas inimigas não tem... cessado de cruzar esta costa e a da Ilha dos Frades, e também se aproximaram a Itaparica, para onde fizeram fôgo”, e que haviam os portugueses atacado o Cabrito.

Até aqui as missivas do Vigário Manoel Pereira existentes no Arquivo do Estado referentes ao ano de 1822. Entretanto, ainda em novembro desse ano (segundo Ladislau dos Santos Titara no seu poema épico “Paraguassú”), portugueses residentes na Vila de Santo Amaro, como ajuda às tropas de Madeira de Melo organizaram uma força, que foi entregue ao comando do Tenente José Maria Mendes Taborda, da Legião Lusitana. Conta Santos Titara que tropas brasileiras comandadas, respectivamente, pelo Capitão Antônio Onofre de Pinho e pelo Tenente de 1ª Linha do Regimento de Milícias de Santo Amaro Manoel Bernardo Calmon du Pin e Almeida, cercaram a força lusa nas margens do Rio Açu (ou do Pavão) desbaratando-a, e conduzindo seus remanescentes presos à cadeia daquela mesma Vila.

* * *

De 7/1/1823 (conforme consta das Atas do Senado da Câmara de Santo Amaro) é um Ofício do Conselho Interino ao Coronel Antônio Joaquim Pires de Carvalho e Albuquerque para que “faça marchar para a costa da Saubara, á ordem do Sargento-mór Antonio Maria da Silva Tôrres, o maior numero de soldados armados de que puder dispôr, porquanto assim exige a segurança dessa e desta Vila, ameaçadas por vinte e dois vasos de guerra, e o receio de um ataque sério que o inimigo projecta”.

A 8 de janeiro de 1823 o mesmo Senado da Câmara da Vila de Santo Amaro fez a aclamação do Príncipe D. Pedro como Imperador do Brasil, o que somente foi levado a efeito na Vila da Cachoeira no dia seguinte, — 9 de janeiro — sendo o General Labatut representado pelo Coronel Bento de Araújo Lopes Vilas Boas.

Em carta de 30/1/1823 (documento não encontrado) o Padre Manoel Pereira expôs ao Conselho Interino “o estado crítico e arriscado em que se acha esta costa por falta de ordem no serviço”, e por isso, segundo Ofício do mesmo Conselho, o Capitão Ignácio João de Moraes foi mandado comandar os pontos de Dourado e Margarida, e ao Coronel Luís Manoel de Oliveira Mendes, Comandante de Santo Amaro, foi ordenado “mandasse guarnecer competentemente os pontos de Bom Jesus e Acupe”. Ainda, o aludido ofício, de 5/2/1823, informava ao heróico Vigário Manoel Pereira que “o Conselho espera que V. Mercê cuide da defeza do seu ponto com a vehemencia que mostrou sempre na consolidação da Grande e Augusta Cauza da Independência Nacional”, dizendo-lhe também que mandasse ele “buscar farinha á Encarnação, da que tem vindo de Nazareth e ahi se acha”.

Tendo havido alguns desentendimentos entre o então Comandante Geral das defesas daquela costa, o Coronel Antônio Maria da Silva Torres, e o Vigário Manoel Pereira, além de outros chefes da região, o Conselho Interino destituiu aquele do comando, e manteve no cargo o mesmo Vigário, daí a solicitação contida no ofício acima. Porém, o Padre Manoel Pereira, em carta datada de 6/2/1823, fez sentir ao Conselho Interino que o Inspetor Coronel Felisberto Gomes Caldeira lhe dera a comandar o território compreendido da barra do Rio Paraguaçu até a do Rio Traripe, e pediu confirmação sobre o assunto, que lhe foi dada através ofício, de 14/2/1823, do Secretário do Conselho, que declarou: “manda o mesmo Conselho responder-lhe que será o mesmo que tinha dantes, desde a Barra do Paraguassú até o Rio Traripe.”

Na carta de 11/2/1823, o Vigário Manoel José Gonçalves Pereira faz ciente ao Conselho Interino que fora “revistar com alguns Officiaes desta guarnição o estado de defeza em que se achava” cada um dos pontos sob o seu comando, e que, na manhã daquele mesmo dia iria “com o Sargento-mór Inspetor (Euzébio Gomes) Barreiros e

Capitão Engenheiro Leal, fazer avivar os antigos traços das trincheiras”. Sobre este último assunto, confirma o Vigário Mancel Pereira, em carta de 15/2/1823, que havia feito o avivamento dos traços das trincheiras com os oficiais citados. Na mesma carta, enviou ao Conselho uma relação dos materiais e munições de que necessitava para as trincheiras, bem como “a lista do necessário no acampamento do Bom Jesus, dado pelo encarregado das munições de guerra e bôca”.

Em 8/3/1823, o Padre Manoel Pereira avisa ao Conselho que no dia anterior “os nossos barcos de Itaparica reunidos, e um vindo da Vila de São Francisco se baterão com os dos inimigos fortemente quasi todo o dia, mas sem vantagem de ambas as partes”. E na de 12/3/1822 noticia o movimento dos navios inimigos na barra da Baía de Todos os Santos, bem como que “dez das barcas inimigas... seguiram para a costa da Ilha dos Frades, pelo lado do nascente, e lá fizeram algum fôgo”.

Uma carta de 20/3/1823 do Padre Manoel Pereira informa o Conselho Interino do aparecimento de marujos ingleses (ou americanos??) vendendo gêneros alimentícios e oferecendo à venda 4 peças de calibre 6. Naquela data ali estavam os aludidos marujos; e o Vigário, na missiva, levava “à presença de Vs. Exas. a offerta... da compra das ditas peças, e a necessidade que delas há, para V. Exa. levar ao conhecimento do Exmo. Conselho, e este deliberar como for justo”. E na de 31/3/1823 avisa a entrada na barra de três navios, pelo que ele estava persuadido de “ter chegado o socorro dos marotos prestado pelas infames Cortes de Lisboa a favor do quadrupede Madeira, contra a justa Santa Cauza da Independência do Brazil”.

Na carta de 18/4/1823, o Padre Manoel Pereira denuncia de uma reunião “que se faz por alguns outros Portuguezes em casa de um chamado José Gonçalves d’Araujo, na sua fazenda da Viração, sitio muito retirado e livre de comunicação, termo dessa Villa (Cachoeira) e limitrofe a esta Freguezia”,

pedindo fossem tomadas urgentes providências quanto ao assunto. Já antes, em 10/4/1823 (documento, também, não encontrado), havia o Vigário alertado sobre a reunião de alguns “Europeos que lhe forão denunciados pos suspeitos”, ordenando o Conselho, em ofício de 14/4/1823, que os fizessem prender “uma vez que procedendo nas averiguações circunspectas sobre ser verdade as denuncias dadas, e não falsas ou procedidas de inimizade.”

Finalmente a vigésima primeira e última carta, datada de 16/5/1823 (a derradeira por nós encontrada no Arquivo do Estado da Bahia), do Padre Manoel Pereira, informa o Conselho do aparecimento, na povoação de Saubara, do “Portuguez José Vieira Campos, companheiro do outro José Barboza, que daqui foram remetidos a V. Exas. por inimigos da Cauza do Brazil, e que V. Exas. remeterão para Itaparica presos.” Tal acontecimento causou, segundo o vigário, enorme reboliço entre os habitantes da aludida povoação, “que se pegou em armas, e fugindo ele”, diz o padre que “despedi Tropa, a qual o prendeu na manhã do dia 10.” Comunica, ainda, que o remetera preso ao Quartel General de Labatut, pedindo a sua custódia; e que quanto aos “cinco Europeos denunciados de reunião no Morundú”, tivera ele “ordem do Sr. General em Chefe de os remeter presos ao seo Quartel...”.

* * *

Após assumido o governo da Província da Bahia, o seu 1º Presidente, Dr. Francisco Vicente Viana, atendendo solicitação do Imperador através a Portaria de 30/7/1823, remeteu, em 2/5/1824, ofício indicando “algumas pessoas que têm direito a esperar Premios da Munificencia de S. Magestade Imperial”.

Dentre elas arrolou o Vigário Manoel José Gonçalves Pereira, o heróico e verdadeiro comandante e defensor da costa santamarense, do qual informa: “O Padre Manoel José Gonçalves Pe-

reira, Vigario collado da Freguezia de São Domingos da Saubára, distante desta Cidade sete legoas, e á borda do mar. Pretendendo muitas vezes os inimigo desembarcar neste lugar para atacar por terra as Villas de Santo Amaro e Caxoeira, centro do Governo, este Ecclesiastico animou os Povos d'aquelle districto, que fizerão a mais crua guerra aos invasores, que muitas vezes retrocederão destróçados. Estes esforços forão tambem auxiliados pelo Padre Bernardo de Mello Brandão, que de sangue-frio enfrentou o furor lusitano."

Aliás, em função, acreditamos, de tal indicação, foi o Padre Manoel José Gonçalves Pereira, em 30 de junho de 1825, nomeado Deão da Sé da Cidade do Salvador, no lugar do Vigário Capitular José Fernandes da Silva Freire que, a 2 de julho de 1823, fugira na esquadra que conduziu as tropas de Madeira de Melo para Lisboa, carregando consigo as alfaias da Catedral, e ainda um Báculo e a Cruz Episcopal. Foi, além disso, agraciado com o título de Cavaleiro da Ordem de Cristo, tendo sido, até 27/11/1834, membro do Conselho de Governo desta então Província da Bahia.

— APÊNDICE DOCUMENTAL —

I — CARTAS DO VIGÁRIO DA SAUBARA

1ª) "Forão hontem, por vasos inimigos perseguidas cinco lanxas nossas vindas de Maragogipe com farinha; duas das lanxas passarão livres, duas se vierão abrigar debaixo das nossas Trinxeiras, e huma que temerariamente vinha escapar seguindo viagem encaihou em certos baixos fronteiros nesta Freguezia onde não existe Trinxeiras, e nem tão pouco se lhe podia prestar socorro da mosquetaria;... e o povo desta terra vendo a minha grande afflicção por não poder socorrer aquella embarcação, e vendo-me seguindo... para lhe prestar os caridosos officios que estivessem ao meo alcance... me seguio, e soffreo hum grandicissimo fogo do inimigo, fazendo-lhe... não obstante ser a sua posição dentro de

insultos... e mettidos n'ágoa the os peitos. O mestre da embarcação... que o não livrou do furor e poder do inimigo,... the os pannos, e mais coisas que pôde safar e meter no fundo, perdendo toda a farinha, pelo que o inimigo nada aproveitou... soffrendo 15 perdas e cargas. Enquanto isso se passava, da Trinxeira da Ponta da Saubára sahiu huma pessoa... na praia proxima a passagem dos vazos... que elles receberão o premio de todo aquele seo trabalho; por que hum barco recebeu duas ballas nossas, e huma barca huma, com que se vio o barco obrigado a cortar a amarra, pois estava ancorado, e a barca que velejava foi... e foi soccorrida por outra. O barco logo que picou a amarra e seguio, vio-se obrigado a tirar parte de hum dos pannos, talvez para servir de tapagem... que se lhe fes, e não contamos huma inteira victoria por que se nos despedaçou a carreta da pessa; tambem com os nossos tiros de Artilharia foi... hum... por... nesta Costa da Saubára... Deos guarde a V. Exa. Consistorio da Matriz da Saubára, 2 de Novembro de 1822. — ... Senhor Secretario do Governo da Província. (a) Manoel Gonçalves Pereira, Vigario da Saubára."

2ª) "Na tarde de hontem tornou a ser atacado o Ponto da ponta da Saubára de que já fallei a V. Exa., e por... porem eu depois de dar as providencias que estavam ao meo alcance,... trinxeira para... feito... mais outra pessada trinxeira... de... e fazendo ver a infame canalha que não temia as suas ameaças, por meio de huma... que foi levantar na trinxeira... com o de... preso; por que não consente... huma... por querer poupar a tão indigno... por que só me restavão do combate de demanhã dezze tiros de pessos, e receava não fossem as ballas empregadas em razão da distancia em que se encontravão postadas as barcas, que fizerão vivissimo fogo toda a tarde, porem perderão tempo e metralha, e assim desenganados se retirarão já ao escurecer, e hoje amanhecerao todas ao pé da Escuna, que está ancorada não longe da Ilha do Medo;... Costa, o Illmo. benemerito Major Antonio Maria

tem-se prestado já mandando a sua gente, e já vindo elle mesmo como aconteceo hontem de tarde. Fis prender o escravo feitor de Dona Maria Joaquina, o qual entreguei aqui a hum seo Administrador para o conservar no tronco the findarem as nossas... que... pois que... a segurança da Cauza... tanto por que elle... dado provas... o mestre do Madeira, que he nosso, como... como que proceda com... elle hé hum oraculo. Rogo a V. Exa. queira levar toda esta minha exposição ao conhecimento do Exmo. Governo, de quem espero, o soccorro de duas pessas de maior callibre para então contar com a defesa desta Costa, e rumo das barcas inimigas. Deos guarde a V. Exa. Consistorio da Matriz de S. Domingos da Saubara, 7 de Novembro de 1822. Ilmo. Exmo. Senhor Secretario do Governo Interino da Provincia. (a) Manoel Jozé Gonçalves Pereira, Vigario da Saubara."

3ª) "Ilmo. Senhor Coronel Comandante. Participo a V. S. que hoje depois do meio dia, com pouca differença, apparecerão entre Itaparica e a ponta de Nossa Senhora de Guadalupe 4 barcas inimigas e hum escaler, huma das quaes se approximou para a parte dita da ponta, e fes fogo, e tambem o recebeo; aquella tem outra na ponta da vela huma bandeira não pequena preta, e as tres o fizerão para a ponta de Itaparica, e prezentemente axão-se ancoradas entre as duas Ilhas ditas, e não longe desta nossa costa, pelo que já passo a tomar as medidas que me pareçam necessarias para acautellar, algum desembarque, que julgo ellas inimigas tentão fazer a esta mesma ponta, dahi eu mandei ao Comandante do Destacamento do Acupe. Deos guarde a V. Sa. Consistorio da Matriz da Saubara, 12 de Novembro de 1822. (a) Manoel Jozé Gonçalves Pereira, Vigario da Saubara."*

4ª) "Participo a V. Exa. para levar ao conhecimento do Exmo. Governo, que hontem pelas duas horas da tarde vi fundear no ponto de Manguinhos e ponta de N. Senhora de Guadalupe para

dentro da Costa desta Saubara, dois barcos inimigos e huma Escuna ou coisa semelhante, depois de fazerem algum fogo não muito para aquella, desta parte, e hoje ao passar o barco em que hia o Alferes Ajudante de Ordens, e mais duas embarcações nossas fizerão força de remos sobre as embarcações 4 barcas, pelo que mandei do ponto da Cambôa huma Canoa a participar as taes embarcações que voltassem, e na Canoa do avizo veio para terra o dito Ajudante de Ordens, que o mandei levar á Vila de S. Francisco em huma Canca, e passou livre, e o barco e mais duas embarcações seguiram para onde por mim foi determinado. As quatro barcas ditas não tem cessado de velejar cruzando a nossa Costa, e bem contiguas a ellas, pelo que de hontem para cá tenho a gente toda em armas e vigilante, e protesto a V. Exa. fazer o que estiver ao meo alcance para fazer repellir qualquer desembarque que o inimigo tente fazer nos pontos desta Costa. Deos guarde a V. Exa. Consistorio da Matriz da Saubara, 13 de Novembro de 1822. (Ilmo) e Exmo. Senhor Secretario do Conselho Interino do Governo da Provincia. (a) Manoel Jozé Gonçalves Pereira, Vigario da Saubara.

P. S. — A escuna e huma barca conservão se fundeadas no ponto que hontem tomaram, e ahi continuam ancoradas."

5ª) "Ilmo. Senhor Coronel Gaspar de Araujo Azevedo Gomes de Sá. Hontem já participei a V. Sª da xegada de 5 barcas e huma escuna... que se achavão fundeadas da ponta de Manguinhos e ponta de N. Senhora de Guadalupe para dentro, e que dei logo que os vi as necessarias providencias pondo em movimento toda a gente Auxiliar e Ordenanças, e guarneecendo os pontos mais perigosos; esta manhã amanhecerão no mesmo lugar, e como quizessem passar para a parte da Vila de S. Francisco 3 embarcações nossas... das ditas barcas fizerão força de remos e vella sobre ellas, pelo que mandei do sitio da Cambôa huma ca-

* Carta ao Coronel Gaspar de Ar. Azevedo Gomes de Sá, comandante da Vila de Santo Amaro.

noa avizar as ditas embarcações que voltassem para o Senhor Bom Jesus desta Freguezia, onde já tenho há tempo 2 pessas cavalgadas, e na canoa do avizo veio para terra o Alferes José Garcia Ajudante de Ordens, que hia com officio do Governo para o General Labatut, o que mandei em huma canoa, e o barco foi para onde determinei, depois de que as 4 ditas barcas não tem cessado de vellejar por toda esta Costa bem proximas a ella, ainda continuão nesse exercicio. Está a xegar no Pôrto do Senhor Bom Jesus o Major Antonio Maria e sua tropa, como me dice o mesmo José Garcia. Rogo a V. Sa. me queira mandar huma pessada que tem nas trinxeiras desse rio de S. Amaro, pois tenho cá huma trinxeira feita ha muito tempo, em hum ponto bem perigoso, e sem pessa alguma, pois ellas por cá são mais necessarias, e não mando canoa em busca della por que não posso tirar destes pontos hum só soldado, attento estado das coisas e por isso espero que V. Sa. mande por alguma canoa dessa Vila, trazendo logo a competente munição e polanto (sic). Não me resta tempo para mais dizer. Deos guarde a V. Sa. Consistorio da Saubara, 13 de Novembro de 1822. De V. Sa. sou muito venerador e obrigado Servo. (a) Manoel Jozé Gonçalves Pereira, Vigario da Saubára.”

6º) “Estando de partida para os trabalhos da minha tarefa, recebo os officios de V. Exa. de 13 e 14 que acompanhão a Proclamação do Exmo.; governo, e me vi prompto em dar execução ao que V. Exas. nelles me recommenda. Julgo desnecessario a retirada dos gados e gente destes sitios e Costa, por que estou sendo persuadido que o inimigo, não tenta forçoso desembarque, e assim mesmo espero confiado no Omnipotente fazer repellir com as forças mesmo do povo da terra. A noite passada estiverão bem contiguas á praia 5 barcas, mas nada houve, e de manhã se forão reunir alguma que existe ancorada entre ou para dentro da ponta de Manguinhos e ponta de N. Senhora de Guadalupe, e agora por tarde se xegou huma e hum escaler para a Ilha do Mêdo, onde desembar-

carão, e axão-se em terra huma canoa delles e escaler dito, e a barca não longe daquele ponto. Fico certo de participar a V. Exas. o que houver de novidades a tal respeito, e rogo a V. Exas. queira levar ao conhecimento do Exmo. Governo que com favor de Deos nada há que receiar do inimigo nesta Costa. A falta de papel dá occasião em escrever nesta. Deos guarde a V. Exa. Consistorio de Saubára, 14 de Novembro de 1822. — Ilmo. e Exmo. Senhor Secretario do Governo da Provincia. (a) Manoel Jozé Gonçalves Pereira, Vigario da Saubára.”

7º) “Deste Porto do Senhor Bom Jesus e Quartel do mesmo Comando da Força Armada participo a V. Exa. que as barcas inimigas hontem por todo o dia nada fizeram de movimento, e esta manhan duas seguirão para a parte da Ponta de N. Senhora, para onde fizeram algum fogo e receberão igualmente, pelo que voltarão, e nesta occasião axão-se velejando tres com a proa para a Ilha do Medo. Foi-me denunciado que certo preto captivo de Dona Maria Joaquina de Andrade e seo Feitor na Fazenda denominada Itapenha (sic), maquina ou move partido com outros pretos a favor do infame Madeira, e por isso passo já a fazello prender e entregar ao Comandante dito; como tem hum cabra escravo do Engenho Acupe, e feitor deça fazenda, que me deram socorro no mato a certos Europeos em numero de 5 ou 6, que andão ou vagão por estas vizinhanças. Deos guarde a V. Exa. Bom Jesus da Saubara, 17 de Novembro de 1822. — Ilmo. e Exmo. Senhor Secretario do Governo da Provincia. (a) Manoel Jozé Gonçalves Pereira, Vigario da Saubára.”

8º) “Duas das barcas inimigas que existem ancoradas não longe desta Costa, e a perseguem, como tudo tenho feito ver a V. Exa., ontem seguirão viagem para a Bahia, e ao seo regresso trocerão mais tres grandes Barcos que se reunirão ao malfazejo Comboio, e por isso considero atacados os pontos desta Costa, e eu então sem armas bastantes para a devida defesa, e mesmo sem Artilharia para impedir aproximação dellas á terra, pois que tendo a

muito pedido esse socorro ao Illmo. Comandante da Villa de S. Amaro, e a dias ao Exmo. Governo por officios dirigidos a V. Exa., the o presente não tem sido atendidas minhas tão justas supplicas, pelo que parece que não devo responder por algum mal acontecimento que assim mesmo espero o não haja, e novamente protesto perante o Céu e a Nação não perder, digo, não poupar trabalhos e desvellos para por em segurança esta porção de cidadãos de que sou o Mestre, Pai Espiritual e hoje soldado defensor. Ontem mesmo logo que vi a chegada das Barcas delles me fui entender com o Illmo. Major Antonio Maria, para de commum accordo tomarmos necessarias medidas de nossa defeza, e a mesma couza participei logo ao Illmo. Coronel Luiz Manoel para com brevidade me fazer remeça da munição já pedida, e que está prompta, como elle me afirma, para as pessas. Officiei ao Capitam encarregado do Comando das Ordenanças desta Freguezia para fazer decer para beiramar toda a gente disponivel de seo Comando, como também informado de já estar no Acupe o troço de Ordenanças que por ordem do Exmo. Governo para alli marcha, como também me afirma o mesmo Illmo. Coronel, da minha parte e a bem da Santa Cauza rogasse ao seo Comando quizesse prestar-me o socorro de... Destacamento para ser postado na Fazenda... ponta contigua aquella mais a... dito, fiz retirar o povo, e de todas as mais providencias que estão ao meo alcance tenho lançado mão. Rogo a V. Exa. queira levar ao conhecimento da Exma. Junta tudo quanto aqui vai escripto. Deos guarde a V. Exa. Consistorio da Saubara, 20 de Novembro de 1822. Ilmo. e Exma. Senhor Secretário do Governo da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigario da Saubara.”

9ª) “Neste momento recebo os dois Officios de V. Exa. de 19 do corrente, e com elles a munição constante do rol junto. Esta manhã officiei a V. Exa. o que por cá há passado a respeito das Barcas inimigas; agora porem o torno a fazer para cientificar a V. Exa. que té o presente as Barcas ditas não tentarão ataque como eu supunha, e sim

se armarão em uma linha do lado interno da Ilha do Mêdo té o pé da Ilha das Fontes, e que duas delas perseguirão uma nossa Embarcação que se aproximava à Ilha das Vacas, fazendo-lhe fôgo de Artilharia e mosquetaria, mas a não levarão por que de terra também se lhes fez fôgo. As Barcas já estão em numero de doze, e entre elas há dois Barcos carregados de Tropa. Inda se achão refugiadas neste Pôrto da Saubára as três lanchas carregadas de farinha para o Exercito Pacificador que no domingo forão perseguidas pelas ditas Barcas inimigas, e não podem seguir viagem por se acharem tomadas as passagens do Boqueirão e Ponta de N. Senhora de Guadalupe fico certo de mandar trocar na Ponta da Barra as balas de maior calibre que aqui tenho, como também no mais tudo recomendado nos Officios ditos de V. Exa. Deos guarde a V. Exa. Consistorio da Saubára, 20 de Novembro de 1822. Ilmo. e Exmo. Senhor Secretário do Govêrno da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

10ª) “Recebi o Officio de V. Exa. de 20 do corrente e com ele a relação de Cabos de Couro e piassaba que são necessários para prontificação da Escuna, e passo já a ir examinar na cordoaria do Padre Bernardo se há feitos os de piassaba, e se é possível fazer-se os de couro, por que não me é permitido presentemente mandar à cordoaria de Pedro Gomes em razão de se acharem as Barcas em linha ao lado daquela Ilha, e jamais escapará o canoeiro que lá fôr, pois eles inimigos têm canoas à sua disposição. Recebi hontem a munição de que V. Exa. faz menção, e já dei recibos. As Barcas ditas não têm hoje feito fôgo; duas estão fundeadas fronteiras à Barra do Paraguassú impedindo a saída daquela Barra, e esta manhã seguiu viagem para a Bahia um Barco e um lanchão. Deos guarde a V. Exa. Consistorio da Saubára, 21 de Novembro de 1822. Ilmo. e Exmo. Senhor Secretário do Govêrno da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

11ª) “Neste momento, que é uma hora da tarde, recebo Officio de V. Exa.

de 23 do corrente, e com ele um para o Tenente João Zacarias, que logo fui entregar. Hontem todo o dia sofreu a Ilha de Santo Antonio da Freguezia de Madre Deus do Boqueirão fôgo das barcas inimigas, e algum tambem se lhes fez, e hoje em esta manhã o houve para o lugar chamado Lobato, que é entre a Barra e o Doirado. Tenho por modos simulados feito retirar os gados da beira mar desta Freguezia e sua costa, tambem familias e seus preciosos, e na estação da Missa Conventual fiz uma fala ao povo sobre esta mesma coisa, fazendo-lhe ver que a determinação do Exmo. Govêrno erão medidas de cautela, pois nada havia a temer. Fico muito certo que o Exmo. Govêrno não perde ocasião de promover o bem e segurança publica, e eu aproveito esta para de novo protestar a V. Exa. que jamais me pouparei a trabalhos necessários à segurança da Santa Causa que advogamos. Deus guarde a V. Exa. Consistorio da Matriz da Saubára, 24 de Novembro de 1822. Ilmo. e Exmo. Senhor Secretário do Govêrno da Provincia. (a) Mancel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

12º) “As barcas inimigas não têm hoje cessado de cruzar esta Costa e a da Ilha dos Frades, e tambem se aproximarão a Itaparica, para onde fizerão fôgo e se lhes fez; a escuna esta manhã saiu do seu ancorador (sic) e foi fundear alguma coisa mais abaixo; ontem por tarde, depois de estar toda a flotilha fundeada ao pé da Escuna, aparecerão pela Ponta de N. Senhora 4 ou 5 embarcações nossas, sobre as quais sairão logo dois barcos inimigos, mas nada conseguirão, por que tres voltarão e duas se abrigarão em terra; no Cabrito é que consta por aqui terem os inimigos com o fôgo de hontem de manhã, de que já falei a V. Exa. feito preza em dois navios nossos, que sairão pela Barra. Como nada desejo aqui mover sem aprovação do Exmo. Governo, participo a V. Exa. que alguns mal intencionados Brasileiros perseguem o mais possivel o bens de um pacifico Europeu aqui residente, o qual tem concorrido com o que pode para bem de nossa Santa

Causa; e por que se mandar prender os seus perseguidores seria condenado como protetor de Madeira, e se não o fizer acabarão seus bens, e ficará sua numerosa familia exposta à necessidade, digne-se V. Exa. determinar-me o que devo obrar. Deus guarde a V. Exa. Consistorio da Saubára. 25 de Novembro de 1822. Ilmo. e Exmo. senhor Secretário do Govêrno da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

13º) “Hontem recebi a participação de V. Exa. por intermedio do Exmo. Snr. Secretario, e nella minha nova nomeação para Comandar a guarnição deste Ponto, como era antes, e para em defesa dele aplicar todas as forças. Muito me compraz esta repetida lembrança com que Vs. Exas. me honrão; porem, certamente me escusaria de tudo quanto fosse responsabilidade proveniente de Comando, pois que os meus desejos são unicamente, como soldado, servir a Nação, e ao Imperador, do que estarei sempre pronto para dar todas as provas. Quando, pois não sejam atendiveis tais desejos, e cumpra que eu deste modo sirva a Pátria, peço a Vs. Exas. uma declaração da compreensão deste Comando, pois ainda que na Portaria de Vs. Exas. se diga que ele é como antes, e a antiga ordem que me foi imposta pelo Inspector Felisberto Gomes Caldeira, diga expressamente que este Comando se compreendia desde a Barra do Rio Peruaçu (sic) té Traripe, o que é minha Freguezia, contudo como nesta mesma Portaria se diz que fico incumbido do Comando da guarnição deste Ponto, e os Pontos sejam muitos entre os dois ditos Rios, ou Costa da Saubára, padece equívoco o dizer-se Ponto e não Pontos. Apesar porem do equívoco, como o inimigo esteja sempre à vista, e seja preciso rapida providência sobre todos, visto o estado de ruina em que os deixou o antigo Comandante, como ultimamente officiei a Vs. Exas, então posso aparecer tão breve a intelligencia de V. Exas. o equívoco, e eu lancei mão de providências gerais a respeito de todos os pontos, e sentirei se ultrapasso assim os limites do Comando que Vs. Exas. se dignão incumbir-me,

na certeza que me restingirei logo que Vs. Exas. expressamente me arbitrem. Deus guarde a Vs. Exas. muitos anos. Consistorio da Saubára, 6 de Fevereiro de 1823, 2º da Independência e do Império. Ilmos. e Exmos. Snrs do Conselho Governativo da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

14ª) “Tendo pedido a Vs. Exas., com data de 6 de Fevereiro, inteligencias expressas dos pontos que se dignarão Vs. Exas. entregar ao meu comando; e tendo aí mesmo dito que passava tudo a dar providencias gerais, em todos os que antigamente erão do meu comando, foi o primeiro passo revistar com alguns Officiaes desta guarnição o estado de defesa em que se achava cada um deles, e foi o resultado desta revisão o que Vs. Exas. verão junto no documento nº 1. E como não soubesse que ordens havião superiores a respeito desta defesa, officiei ao Sargento-mór Inspetor Barreiros, cuja resposta Vs. Exas. acharão no 2º. Suposto este estado deploravel, e não querendo em todo o tempo sobrecarregar-me de defeitos alheios, resolvi convocar um Conselho em que se estabelecesse o modo de defesa, reconhecido o estado de desamparo das forças que convinhão e Vs. Exas. verão do termo do Conselho e sua resolução cujo teor está no nº 3; onde se vê qual deverá ser a minha marcha daqui em diante a respeito desta defesa, enquanto outra coisa não deliberarem Vs. Exas. No entretanto que seguia esta direção, recebo outro Officio de Vs. Exas. por intermedio do Exmo. Sr. Secretario, em que me participa terem Vs. Exas. ordenado ao Coronel Luiz Mancel de Oliveira Mendes mande guarnecer competentemente os pontos de Bom Jesus e Acupe, pontos extremos de um e outro lado, dos que anteriormente pertencião ao meu Comando, e ao presente supuz pertencer, como ainda suponho, pelas forças de ambos os Officios de Vs. Exas., o primeiro de 2 do corrente mês, em que Vs. Exas. dizem que me fica entregue o comando da guarnição como era antes da nomeação do Comandante Antonio Maria, e 2º de que actualmente faço menção em que Vs. Exas. me dizem, falando dos

ditos pontos de Bom Jesus e Acupe, com data de 5 do mesmo corrente mês, que me entenda com o referido Coronel sobre aquele dos pontos alegados, que pertenceu e pertence ao meu comando; e como pertencião antigamente ambos, sobre ambos, tambem foi a resolução do Conselho supra dito. Esta manhã hei de com o Sargento-mór Inspetor Barreiros, e Capitão Engenheiro Leal, fazer avivar os antigos traços das trincheiras, que as veja prontas, e que espero suceda nestes cinco a seis dias, apezar da impossibilidade que encontrou o antecessor Comandante que em mais de trez meses do seu Comando não pôde vencer, ou ac menos principiar.

Já dei ordem para vir a farinha da Encarnação, como Vs. Exas. mandão no ultimo Officio mencionado.

O Sargento-mór Inspetor apresentou em Conselho uma ordem sua em nome do Exmo. General, que manda fornecer cada peça com setenta e cinco tiros de bala mestra; e vinte e cinco de metralha; eu pedi a cada um dos Comandantes dos pontos desta guarnição um mapa de suas armas e munições, e à vista destes mapas participei a Vs. Exas. o estado de munições e armamentos, afim de que Vs. Exas. me mandem fornecer do modo que lhes pareça justo, e possivel, asseverando desde já que só das Ordenanças oferece capazes de defender esta Costa, o Capitão Comandante Francisco da Silva Pinto, duzentos homens, além de mais de cem de Milicias, todos desarmados, do que muitas vezes fiz participante ao anterior Comandante, por sem efeito. Assim, Vs. Exas. vêm que a primeira necessidade que padeço é de armamento, pelo menos para Trezentos homens, que em suas casas, ou com muito pouca despesa, podem concorrer à defesa desta Costa.

Tenho, alem, urgente necessidade que Vs. Exas. me enviem algum papel para escrever. Ultimamente, rogo a Vs. Exas. queirão determinar-me se ponho na presença do Exmo. General em Chefe o procedimento exposto, e documentado, afim de que a minha honra não seja de algum modo duvidosa ainda

perante ele. Deus guarde a Vs. Exas. muitos anos. Consistorio da Saubára, 11 de Fevereiro de 1823. Ilmos. e Exmos. Snrs. do Conselho Interino do Governo da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

15ª) “Fui, como dizia a Vs. Exas. no meu Officio antecedente, com o Sargento-mór Inspetor e o Capitão Engenheiro, e avivados os traços das trincheiras pedi me desse o mesmo Inspetor um mapa do preciso para a reedificação e construção delas; no entretanto, fui mandando preparar faxinas e estacaria.

Hoje me remeteu do Acupe o mesmo Inspetor o pedido mapa incluso; e apesar de lhe ter lembrado que a estreiteza do tempo e os poucos dados que tinhamos não permitirão obras maiores, mas em quanto nos amparasse do inimigo, contudo o mapa é tal como Vs. Exas. verão, que me foi preciso recorrer já à Comissão de Santo Amaro para me auxiliar com parte do nele exigido, pois que por mim só não a posso efetuar. Pelo exposto conhecem Vs. Exas. que não posso concluir esta defesa nos dias que tinha esperançado, e prefixado a Vs. Exas. no meu Officio antecedente; e não posso já calcular quando ela estará pronta, visto que o Inspetor tudo quer no rigor da arte, sem se lembrar que muitos mezes nos mantivemos contra o inimigo, com diários ataques, entrincheirados como as circunstâncias permitirão. Em consequência da Ordem do Exmo. General, apresentada pelo Inspetor, para municiar as peças com 75 tiros de balas mestras, 25 de metralha, e as espingardas com 300 tiros cada uma, passei ao depósito do Bom Jesus, e dele, com a munição existente dos pontos, fiz o dividendo que Vs. Exas. verão do Maga geral da guarnição desta Costa, incluso, onde tambem se acha expressa a falta para o cumprimento da Ordem do Exmo. General, cuja falta Vs. Exas. se dignarão resolver, e quem e como providenciarei. Incluso acharão finalmente Vs. Exas. a lista do necessário no acampamento do Bom Jesus, dado pelo encarregado das munições de guerra e bôca, a qual remeto a Vs. Exas.

por me certificar ele que esta era a marcha seguida a semelhante respeito, e assim ordenada pelo meu antecessor, o Tenente Coronel Antonio Maria, e assim irei procedendo enquanto Vs. Exas. não me directarem outro modo. Participo a Vs. Exas. que às 11 horas da manhã veio da parte de Nazareth uma nossa Sumaca, e fundeu frenteira à Itaparica. Deus guarde a Vs. Exas. muitos annos. Consistorio da Saubára, 15 de Fevereiro de 1823, 2º da Independência e do Império. Ilmos. e Exmos. Srs. do Conselho Governativo da Provincia. (a) Mancel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

16ª) “Participo a V. Exa. que no dia 6 do corrente, pela volta de 4 horas da tarde vi sair pela Barra de Santo Antonio um grande Vaso, que supponho ser a Nau D. João 6, e na verdade ela não existe no lugar onde diariamente era vista. Igualmente participo a V. Exa. que ontem 7 do mês corrente, os nossos barcos de Itaparica reunidos, e um vindo da Vila de São Francisco se baterão com os dos inimigos fortemente quasi todo o dia, mas sem vantagem de ambas as partes, pelo que me parece, pois os vi pacificamente voltarem para os seus ancoradouros. O Capitão Soeiro, interinamente Comandante do Ponto do Senhor Bom Jesus, me fez ver a justa causa que deu ocasião a não se fazer naquele Ponto o sinal do telegrafo, e foi o ter ido ao Ajudante Comandante do mesmo Ponto à sua casa com licença de dois dias, e por inadvertencia deixar, digo, não deixar a copia dos sinais para sua guia. Deus guarde a V. Exa. Consistorio da Saubára, 8 de Março de 1823, 2º da Independência e do Império. Ilmo. e Exmo. Senr. Secretario do Governo da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário da Saubára.”

17ª) “Participo a V. Exa. que no dia . . . vi entrar pela Barra da Bahia uma sumaca, e no dia 9, depois das duas horas da tarde, sairão pela mesma Barra dois navios e dois Brigues. É certo ter saído a Nau D. João 6ª, e a Fragata nova, mas esta consta-me por noticia dada por um Sargento vindo do Exército, que tornara a entrar, por não se conserva no seu costuma-

do ancorador. Dez das Barcas inimigas seguirão para a Costa da Ilha dos Frades pelo lado do Nascente, e lá fizerão algum fôgo, pelo que vi esta manhã os nossos Barcos de Itaparica no canal do Boqueirão, que para lá passarão ontem de tarde, e nesse momento os vejo fronteiros a esta Costa de seu Pôrto. Mandeí um Sargento ao Cabrito para conduzir a polvora e balas que os Administradores daquela Fabrica me participarão estavam promptos; porem nada veio por que o Exmo. Senr. General ordenou aos ditos Administradores não prestassem munição alguma de guerra sem sua ordem, como me fizerão ver os mesmos Administradores por um seu Officio de 10 do presente. Deus guarde a V. Exa. Consistorio da Saubára, 12 de Março de 1823, 2º da Independência e do Imperio. Ilmo. e Exmo. Senr. Secretario do Conselho Governativo da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigario da Saubára.”

18ª) “Nesta Saubára tem aparecido por duas vezes um escaler com 6 Ingleses, os quaes ora aqui se achão, e trazem fazenda, mesmo alguns molhados, como carne do sertão, manteiga e bolachas, tudo em ponto pequeno por ser pequeno o escaler; estes mesmos Americanos me oferecem da parte do Capitão de sua embarcação 4 peças de calibre seis, e que as mandavão aqui trazer uma vez que se efetue a compra delas, cujo preço não estipularão, e sim dizem que se lhes faça ver quanto se lhes dá por cada uma; e por que não está ao meu alcance fazer uma tal compra, e esta Costa necessita muito de quatro ou mais para se poder considerar guarnecida com segurança, levo à presença de V. Exa. a oferta, que se me faz da compra das ditas peças, e a necessidade que delas há para V. Exa. levar ao conhecimento do Exmo. Conselho, e este deliberar como for justo. Os mesmos Americanos me participarão que na madrugada do dia de ontem, na volta das duas horas, forão todos os Pontos dos inimigos atacados pela nossa Tropça, a exceção do Forte de S. Pedro, que neles houve não pequena mortandade, e que forão prezos

alguns. Participarão tambem a chegada de uma embarcação Franceza há tres dias, que deu ocasião à salva que de cá cuvimos. Fico à espera da resposta de V. Exa. para tambem a dar. Deus guarde a V. Exa. Consistorio da Saubára, 20 de Março de 1823, 2º da Independência e do Império. Ilmo. e Exmo. Snr. Secretario do Conselho Governativo da Provincia. — P. S. E rogo a V. Exa. a brevidade da resposta pois, os homens aqui estão à espera dela. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigario Comandante.”

19ª) “Hoje na volta das 12 horas da manhã derão alguns tiros de peça para a parte da malfadada Bahia; as seis horas da tarde entrarão pela Barra de S. Antonio dois vasos de tres mastros e um de dois, e neste momento, que são sete da noite, vejo iluminada a Cidade, pelo que me persuado ter chegado o socorro dos marotos prestado pelas infames Côrtes de Lisboa favor do quadrupede Madeira, contra a justa Santa Causa da Independencia do Brasil. Deus guarde a Vs. Exas. Consistorio da Saubára, á 31 de Março de 1823, e 2º da Independencia e do Império. Ilmo. e Exmo. Sr. Secretario do Conselho Interino do Governo da Provincia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário Comandante.”

20ª) “É muito perigosa à segurança desta Costa qualquer demora que haja na resolução de Vs. Exas. a respeito do Officio que com data de 16 do corrente levei à presença de Vs. Exas. relativo à reunião dos cinco Portugueses com escravatura no interior desta Costa, o que torna perigosissima a nossa retaguarda. Todos os dias apparecem novas denuncias, e os receios dos Povos crescem em extremo. Alem daquela reunião, apparecem denuncias de outras, que se faz por alguns outros Portugueses em casa de um chamado José Gonçalves d’Araujo na sua fazenda da Viração, sitio muito retirado e livre de comunicação, termo dessa Vila e limitrofe a esta Freguezia, e não é de menos urgência que se tomem todas as medidas tambem sobre este objeto que de novo exponho a Vs. Exas. a respeito de ambos os casos. Deus guar-

de a Vs. Exas. Consistorio da Freguezia da Saubara, 18 d'Abril de 1823, 2º da Independência e do Império. Ilmos. e Exmos. Snrs. do Conselho Interino de Governo da Bahia. (a) Manoel José Gonçalves Pereira, Vigario Comandante.”

21ª) “Em a noite do dia 9 do corrente appareceu nesta Povoação o Português José Vieira Campos, companheiro do outro José Barbosa, que daqui forão remetidos a V. Exas. por inimigos da Causa do Brasil, e que Vs. Exas. remeterão para Itaparica presos. Esta aparição comoveu de tal sorte o Povo, que se pegou em armas, e fugindo ele despedi Tropa, a qual o prendeu na manhã do dia 10. Não se podia supor que ele fôsse solto, sem que se ouvissem as acusações que contra elles há, e menos depois que pelas noticias que aqui correrão, e apparecerão em uma carta do dito Vieira, dizendo-se que estavam a vir, eu protestei ao Tenente Coronel Governador de Itaparica, em data de 10 de abril proximo passado, a segurança dos mesmos Portuguezes; e disto oficiando a Vs. Exas. recebi em data de 12 daquele mesmo mês, por intermedio do Exmo. Secretario Interino Snr. Bus, certeza de que Vs. Exas. recomendarão ao dito Tenente Coronel Governador a segurança e prisão deles, porem com efeito vi que se diz ter sido solto aquele por despacho de Vs. Exas. ouvido o Governador de Itaparica, e que o outro companheiro brevemente conseguia a mesma soltura. Como pois os denunciantes e Povo reclamassem de novo a prisão do mencionado Vieira, e segurança do companheiro Barbosa, remeti preso aquele ao Quartel General, e pedi a custodia deste. Os cinco Europeus denunciados de reunião no Morundú, do que fiz apresentação a Vs. Exas., tive ordem do Snr. General em chefe de os remeter presos ao seu Quartel, e com efeito o são hoje com as denuncias por escrito. Deus guarde a Vs. Exas. Consistorio da Freguezia da Saubára, 16 de Maio de 1823, 2º da Independencia e do Império. Ilmos. e Exmos. Snrs. do Conselho Interino de Governo da Provincia. (a) Manoel

José Gonçalves Pereira, Vigario Comandante.”

* * *

Respostas do Conselho Interino.

1ª) Resposta a uma carta datada de 30/1/1823.

“Sendo presente ao Conselho Interino de Governo o Officio de V. Mercê em que expõe o estado crítico e arriscado em que se acha esta costa por falta de ordem no serviço, deliberou para participar-lhe que o Capitão Ignacio João de Moraes vá commandar os Pontos de Dourado e Margarida, e ordenou ao Coronel Luis Manoel de Oliveira Mendes mandasse guarnecer competentemente os Pontos de Bom Jesus e Acupe, entendendo-se com V. Mercê sobre aquillo que pertenceu e pertence ao comando de V. Mercê.

O Conselho espera que V. Mercê cuide da defesa do seu Ponto com a mesma vehemencia que mostrou sempre na consclidação da Grande e Augusta Causa da Independencia Nacional.

Outrossim declara que mande V. Mercê buscar farinha á Encarnação, da que tem vindo de Nazareth e ahi se acha. Deus guarde a V. Mercê.

Sala das Sessões na Cachoeira, 5 de Fevereiro de 1823.

(a) O SECRETARIO.

— Senhor Vigario de Saubára, Manoel José Gonçalves Pereira.”

2ª) “Resposta às cartas ns. 13 e 14.

“Foi presente ao Conselho Interino de Governo d’esta Provincia o Officio de V. Mercê de 6 do corrente Fevereiro, em que pede o saber até onde chega o seu comando, e manda o mesmo Conselho responder-lhe que será o mesmo que tinha dantes, desde a Barra do Paraguassú até o Rio Traripe.

Enquanto ao mais exposto no Officio de 11 do dito mês, o Conselho fica inteirado, esperando de V. Mercê todo o zêlo no serviço, o que participo a V. Mercê para sua intelligencia. Deus guarde a V. Mercê.

Sala das Sessões na Cachoeira, 14 de Fevereiro de 1823.

(a) O SECRETARIO.

— Senhor Reverendo Vigário da Saubára, Manoel José Gonçalves Pereira.”

3ª) Resposta à carta de 10 de abril de 1823.

“Em resposta ao Ofício de V. Mercê em data de 10 de Abril corrente, o Conselho Interino de Governo desta Provincia ordena que V. Mercê faça

prender e remeter para esta Vila os Europeus que lhe foram denunciados por suspeitos, uma vez que procedendo nas averiguações circunspectas sobre ser verdade as denuncias dadas, e não falsas ou procedidas de inimizade. Deus guarde a V. Mercê.

Sala das Sessões na Cachoeira, 14 de Abril de 1823.

(a) O SECRETARIO.

— Ao Sr. Capitão Manoel José Gonçalves Pereira, Vigario de Saubára.”





PLÁCIDO DE CASTRO E A INTEGRAÇÃO DO ACRE

ANTÔNIO PIMENTEL WINZ
Professor

Com o objetivo de tentar apresentar uma pálida idéia do que foi a *Epopéia Acreana*, faz-se necessária uma análise prévia sob diversos aspectos desta região, situada no extremo Oeste do Brasil.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DO ESTADO DO ACRE

a) Situação

É a terra brasileira mais próxima do Oceano Pacífico, do qual dista em linha direta 540 quilômetros; em contra-

partida, encontra-se a 2 220 quilômetros do Atlântico.

Entre o Acre e o Pacífico, ergue-se uma das maiores e mais altas cordilheiras do planeta: os Andes. No seu extremo Oeste, o nosso Estado atinge o último contraforte andino — a Serra de Contamana.

Tem fronteiras com a Bolívia e o Peru. A fronteira com a Bolívia inicia-se no extremo Sudeste acreano, sobe o Rio Abunã num pequeno trecho, em seguida segue até as nascentes do Rapirrã, afluente da margem esquerda do Abunã. Por uma reta, atinge o Xi-

pamano, que é o Alto-Abunã, acompanhando-o até as nascentes. Por outra reta, vai ter à nascente do Igarapé Baía, seguindo até a sua embocadura no Rio Acre. Segue este rio, até receber pela margem direita, o Igarapé Javerija, o limite da Bolívia com o Peru.

b) Área

Mede 152 589 km². É um pouco maior que o Ceará, quase três vezes o Rio Grande do Norte, e uma vez e meia Santa Catarina.

c) Relevo

Constitui uma planície ligeiramente ondulada, que se vai elevando suavemente em direção à fronteira noroeste, na Serra de Contamana ou do Divisor. É uma serra baixa, cujas cotas vão de 200 a 600 m; o trecho mais elevado acha-se entre as nascentes do Moa e as do Javari. Cerca de 84% das terras acreanas situam-se entre as cotas de 200 a 300 m; o restante entre as cotas 301 a 600 m.

A paisagem lembra bastante a antiga Zona da Mata pernambucana, também uma planície ondulada, muito pluviosa, cortada por numerosos rios e riachos, coberta outrora por uma floresta magnífica. A rápida aceleração desenvolvimentista da Amazônia, com a implantação de indústrias de transformação, poderá modificar o vergel acreano em curto espaço de tempo, à maneira da atual Zona da Mata pernambucana, se não forem empregados métodos racionais para a sua preservação.

Não encontramos aí as terras muito baixas, inundáveis, com igapós, lagos, furcs numerosos, pântanos. É um prolongamento diferente do gigantesco mundo amazônico.

d) Clima

Pela classificação de Köppen, o Acre tem clima *Am*, isto é, quente, úmido, com pequena estação seca. É um clima intermediário entre o *Af* superúmido, sem estação seca e o *Aw*, tropical úmido, com chuvas abundantes no verão e sensível seca no inverno.

Segundo os índices de pluviosidade apresentados pelas regiões de Brasília, Rio Branco, Sena Madureira e Cruzeiro do Sul, podemos atribuir ao Acre uma pluviosidade média anual, oscilando entre 2 500 a 3 mil milímetros. É muita chuva, embora existam regiões na Colômbia cujas médias anuais se encontram sempre acima da cota de 4 mil, 5 mil, 6 mil e 7 mil milímetros.

Como decorrência natural dessa pluviosidade elevada, temos uma umidade relativa média anual em torno de 85,6%. Estes dados, aliás os únicos disponíveis, foram obtidos nos postos de Rio Branco e em Cobija (na Bolívia), situada na bacia do Purus, perto da cidade acreana de Brasília, conforme constam do *Estudo Geográfico do Território do Acre*, da autoria de Antônio Teixeira Guerra, pág. 59.

A temperatura é em geral elevada durante a maior parte do ano. Pelas estatísticas do trabalho de Teixeira Guerra, observamos que em Sena Madureira a média das máximas foi de 33,0 e das mínimas de 20,0. Em Rio Branco 30,7 e 20,2. Em Cobija (na Bolívia) 29,9 e 19,5.

Constatamos uma homogeneidade térmica nessas diversas regiões, correspondendo a uma média compensada de respectivamente 24,7 para Sena Madureira, 25,3 para Rio Branco e 23,5 para Cobija.

Notamos que existe de um modo geral uma sensível variação diurna, sendo a amplitude diária muito elevada devido à forte insolação. À noite, dá-se o inverso, com uma acentuada queda de temperatura que, na época do chamado *inverno* (estação das chuvas), o qual se contrapõe ao *verão* (estação seca), atinge a mínimos termométricos de 7°,3; 7°,9 e 8°,0. É o fenômeno conhecido como *friagem*.

O Professor Dr. José Carlos Junqueira Schmidt, na 10ª Conferência do Curso de Altos Estudos Amazônicos sobre *Climatologia Amazônica* — 1º Ciclo — 1969, diz o seguinte, na pág. 20: “Sena Madureira, muito interessante. Apesar de estar numa latitude de 7 a 9 graus, creio, a temperatura cai a 5 graus, com

uma umidade relativa média anual de 97%. Acho essa medida não muito certa. Se alguém conhece Sena Madureira, gostaria de saber se lá a umidade é tão alta assim o ano inteiro. A *friagem* está bem marcada, na passagem por Sena Madureira, das massas de ar frio de origem polar." *Mato Grosso*, outra região citada na mesma página 20: "Vai-se ao cinema, com grande calor, e, quando se sai, uma friagem enorme. É a massa fria que entra, vem do sul até o Equador. Leva de dois a três dias passando."

Os Andes formam uma verdadeira barreira climática, com 6 mil metros de altitude. As massas polares deslocam-se do sul, ao longo dessa muralha natural e coadjuvadas por vários fatores, como a circulação atmosférica, a umidade permanente da hileia amazônica e da sua imensa rede potamográfica, em estado de vapor, que acarretam a formação de nuvens, as quais ascendem mecanicamente à cordilheira.

Ao descer na vertente do Pacífico, o faz já com ar seco. A cada descida de 100 metros, corresponde a 1 grau de aquecimento; é um vento dissecante. A *Corrente Fria de Humboldt*, no oceano, condensa a umidade do ar, formando garoas e nevoeiros. Não havendo vento na costa, não há precipitação atmosférica.

Temos o maior contraste climático do mundo, como bem ponderou o professor Junqueira Schmidt: no lado do Pacífico, regiões onde nunca chove; na outra vertente, a do Brasil, alta concentração de umidade, intensa e permanente pluviosidade.

e) Hidrografia

Todo o Acre faz parte da bacia amazônica; três grandes afluentes do Rio-Mar alcançam o seu território: o Juruá, o Purus e o Madeira.

O Juruá nasce em território peruano, pela junção dos Rios Yaco e Vacapista, ambos oriundos das encostas da Serra de Contamana. Penetra no Brasil, após receber o Rio Breu, pela margem direita. Atravessa o Acre, banha as Vilas de Taumaturogo e Porto Válter, a Cida-

de de Cruzeiro do Sul e penetra no Estado do Amazonas. Tem um curso total de 3 280 quilômetros; sua bacia hidrográfica é de aproximadamente 240 mil km². Embora com muitos meandros, é navegável por 3 mil quilômetros.

São muitos os seus afluentes acreanos; citaremos alguns de maior importância: o Tarauacá é o de maior bacia hidrográfica e o mais caudaloso, tem um curso de 715 quilômetros. Antes de penetrar no Amazonas, logo abaixo da confluência com o Muru, banha a Cidade de Tarauacá. O Moa é outro afluente importante, atingindo-o pela esquerda, 20 quilômetros acima de Cruzeiro do Sul. O Embira, com 512 quilômetros de curso, é navegável da foz a Feijó. O Rio Acarauá, afluente da esquerda, com uns 200 quilômetros de comprimento, nasce no Acre, unindo-se depois ao Tarauacá.

O Purus, nasce na Serra de Contamana, atravessa o Acre, banhando a Vila Manuel Urbano. Após um curso de 3 210 quilômetros, entra no Rio Amazonas. A sua largura varia de 250 a 4 mil metros e a profundidade de 10 a 50 metros. A bacia hidrográfica ocupa uma área de 400 mil km². É navegável o ano inteiro até a foz do Acre.

São muitos os seus afluentes: o Iaco tem no Brasil um curso de 564 km. O Macauã, com 300 quilômetros de curso e o Caeté, com 270 quilômetros, são afluentes do Iaco, sendo que este último possibilita a navegação do Purus à Cidade acreana de Sena Madureira. O Acre, antigo Aquiri, é o mais importante afluente; banha Cobija, na Bolívia e depois, no Brasil, Brasiléia, Xapuri, Rio Branco e Porto Acre, antiga Puerto Alonso. Em foz do Acre, reúne suas águas, às do Purus; tem um curso de aproximadamente 1 000 km.

O Abunã é um rio frnteiço com 600 km de curso e 70 metros de largura média. Após banhar no Acre a Vila Plácido de Castro, desemboca no Madeira. Tem como afluente principal o Rapirã.

Como vemos, o caudaloso Madeira tangencia as terras acreanas, não chegando a banhá-las; recebe a contribuição do Abunã.

Além desses citados, existe uma grande quantidade de rios de menor curso, mais igarapés do que rios, os quais, principalmente na época da estação chuvosa, interligam as suas bacias, proporcionando o deslocamento de embarcações para localidades somente acessíveis por terra na estação seca.

Foram estas, em linhas gerais, as características fisiográficas, (excetuando-se naturalmente os núcleos urbanos que não existiam), que as frentes pioneiras de emigrantes nordestinos, notadamente cearenses, encontraram ao se adentrarem pela sua luxuriante floresta, com diversos andares de vegetação, onde as árvores de vários portes estavam literalmente tomadas de assalto pelos arbustos, parasitas, cipós e orquídeas, formando compactos emaranhados, à procura do *ouro negro*: o *caucho* e a *seringueira*, as únicas riquezas conhecidas naqueles rincões distantes, a partir da segunda metade do século XIX.

SÍNTESE HISTÓRICA

Pré-história

Os primitivos habitantes indígenas da região acreana, pelos dados atualmente disponíveis, foram os Aruak e Panos.

O Conselho Nacional de Proteção aos Índios publicou, em 1964, um catálogo dos índios brasileiros atuais, trabalho de fôlego do etnólogo José Maria da Gama Malcher, no qual a Área Cultural Indígena 2 corresponde ao Juruá-Purus, com a seguinte nota: "Região do Sudeste da Amazônia, compreendendo as bacias dos rios Juruá e Purus. Zona de floresta, com predominância de terras baixas."

Distinguem-se inúmeros grupos, tais como os Marináwa, integrados e possivelmente extintos. Pano, no Alto Envira, afluente do Tarauacá. Tukurina, contato intermitente. Aruak, no Alto Rio Purus, margem direita do Igarapé Cuchichá, afluente esquerdo do Chandless. Kanamari, integrados. Aruak entre as cabeceiras do Acre e Yaco. Kontanáwa (?) Pano, habitavam a região entre os Rios Tarauacá e o Envira.

Seriam esses, e outros grupos não mencionados, os primitivos povoadores daqueles pântanos longínquos? Ainda presentemente os estudos dessas áreas não foram devassados em toda a sua plenitude; há muito que fazer, embora Raul de la Grosserie, Karl von den Steinen, Paul Rivet e outros etnólogos tenham nos legado notáveis trabalhos sobre as nações Tupis, Cariba e Nu-Aruak, como bem asseverou João Ribeiro, na sua *História do Brasil* (pág. 54/55): "O estudo do planalto boliviano no seu declive até Mato Grosso deveria ser mais cuidadosamente feito e não seria de admirar que d'ali nos viessem revelações surpreendentes. D'esse foco étnico, se lá existiu, poderiam radicar-se todas as raças que compõem as nações tropicais, porque, é natural que elas seguissem o curso dos rios, como talvez os Tupis, ao mesmo tempo pela bacia do Amazonas e pela bacia do Paraguai, como os Nu-Aruaks pelo Amazonas superior e os Caribas que sem dúvida vieram posteriormente. A causa e impulso d'essa emigração remotíssima podia talvez achar-se ou na presença de uma civilização superior como a que ocupou o Peru e expeliu os barbaros, ou em algum formidável cataclismo não muito inverossímil na região vulcânica boliviana. A verdade é que só nessa região, que compreende as fontes das grandes bacias fluviais da América do Sul, é que se encontram vestígios simultâneos dos grandes grupos étnicos que povoam o Brasil; lá e só lá, em uma área menor, se podem circunscrever o *Tupi*, o *Cariba* e o *Nu-arauak*."

História

A fase histórica do Acre inicia-se a 7 de junho de 1494, com a *Capitulação da Partição do Mar Oceano*, isto é, o *Tratado de Tordesilhas*, a bipartição do mundo então conhecido e por conhecer entre as duas superpotências marítimas da época: Portugal e Espanha.

O Acre ficou na dependência da Província Gigante de Índias — a Gobernación do Paraguai, que se estendia do extremo Norte ao extremo Sul do con-

tinente, ao longo do meridiano de Tordesilhas.

Em 1560 foi criada a Gobernación de Santa Cruz, origem da Bolívia atual, que se estendia para o norte até o Abunã; a leste, aproximava-se do Rio Paraguai.

Em 1569, deu-se um segundo desmembramento; surgiu a Gobernación de Pizarro, origem do atual Peru.

Em 1617, houve um terceiro desmembramento, perdendo os territórios que hoje constituem a Argentina, o Uruguai, o Rio Grande do Sul e parte do Chile meridional.

O Acre permanecia, porém, sob a Gobernación de Assunción.

Com a União das Monarquias Ibéricas (1580-1640), houve uma abertura nas relações luso-espanholas e liberdade de trânsito aos naturais de ambas as nações, nos domínios coloniais sul-americanos.

Surge, na época, este tipo curioso denominado *peruleiro*, também alcunhado *luso-peruleiro*. Pedro Taques, na sua *Nobiliarquia Paulistana*, cita inúmeros paulistas e reinóis, que viviam há longos anos em várias cidades peruanas: "...chegavam ao Peru, donde traziam a prata, de que foi muito abundante a cidade de São Paulo, e nela houveram casas com copa importante no peso, mais de 40 arrobas" (pág. 245).

Foram duas as vias de penetração paulista: uma de Assunção e Santa Fé, passando por Córdoba, Buenos Aires, até a grande estrada que, galgando os Andes, seguia por Potosi e La Plata, conduzindo a Cuzco, Lima e Quito — era a via normal dos que iam se fixar por longo tempo. A outra, muito perigosa, atravessava o sertão, pelas desoladas planícies do Chaco e do Paraguai e, atingindo o altiplano, ia diretamente a La Plata e Potosi. Em 1636, o número de portugueses e paulistas compreendia metade da população branca da Cidade de Lima, que orçava por 11 500 pessoas.

A Inquisição iniciou violenta repressão antilusitana, conforme asseverou Toribio Medina; "pagaram em la ho-

guera el delito de haber-se enriquecido con su trabajo."

De 1631 a 1637, permaneceu em terras do Prata e do Peru, em contato com os poderosos burocratas espanhóis, Salvador Corrêa de Sá e Benavides que, com a sua inteligência fria, calculadora e astuta, tudo anotou sobre a estrada de Buenos Aires aos Andes: comércio com o Peru, a vinda das grossas e cobiçadas patacas de oito reais de prata, a forma de dividir e enfraquecer as forças espanholas, servindo-se dos bandeirantes, sobre a grande linha meridiana do Prata-Paraguai e a maneira de criar no Brasil uma economia de tipo *peruleiro*, baseada na indústria mineira do ouro e da prata.

A linha utópica de Tordesilhas desaparecera com a união dinástica; era o momento propício para Portugal prosseguir na sua marcha triunfal, como preconizara o vate imortal no canto sétimo dos Lusíadas: "Se mais mundo ouvera lá chegara".

Em 1628-1629, Antônio Raposo Tavares e Manuel Preto destruíram as reduções indígenas do *Guairá* (atual Estado do Paraná) e, em 1636, o primeiro atacou a Província dos *Tape* (atual Estado do Rio Grande do Sul), inclusive as povoações de Castela.

Em 1637, outro bravo do porte do famoso bandeirante, o Capitão Pedro Teixeira, cumprindo decisão oficial para conter a expansão espanhola, subiu o Rio Amazonas, até Quito, e criou uma nova fronteira no interior da região.

De 1648 a 1651, a figura quase lendária do "herói de todas as distâncias" realiza a maior epopéia terrestre de que se tem notícia: atravessa o Paraguai e o Chaco Boreal, explorando a região dos Andes orientais, regressa pelo Guapaí, até a planície cruceña (Bolívia) fazendo, em seguida, o grande trajeto fluvial pelo Guapaí Mamoré—Madeira—Amazonas, até Gurupá.

Percorrera 12 mil quilômetros, dilatara muito a fronteira brasileira para o oeste, estivera próximo da região acreana, que somente seria devassada dois séculos mais tarde.

O genial Euclides da Cunha legou-nos uma página imortal sobre a personalidade de Raposo Tavares, que bem se identifica com a sua epopéia: “Antonio Raposo, por exemplo, tem um destaque admirável entre todos os conquistadores sul-americanos. O seu heroísmo é brutal, massivo, sem frinças, sem dobras, sem disfarces. Avança ininteligentemente, mecanicamente, inflexivelmente, como uma força natural, desencadeada. A diagonal de mil e quinhentas léguas que traçou de S. Paulo até ao Pacífico, cortando toda a America do Sul, por cima de rios, de chapadoes, de pantanaes, de corixas estagnadas, de dezertos, de cordilheiras, de paramos nevados e de litorais asperros, entre o espanto e as ruínas de cem tribus suplantadas, é um lance apavorante, de epopeia. Mas sente-se bem naquella ouzadia individual a concentração maravilhosa de todas as ouzadias de uma época. O bandeirante foi brutal, inexorável mas lojico. Foi o super-homem do dezerto.” (Á Margem da História, pág. 78/79 — 1909).

A 13 de janeiro de 1750, Portugal e Espanha assinaram o *Tratado de Madri*, que limitava os domínios das duas coroas ibéricas na América do Sul. A Espanha queria dominar o Prata. A chancelaria portuguesa concordou, porém orientada pelo brasileiro Alexandre de Gusmão, conselheiro íntimo do Rei D. João V, exigiu que fosse adotado o princípio do *uti possidetis* e que os limites corressem pelos divisores naturais.

O artigo VIII deste Tratado tem especial importância para o Acre. Embora continuasse em terras espanholas, aquelas regiões permaneciam desconhecidas para as duas monarquias: “Baixará pelo álveo destes dois rios, já unidos, o Mamoré e o Guaporé, (portanto, o Rio Madeira) até a paragem situada em igual distância do dito rio Amazonas ou Marañon, e da bôca êste rio abaixo até a bôca ocidental do dito Mamoré; e desde aquella paragem continuará por uma linha leste-oeste até encontrar a margem oriental do Javari que entra no rio das Amazonas ou Marañon pela sua margem austral; e baixando pelo álveo do Javari,

até onde desemboca no rio das Amazonas ou Marañon, prosseguindo por êste rio abaixo até a boca ocidental do Japurá, que deságua nêle pela sua margem setentrional.”

O *Tratado de El Pardo*, de 12 de fevereiro de 1761, anulou o de Madri, mas não alterou a situação fronteiriça.

O *Tratado de Santo Ildefonso*, de 1º de outubro de 1777, nos artigos IX, X e XI, restabelecia a linha divisória do de Madri.

O *Tratado de Badajós*, de 1801, anulou o de *Santo Ildefonso*, mantendo, contudo, os limites fronteiriços.

Após a independência, procurou o Brasil resolver as questões limítrofes com os novos países sul-americanos.

A 27 de março de 1867, baseado no *uti possidetis* e no *status quo*, foi assinado com a Bolívia o *Tratado de La Paz*. No setor Madeira — Javari, estabelecia o seguinte: “Dêste rio (Beni) (na confluência com o Madeira) para Oeste, seguirá a fronteira por uma *paralela*, tirada da sua margem esquerda na latitude Sul 10º 20', até encontrar o rio Javari.”

“Se o Javari tiver as suas nascentes ao Norte daquela linha leste-oeste, seguirá a fronteira desde a mesma latitude, por uma *reta*, a buscar a origem principal do dito Javari.”

Na última parte desse artigo, estava contido um grave mas involuntário erro, que muito contribuiu para a questão acreana. O rio Javari não nasce a “Oeste” da confluência do Beni com o Mamoré, ou seja, onde êste toma o nome de Madeira, a 10º 20' de latitude Sul, porém muito a noroeste do referido ponto. Seria impossível a referida “paralela” e sim uma “reta” mais aproximada da realidade.

Conforme escreveu Arthur Cezar Ferreira Reis, a vida econômica da Amazônia, depois de 1840, ainda estava baseada na exploração dos produtos naturais: a castanha, camaru, guaraná, madeiras, óleos vegetais, urucu, couros etc., as denominadas *drogas do sertão*.

Na Europa e nos Estados Unidos, a Revolução Industrial criava as usinas,

que iriam manufaturar um produto, o qual revolucionaria toda a estrutura social de então: a borracha. De onde viria esta matéria-prima? Os mercados consumidores voltaram-se para o mundo amazônico, único local do planeta onde existia o látex em quantidade preponderante para abastecê-los.

Uma outra circunstância capital, forneceria a mão-de-obra necessária para tão gigantesco empreendimento: as secas cruéis que abrasavam os sertões nordestinos.

O Relatório do Engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha, precioso manuscrito inédito, do tempo do Império, possui inúmeras passagens que são de grande importância para demonstrar o êxodo daquelas massas flageladas.

Eis algumas: "Os primeiros mezes da secca são facilmente supportados pela população devido a humidade da terra regada pelos 4 mezes de chuva; nos ultimos mezes porem, soffre a população do interior, soffre a agricultura, . . . desapparecendo a humidade do solo, com ella desaparecem, por infiltração e evaporação, as águas das lagôas e as dos rios," (pág. 1/2). "No dia 27 achava-me no Montemor (Ceará) onde presenciei um espetáculo tristissimo. Toda a população do povoado e mais a adventicia em procura d'água. . . Aquella só era encontrada a 4 kilometros de distancia do povoado em uma tosca cacimba cavada em rocha e que na occasião em que visitei a agua elevava-se apenas a altura de 0^m, 44 |" (pág. 20).

Cita inúmeros fatores que precisam ser corrigidos na população cearense do interior:

1º

"Indolência natural do povo, má vontade para o trabalho, oriundo da errônea educação que teve na secca de 77, onde foi desmoralizado pela esmola e não soccorrido com o salario.

2º

Estado de miserabilidade do povo.

3º

Necessidade de admissão de trabalhadores em numero sempre superior ao determinado pela necessidade do serviço.

4º

Falta d'água.

5º

Difficuldade do transporte.

6º

Falta de instrumentos apropriados ao trabalho.

7º

As condições climáticas, impedindo que se exija do operario todo o trabalho que elle poderia produzir, pois comumente ás duas horas da tarde a columna thermometrica eleva-se ao sol a 40º centigrados. Estes fatores, repito, são constantes e de todos conhecidos e pode-se fazer uma idéia exata do que é o trabalho de soccorro publico dizendo que não ha meio de conseguir do *operario retirante* trabalho equivalente a um metro cubico de terra diario." (pág. 24)

O Volume III, Série A, do IBGE. — Grandes Regiões Meio-Norte e Nordeste — 1962, na pág. 129, ao tratar das *secas periódicas* afirma não haver um intervalo certo na sua repetição, mostrando que, de 1808 a 1958, a variação vai de 2 a 14 anos. Diz mesmo: "A causa do fenômeno não se pode dizer que esteja identificada, conquanto existam muitas especulações a propósito."

Nas secas de 1877-78, pereceram mais de 50 mil cearenses e o êxodo foi de 50 mil *retirantes*. Seguiram-se as de 1879, 1885, 1888-1889 etc.

Essas levadas humanas, provenientes de todo o Nordeste, emigraram para o gigantesco anfiteatro amazônico, as quais, à maneira de modernos gladiadores, lutavam contra um mundo vegetal agreste e semi-bárbaro e uma fauna hostil, ao lado do silvícola que o assalta e das endemias que o consomem.

A população cearense teve como pioneiros na sua arrancada para as regiões acreanas Manoel Nicolau de Melo, pernambucano, que se localizou no Lago Ayapuá, no Purus, e João Gabriel de Carvalho e Melo, o qual, a 3 de abril de 1877, atingiu o Aquyri ou Acre. A princípio, foi a extração do látex da seringueira a atividade que lhes proporcionou uma certa fixação ao local.

Com o devassamento dos vales dos grandes afluentes da margem direita do Rio-Mar e da região acreana, surgiu o *caucho*, árvore de tronco cilíndrico de folhas caducas, com aproximadamente 12 metros de altura. Para obter o látex, eram obrigados a derrubar o vegetal que, ao contrário da seringueira, não se refaz das incisões.

O *caucheiro*, como passou a ser conhecido o cearense das terras acreanas, foi obrigado a praticar o nomadismo, à procura de regiões virgens. Insensivelmente, ia dilatando as nossas fronteiras. A natureza hostil plasmou-lhe o caráter: "Arredado de qualquer convívio humano, isolado, no mato ou na rêde, torna-se mais rustico. Carrega por arma a carabina Winchester. Sem finura nem astúcia para vencer pela simulação ou pela perfídia, a coragem é o broquel que o defende. Leva tudo à bala. De repente, na extremidade de um pau que atravessa o igarapé a transpor, barrando-lhe a passagem, lobra qualquer coisa. Afirma-se, larga a machadinha, chama a bala à agulha do rifle e distingue, sobre o rôlo de aneis, hirta, de olhos faiscantes, bôca aberta e língua em relâmpagos, uma surucucu. Faz fogo. Espatifa-lhe a cabeça. Examina as presas envenenadas do ofidio e segue, já serenado do susto, vereda a dentro, atravessando igapós, subindo terroadas, descendo escarpas, etc." (Raimundo Morais — *Na Planície Amazônica* — 2ª Edição — 1926, pág. 133/141).

A EPOPÉIA ACREANA

Em 1895, a Bolívia, pelas informações prestadas por um oficial do seu exército, José Manoel Pando, que estivera no Acre e ficara deslumbrado com

a riqueza em exploração pelos brasileiros, pleiteou a demarcação e a instalação das suas autoridades administrativas e fiscais.

A Chancelaria brasileira não opôs restrições ao pedido do governo de La Paz, pois entendia ponto pacífico a sua soberania naqueles territórios.

A 2 de janeiro de 1899, instalaram-se no Acre, na recém-fundada Vila de Puerto Alonso (depois Porto Acre), as autoridades bolivianas, chefiadas por D. José Paravicini, Ministro da Bolívia, acreditado junto ao nosso governo. Esse chanceler, ao ordenar um censo no local, verificou que nos Vales do Alto Purus e Acre não havia, nos seringais, um só boliviano; toda a população era brasileira, oriunda em sua maioria do Ceará.

D. Moisés Santivanez pôs em prática impostos e legalização das propriedades, o que causou revolta aos caucheiros, homens rudes e valentes, que resolviam as suas pendências com a Winchester ou as afiadas *peixeiras*.

A 1º de maio de 1899, tendo à frente o jovem José Carvalho, um grupo de brasileiros armados entregou um documento assinado pelo juiz de direito de Antimary, última comarca que o Amazonas possuía sobre o Vale do Purus, intimando as autoridades bolivianas a se retirarem do Acre. Não houve resistência e o Acre voltou ao domínio dos brasileiros.

A Bolívia protestou e forças regulares do seu exército penetraram em terras acreanas, para assegurar a soberania e o funcionamento normal dos serviços fiscais e administrativos.

Os acreanos não se conformaram com o retorno à situação anterior. Um aventureiro espanhol, Dr. Luiz Galvez Rodrigues de Arias, que servira no consulado boliviano de Belém, sabedor de que a Bolívia, não possuindo os recursos materiais necessários para desenvolver o Acre, pensava em arrendá-lo a um grupo estrangeiro, que participaria efetivamente com capitais, técnicas e experiência adquirida em companhias similares na África e na Ásia, denunciou ao governador amazo-

boca e até um pequeno canhão, juntamente com um destacamento cedido pelo governador amazonense Silvério Néri. Após capturarem a lancha boliviana *Alonso*, carregada de material bélico, mudaram o nome para *Rui Barbosa*. Partiram para garantir o direito dos 18 mil cidadãos brasileiros, que povoaram e enriqueceram o Acre. A pequena força boliviana, destacada em Puerto Alonso, embora contasse com poucas armas, munições e mantimentos, possuía, entretanto, sólida organização militar, ao contrário da dos *Poetas*, que não tinha nem chefes nem soldados. Sendo assim, a derrota dos nossos fez-se evidente.

A 14 de julho de 1901, conforme assevera Leandro Tocantins, surgiu o contrato que criava o *Bolivian Syndicate*, o qual iria administrar e explorar as riquezas naturais do Acre, por um período de 30 anos; 60% dos lucros auferidos reverteriam para o governo boliviano e 40% para o Sindicato.

Corria o mês de junho do ano de 1902. No exercício da profissão de agrimensor, um gaúcho, com 29 anos incompletos, demarcava o seringal *Vitória*, de propriedade de José Galdino. Nas horas de lazer, lia os jornais para ficar a par dos acontecimentos. Viu, através do noticiário, o teor do contrato que arrendava o território acreano. Disse ele: "Guardei, apressado, a bussola de Casella, de que me estava servindo, abandonei as balisas e demais utensílios e saí no mesmo dia para a margem do Acre." (Plácido de Castro — *Appontamentos sobre a Revolução Acreana* — pág. 7)

Quem era esse gaúcho?

Chamava-se José Plácido de Castro. Nasceu em São Gabriel, na então Província do Rio Grande do Sul, a 12 de dezembro de 1873.

Bisneto, neto e filho de militares, o seu pendor voltava-se para a carreira das armas, assentando praça aos dezesseis anos no 1º Regimento de Artilharia de Campanha, sediado na sua vila natal. Em 1893, já era cadete da Escola Militar de Porto Alegre.

Em setembro, eclodiu a Revolta da Armada, que foi o estopim para os



Plácido de Castro

pronunciamentos militares em outras unidades da Federação, notadamente o Rio Grande do Sul. A Escola Militar, de maioria florianista, publica um manifesto por quase todos assinado. Plácido negou-se pois, sendo a Escola um estabelecimento de ensino, devia ficar à margem das contendas políticas.

É transferido para o Corpo de Transporte, em Bagé. Aproveitando-se da expectativa reinante na noite de 24 de novembro, véspera do combate de Rio Negro, consegue iludir as sentinelas e apresenta-se às forças revolucionárias de Joca Tavares. Num gesto de cavalheirismo, solicita a liberdade de dois soldados, aprisionados na noite anterior, sendo um deles seu inimigo pessoal. Atinge o posto de major, pela sua bravura em vários entreveros.

Terminada a revolução, não aceitou a anistia. A 9 de julho de 1896, encontramo-lo como Guarda de 2ª Classe do Colégio Militar. Em março de 1898, foi trabalhar nas docas de Santos. Daí, atendendo à sugestão do seu conterrâneo Orlando Lopes, tempos depois seguiu para o Amazonas.

A 2 de julho de 1902, solicitado pelos chefes da nova revolução acreana, tendo à frente Rodrigo de Carvalho, aceitou o convite para chefiá-la, mas impôs condições para o bom êxito da mesma.

Pela primeira vez, o movimento iria ser feito através de um planejamento,

pois os anteriores haviam fracassado, principalmente devido à carência de uma estruturação prévia.

Plácido de Castro, além dos ensinamentos adquiridos à princípio na vida de quartel e depois na Escola Militar, tinha uma experiência no terreno de operações, durante o tempo em que lutou na Revolução Federalista, ao lado dos chefes *maragatos*.

Era o homem talhado para a ocasião.

Eis em linhas gerais o plano de Plácido de Castro:

Condições indispensáveis para o bom êxito da Revolução

1) Tudo se fará à margem de qualquer interferência do Sr. Silvério Néri, Governador do Amazonas.

2) Estabelecimento de uma junta revolucionária, a qual se dissolverá imediatamente, uma vez iniciada a revolução, ficando todos os poderes atribuídos ao chefe militar, que os senhores propõem que seja eu. A mim, pois, caberá o direito de exercer uma autonomia absoluta durante o movimento armado.

3) Fica assentado que, firmadas as condições, quem faltar aos compromissos será sumariamente passado pelas armas.

Decisões de Plácido de Castro

1) Formação da junta revolucionária, composta dos Coronéis Joaquim Vitor da Silva, José Galdino de Assis Marinho e Rodrigo de Carvalho, seringalistas de maior prestígio no Alto-Acre.

2) Início da rebelião no Alto-Acre, depois de ter aceito as ponderações do Coronel Joaquim Vitor.

3) Data do movimento inicial: 6 de agosto.

4) Objetivo inicial: Xapuri.

Desde o início de junho, até a eclosão do movimento, em agosto, Plácido percorreu os seringais do Alto-Acre, fazendo um balanço dos homens com que poderia contar: os valentes *caucheros*, do armamento e munições dis-

poníveis e inclusive conscientizando aquelas populações do perigo que representava para todos a administração da região por um sindicato estrangeiro.

A REVOLUÇÃO EM MARCHA

Tomada de Xapuri

A 6 de agosto de 1902, Plácido de Castro, à frente de 33 seringueiros do Coronel Galdino, desembarca de várias canoas, às 5 horas da madrugada, e, de surpresa, captura o povoado, que ainda dormitava. Não foi dado um tiro. As autoridades bolivianas, entre as quais o Intendente Don Juan de Dios Barrientos, ficaram espantadas, pois pensavam que eram rapazes que chegavam para as festividades comemorativas da data da Independência da Bolívia, mas receberam de Plácido a confirmação: "Não é festa, Senhor Intendente. É revolução."

Às 14 horas, reuniu-se toda a população local e Plácido falou sobre o *Bolivian Syndicate*, proclamando em seguida o Estado Independente do Acre. Disse o caudilho, nos seus Apontamentos: "Foi lavrada uma ata, de que mandei extrair umas 20 cópias, que mandei distribuir rio abaixo, imediatamente enviando uma ao Governador boliviano em Puerto Acre, afim de que (pensei eu) com esta medida, se alguém fraqueasse, não pudesse recuar, visto se haver comprometido com a assinatura da acta." (pág. 15)

Derrota de Volta da Empresa

Plácido soube que para Volta da Empresa deslocava-se um batalhão do Exército Boliviano, com 180 praças, sob o comando do Coronel Rosendo Rojas, totalmente equipado.

O caudilho adoecia gravemente durante 10 dias, devido à violenta recaída da infecção palustre e ao crônico beribéri. A sua morte espalhou-se pelo Baixo-Acre. As deserções, o desânimo e as intrigas passaram a ser a tônica diária. Dizia ele: "Que situação dolorosa aquella. Os improvisados soldados começaram a se aprumar, a desobe-

diencia começou a lavar, de modo que a autoridade do chefe teve de ser mantida pela espada e pelo revólver. Poucos compreenderão o quanto tem de horrível uma situação como aquela em que me encontrei, em que cada dia que passa é um anno de existência que se nos rouba.” (pág. 18)

Tendo voltado tudo à normalidade, Plácido, com apenas 70 homens armados com Winchesters, foi atacado de surpresa pelo batalhão boliviano, na madrugada de 18 de setembro, emboscados no campo de Volta da Empresa. Dizia ele: “... recebemos em cheio a primeira descarga em pleno campo. Apesar de serem todos recrutas, a confusão não se estabeleceu entre nós... consegui estender linha, que difficilmente consegui manter devido à falta de pratica dos meus soldados, que a cada passo se agrupavam. Ainda assim o inimigo foi contido durante uma hora e cinco minutos. Extincta a munição, a derrota pronunciou-se por nós... Vinte e dous mortos deixamos no campo... O inimigo não nos perseguiu, teve as suas arranhaduras.” (pág. 23/24).

Vitória e Conquista de Volta da Empresa

As tropas de Plácido são reagrupadas rapidamente. Muitos seringueiros aderem à sua convocação. Consegue reunir 180 combatentes: “Pretendia com esta gente tentar um decidido assalto ao inimigo, que, segundo me constava, se estava entrincheirando.” (pág. 27)

Resolveu atacar Volta da Empresa, no dia 5 de outubro, sendo tomadas duas trincheiras.

“A tarde a nossa posição de sitiante já era bem definida, mas o inimigo estava bem defendido, pois, além das vallas, ainda tinha por fora uma cerca de arame farpado, que impedia qualquer assalto.

Por nossa parte estava em franca operação o trabalho de sapa, mas só depois de 2 dias de lutas pudemos, por meio de vallas abertas em curvas reversas contra os aramados, chegar

junto das trincheiras inimigas e obrigar o Coronel Rojas a entregar-se com os seus comandados, que seriam apenas 150. Os outros, em numero de 30, haviam morrido”. (pág. 32)

No dia 15 de outubro, o Coronel Rojas rende-se a Castro, oferecendo-lhe a sua espada. O brasileiro a recusou, dizendo: “Não, Coronel. Guardai a vossa espada, pois sois um bravo!” Rojas pediu a Plácido que a aceitasse, senão como um troféu, ao menos como lembrança de amigo.

Seguiram-se vários entreveros: Telleiro, Bom Destino e Santa Rosa, todos vitoriosos em seringais dos Rios Acre e Abuña. O caudilho, à frente de 400 homens armados, fardados e disciplinados, dominava o Vale do Rio Acre, com exceção de Puerto Alonso ou Puerto Acre, onde os bolivianos iriam opor uma tenaz e obstinada resistência.

Vitória de Puerto Acre

Desde o fim de dezembro e durante toda a primeira metade de janeiro de 1903, o Navio *Independência* transportava as forças acreanas para pontos cada vez mais próximos do reduto boliviano. Era o bloqueio que se completava por terra e pelo rio. No dia 15 de janeiro, explodiu o tiroteio, violento de ambos os lados. Após cinco horas de fogo, os atacantes ocuparam posições a pouco mais de cem metros das trincheiras dos bolivianos, que lutavam com bravura. O trabalho de sapa prosseguiu. As trincheiras estavam sendo cavadas, apertando o cerco que se preparava para as próximas horas.

Os sitiante necessitavam de material de guerra para levar a cabo a missão que lhes fora confiada: tomar Puerto Acre. Armamento custava dinheiro. O Navio *Independência* achava-se carregado com 30 toneladas de goma, da melhor qualidade. Fazia-se necessário forçar a passagem do rio para comprar as munições indispensáveis: “Os Bolivianos, plagiando Humaytá, tinham colocado uma corrente para vedar a passagem. Uma das extremidades dessa corrente, porém, estava em terreno que já havíamos con-

quistado. Entretanto, foi difficilimo cortar essa corrente.” (pág. 41).

Plácido de Castro, com uma força de 50 homens, encontrava-se na praça de armas do navio, no momento da passagem. Dizia ele: “A passagem foi feita garbosamente, debaixo de uma estrondosa salva de balas. Bello aspecto apresentavam as linhas sitiadas e sitiadas, formando duas circunferencias concentricas de fumo.” (pág. 43)

A luta prosseguiu sem tréguas de ambos os lados. Os bolivianos, cercados, resistiram com bravura, porém a situação já estava definida. Não podendo romper o cerco, a rendição era uma questão de dias.

A 24 de janeiro, a praça capitulava, sendo assinada a ata entregando Puerto Acre aos brasileiros.

O Acre tornara-se brasileiro, mas descia dos Andes um Exército Boliviano, sob o comando do General Pando, então Presidente da República.

Plácido, com 700 homens, atravessa o Abunã. Alcançou a confluência dos Rios Chipamanu ou Manuripe e Tauamanu, formadores do Rio Orton. O Exército Boliviano se encontrava na margem direita do Orton.

A essa altura, o Brasil assumira posição no conflito, posição enérgica, conforme asseverou Ferreira Reis. As armas foram depostas. Do campo da luta, passou-se para a mesa das negociações. O *Tratado de Petrópolis*, firmado a 17 de novembro de 1903, obra do grande Rio Branco, incorporava o Acre definitivamente ao Brasil.

PERFIL DE JOSÉ PLÁCIDO DE CASTRO

Não é difícil traçar a personalidade de um herói, quando o comparamos com outros que o precederam, quer sejam eles nacionais ou estrangeiros, pois o conceito dessa palavra transcende o seu campo limitado de ação, apontando-o como um exemplo para as gerações desta ou daquela nação, que vêm em suas atitudes as diretrizes para um comportamento futuro.

O Vencedor magnânimo — Conforme relatamos páginas atrás, a atitude de Castro com o Coronel Rojas e demais vencidos sempre foi a mesma. Dizia ele que não lutava contra os bolivianos e sim contra o Sindicato estrangeiro, o qual seria a ruína de ambos os países.

Na rendição de Puerto Acre, legou-nos o herói esta passagem que demonstra a sua imensa grandeza moral: “A força boliviana formou toda e a entrega das armas começaria pelos officiaes superiores. Disse eu a D. Lino Romero que o nosso ideal era a emancipação do Acre e que a cerimonia da entrega da espada do vencido, comquanto fosse um acto muito appetecido pelos grandes exercitos, não nos confortava o coração, porque era um acto que augmentava o infortunio daquelles já infortunados pela derrota.” (pág. 48/49).

Castro aqui se identifica com o grande Bayard, isto é, Pierre du Terrail, o *cavaleiro sem medo e sem mancha* (le chevalier sans peur et sans reproche), a antítese de Breno, o chefe gaulês que, no ano 390 a.C., a fim de retirar-se de Roma, exigiu um resgate de mil libras ouro. Como os romanos se queixassem dos métodos utilizados para pesar o ouro, atirou a espada junto aos pesos, dizendo: “*Ai dos vencidos!*” (*Vae victis*).

O Disciplinador — Para manter a ordem e a moral elevada da tropa, teve de tomar medidas extremas contra inúmeros fatores, inclusive vendo-se obrigado a mandar executar dois traidores: o Doutor e o Antônio Português. Sua autoridade de chefe era constantemente posta à prova; se não possuísse uma têmpera de aço, de há muito teria perdido o controle da situação. Eis um episódio bem elucidativo: Um dos meus remadores, um velho ébrio, disse-me pela manhã, no momento em que o mandei puxar a sirga: “Patrão, eu hoje não trabalho; é a primeira segunda-feira de Agosto e pode haver algum desastre.” Não havendo meio de convencer-o do contrário por outra forma, puxei do meu revolver e disse-lhe: “se trabalhares,

póde ser que te aconteça algum desastre, mas se não trabalhares é certo que morrerás já — e com um tiro indiquei-lhe o caminho a seguir com a sirga. O homem que parecia se achar firmemente resolvido a não andar, rompeu imediatamente em marcha, com grande espanto meu, que ainda não conhecia bem aquelle meio em que ia agir.” (pág. 10/11).

Essa atitude enquadra-se na frase do grande Osório: “É facil comandar homens livres, basta apontar-lhes o caminho do dever.”

O *Planejador* — Todas as atitudes, quer administrativas, quer nos combates em que se empenhou, eram prévia e meticulosamente elaboradas, em seguida utilizadas nos objetivos que pretendia atingir. Traçava seus planos de combate e os desenvolvia, à medida em que a situação bélica se desenrolava. Percorria permanentemente as posições avançadas, deslocando as tropas conforme a melhor conveniência: o binômio homem-terreno foi o fator preponderante dos seus sucessos militares.

Finalmente analisamos o *herói*, antecedendo talvez a curta existência terrena,

a qual iria findar-se antes de completar 35 anos. Apresentava-se serenamente em todos os locais onde mais acesos se encontravam os combates, indifferente às balas que sibilavam em torno, como aconteceu a bordo do *Independência*, ao deleitar-se, observando o espetáculo de fogo e fumo produzido pela fuzilaria incessante durante a passagem da embarcação.

É provável que pensasse como aquelle outro herói que, na planície morna de Waterloo, cercada de bosques, valas e encostas, procurava, multiplicando-se em esforços sobre-humanos, salvar da derrocada final o outrora *Invencível Exército*. O grande Ney, o filho querido da Vitória que nas páginas imortais do imenso Hugo dizia: “Venez voir comment meurt un maréchal de France sur le champ de bataille / Mais en vain; il ne mourut pas. Il criait au milieu de toute cette artillerie écrasant une poignée d’hommes: Il n’y a donc rien pour moi | Oh | je voudrais que tous ces boulets anglais me coupassent en mille morceaux | — Tu étais réservé à des balles françaises, infortuné”.

BIBLIOGRAFIA

— Gomes, Dr. Pimentel — *Economia Acreana* — 14ª Conferência — Curso de Altos Estudos Amazônicos — 3º Ciclo — 1971.

— Gomes, Dr. Pimentel — *Rumos a Economia Acreana* — XXVIII Conferência — Curso de Altos Estudos Amazônicos — 2º Ciclo — 1969.

Schmidt, Dr. José Junqueira — *Climatologia Amazônica* — 10ª Conferência — Curso de Altos Estudos Amazônicos — 2º Ciclo — 1969.

— Gomes, Dr. Pimentel — *A Economia Acreana* — 7ª Conferência — Curso de Altos Estudos Amazônicos — 3º Ciclo — 1971.

— Guerra, Antônio Teixeira — *Estudo Geográfico do Território do Acre* — Publicação nº 2 — Série A — Livros — I.B.G.E. — 1955.

Malcher, José M. Gama — *Índios* — Grau de Integração na Comunidade Nacional — Grupo Lingüístico — Localização — C.N.P.I. — Publicação nº 1 — 1964 — D.I.N.

— Ribeiro, João — *História do Brasil* — Curso Superior — 14ª Edição 1953 — Livraria S. José — Editora — Rio.

— Winz, Antônio Pimentel — *Notas Históricas sobre N. S. de Copacabana* — Anais do M.H.N. — Volume XV — 1965.

— Cunha, Euclides da — *Á Margem da História* — 5ª Edição — 1941 — Livraria Lello e Irmão — Porto.

— Vianna, Hélio — *História da Viação Brasileira* — Biblioteca Militar — Volumes CXXXIX e CXL — 1949 — Gráfica Laemmert Ltda. — Rio.

— Vianna, Hélio — *História das Fronteiras do Brasil* — Biblioteca Militar — Volumes CXXXII e CXXXIII — 1948 — Gráfica Laemmert Ltda. — Rio.

Cortesão, Jaime — *Raposo Tavares e a Formação Territorial do Brasil* — Coleção Vida Brasileira — MEC — Serviço de Documentação — D.I.N. 1958.

— Cabral, Mário da Veiga — *Geografia do Brasil — Física e Humana* — 13ª Edição — Livraria Francisco Alves — 1966.

— Vianna, Hélio — *História do Brasil Colonial* — Companhia Editora Nacional — S. Paulo — 1945.

— Carvalho, Carlos Delgado de — *Geografia Regional do Brasil* — 4ª Série Ginásial — Comp. Edit. Nac. — S. Paulo — 1944.

— Soares, Lúcio de Castro — *Amazônia* — Guia de execução n° 8 — XVII Congresso Internacional de Geografia — C.N.G. — Rio — 1963.

— Cabral, Mário da Veiga — *Geografia do Brasil — Regiões Naturais* — 2ª Edição — Livraria Francisco Alves — 1965.

— Ferreira Reis, Arthur Cezar — *A Amazônia que os Portugueses Revelaram* — Co-

leção Vida Brasileira — MEC — Serviço de Documentação — 1957.

— *Geografia do Brasil — Grandes Regiões — Meio-Norte e Nordeste* — Volume III — Série A — I.B.G.E. — 1962.

— Cunha, Engenheiro Ernesto Antônio Lassurance — *Apontamentos Sobre as Seccas do Ceará* — Manuscrito da época do Império.

— Moraes, Raimundo — *Na Planície Amazônica* — 2ª Edição — 1926.

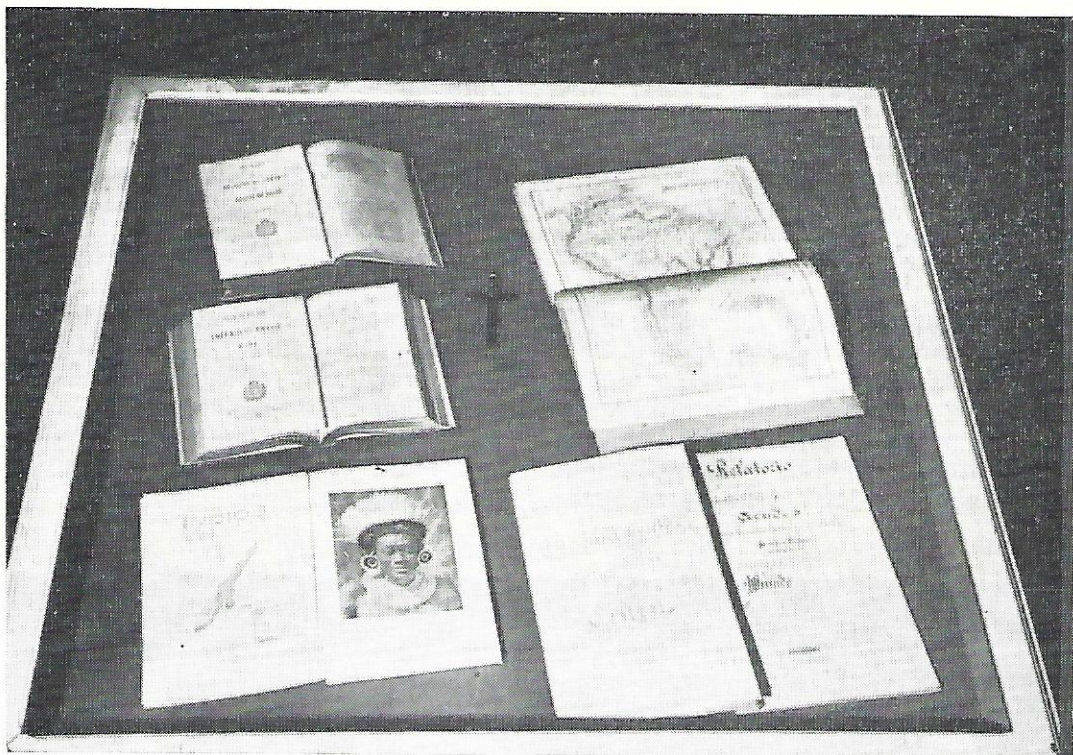
— Castro, José Plácido de — *Apontamentos sobre a Revolução Acreana* — Typ. do Jornal do Comércio — Rio — 1911.

— Araújo Lima, Cláudio de — *Plácido de Castro — Um Caudilho contra o Imperialismo* — Indústria Gráfica Brumar Ltda. Bruno Buccini Editor — Rio 3ª Edição — agosto de 1960.

ANEXO

O Serviço de Documentação Geral da Marinha organizou em dezembro de 1973, uma exposição de livros, armas, objetos e documentos ligados à vida e obra de Plácido de Castro, comemorativa do seu Centenário de nascimento.

O pequeno acervo foi distribuído em três (3) vitrines.



VITRINE I —

À esquerda, de baixo para cima:

— GAMA MALCHER, José Maria da — *Índios* — Grau de Integração na Comunidade Nacional — Grupo Lingüístico — Localização — Ministério da Agricultura — Conselho Nacional de Proteção aos Índios — Publicação nº 1 — Nova série — 1964 Rio de Janeiro — Departamento de Imprensa Nacional — 264 págs. A gravura mostra um índio *kaxináwa*.

— *Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1878* — Rio de Janeiro — Typographia Nacional — 1879 — 676 págs. Decisão nº 790 — Fazenda Em 8 de Novembro de 1878: “Recommendado todo o zelo na conferencia dos materiaes destinados ao porto de Santo Antonio, no Rio Madeira, para a estrada de ferro do Madeira e Marmoré” (pág. 590).

— *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1881* — Parte II — Tomo XLIV — Volume II — Rio de Janeiro — Typographia Nacional

— 1882 — 1427 págs. Decreto nº 8 255 de 10 de setembro de 1881: “Declara caduca a concessão feita ao Coronel George E. Church, para a construção da estrada de ferro do Madeira e Mamoré” (págs. 1057/1058).

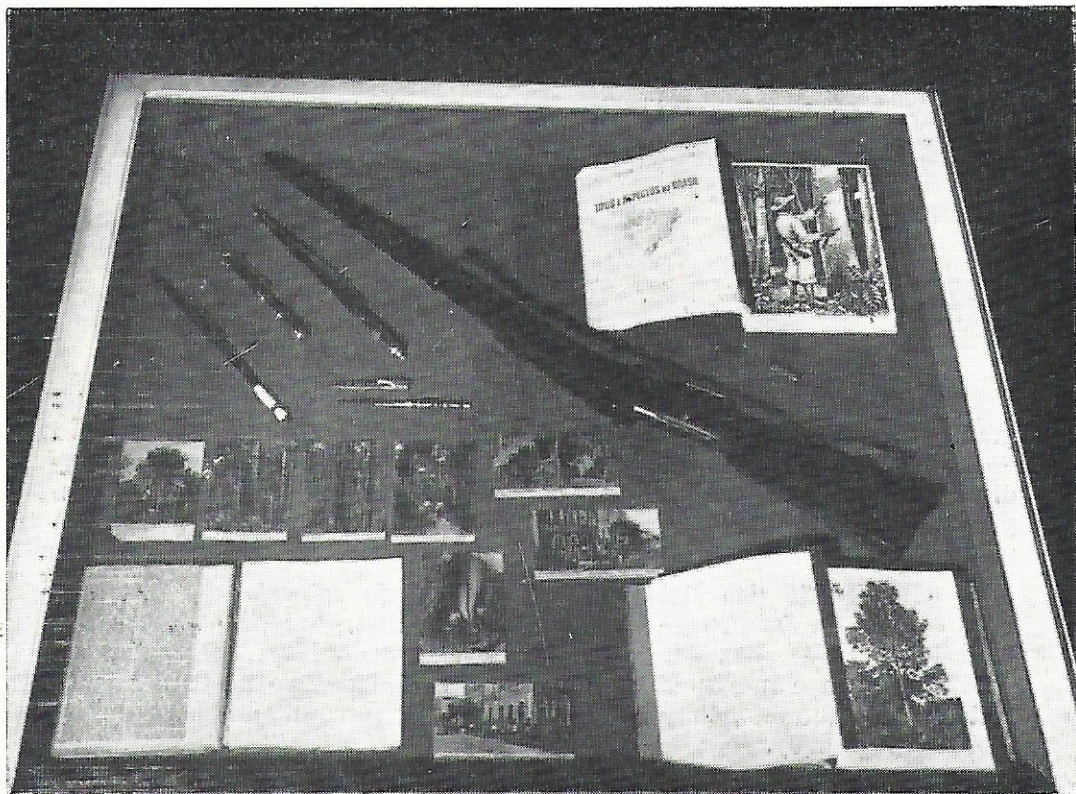
À direita, de cima para baixo:

— DELAMARCHE, Grosselin — *Atlas de Géographie Physique, Politique et Historique* — Nouvelle Edition — Paris — Librairie Géographique de Émile Bertaux — 25, Rue Serpente 25, — 1888 — 116 págs. Amérique Méridionale — Aparece a região acreana, com a denominação de Pampas e fazendo parte da Bolívia (pág. 113).

— LASSANCE CUNHA, Ernesto Antônio — *Apontamentos Sobre as Seccas do Ceará* — Relatório manuscrito pelo Engenheiro Lassance Cunha e dedicado ao Presidente da Província Conselheiro Henrique Francisco d’Ávila — S/D — Época do Império — 29 págs. Constitui um estudo sobre as obras de socorro às populações e o problema da açudagem na província.

No centro:

Cruz peitoral de cedro usada pelos Retirantes nordestinos, principalmente cearenses, que abandonando as suas regiões semi-áridas, demandavam para a região amazônica. No braço transversal, a indicação a tinta: *Retirantes Ceará*. Medidas: 13 cm X 6,5 cm. Foi trazida pelo então Capitão do Estado-Maior de Artilharia Antônio Gomes Pimentel, quando esteve executando obras militares naquela Província, de abril de 1881 a 23 de novembro 1882.



VITRINE II —

No alto, à direita:

— *Tipos e Aspectos do Brasil* — (Excertos da “Revista Brasileira de Geografia”) — I.B.G.E. — Conselho Nacional de Geografia — Ilustrações de PERCY LAU — 7ª edição, aumentada — Rio de Janeiro — 1963 — Serviço Gráfico do I.B.G.E. — 467 págs. Seringueiros — José Veríssimo da Costa Pereira (págs. 36/38), a gravura reproduz a operação de extração do látex.

Mais abaixo:

Rifle Winchester calibre 44 — Modelo 1892 — Conhecido vulgarmente como *clavinote*. Esta arma constituiu o principal elemento de defesa dos seringueiros, durante as suas caminhadas para a colheita do látex e foi amplamente usada durante a campanha acreana.

No alto, à esquerda:

— Faca de carnear sul-riograndense. Cabo e bainha de metal amarelo. Lâmina 16 cm, com a indicação G. Laport ECA. Rio de Janeiro.

— Faca de carnear sul-riograndense. Cabo e bainha de prata lavrada, com aplicações de ouro. Lâmina 14 cm, com a indicação: *Weyersberg Irmãos Ohlrigs* — *Solingen*.

— Punhal nordestino, mais conhecido como faca de ponta, parnaíba etc. nomenclatura empregada conforme o uso em cada região. Cabo de osso e metal, lâmina com 13,5 cm, bainha de couro cru.

— Punhal nordestino. Lâmina com 8,5 cm, bainha de couro cru.

— Oito Bilhetes Postais sobre a Borracha na Amazônia, feitos por G. Huebner e Amaral — Manáos — PHOTA ALLEMÃ — 1904 — 05.

N 1 — A BORRACHA NO AMAZONAS — A SERINGUEIRA
(HEVEA BRASILIENSIS) MANÁOS

N 2 — SERINGUEIRO CORTANDO

N 3 — FAZENDO OS CORTES POR MEIO DO MOITÁ

N 4 — VOLTANDO DA ESTRADA

N 5 — O DEFUMADOURO

N 6 — O DEFUMADOURO

N 7 — BENEFICIAMENTO

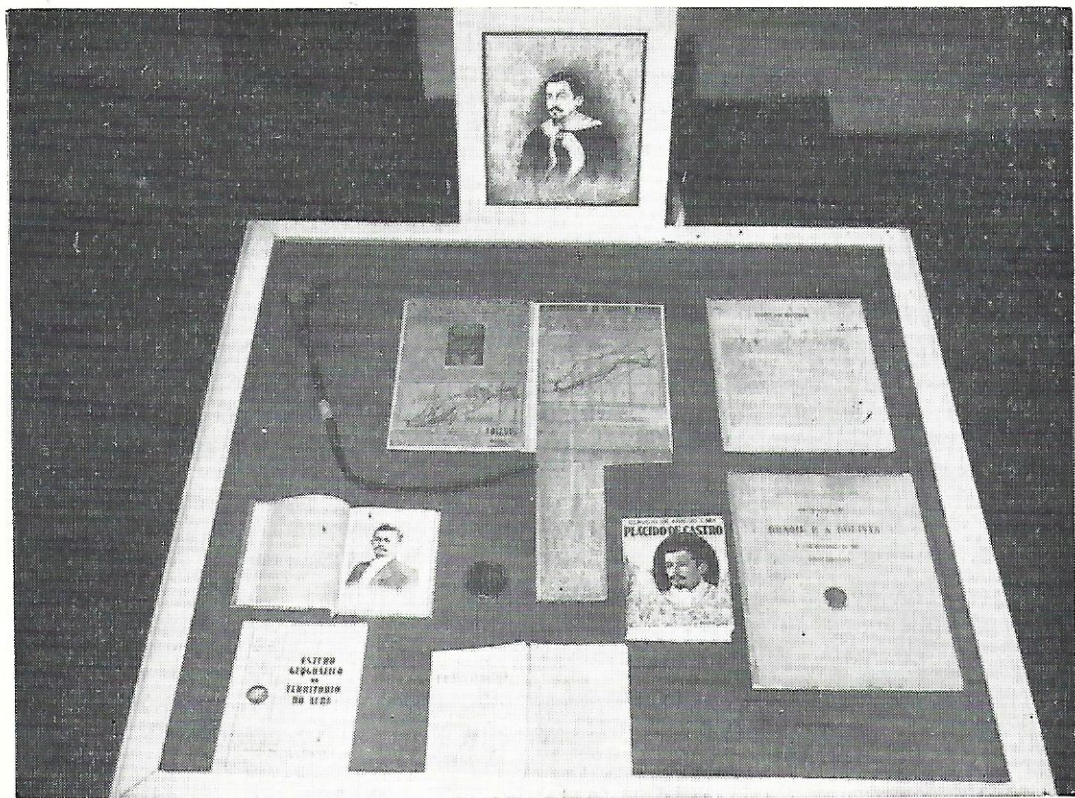
N 8 — BENEFICIAMENTO

Abaixo, à esquerda:

— ARTIGOS DA GAZETA NACIONAL — 1887 — 1888 — Coleção de diversos assuntos sobre política do Império, questões de gramática e outros variados, como: *A Borracha seu Fabrico e usos Industriais*, três págs. descrevendo como era feito na época a sua industrialização na Europa e Estados Unidos.

Abaixo, à direita:

— FERREIRA REIS, Arthur Cezar — *O Seringal e o Seringueiro* — Documentário da Vida Rural nº 5 — Brasil — Rio de Janeiro — Ministério da Agricultura — Serviço de Informação Agrícola — 1953 — 149 págs. A fotografia nos apresenta uma seringueira com aproximadamente 20 m de altura.



VITRINE III —

Sobre a mesma, um desenho a bico de pena, representando o Libertador do Acre.

No alto, à esquerda:

— Cinco (5) páginas com noticiário do jornal *Correio da Manhã*, correspondendo ao período de 1º de agosto a 12 de setembro de 1926, alusivos ao Protocolo de 18 de junho desse ano, assinado entre o Brasil e a Bolívia, o qual modificava o Protocolo de 3 de setembro de 1925. Observamos na notícia o retrato do General Pando.

— Uma chibata-punhal nordestina. O local que corresponde à bainha do estoque é feito de palha colorida trançada; o cabo é uma pata de veado do mato. Lâmina 16,5 cm.

No centro, à esquerda:

— PLÁCIDO DE CASTRO, José — *Notas Inéditas sobre a Revolução Acreana, Escriptas pelo Libertador do Acre e Conferência sobre vida e obra do heroe acreano, realisada no Theatro Municipal, a 11 de agosto de 1911, 3º anniversario de sua morte pelo Dr. Carlos de Vasconcellos — Rio de Janeiro — Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues e Co — 1911 — 120 págs. Vemos o retrato de Plácido de Castro, tirado pelo fotógrafo Bastos Dias.*

— Medalha de bronze referente à Integração do Acre.

Embaixo, à esquerda:

— TEIXEIRA GUERRA, Antônio — *Estudo Geográfico do Território do Acre. Biblioteca Geográfica Brasileira — Publicação Nº II da*

série A *Livros* — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — Conselho Nacional de Geografia — Rio de Janeiro — 1955 — Serviço Gráfico do I.B.G.E. — 294 págs.

— CUNHA, Euclides da — *À Margem da História* — 5ª Edição — Livraria Lello e Irmão — Editores 144, Rua das Carmelitas Porto — Aillaud e Lellos, Limitada — Rua do Carmo, 80 a 84 — Lisboa — 1941 — Artes Gráficas, Rua da Carcereira — Porto — 328 págs. O capítulo sobre os “Caucheros” é de grande importância para o conhecimento da História do Acre (págs. 65/83).

No alto, à direita:

— CÂMARA DOS DEPUTADOS — Parecer — 1904 — Tratado entre o Brasil e a Bolívia (denominado “Tratado de Petrópolis”) — Nº 964 — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1904 — 15 págs.

— ARAÚJO LIMA, Cláudio de — *Plácido de Castro* — 3ª Edição — 1960.

— *Protocollos entre o Brasil e a Bolívia*, firmados a 3 de setembro de 1925 — (Edição Reservada) — Ministério das Relações Exteriores — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1926 — 35 págs. e 6 mapas.

NOTA: Com excessão da Medalha da Integração do Acre e do Retrato a bico de pena de Plácido de Castro, de propriedade do Serviço de Documentação Geral da Marinha, e o Rifle Winchester 44, de propriedade do General Luís Eugênio Neves, que gentilmente cedeu para a exposição, os demais objetos pertencem ao acervo particular do Professor Antônio Pimentel Winz.



Couto de Magalhães

A ODISSÉIA DA "CANOA DE FOGO" DO GENERAL COUTO DE MAGALHÃES

*Cem léguas por terra, através do sertão
bravio, para inaugurar a navegação a
vapor no Rio Araguaia.*

CARLOS FRANCISCO MOURA
Arquiteto

O notável programa de integração nacional planejado e realizado pelo Ministério dos Transportes constitui uma retomada da tradição de desbravamen-

to que construiu a grandeza do Brasil.

Essa tradição que remonta aos bandeirantes e pioneiros da primeira hora,

foi transmitida de geração em geração e inspirou a notáveis brasileiros planos e iniciativas no sentido de tornar efetivas e práticas as comunicações entre as diversas regiões do País.

Um deles foi José Vieira Couto de Magalhães, cujo patriotismo conciliava o estudo dos roteiros dos exploradores do século XVIII com uma fé inabalável nos progressos da ciência e da técnica.

Em pleno século XIX ele, que governou regiões cuja integração só atualmente está sendo equacionada, punha nestes termos o problema: "É errada a política que temos seguido no Império, de facilitarmos relações do litoral com o estrangeiro, sem cuidar das do litoral com o centro; essa marcha tende ao desmembramento do Império".

Presidente da Província de Goiás e depois da do Pará, ele tentou estabelecer a navegação a vapor no Araguaia.

Quando foi nomeado Presidente de Mato Grosso, passou a ter uma razão ainda mais grave para o seu ambicionado plano. A Guerra do Paraguai havia chamado a atenção, de forma dramática, para a precariedade das comunicações da Província com o resto do Brasil: era preciso atravessar três países estrangeiros para alcançá-la. Desde que o Rio Paraguai fora aberto à navegação (1856), tanto a antiga rota das monções como a *estrada do sertão*, por trabalhosas e demoradas, estavam abandonadas. Agora, os paraguaios bloqueavam o rio.

Couto de Magalhães pensou logo em utilizar o curso do Araguaia para fazer chegar do Pará a Mato Grosso armas e munições para combater o inimigo. Em tempo verdadeiramente recorde (menos de um mês de sua posse na Presidência da Província), ele deu início ao empreendimento: adquiriu um navio da *Companhia de Navegação por Vapor do Alto Paraguai* que se encontrava paralisado em Cuiabá em virtude da guerra, e planejou a sua transferência, por terra, para o Araguaia.

Em virtude da estrada de Goiás não dar passagem a carros de bois,

Couto de Magalhães teve que escolher outro caminho: a expedição desceria o Rio Cuiabá, subiria o São Lourenço até a Barra do Piquiri e seguiria por este até ao Porto de Tauá. Daí, por terra, seguiria até ao Araguaia.

As obras mortas do navio e as máquinas e ferramentas para a reconstrução foram encaixotadas e alojadas numa embarcação pequena para maior facilidade de navegação. O casco seguiria rebocado pelos vapores de guerra *Alfa* e *Jauru*.

A 27 de maio de 1867 a expedição partiu de Cuiabá seguindo o roteiro traçado até atingir o porto de Tauá. Ali o casco foi desmontado e suas partes e as caixas distribuídas por 14 carros de bois. Em julho começou a insólita viagem através de cerca de cem léguas do áspero e perigoso sertão do Caiapozinho. À sua frente iam duas dezenas de soldados com machados e enxadas abrindo caminho, desobstruindo passagens, construindo pontes onde era necessário.

Finalmente atingiram Itacaiú, na margem do Araguaia e em estaleiro improvisado, o navio foi reconstruído.

Antes mesmo que estivesse terminado, informa Brotero, os índios da Aldeia de Santa Maria, situada cento e tantas léguas abaixo, já falavam com espanto e admiração da *canoa de fogo que está para descer*.

A 25 de maio de 1868 o navio foi lançado à água com o nome de *Araguaia-neru-açu*. A 28, com a presença de Couto de Magalhães e do Dr. João Bonifácio Gomes de Siqueira, Presidente em exercício da Província de Goiás, o navio foi novamente batizado, desta vez com o nome de *Araguaia*. Suspendeu ferro, atravessou o Araguaia de margem a margem, subiu o Rio Vermelho e voltou ao ancoradouro, onde "foi solenemente proclamado achar-se instalada a navegação a vapor no Rio Araguaia", como reza o *Auto da inauguração*.

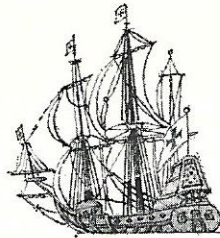
Por ordem de Couto de Magalhães foi gravada num rochedo da grande cachoeira ali existente a seguinte inscrição, em língua tupi:

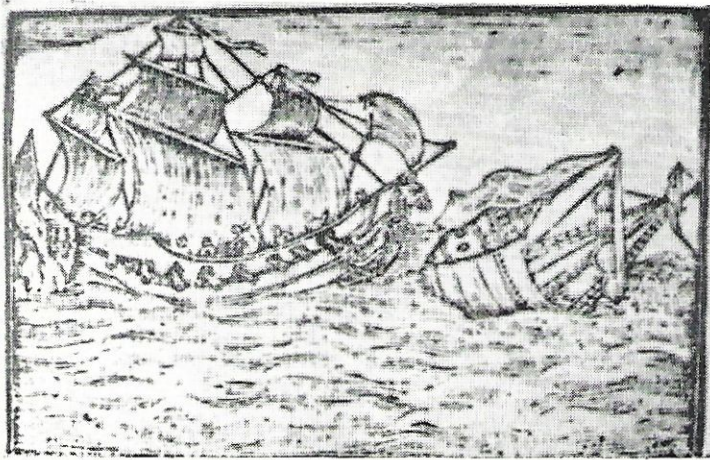
"Sob os auspícios do Sr. D. Pedro II, passou um vapor da bacia do Prata para a do Amazonas, e veio chamar à civilização e ao comércio os esplêndidos sertões do Araguaia, com mais de 20 tribos selvagens, no ano de 1868".

Foram sem número as dificuldades que Couto de Magalhães teve que enfrentar para concretizar o seu plano. Não só as decorrentes da empresa em si, como as da guerra que assolava a

Província. No São Lourenço a expedição poderia ter sofrido um ataque dos paraguaios, e nos sertões do Caiapozinho, dos índios selvagens. Muitos expedicionários foram abatidos pelas febres e doenças. Houve dissensões entre os chefes. A imprensa movia campanha contra o empreendimento, afirmando que o navio acabaria por ser abandonado em pleno sertão.

A tudo opôs Couto de Magalhães a sua firme determinação e seu entusiasmo de abridor de novos caminhos.





Gravura que ilustra a *Relação da Viagem e Sucesso que tiveram as Naus "Águia" e "Garça" vindo da Índia para este Reino no ano de 1559 (História Trágico-Marítima)*.

FIGURAS DE PROA DO TOCANTINS E CARRANCAS DO SÃO FRANCISCO

CARLOS FRANCISCO MOURA
Arquiteto

De autoria do Prof. Paulo Pardal, o Serviço de Documentação Geral da Marinha publicou há pouco um excelente trabalho intitulado *Carrancas do São Francisco* que não pode faltar nas estantes dos estudiosos de etnografia e arte popular brasileira.¹ Não só por ser o único livro publicado até agora sobre o assunto como pelo seu valor intrínseco e pela documentação iconográfica que reúne.

Ressaltando as dificuldades da pesquisa, que durou seis anos, o autor faz votos para que o amplo material por ele coletado possa servir de base a novas conclusões.

Estimulados pelo estudo do Prof. Pardal, nós, que sempre nos interessamos por carrancas, nos animamos a publicar este trabalho, no qual julgamos apresentar algo de novo sobre o tema.

Uma das conclusões a que chegou o autor foi a de que "as barcas do São Francisco são as únicas embarcações

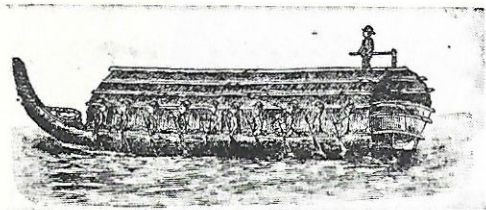
populares de povos ocidentais que apresentaram, de modo generalizado, figuras de proa, pelo menos nos últimos séculos".²

Assim sendo, a descoberta de figuras de proa populares em outras regiões do Brasil, ou mesmo do mundo ocidental, seria um dado novo à questão.

Outra conclusão a que chegou o autor, estribado em Júlio Paternostro, foi a de que não eram empregadas carrancas no Rio Tocantins: "Também não se usaram carrancas no Rio Tocantins, cuja bacia limitava com a do São Francisco havendo intercâmbio comercial entre ambas".³

E acrescenta, referindo-se aos baianos que viviam do comércio acima do Rio do Sono, afluente do Tocantins, e faziam repetidas viagens às cidades do médio São Francisco: "Apesar de serem regatões, comerciando ao longo do rio em suas embarcações, nelas não usavam as carrancas que viam em seu estado, a Bahia".⁴

O Prof. Pardal chega a essa conclusão não porque Paternostro afirmasse que não tinham carrancas os barcos



Barco mineiro dos Rios Araguaia e Tocantins, Goiás (Alte. Antônio Alves Câmara, 1888).

que viu no Tocantins, mas porque ele não se refere a elas. “Paternostro descreve detalhadamente as embarcações usadas no Tocantins, não citando figuras de proa, e à época em que ele ali viajou, as carrancas estavam em uso no médio São Francisco”.⁵

Também Alves Câmara, em 1888, descreve embarcações usadas no Tocantins e no Araguaia, às quais chama *barcos mineiros* ou *botes mineiros*, e não faz menção a figuras de proa. No tosco desenho dessas embarcações que publica, elas não aparecem.⁶

Entretanto em obra recentemente publicada vemos documentado o uso de figuras de proa nos barcos do Tocantins, em 1920.

Trata-se de um diário de Viagem de Porto Nacional a Belém do Pará, escrito por Francisco Ayres da Silva naquele ano.

O autor, nascido em Porto Nacional, viveu de 1872 a 1957, e teve destacada atuação no norte de Goiás como médico e político. Mas a obra só foi publicada postumamente, em 1972, em comemoração ao seu centenário, pelo Departamento Estadual de Cultura de Goiás.⁷

Ayres da Silva embarcou no dia 21 de março de 1920 em Porto Nacional, no Bote *Cristal*.

Na descrição que faz dos barcos usados no Tocantins, ele informa:

“A proa do bote, a parte exatamente que fende a água, é mais saliente, e culmina por símile de figura qualquer, jacaré, cavalo, etc., e denomina-se *talhamar*”.⁸

Daí podemos tirar três conclusões:

1 — Havia grande variedade de tipos de figuras de proa: “símile de figura qualquer, jacaré, cavalo, etc.”.

2 — O uso seria geral nos botes do Tocantins, pois o autor fala genericamente.

3 — O uso seria antigo, pois se fosse recente, sem dúvida o autor, que nasceu e residiu a maior parte da vida na região, teria informado.⁹

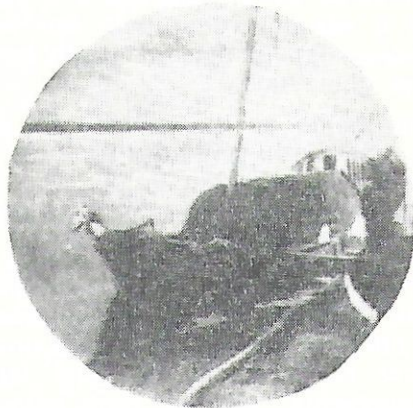
O próprio Prof. Pardal, embora negando inicialmente o uso de figuras de proa no Tocantins, fornece uma notícia de grande interesse sobre o assunto: “José da Nóbrega (...) citou-me ter visto em Belém do Pará, na residência de um proprietário de barcos do Tocantins, que faziam transporte de Porto Nacional a Belém, uma grande figura de proa, de fatura popular, representando uma mulher”.¹⁰

Assim, o testemunho de Ayres da Silva, não é o único.

Apenas quinze anos depois de Ayres da Silva J. Paternostro já não dá notícia sobre figuras de proa no Tocantins.

Teria o progresso, que por essa época atingia o Tocantins, expulso totalmente os botes do rio, como ocorreu posteriormente no São Francisco?

Paternostro fez sua viagem de Belém a Alcobaça em *Gaiola*, de Alcobaça a Carolina em *motor*, e de Carolina a Pedro Afonso em *batelão* ou *canoas*. Informa também que “a viagem de



Pitorescos barcos que navegavam o S. Francisco entre Capim Grosso e Januária. Alguns transportam 30 toneladas. Uma das mais antigas fotos de carrancas (1912). (Publicada por Artur Neiva e Belisário Pena).

gaiola até Alcobaça é recente. Data de 8-8-1931". Em 1935 trafegavam entre Alcobaça e Marabá 31 *motores*. Das embarcações que usou, a única que poderia ter figura de proa era o *batelão*, mas ele não a menciona.¹¹ Mas talvez isso não seja suficiente para provar que já então teriam desaparecido completamente as figuras de proa.

Problema semelhante ocorre com as notícias antigas de barcas do São Francisco. Muitos autores que viram e descreveram as barcas, não fizeram referência às carrancas. Isto levou alguns estudiosos a concluir que, em tal época, ainda não existiam carrancas, pois não seria possível que, existindo, eles deixassem de mencioná-las.

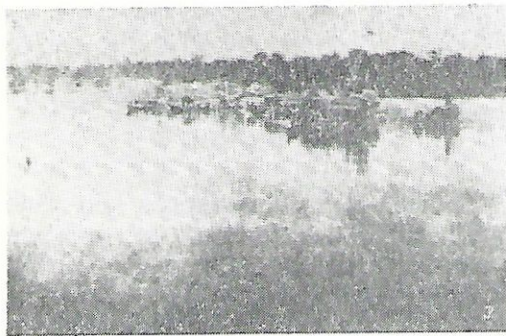
Entretanto em épocas anteriores e posteriores houve outros que se referiram às carrancas.

Podemos apresentar provas de que o fato de um escritor ter visto e descrito a barca sem se referir à carranca nada representa de extraordinário.

Em 1912 os Drs. Artur Neiva e Belisário Pena realizaram pelo interior do Brasil uma viagem científica que descreveram pormenorizadamente. Com relação às embarcações do São Francisco, entretanto, eles informaram apenas:

"No Rio de S. Francisco e em alguns afluentes, além da navegação a vapor, existem barcos a vela, muito característicos e pitorescos e pequenos botes vulgarmente chamados *paquetes*".¹²

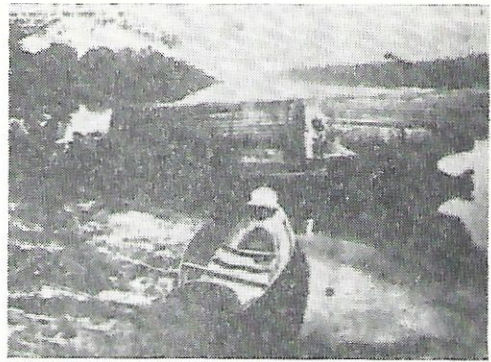
Temos aí, portanto, mais dois autores que parecem não acrescentar senão



Embarcações de regresso de Belém do Pará chegando ao ponto de partida — Porto Nacional — Goiás (1912). (Foto publicada por Artur Neiva e Belisário Pena).

dúvidas à existência de carrancas no início do século, pois não as mencionam.

Entretanto, com grande surpresa, verificamos que a figura 52 da estampa 13 dessa obra é nada menos que a foto de uma barca com uma interessante carranca. Mas nem ao menos na legenda os autores se referem diretamente à carranca, pois dizem apenas: "Pitorescos barcos que navegam o S. Francisco entre Capim Grosso e Januária. Alguns transportam 30 toneladas".



Bote e canoa aportados às margens do Tocantins em Porto Nacional. (Foto publicado no livro de Ayres da Silva).

Assim, Artur Neiva e Belisário Pena, sem dizer uma única palavra sobre as carrancas, fornecem, quase sem querer, um documento gráfico da maior importância: uma das mais antigas fotos conhecidas de carrancas (1912).

Os mesmo autores também são sucintos ao descrever os barcos do Tocantins, e não se referem a figuras de proa.

"O rio Tocantins é navegado por grandes batelões e nos rios mais despoçados o transporte de mercadorias faz-se em balsas construídas com talos de buriti".¹³

Tal como com relação ao São Francisco, os autores publicam uma foto dos batelões, mas com legenda igualmente sucinta.

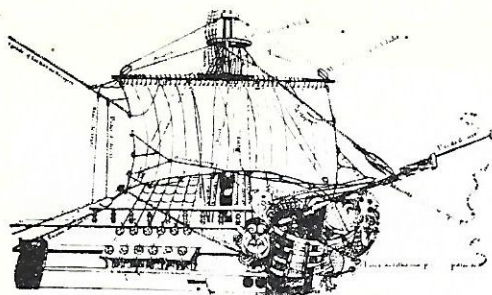
"Embarcações de regresso de Belém do Pará chegando ao ponto de partida

— Porto Nacional — Goiás” (Estampa 13, figura 53).

Infelizmente a foto é tão pouco nítida que não deixa ver as figuras de proa.

Mas que elas eram usadas prova a notícia dada por Ayres da Silva cerca de oito anos depois.

O livro deste último autor também publica uma foto de bote do Tocantins, a qual, entretanto, não o foca por inteiro, não aparecendo a figura de proa.



Leão de proa de uma nau do século XVIII (desenho do Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos).

Outro exemplo de autor cujo depoimento tem confundido os estudiosos é Thomaz G. Paranhos Montenegro. Ele viveu na região do São Francisco e forneceu importantes informações sobre a história das barcas, inclusive afirma que as primeiras apareceram no fim do século XVIII. Entretanto ele não se refere às carrancas, daí concluindo alguns estudiosos que à época em que ele escreveu sobre a navegação no São Francisco (1875), elas ainda não eram usadas. Entretanto ele continuou a escrever sobre o assunto, mesmo depois de a existência delas ter sido atestada por Alves Câmara e Vieira de Aguiar (1888), e continuou a não se referir às carrancas. Assim, a sua omissão não só não é suficiente para provar a inexistência de carrancas em 1875, como nos permite supor que elas datam das primeiras barcas que, segundo ele, surgiram no século XVIII.

Ele era um progressista partidário da criação da Província do São Francisco e entusiasta da navegação a vapor.

Podemos dividir em dois tipos os testemunhos antigos que omitiram refe-

rências ao uso de figuras de proa no São Francisco e em outras regiões do Brasil.

O primeiro, dos que eram tão familiarizados com as tradições regionais ou com as tradições navais, que achavam as figuras de proa tão naturais nas embarcações, que nem lhes faziam um registro especial. Está neste caso o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira que, como veremos adiante, numa obra manuscrita que deixou, descreve embarcações construídas no Pará, sem se referir a figuras de proa; mas dois desenhos que ilustram o trabalho representam-nas.

O segundo grupo é o dos progressistas que descreviam objetivamente as embarcações ressaltando a sua estrutura e capacidade, seu conforto, funcionalidade e qualidades náuticas, mas não davam importância a um simples detalhe arcaico cuja finalidade era meramente decorativa ou supersticiosa. Neste grupo alinham Paranhos Montenegro e vários outros. E também os Drs. Artur Neiva e Belisário Pena que, entretanto, como vimos, salvaram seu testemunho casualmente com uma foto.

Quanto a algumas obras do século XIX ilustradas com gravuras cumpre lembrar que nem sempre elas merecem fé. Se o desenhista não esteve no local, e se baseou unicamente na descrição escrita pelo autor, se este omitiu a figura de proa o mesmo fez o artista.

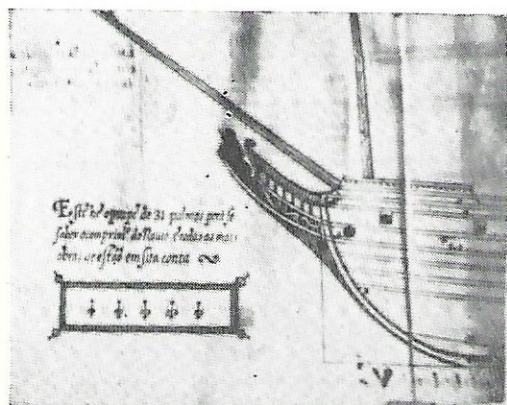
Portanto, em face dos exemplos citados, o fato de algumas descrições antigas não mencionarem carrancas ou figuras de proa, não deve ser aceito desde logo, sem análise, como prova negativa.

DIFUSÃO DAS FIGURAS DE PROA NO BRASIL

A origem das carrancas do São Francisco e das figuras de proa do Tocantins e de outras regiões brasileiras não pode ser buscada senão na tradição portuguesa. Não pode ser atribuída nem ao índio nem ao africano.

Dos três elementos formadores do povo brasileiro era o português o que tinha maiores tradições marinheiras,

O fato de o uso de figuras de proa no Brasil ter chegado até ao século XX, enquanto em Portugal desapareceu muito antes, deve-se ao fenômeno da arcaização, comum nas sociedades coloniais e insuladas.¹⁴



Leão de proa de um navio do *Livro de Traças de Carpintaria* de Manuel Fernandes (1616).

O termo *carranca*, empregado geralmente para designar as figuras de proa do São Francisco é palavra portuguesa antiga, documentada pelo menos desde o século XVI. Muito antes das primeiras referências escritas às carrancas (1888), o *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, de Eduardo de Faria (2ª edição, Lisboa, 1851), regista — “*carranca* de navio — figura tosca nas proas dos navios”.

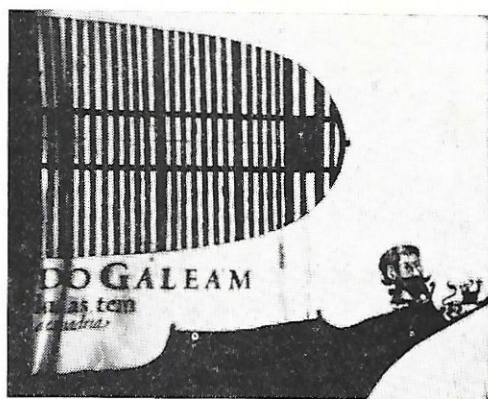
A palavra foi empregada por Durval Vieira de Aguiar na primeira referência conhecida às figuras de proa sanfranciscanas (1888): — “Na proa vê-se uma carranca de grifo de gigantescas formas de modelo transmitido pelos exploradores dos tempos coloniais”.¹⁵

O Prof. Pardal informa que a palavra generalizou-se a partir da primeira reportagem sobre o assunto, publicada na revista *O Cruzeiro*, em 1947, pois na região os nomes mais usados eram *figura de barca*, *cara de pau* e *leão de barca*. Em Joazeiro a uma pessoa muito feia chamava-se, por antonomásia, *leão de barca*.¹⁶

A palavra *leão* também trai a origem marítima das carrancas. E prova, ao mesmo tempo, as raízes populares da

tradição vinda de Portugal: com esta acepção, apesar de corrente no São Francisco, a palavra não se encontra dicionarizada até hoje, nem em dicionários portugueses nem em brasileiros. Nem mesmo os dicionários de termos marítimos a registram.

Entretanto, como se lê numa notícia publicada pela *Gazeta de Lisboa*, em 1778, e aliás referente a um navio da carreira do Brasil, *leão* designava a figura de proa: — “... e com todas estas infelicidades, a não ficou sem fazer agua, e só se achou rendida a lingoa do béque, onde acenta o *leão*”.¹⁷

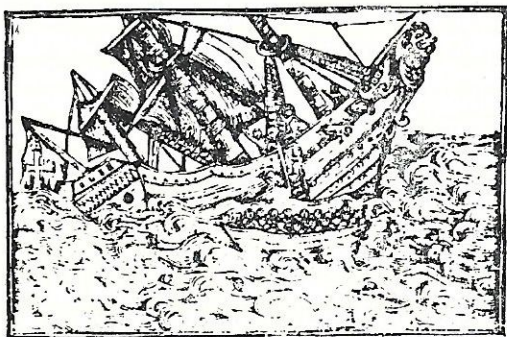


Leão e cabeça de homem na proa do galeão de quinhentas toneladas (*Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes, 1616).

E nem é preciso invocar o uso generalizado que o leão teve, em determinada época, como figura de proa, nos navios ingleses e também nos espanhóis, e um pouco menos nos franceses.

As xilografias populares das narrativas da *História Trágico-Marítima* (séculos XVI e XVII) e as ilustrações do *Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes (1616) provam não só que o leão era das figuras de proa mais usadas nos navios portugueses, como que era muito antigo esse costume.

Um painel de azulejos setecentista existente na igreja do antigo Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem, em Itapagipe, na Bahia, representa a *frota do Brasil* de 1731, aparecendo em pri-

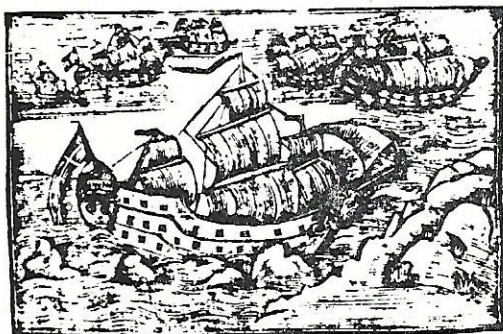


Gravura que ilustra a *Relação do Naufrágio da Nau S. Tomé na Terra dos Fumos no ano de 1589 (História Trágico-Marítima)*.

meiro plano uma bela nau que ostenta na proa a figura de um leão.

Só nos resta, portanto, sugerir aos dicionaristas que acrescentem o termo nessa acepção: corrente em Portugal pelo menos até ao século XVIII, e até ao presente no Brasil, na região do São Francisco. Aliás em espanhol a palavra também é usada com esse significado.¹⁸

Em Portugal usaram-se figuras de proa desde a Antiguidade até ao século XIX.¹⁹



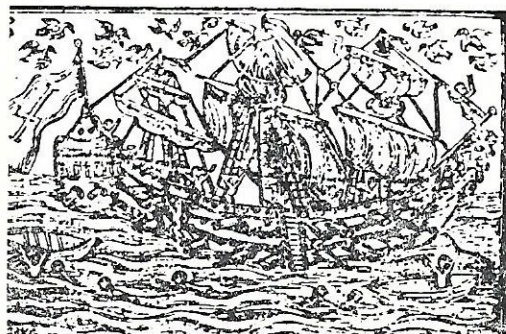
Gravura que ilustra a *Relação da Viagem e Sucesso que teve a Nau S. Francisco em que ia por Capitão Vasco da Fonseca, na Armada que foi para a Índia no ano de 1596 (História Trágico-Marítima)*.

No Brasil, as regiões litorâneas tiveram diante de si ao longo de todo período colonial a visão das figuras de proa das naus, galeões e outros navios do Reino.

Mas não ficou apenas nisso a influência. Os estaleiros aqui fundados nesse período, seguindo a tradição portuguesa, construíam embarcações ador-

nadas com figuras de proa. Não só os grandes centros navais — Salvador, Rio de Janeiro, Belém do Pará, — como os pequenos disseminados ao longo do litoral.

O uso de figuras de proa nos navios aqui construídos é certificada por documentos não só escritos como iconográficos. Geralmente os projetos dos grandes navios construídos no Brasil vinham prontos de Portugal.



Gravura que ilustra a *Relação do Naufrágio da Nau Conceição de que era Capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos baixos de Pero dos Banhos aos 22 do mês de agosto de 1555 (História Trágico-Marítima)*.

A Nau São Sebastião, construída de 1764 a 1767 no Rio de Janeiro foi denominada pelos franceses *Le Grand Dragon*, por ter a figura de um dragão na proa. Entre nós, pelo mesmo motivo, era denominada nau *Serpente*.

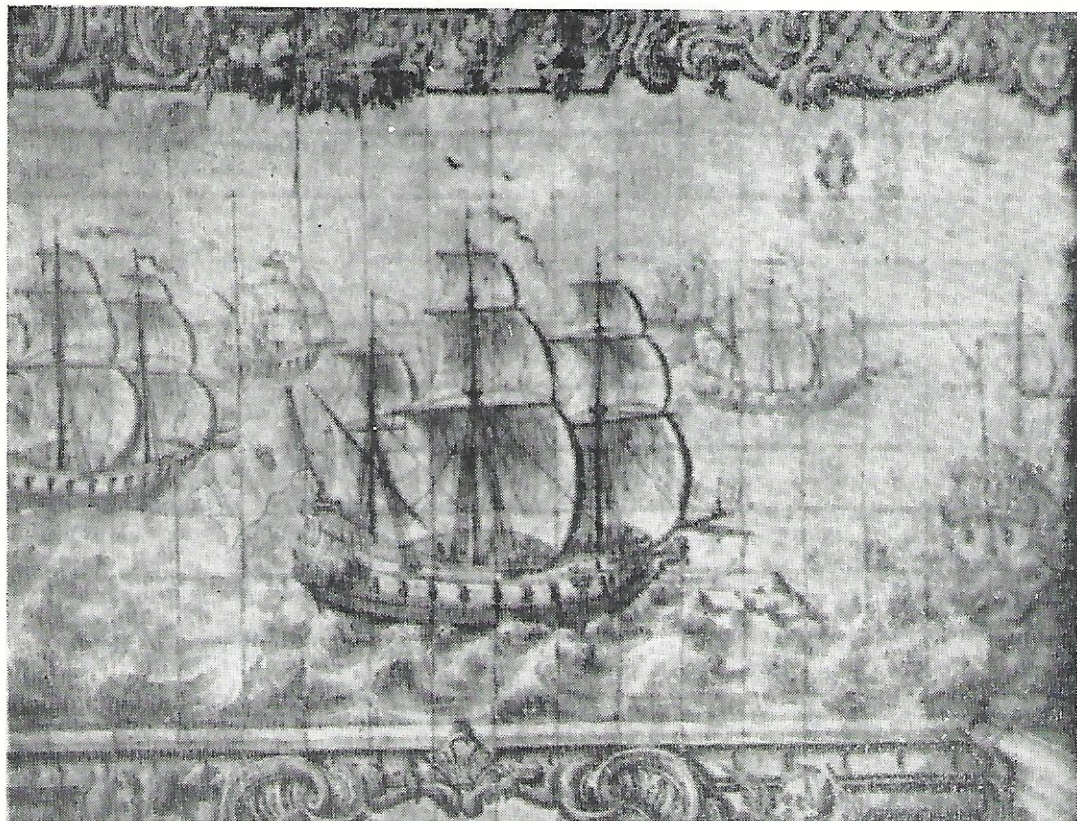
A Nau *Santo Antônio e São José*, construída na Bahia de 1761 a 1763, era vulgarmente chamada *Cão*, devido à figura de proa que ostentava.

Como se vê num desenho que faz parte de uma *Memória* escrita por Alexandre Rodrigues Ferreira, o Barco de guerra *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, construído na ribeira de Belém do Pará em 1775, tinha na proa a figura de um peixe ou golfinho. Esse barco era “em tudo semelhante a outro da invocação de N. Sra. da Boa Viagem” ali construído ao mesmo tempo, e que, portanto, também teria figura de proa. Ambos foram feitos por ordem do Governador João Pereira Caldas, “o qual os mandou construir pelo Modelo que debaixo de sua Direcção fez em Lisboa o Capitão Tenente Manoel Vicente,

Mestre Construtor da Ribeira das Naus.” Eles destinavam-se a operações de guarda costa na foz do Amazonas, o primeiro no canal do norte, e o segundo no do sul.²⁰

primeiras décadas do século passado construía embarcações ornamentadas, das quais certamente o principal ornamento seria a figura de proa.

Um exemplo de figura de proa de



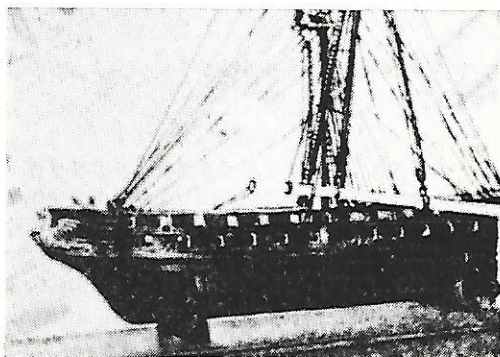
Leão de proa de uma nau da Frota do Brasil de 1731 (Painel de azulejos da Igreja do antigo Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem, em Itapagipe, Bahia).

A mesma obra documenta um terceiro barco com figura de proa, construído em Belém: a Canoa N. *Senhora do Pilar*, que ostentava uma divindade marinha (sereia ou tritão), como se vê noutro desenho que a ilustra. Essa canoa foi construída em 1773.²¹

Para o estaleiro do Pará não vieram apenas os projetos: veio também a mão-de-obra portuguesa, como se vê no *Compêndio das Eras*, de Baena: “vieram de Lisboa os preciosos operários da Ribeira das Nãos”.²²

Segundo a mesma obra, o Governador Conde de Vila Flor (1817-1820) mandou “construir uma Galeota excelente no ornato e no tamanho à antiga, que se acha desmerecedora de uso”.²³ Isto é, o estaleiro do Pará, ainda nas

São Luís do Maranhão, citado pelo Prof. Pardal permite-nos tirar conclusões que



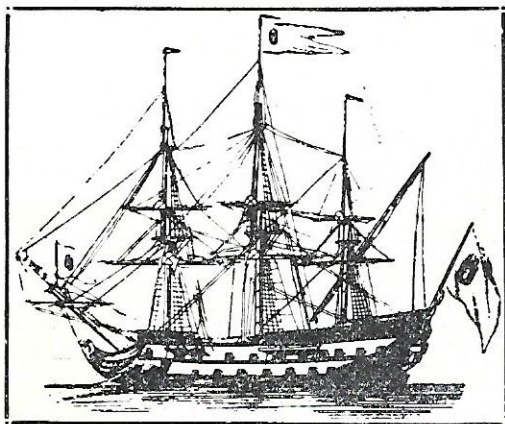
Modelo da Nau-Cábrea S. *Sebastião* que existia na Escola Naval de Lisboa antes do incêndio de 1916. Parece ser da nau de mesmo nome, concluída no Rio de Janeiro em 1767.

reforçam os pontos de vista defendidos neste trabalho. São Luís, que no século XVIII possuía a *Casa das Canoas*, “onde se fabricavam as canoas de Sua Majestade”, deve ter sofrido influência do estaleiro de Belém do Pará.

Trata-se da figura de proa que pertenceu ao Brigue-Escuna *Laura II*, existente no Museu Histórico e Antropológico do Ceará e que, segundo crê o Prof. Pardal, é “a única figura de proa de caráter popular, atualmente, existente em nossos museus”.²⁴

É, portanto, mais uma prova de que não só no São Francisco, mas também em outras regiões brasileiras, usavam-se figuras de proa de caráter popular.

Tendo o barco sido afundado em 1839, sua construção deve ter sido muito anterior, o mesmo acontecendo com sua figura de proa, e daí podemos concluir que, se antes das primeiras notícias conhecidas sobre carrancas (1888) existiam figuras de proa de feitura popular em São Luís, poderiam também existir no São Francisco.



A Nau Santo Antônio, segundo uma gravura de 1775.

O *Laura II*, bem como o *Laura I* e o *Laura III* (que também teriam figuras de proa), pertenciam ao comerciante português Francisco Ferreira da Silva, sócio de seus irmãos Luís e José, e faziam comércio ao longo da costa.²⁵

Concluimos daí que a imigração portuguesa, ao longo de todo o período da colonização, e mesmo depois da Independência, manteve e reanimou a tradição das figuras de proa.

Talvez São Luís tenha servido de trampolim para a influência que, vinda do estaleiro de Belém do Pará, atingiu o Parnaíba e o Poti, onde o Prof. Pardal também assinala figuras de proa.

“... Foi-me dito que algumas embarcações que vão à feira de Teresina, na confluência dos Rios Poti e Parnaíba, usam uma máscara presa à frente e ao longo da roda-de-proa, e não sobre o tabuado de proa, como as carrancas, com as quais são aparentadas”.²⁶

Informa o autor que “a explicação dada no local é que se tratava de um hábito do médio São Francisco, de onde eram oriundos os barqueiros que as usavam”.²⁷

Talvez essa explicação se baseasse na suposição, durante muito tempo vigente, de que no Brasil só no São Francisco havia figuras de proa e, portanto, só a influência delas podia justificar o aparecimento de outras. Como vimos, entretanto, isso não é exato.

No Rio de Janeiro também se usaram figuras de proa de feitura popular em embarcações de pequeno porte. Numa estampa que representa o desembarque de escravos, de autoria do pintor Rugendas (início do século XIX), aparece uma pequena embarcação que ostenta na proa a figura de uma ave.²⁸

Dos estaleiros da Bahia, Pará e Rio de Janeiro, e de outros menores, por eles influenciados, a tradição de adornar as proas com figuras irradiou para

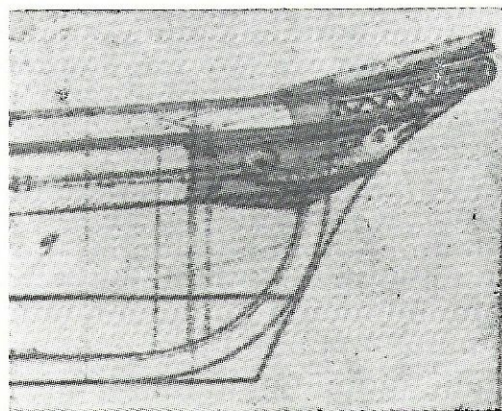


Figura de proa do barco de guerra *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, construído no estaleiro do Pará em 1775 de acordo com planos feitos em Lisboa.

o interior através dos rios que neles desembocam, ou de outros próximos, acessíveis a embarcações marítimas.

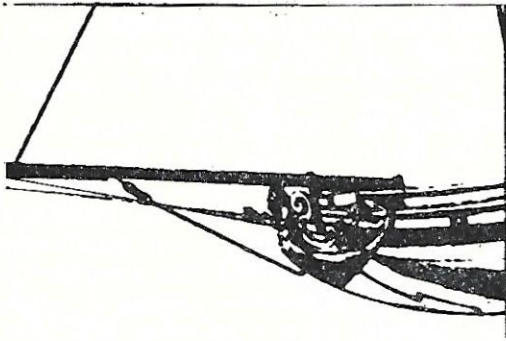


Figura de proa da canoa *Nossa Senhora do Pilar*, construída no estaleiro de Belém do Pará em 1773.

No caso do São Francisco, o pequeno centro naval de Penedo, próximo à foz, deve ter servido de trampolim para a influência que vinha de Salvador, o maior estaleiro da colônia.

Saint Hilaire, na segunda década do século XIX, informa que até Penedo remontavam as sumacas.²⁹

Em 1838 George Gardner viu construir em Vila Nova, próximo a Penedo, uma barca de cerca de 150 toneladas, destinada à navegação costeira.³⁰

Halfeld, em 1866, informa que “imediatamente abaixo do porto da cidade de Penedo se constroem canoas grandes, barcos, lanchas e sumacas, de sofríveis dimensões”.³¹

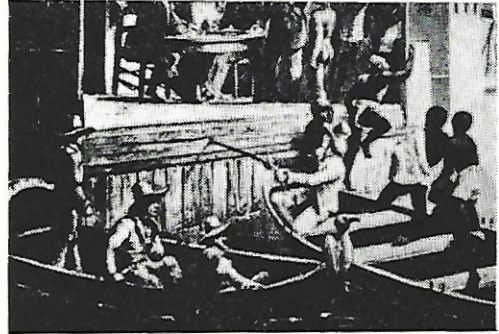
Com o tempo, alguns estaleiros coloniais entraram em decadência, enquanto outros evoluíram para a construção naval moderna. Em ambos os casos as figuras de proa deixaram de ser usadas.

Mas nos trechos interiores de rios, afastados da evolução que bafejava o litoral, o uso remanescente de figuras de proa perdurou como um arcaísmo. E chegou ao nosso século pelo menos no São Francisco, no Tocantins, no Parnaíba, no Poti e provavelmente também no Araguaia.

O fato de os exemplos conhecidos de uso de figuras de proa situarem-se em rios sob a influência de um grande centro naval, mas distantes dele, explica a sua sobrevivência. Os constru-

tores dos barcos fluviais permaneceram fiéis à tradição, enquanto os grandes estaleiros marítimos evoluíam ou deixavam de existir.

Recebidas através da influência marítima portuguesa, as figuras de proa foram confinadas ao interior pelo progresso do litoral.



Desenho de Rugendas que representa o desembarque de escravos no Rio de Janeiro.

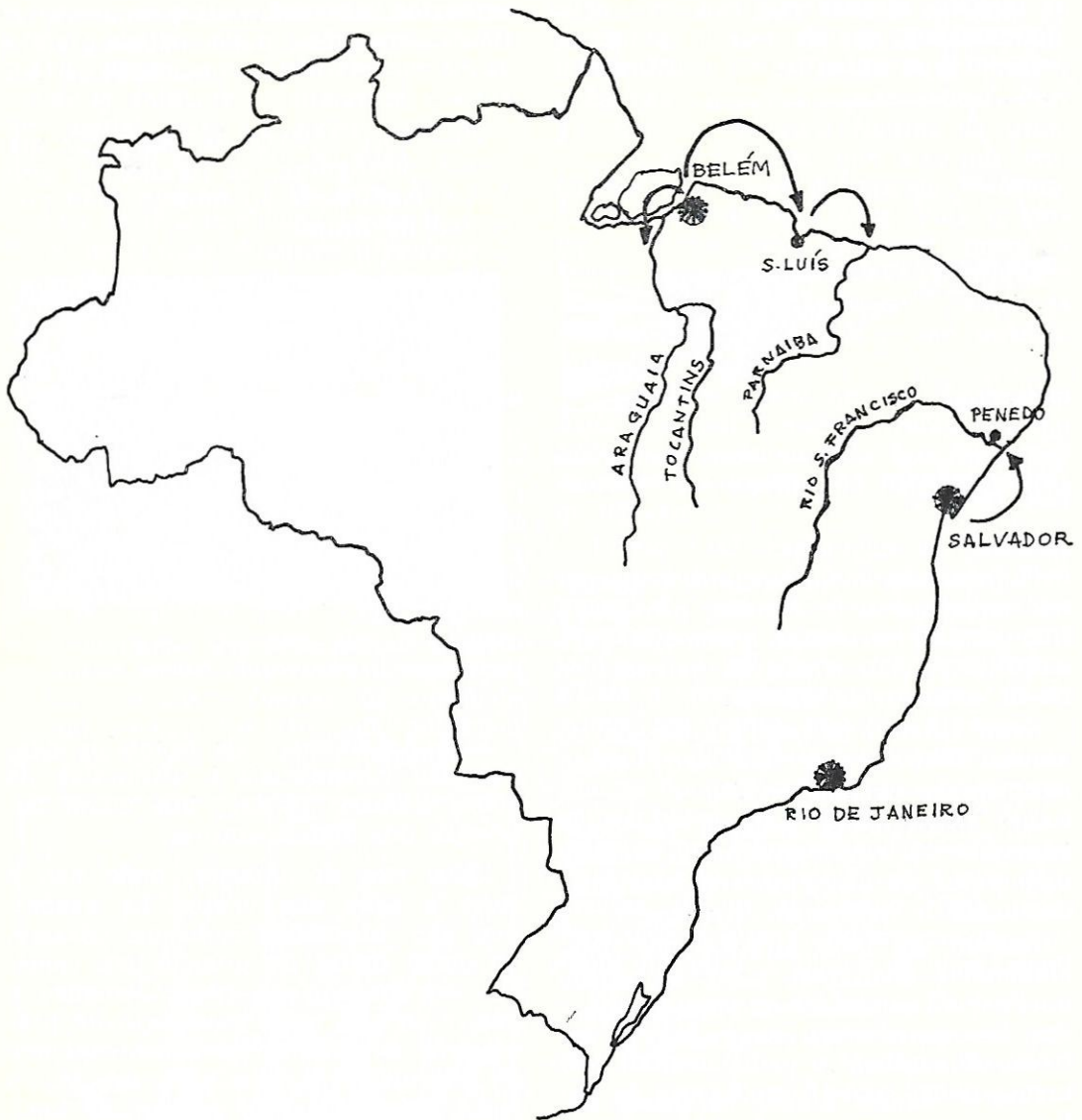
Esta conclusão e os exemplos citados dão consistência à afirmativa de Alves Câmara (1888), tida como imprecisa por alguns autores:

“Nos rios do interior, onde não é forte a ação dos ventos, há canoas, que são adornadas com um pássaro, ou outra figura na proa, e têm camarim envidraçado na popa, remadas a pás, e servem para transporte de passageiros e famílias de ricos senhores de engenho. Dão uma idéia um pouco fraca dos navios de recreio da antiguidade, como o célebre navio pavão, o moderno cisne, e outros”.³²

QUANDO COMEÇARAM A SER USADAS FIGURAS DE PROA NO BRASIL?

Como as figuras de proa foram introduzidas no Brasil pelos portugueses, seu uso data do início da colonização.

Entretanto o início da colonização variou de região para região e, em consequência, variou também a época da introdução em cada uma delas. Essas defasagens podiam implicar em diferenças temáticas e estilísticas.



☼ GRANDES CENTROS NAVAIS DA COLÔNIA

Nos primeiros tempos da colonização, os navios ostentavam animais míticos ou reais. Poucas eram as figuras de tema religioso. Nos finais do século XVIII, figuras da mitologia clássica e logo a seguir e no início do século XIX, figuras da família real ou de governantes nos navios da Coroa, e dos proprietários ou familiares seus nos navios particulares. Usavam-se também por essa época heróis e figuras da história portuguesa.

Foi, como se disse, nos centros de construção naval da colônia que a tradição das figuras de proa se sedimentou; e deles irradiou para os cursos interiores dos rios.

Quando foram eles fundados?

A *Ribeira das Naus*, da Bahia, foi instalada pelo primeiro Governador Geral, Tomé de Sousa (1549) que, para esse fim, trouxe de Portugal carpinteiros navais, calafates, serralheiros e ferreiros. Mas mesmo antes já se cons-

truíam caravelões e navios de pequeno porte na Bahia e em outras capitânias.³³

Na segunda metade do século XVII a construção de navios de grande porte foi incentivada. Em 1790 foi criado o Arsenal da Marinha.

O estaleiro de Belém do Pará foi criado em 1761. Mas também ali a construção naval data de época bem anterior. Em 1722 partiu de Belém a expedição destinada ao Rio Madeira, comandada por Francisco de Melo Palheta, e que se compunha de uma galera, três galeotas e uma canoa.

Antes da construção do estaleiro existia a *Casa das Canoas*, onde chegavam a ser construídos três grandes navios encomendados pela Companhia de Comércio do Grão Pará.

No Rio de Janeiro construíam-se barcos pequenos desde o século XVI. No século XVII Salvador Correia de Sá construiu o famoso Galeão *Padre Eterno*. Nesse mesmo século foi instalada uma fábrica de fragatas. O Arsenal de Marinha foi criado em 1763 pelo Conde da Cunha.

Por sua temática e estilística as carrancas do São Francisco estão mais próximas das figuras de proa que aparecem nas xilogravuras portuguesas da *História Trágico-Marítima* (séc. XVI e XVII) do que das figuras do século XIX que estiveram guardadas no Museu da Marinha de Lisboa antes do incêndio de 1916. E felizmente, porque estas últimas, apesar de, ou por serem mais modernas, eram, em sua maior parte, inexpressivas.

Esta constatação ressalta o caráter arcaizante das nossas carrancas.

Pode-se objetar que tanto os carpinteiros e entalhadores das carrancas, como os xilógrafos da *História Trágico-Marítima* eram genuinamente populares e arcaicos para as épocas em que respectivamente viveram, daí resultando o parentesco estilístico entre eles.

Entretanto a temática das carrancas filia-se a período muito anterior aos fins do século XVIII, em que, como dissemos, dominava a moda erudita das figuras da mitologia clássica.

Em abono desta assertiva podemos citar um interessante documento iconográfico erudito estrangeiro: a gravura que representa uma frota portuguesa fundada na Ilha de Santa Helena, publicada no livro de Bry, *Tertius Pars Indiae Orientalis* (Francoforti, MDCl). Ali aparece a Nau *Santa Maria*, que ostenta uma grande figura de proa "sanfranciscana". Estilística e tematicamente, uma carranca.³⁴

Assim, tanto quanto sabemos hoje, as figuras de proa poulares e carrancas do Brasil filiam-se aos modelos mais antigos da época do início da co-

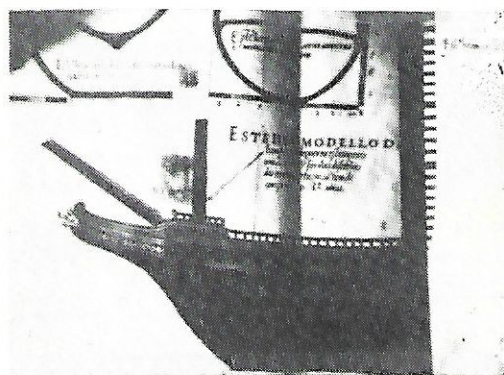


Figura de proa de um navio do *Livro de Traças de Carpintaria* de Manuel Fernandes (1616).

lonização. Os mais antigos, por mais agarrados à tradição, foram os únicos que sobreviveram, apesar da sobreposição de outras influências ao longo do período colonial.

HIPÓTESES SOBRE A ORIGEM DAS FIGURAS DE PROA DO TOCANTINS

Não restando dúvida de que as figuras de proa do Brasil são de origem portuguesa, resta saber como chegaram ao remoto interior de Goiás.

Cremos que podem ser apresentadas três hipóteses.

A primeira seria a da influência das carrancas do São Francisco.

Segundo Ayres da Silva, a quem devemos a notícia sobre as figuras de proa do Tocantins, o *bote goiano* era "um similar da barca que trafega o Rio São Francisco, talvez mesmo trazido

dali para o Tocantins. Há, todavia, a notarem-se algumas diferenças".³⁵

Ele não se refere às carrancas, mas indo para Goiás a barca, iria também a figura de proa.

Na realidade, como as barcas do São Francisco resultam de técnicas



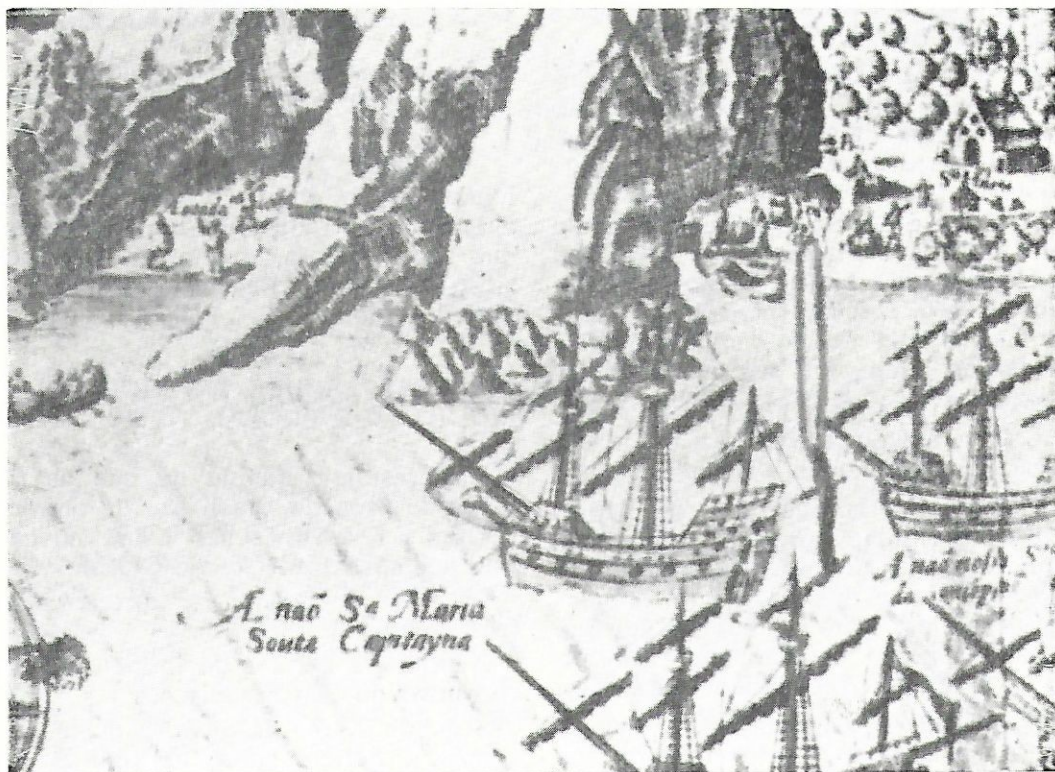
Figura de proa do galeão de 200 toneladas do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

portuguesas de construção naval e de aportes regionais, tanto no Tocantins como em outras regiões do Brasil podiam surgir embarcações semelhantes.

Se a carranca fosse uma criação original do São Francisco, sem precedentes históricos, esta hipótese seria reforçada: do São Francisco e só dele, poderia ter saído a influência para figuras de proa.

Entretanto, sendo a origem da carranca portuguesa, como se fixou a tradição no São Francisco, poderia ter-se fixado em outras regiões.

A segunda hipótese é a da penetração no Tocantins procedente de Belém do Pará. Sede de grande estaleiro fundado em 1761, no qual os barcos eram construídos por técnicos navais portugueses e segundo projetos enviados de Portugal, Belém estava em condições de transmitir essa tradição a Goiás. Pois, como vimos, comprova-se com documentos iconográficos o uso de fi-



A Nau portuguesa *Santa Maria* ancorada na Ilha de Santa Helena, segundo gravura da obra *Tertia Pars Indiae Orientalis*, de Bry (MDCI, Francoforti).

guras de proa nos navios ali construídos.

Mais duas razões podemos acrescentar em reforço desta hipótese.

Em primeiro lugar, a iniciativa das ligações pelo Tocantins entre o Pará e Goiás, quando sua navegação foi liberada (1782), partiu do governo de Belém.³⁶ As embarcações que dali partiram para Goiás levariam figuras de proa pois por essa época estava em plena laboração o estaleiro local. No *Prospecto da Cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará*, feito por Codina e Freire em 1784 aparecem barcos com figuras de proa.

Em segundo lugar, as tradições do Tocantins, como veremos adiante, apresentam fortes conotações marítimas, o que não acontece, ou, pelo menos, com tanta intensidade, no São Francisco.

A influência, para ir do São Francisco para o Tocantins teria que se baldear por terra, o que significa que não era possível levar uma barca de uma bacia para a outra.

Isto é, no Tocantins era preciso construir nova embarcação.

Ao longo do Tocantins, entretanto, o mesmo barco que saía de Belém do Pará chegava inteiro, com figura de proa e tudo, a Porto Nacional e mesmo mais a montante do grande rio.

Os construtores de barcos da região teriam tomado por modelo os chegados do Pará, inclusive a figura, e mantiveram essa tradição mesmo depois de ela ter sido abandonada em Belém, e deixado de trabalhar seu estaleiro.

As ligações fluviais de Goiás eram com o Pará e não com Minas ou a Bahia. O Tocantins é caudatário da foz do Amazonas e não do São Francisco. Do Pará, portanto, teriam vindo as figuras de proa.

Não foi por acaso que uma figura de proa foi localizada em Belém, na casa de um antigo proprietário de botes do Tocantins, conforme notícia recolhida pelo Prof. Pardal.

Vinda do Pará a influência ter-se-ia bifurcado na confluência do Araguaia com o Tocantins. Isto é, pode-se concluir que as embarcações do Araguaia também usavam figuras de proa, pois

o mesmo tipo de *bote mineiro* que navegava o Tocantins, navegava também o Araguaia. Até ao presente, entretanto, não encontramos nenhuma notícia sobre o assunto.

A terceira hipótese é a da origem portuguesa direta, trazida pelos colonizadores da região e também por governadores e funcionários reinóis familiarizados com as tradições marítimas da metrópole.

Sabe-se, por exemplo, que o Governador D. Francisco de Assis Mascarenhas (1804-1809) enviou várias expedições ao Pará. Em 1805 ele fez construir em Goiás cinco canoas grandes que foram batizadas com os nomes de *Príncipe Regente*, *Minerva*, *Tétis*, *Âncora* e *Venus*.³⁷

Esses nomes denunciam influências recentes, pois são características da moda classicista e individualista dos finais do século XVIII. E parecem sugerir que as embarcações tinham na proa figuras de divindades mitológicas.

Tal como se fazia em Portugal e nos grandes estaleiros do Brasil. A 29 de agosto de 1786 foi lançada ao mar no arsenal de Lisboa a *Nau Medusa*, que tinha na proa a figura dessa entidade mitológica.³⁸

A massa da população do norte de Goiás, entretanto, permaneceu, mesmo depois disso, fiel a tradições portuguesas mais antigas, utilizando figuras de proa zoomórficas e dando nome de santos às embarcações. Isto é, apesar da sobreposição de influências, sobreviveu a mais antiga.

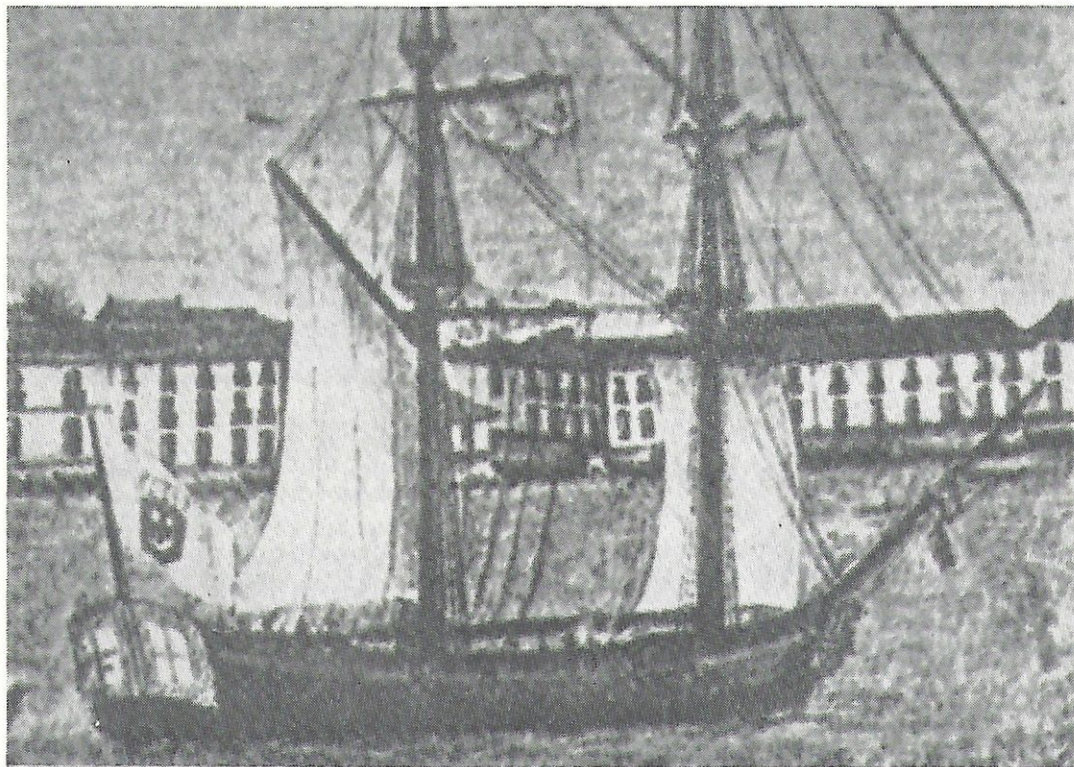
Na realidade, poderíamos apresentar ainda uma quarta hipótese: a da influência procedente do Rio Parnaíba, onde há notícia do uso de figuras de proa, como informa o Prof. Pardal. De início podemos dizer que a hipótese não seria tão descabida como parece, e teria, pelo menos, as mesmas probabilidades que a da influência das carrancas do São Francisco.

Se para passar do Parnaíba para o Tocantins é preciso atravessar terra, para ir do São Francisco acontece o mesmo. E se foi gente da Bahia povoar o norte de Goiás, também foi muita do Maranhão.

A informação, colhida pelo Prof. Pardal, de que as figuras de proa do Parnaíba são devidas a influência sanfranciscana, podemos contrapor a objeção, já apresentada, de que o São Francisco não foi o único rio onde as embarcações usavam esse ornamento.

E parece mais provável que a influência para o Parnaíba tivesse ido por mar, do estaleiro de Belém, servindo o porto de São Luís do Maranhão como trampolim.

Entretanto pode-se perguntar porque a influência, partindo de Belém, não



Barco com figura de proa que aparece no *Prospecto da Cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará*, feito por Codina e Freire em 1784.

teria ido diretamente, pelo Tocantins, até Goiás, ao invés de, indiretamente, através do Parnaíba, e por terra?

Mas a pergunta também é válida com relação ao São Francisco: porque dele, e por terra, e não diretamente de Belém, através do próprio Tocantins?

INFLUÊNCIA MARÍTIMA NO NORTE DE GOIÁS

Lysias Rodrigues, em viagem a Goiás realizada em 1931, referindo-se à “Estrada Real” de São João da Aliança, observa: “Por essa “estrada real” é que “navegam” (expressão do sertão) os correios. É curioso como há no ser-

tão tantos termos náuticos. Por certo trazidos pelos portugueses do tempo colonial que por aí andaram”.³⁹

A leitura de outros autores confirma essa observação. Os habitantes do norte de Goiás (os *nortenses*), estreitamente ligados a Belém do Pará, empregavam uma terminologia de origem marítima no trato da navegação do Tocantins e do Araguaia.

Anterior em duas décadas à observação de Lysias Rodrigues é o testemunho de Artur Neiva de que eram usados muitos vocábulos arcaicos na região.

Ele observou que no norte de Goiás os sertanejos empregavam, em

vez de viajar, os verbos *navegar* e *rolar*, ao contrário de no sul, onde em vez desses, era empregado o verbo *vijear*.⁴⁰

Rolar significa “descair por efeito do vento, do mar e da corrente”. como se lê no *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*.⁴¹

A equipagem dos botes, informa ainda A. Neiva, era chamada *Marinhagem*. Além de nessa palavra, o *mar* está presente em outras de uso regional: *maresia*, *mareta*, *talhamar*.

Banzeiro é outro termo náutico muito usado e, segundo o Dicionário citado, “diz-se do mar agitado, com bom tempo e vaga que não encapela. Por vezes consiste em ondulação vinda do largo”.⁴²

Banzeiro é termo muito empregado na *História Trágico-Marítima* e em outros escritos náuticos antigos. Seu significado no norte de Goiás é dado por um autor brasileiro moderno: “*Banzeiro* ou *maresia* — são as vagas e os turbilhões que se formam quando há rompimento do equilíbrio da superfície líquida em qualquer rápido ou corredeira”.⁴³

A palavra *rumo*, que A. Neiva verificou ser muito comum entre os sertanejos, também tem uma conotação marítima: “caminho, rota seguida pelo navio (...) cada uma das 32 quadras em que se divide a rosa-dos-ventos”.⁴⁴

Respiçando no livro de Ayres da Silva encontramos as seguintes palavras referentes à construção dos botes do Tocantins: *falca*, *voltas*, *caverna*, *talhamar*, *conchas*, *bochechas*, *toldo*, *landil*, *mouros*, *cantareira*, *balança*. Referentes ao rio e à navegação, encontramos: *aliviar*, *baixos* ou *baixios*, *ressaca*, *remanso*, *perau*.

Muitos desses vocábulos são também comuns à vida marítima.

O mar também estava presente nos costumes e tradições regionais.

Artur Neiva ouviu em Goiás fragmentos do romance da *Nau Catrineta* e verificou que os botes arvoravam a bandeira do Espírito Santo, ao invés da bandeira nacional. Isto em 1912.

“Assistimos à chegada de três boteões e 2 igarités carregadas de merca-

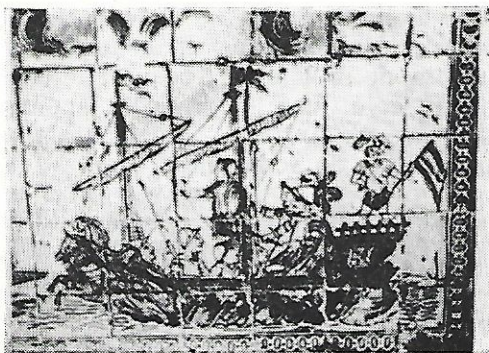
dorias de Belém. A população acorre em massa para assistir à atracação das embarcações. Estas, antes de atracar, param do lado oposto do rio, onde a marinhagem toma banho e muda a roupa. Daí trazem à vara os boteões embandeirados até o porto e durante esse tempo fazem grande algazarra, e de terra soltam-se foguetes. Todas as bandeiras que ornamentavam os boteões eram as do Divino”.⁴⁵

É verdade que o culto do Divino Espírito Santo estava muito espalhado pelo Estado e pelo Brasil em geral. Porém também é verdade que em Portugal ele estava muito ligado à vida marítima. Introduzido pela Rainha Santa Isabel, esposa de D. Diniz nas primeiras décadas do século XIV, foi posteriormente espalhado pelo ultramar português pelos mareantes.

No século XVIII existiam em Portugal a *Irmandade do Espírito Santo dos Pescadores do Alto* (Lisboa), e a *Corporação Marítima da Casa do Espírito Santo da Vila de Sesimbra*.

O Conde de Castelnau relata que, em 1842, as embarcações que tinha mandado preparar para descer o Araguaia foram batizadas em Salinas: “A 9 de junho, prontas as embarcações, foram elas batizadas, com o que adquiriram maior confiança os homens que deveriam tripulá-las”.⁴⁶

De uma delas ele revela o nome dado — *Santa Bárbara* — a qual “logo se tornou célebre pela sua rapidez e âni-



Embarcação com a figura de um cavalo na proa em um painel de azulejos do século XVII da Quinta dos Chavões, no Cartaxo, Portugal. O cavalo era uma das figuras de proa mais comuns nas barcas do São Francisco e nos botes do Tocantins.

mo decidido da equipagem, constituída inteiramente de índios xavantes”.

Santa Bárbara, padroeira dos artilheiros, era devoção marinheira também. Temos notícias de várias naus com esse nome.⁴⁷ Antigamente chamava-se *santa bárbara* ao “lugar do navio onde estão guardadas a pólvora e as munições de artilharia”.⁴⁸

Além de continuarem a tradição portuguesa de batizar os navios antes de lançá-los ao mar, os sertanejos de Goiás usavam, na partida dos botes, o mesmo estilo da partida das naus do Reino. Depois da missa, as despedidas, e “largavam as embarcações entre gritos de despedida e detonações de mosquetaria”, como informa o mesmo Castelnau.⁴⁹

EXISTIRÃO AINDA EXEMPLARES DE FIGURAS DE PROA DO TOCANTINS?

Em 1941 o Engenheiro Américo Leonides Barbosa de Oliveira, em relatório apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas, parece que lavrou o atestado de óbito dos botes do Tocantins e, por conseguinte, também de suas figuras de proa:

“Hoje, porém, tudo mudou. Não se encontra mais um só barco a remo ou a varas. O “vareiro” do Tocantins desapareceu completamente. Com o advento dos motores a óleo cru, a tonelage dos barcos pode ser aumentada e os fretes baixaram de 40%. Navega-se hoje de Belém a Palma, no rio Paranã, em qualquer enchente, e na vazante de Belém a Tocantina (Pia-banha) com duas interrupções apenas: Itaboca e S. Antônio. Vencidas ambas por estrada de rodagem”.⁵⁰

Tal como fizemos anteriormente com relação a depoimentos semelhantes, perguntamos se, por essa época, apenas cerca de vinte anos depois da preciosa informação de Ayres da Silva, estariam realmente fora de uso por completo as figuras de proa do Tocantins.

Mas mais importante ainda que a resposta a essa interpelação será certamente localizar as figuras de proa que porventura tenham sido salvas da destruição e do abandono.

Haverá, ao longo do curso do grande rio, alguém que saiba informar onde existe ou existiu alguma?

Ou alguém que informe sobre livros, revistas ou jornais antigos que tenham notícias, fotografias ou desenhos de figuras de proa?

Na impossibilidade de fazermos uma pesquisa de campo vamos dirigir-nos por carta a instituições culturais, autoridades e estudiosos da região, solicitando sua colaboração.

Em especial concentramos nossas expectativas em Porto Nacional e Belém do Pará, os dois grandes polos da navegação dos botes do Tocantins.

Faremos o mesmo com relação ao Araguaia. Usaram-se ali também, como no Tocantins, figuras de proa nos *botes mineiros*?

É da maior importância obter elementos sobre este interessante fato da cultura popular goiana que por muito tempo passou quase despercebido aos estudiosos.

O autor agradece qualquer informação que lhe possa ser endereçada para a redação da revista NAVIGATOR, Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rua D. Manoel, nº 15, Praça 15 de Novembro, Rio de Janeiro, RJ.

ILUSTRAÇÕES

Na pesquisa e seleção das ilustrações o autor contou com a prestimosa colaboração da estudante Laura Cristina Diniz Carrijo, sua sobrinha.

¹ Relação que consta da *História Trágico-Marítima*.

² Almirante Antônio Alves Câmara, *Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil*, Rio de Janeiro, 1888, p. 123.

³ Artur Neiva e Belisário Pena, — *Via-gem Científica pelo Norte da Bahia, Sudoeste de Pernambuco, Sul do Piauí, e de Norte a Sul de Goiás*, reimpresso das *Memórias do Instituto Oswaldo Cruz*, tomo VIII, Fasc. III, Rio de Janeiro, 1916, figura 52 da estampa 13.

⁴ Artur Neiva e Belisário Pena, o.c., figura 53.

⁵ Francisco Ayres da Silva, — *Caminhos de Outrora — Diário de Viagens*, 1ª edição póstuma, Departamento Estadual de Cultura, Editora Oriente, (Goiânia), p. 166.

⁶ Luís Mendonça de Albuquerque, *Uma Descrição Oitocentista do Aparelho de Vela de uma Nau*, revista NAVIGATOR, número 9, junho de 1974, p. 19.

⁷ *Liuro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e medidas pera se fazerem a nauegação assy d'alto bordo como de remo traçado por Manoel Frz official do mesmo officio. Na era de 1616*. Manuscrito da Biblioteca da Ajuda, Lisboa. Foto do autor.

⁸ *Livro de Traças de Carpintaria* de Manoel Fernandes, 1616. Foto do autor.

⁹ Relação de Naufrágio que consta da *História Trágico-Marítima*.

¹⁰ Relação que consta da *História Trágico-Marítimo*.

¹¹ Relação que consta da *História Trágico-Marítimo*.

¹² J. M. Santos Simões, *Azulejaria Portuguesa no Brasil (1500-1822)*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1965.

¹³ Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822*, Editora A Noite, Rio de Janeiro, 1961, p. 34/35.

¹⁴ Nogueira de Brito, *Caravelas, Naus e Galés de Portugal*, Enciclopédia pela Imagem, Lello & Irmão, Porto, s.d., p. 63.

¹⁵ Luís Cláudio Pereira Leivas e Levy Scavarda, *História da Intendência da Marinha*, Volume I — Introdução 1500-1800, Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, 1972.

A ilustração é da *Memória sobre a Marinha interior do Estado do Grão-Pará*, pelo Dr. Naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, publicada em fac-simile.

¹⁶ Luís Cláudio Pereira Leivas e Levy Scavarda, o.c.

¹⁷ João Maurício Rugendas, *Viagem Pitoresca Através do Brasil*, tradução e notas de Sérgio Milliet, 7ª edição, Livraria Martins Editora, em convênio com o Instituto Nacional do Livro, São Paulo, 1976.

¹⁸ Mapa.

¹⁹ *Livro de Traças de Carpintaria*, de Manoel Fernandes, 1616, foto do autor.

²⁰ *Livro de Traças de Carpintaria*, de

²¹ Frederic P. Marjay e Otto de Habsburgo, *Portugal entre Gente Remota...*, Livraria Bertrand, S. A. R. L., Lisboa, 1965.

²² Conselho Federal de Cultura, *Atlas Cultural do Brasil*, MEC/FENAME, (1972), p. 014.

²³ Reynaldo dos Santos, *História da Arte em Portugal*, Vol. III, Porto, 1953, p. 358.

NOTAS

¹ PARDAL, Paulo — *Carrancas do São Francisco*, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1974.

² PARDAL, Paulo — o.c., p. 1.

³ PARDAL, Paulo — o.c., p. 104.

⁴ PARDAL, Paulo — o.c., p. 105.

⁵ PARDAL, Paulo — o.c., p. 105.

⁶ ALVES CÂMARA, Alte. Antônio — *Ensaio Sobre as Construções Navaes Indígenas no Brasil*, 2ª edição, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1937, p. 166/68. A primeira edição é de 1888.

O adjetivo mineiro nada tem a ver com Minas Gerais, como se lê em Ignacio Baptista de Moura: "Goyanos, a quem chamamos impropriamente mineiros, denominando elles de parázeiros aos paraenses" (*De Belém a S. João do Araguaya Valle do Rio Tocantins*, H. Garnier Livreiro-Editor, Rio de Janeiro, 1910).

⁷ AYRES DA SILVA, Francisco — *Caminhos de Outrora — Diário de Viagens*, 1ª Edição Póstuma, Departamento Estadual de Cultura, Editora Oriente, (Goiânia), s/d. p. 18. Este livro tem uma introdução datada de setembro de 1972, de Olegário José de Oliveira, Prefeito de Porto Nacional, e Prefácio de Altamiro de Moura Pacheco.

⁸ AYRES DA SILVA, Francisco, o.c., p. 18 (I Parte — De Porto Nacional a Belém do Pará — 1920).

⁹ Sobre a embarcação em que viajou, informa o autor: "O bote Cristal, feito em 1916, é uma das nossas últimas construções, à qual presidiu nosso amigo major Misael Pereira, que, sobre ser um cênodado morante do Tocantins, é um constante construtor de botes, pois que diversos já têm sido feitos sob sua determinação e patrocínio". O.c., p. 33.

¹⁰ PARDAL, Paulo, o.c., p. 19.

¹¹ PATERNOSTRO, Júlio — *Viagem ao Tocantins*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1945, p. 63 e 64. A viagem realizou-se de maio a setembro de 1935.

¹² NEIVA, Artur e Belisário Pena — *Viagem Científica Pelo Norte da Bahia, Sudoeste de Pernambuco, Sul do Piauí, e de Norte a Sul de Goiás*, reimpresso das Memórias do Instituto Osvaldo Cruz, tomo VIII, Fasc. III, Rio de Janeiro, 1916, p. 171.

¹³ NEIVA, Artur, o.c., p. 171.

¹⁴ Na Ilha da Madeira também se usaram figuras de proa populares. "Uma narrativa de viagem do ano de 1748 fala em rodas de proa, ornadas de figuras esculpidas. Atualmente, ornamentos esculpidos são muito ra-

ros, havendo apenas obras de perfil, em filetes, etc. As decorações pintadas são tanto mais brilhantes" (WELBST, Knut — *Barcos de Pesca da Madeira*, in "Estudos e Ensaios Folclóricos em Homenagem a Renato de Almeida", Rio de Janeiro, 1960, p. 329).

¹⁵ VIEIRA DE AGUIAR, Durval, *Descrições Práticas da Província da Bahia*, 1888 (citado por VALADARES, Clarival do Prado — *Sobre o Comportamento Arcaicos Brasileiro nas Artes Populares*, "Cadernos de Estudos Brasileiros", Universidade Federal do Rio de Janeiro, Forum de Ciência e Cultura, n° 11, Rio de Janeiro, 1974.

¹⁶ PARDAL, Paulo, o.c., p. 62.

¹⁷ *Gazeta de Lisboa*, outubro/novembro 1778, "Relação da Tormentosa Viagem da Nau Nossa Senhora da Ajuda". Outras duas passagens dessa *Relação* também contêm a palavra — "às 7 horas e 24 m. da mesma manhã desarvorámos do mastro grande do traquete, o qual cahio para a proa, ficando encostado ao leão da parte de bombórdo: e dando, quando cahio, no gorupés, o partiu cercio pelo leão", e "ficando cousa de duas braças do mastro da gata, huma do grande, tres e meia do traquete, e o gorupés pe'a cabeça do leão: e tudo o que vai desde a cabeça do leão até a trempe do gorupés, ficou feito em huma roca".

¹⁸ "León de proa — Mar. Figura de talla de este animal que llevaban algunos buques de guerra, á modo de mascarón y en lo alto del tajamar. A veces formaba parte del escudo de armas y era como simbolo nacional" (Enciclopédia Espanhola).

¹⁹ V. do autor, em preparo, *Figuras de Proa de Navios Portugueses e Brasileiros*.

²⁰ "Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará, pelo Dr. Naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira", manuscrito da Biblioteca Nacional, publicado em fac-simile por PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio, e Levy Scavarda, *História da Intendência da Marinha*, volume I — Introdução 1500-1800, Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1972.

²¹ PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio, o.c.

²² BAENA, Ladislau Monteiro — *Compêndio das Eras da Província do Pará*, Universidade Federal do Pará, 1969, p. 174.

²³ BAENA, Ladislau Monteiro, o.c., p. 307.

²⁴ PARDAL, Paulo, o.c., p. 19.

²⁵ PARDAL, Paulo, o.c., p. 19. Ressalta o autor que a figura do Laura II tinha dimensões aproximadas às das carrancas do S. Francisco: 57 cm de altura e 31 na maior largura.

²⁶ PARDAL, Paulo, o.c., p. 105.

²⁷ PARDAL, Paulo, o.c., p. 105.

²⁸ RUGENDAS, João Maurício — *Viagem Pitoresca Através do Brasil*, Tradução e

notas de Sérgio Milliet, 7ª edição, Livraria Martins Editora, convênio com o INL, S. Paulo, 1976, estampa *Desembarque*.

²⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste — *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, t. 2., Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, p. 314.

³⁰ GARDNER, George — *Viagens ao Brasil (1836-1841)*, tradução de Albertino Pinheiro, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1942, p. 111.

³¹ Transcrito por ALVES CÂMARA, o.c., p. 95.

³² ALVES CÂMARA, o.c., p. 61/2.

³³ V. do autor, *Navios em Águas Brasileiras no Século XVI*, Revista NAVIGATOR, n° 6, dezembro 1972, e *Os Caravelões Brasileiros*, separata da Revista NAVIGATOR, n° 9, junho 1974.

³⁴ MARJAY, Frederic P., e HABSBURG, Otto de, *Portugal — entre gente remota...*, Livraria Bertrand, Lisboa, 1965.

³⁵ AYRES DA SILVA, Francisco, o.c., p. 19.

³⁶ DOLES, Dalísia Elisabeth Martins, *As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX*, Editora Oriente, Goiânia, 1973, p. 40.

³⁷ DOLES, Dalísia Elisabeth Martins, o.c., p. 45.

³⁸ FONSECA, Henrique Quirino da — *Os Portugueses no Mar*, p. 585.

³⁹ RODRIGUES, Lysias, *Roteiro do Tocantins*, Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, (1943), p. 78.

⁴⁰ NEIVA, Dr. Artur, e Belisário Pena, o.c., p. 178.

⁴¹ LEITÃO, Comtes. Humberto e J. Vicente Lopes — *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.

⁴² LEITÃO, Comtes. Humberto e J. Vicente Lopes, o.c.

⁴³ OLIVEIRA, Américo Leonides de — *O Vale Tocantins—Araguaia — Possibilidades Econômicas — Navegação Fluvial*, Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1941, p. 106.

⁴⁴ LEITÃO, Comtes. Humberto e J. Vicente Lopes, o.c.

⁴⁵ NEIVA, Drs. Artur, e Belisário Pena, o.c., p. 210.

Em outra passagem os autores repetem: "A chegada em Porto Nacional dos barcos que regressam do Pará e que constitue uma grande festa local, as embarcações arvoram a bandeira do Espírito Santo; raro são aque-

las onde também existe o pavilhão nacional”, o.c., p. 168.

⁴⁶ CASTELNAU, Francis — *Expedição às Regiões Centrais da América do Sul*, tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto, São Paulo, 1941, Vol. /I, p. 268.

⁴⁷ De três delas temos notícias no século XVI: a primeira em 1530-1537, a se-

gunda em 1564, e a terceira em 1574-1575 (Quirino da Fonseca, o.c.).

⁴⁸ *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*.

⁴⁹ CASTELNAU, Francis, o.c., p. 269.

⁵⁰ OLIVEIRA, Américo Leonides de, o.c., p. 25.

