

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

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

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

COMANDO DA MARINHA

Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt

Departamento de História

Capitão-Tenente (T) Ricardo dos Santos Guimarães

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Fragata (T) Ivone Maria de Lima Camillo

REVISTA NAVIGATOR

www.revistanavigator.com.br

Editora Serviço de Documentação da Marinha
Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/n^o – Centro
20091-000 – Rio de Janeiro – RJ
Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492
Tiragem: 1.500 exemplares

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.10 V.5	p. 128	2009
------------------	-----------------------	-----------------	---------------	-------------

CONSELHO EDITORIAL

CMG (T) *Mônica Hartz Oliveira Moitre*
CF (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*
CT (T) *Carlos André Lopes da Silva*
CT (T) *Ricardo dos Santos Guimarães*
CT (IM) *Marcello José Gomes Loureiro*
1T (T) *Daniel Martins Gusmão*
1T (RM2-T) *Renato Jorge Paranhos Restier Junior*

CONSELHO CONSULTIVO

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

INDEXADA POR / INDEXED BY

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

EQUIPE EDITORIAL**Editor**

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

Identidade Visual

Edna Costa

Editoração Eletrônica

Felipe dos Santos Motta
Gabriel Silva Roza
Rodrigo Rodrigues

Capa

Rodrigo Rodrigues

Revisão

Denise Koracakis
Donato Barbosa do Amaral
Mauro da Silva

Web Designer

Célia Gutierrez

Coordenação de Projeto

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

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.10 (dez. 2009)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2009-
v.5: il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

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

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

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

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

Sumário

5 APRESENTAÇÃO

DOSSIÊ IMPÉRIO, GUERRA E PODER NAVAL NO ANTIGO REGIME

9 Diários de bordo, expedições científicas e narrativas de viagens: observações, descrições e representações do Rio de Janeiro (séculos XVII e XVIII)

Maria Fernanda Bicalho

23 Velas e canhões no expansionismo holandês do século XVII

William Carmo Cesar

38 Navegar, lutar, pedir e... receber (As concorrências nas fortalezas da Barra do Rio de Janeiro nas consultas do Conselho Ultramarino, na segunda metade do XVII, no Rio de Janeiro)

Luiz Guilherme Scaldaferrri Moreira

53 Uma posição que se afirma e se respeita no real serviço de Sua Majestade: os Militares em Minas Gerais Colonial (1718-1759)

Livia Nascimento Monteiro

Simone Cristina de Faria

70 A reforma da Marinha de Guerra portuguesa no período pombalino (1761/1777): a criação de uma Marinha estritamente militar e profissional e as fontes para seu estudo

Ney Paes Loureiro Malvasio

ARTIGO

85 A presença da Marinha do Brasil em missão pioneira de manutenção de paz – a comissão especial da ONU nos Bálcãs (UNSCOB), 1948 - 1951

Armando de Senna Bittencourt

93 Arqueologia Subaquática no sítio do naufrágio da Praia dos Ingleses 1, Ilha de Santa Catarina: contribuição à História Marítima do Brasil

Francisco Silva Noelli

Alexandre Viana

Marcelo Lebarbenchon Moura

COMUNICAÇÃO

111 Artefatos, imagens e a grandiosidade do Império Colonial (1770-1806)

Ronald Raminelli

114 **Os Arquivos de Memória da Marinha brasileira – constituição e trajetória**
Daniel Martins Gusmão

121 **RESENHA**

Domínio da navegação, domínio do Império: considerações sobre o conhecimento náutico no Portugal do Antigo Regime

Marcello José Gomes Loureiro

Resenha de PEREIRA, José Manuel Malhão. Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos. Um Livro de Marinharia do Século XVIII. Estudo Crítico. Lisboa: Mar de Letras, 2008, 220 páginas.

125 **DOCUMENTO**

Registro de Serviço Diário da Academia Real dos Guardas-Marinha de 1790. Despachos da Academia Real dos Guardas-Marinha



Capa - Nau *Dom Pedro I*

Em setembro de 1822, a Nau portuguesa *Martim de Freitas* - que participou do transporte da Corte portuguesa para o Brasil - encontrava-se em reparo no Arsenal de

Marinha do Rio de Janeiro. Esta foi incorporada à Marinha brasileira e renomeada *Dom Pedro I*. Era um navio de linha, projetado para 64 canhões, mas foi armado com 73 bocas de fogo. Tornou-se a capitânia da Esquadra brasileira e arvorou o Pavilhão do Almirante Cochrane, em 21 de março de 1823. A pintura acima, de autoria de Eduardo De Martino, retrata esta Nau.



Apresentação

Mercês, privilégios, qualidade e precedência. Esses são alguns dos temas recorrentes que se apresentam no *Dossiê "Império, Guerra e Poder Naval no Antigo Regime"* desta edição da Revista *Navigator*. A ideia de apresentar um *Dossiê* dessa natureza é sobremaneira pertinente, já que a noção de "Antigo Regime", bem como o próprio período compreendido entre os séculos XVI a XVIII, tem sido exaustivamente discutido nos meios acadêmicos brasileiros.

O conjunto de artigos é aberto por Maria Fernanda Bicalho, que analisa magistralmente as narrativas e relatos de viajantes franceses e ingleses que estiveram no Rio de Janeiro, nos séculos XVI, XVII e XVIII. O segundo artigo, de William Carmo Cesar, desenha um amplo panorama das formas de combater e navegar na época da propulsão a vela, a partir das batalhas que envolveram o Poder Naval holandês no século XVII. Em seguida, Luiz Guilherme Moreira, em estudo inédito e original, investiga os critérios utilizados pelo Conselho Ultramarino para nomeação dos Capitães das Fortalezas de Santa Cruz e de São João, na Baía da Guanabara, na segunda metade dos seiscentos. Nessa mesma linha analítica, refinando a compreensão historiográfica acerca de perfis sociais nas práticas governativas do Antigo Regime, Lívia Nascimento Monteiro e Simone Cristina de Faria apresentam vinculações entre os militares nas Minas Gerais do século XVIII e os cargos da Administração local. Por fim, Ney Malvasio não apenas indica fontes para o estudo da Marinha Real na época pombalina, como também sugere perspectivas inéditas de sua compreensão a partir de uma ótica imperial.

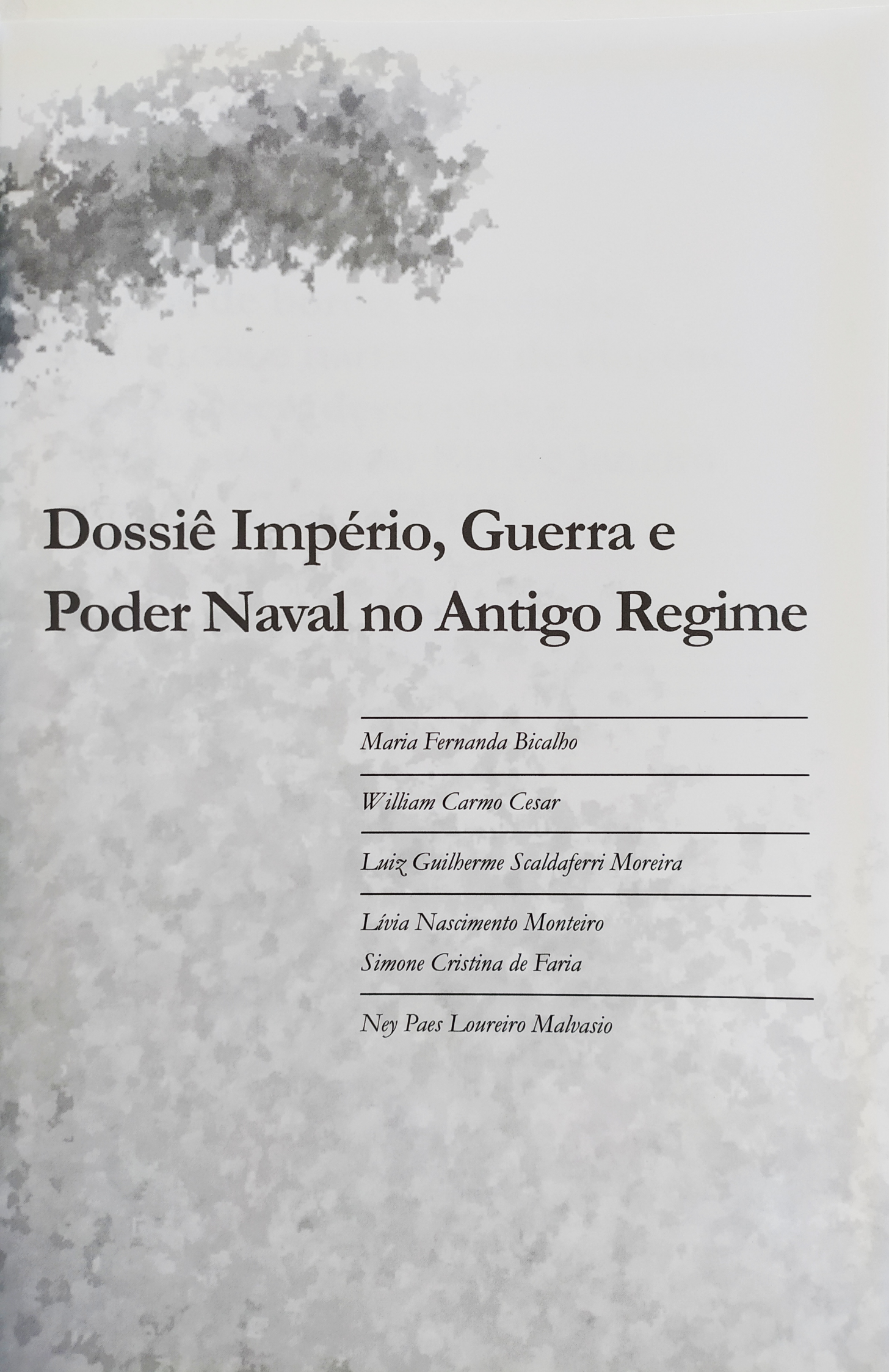
Na Seção *Artigos*, Armando de Senna Bittencourt, debruçando-se sobre tema pouco conhecido no Brasil, analisa a Guerra Civil na Grécia da década de 1940 e explicita barbaridades cometidas pelos beligerantes a partir do relatório do observador da ONU Capitão-Tenente Munro, Oficial da Marinha do Brasil que testemunhou esses fatos. Depois, a partir de registros arqueológicos examinados na Praia dos Ingleses I (Ilha de Santa Catarina), Francisco Noelli ratifica a existência de um intenso comércio na boca do Rio da Prata durante a época moderna.

Ronald Raminelli e Daniel Martins Gusmão publicaram textos na Seção *Comunicações*. O primeiro retoma e articula temas desenvolvidos no *Dossiê*, bem como evidencia as formas de conexão no Império Português. Já Daniel Gusmão apresenta os trabalhos desenvolvidos sob a metodologia da História Oral na Marinha do Brasil, seu potencial e suas múltiplas possibilidades.

Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos, de autoria de José Manuel Pereira, foi a obra resenhada por Marcello Loureiro. Trata-se da publicação de uma dissertação de mestrado, orientada pelo Dr. Luis Filipe Thomaz, da Universidade Nova de Lisboa, referente a um interessante livro de marinharia do início do século XVIII, que permite reflexões acerca da importância do domínio da navegação para um Império que era, antes de tudo, marítimo.

Encerrando esta edição, em consonância com o seu *Dossiê*, apresentam-se documentos da Academia Real dos Guardas-Marinha, datados de 1790, que permitem perceber como seu cotidiano estava modulado por costumes de Antigo Regime. É possível verificar, por exemplo, que Francisco Romano Pereira Ferraz se tornou Aspirante Guarda-Marinha graças à dispensa de idade concedida por Dona Maria I.

Desse modo, além de abordar temas como Guerra Civil na Grécia, arqueologia subaquática e História Oral na Marinha, a *Navigator*, voltada nesta edição sobretudo para o Antigo Regime, procura ampliar o conhecimento histórico e contribuir para o incremento dos debates acerca das práticas e significados dos séculos XVI a XVIII.



Dossiê Império, Guerra e Poder Naval no Antigo Regime

Maria Fernanda Bicalho

William Carmo Cesar

Luiz Guilherme Scaldaferrri Moreira

Livia Nascimento Monteiro

Simone Cristina de Faria

Ney Paes Loureiro Malvasio

Diários de bordo, expedições científicas e narrativas de viagens: observações, descrições e representações do Rio de Janeiro (séculos XVII e XVIII)

Maria Fernanda Bicalho

Possui graduação em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (1981), mestrado em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1988), doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo (1997) e pós-doutorado pelo Instituto de Ciências Sociais Universidade de Lisboa (2007). Atualmente é Professora Adjunta da Universidade Federal Fluminense e Membro de corpo editorial da Tempo – Revista do Departamento de História da UFF. Tem experiência na área de História, com ênfase em História do Brasil, atuando principalmente nos seguintes temas: Cidade, Rio de Janeiro, Império português, Colônia.

RESUMO

Este artigo trata das narrativas e relatos de viajantes franceses e ingleses que estiveram no Rio de Janeiro nos séculos XVII e XVIII. Com propósitos comerciais e científicos, a exemplo das viagens de Bougainville e de James Cook, tais viagens constituíram todo um saber empírico acerca dos territórios e da sociedade colonial, a partir de dados observados *in loco*. O contexto da Guerra dos Sete Anos transformaria, contudo, as formas de interação entre os viajantes e as autoridades locais do Rio de Janeiro.

PALAVRAS-CHAVE: Expedições Científicas, narrativas de viagens, Rio de Janeiro

ABSTRACT

This article deals with the narratives and stories of french and english travelers in Rio de Janeiro in the seventeenth and eighteenth centuries. With both scientific and commercial purposes, such as the voyages of Bougainville and James Cook, such trips gave empirical knowledge about the territories, the colonial society, from data observed on site. The context of the Seven Years' War would transform, however, forms of interaction among travelers and local authorities in Rio de Janeiro.

KEY-WORDS: Scientific Expeditions, travel narratives, Rio de Janeiro

A descoberta da América foi um dos feitos mais extraordinários da história ocidental nos primórdios dos tempos modernos, inaugurando um novo tempo e um Novo Mundo. Os historiadores concordam em afirmar que a expansão marítima dos séculos XV e XVI provocou uma verdadeira revolução na posição ocupada pelo homem no Universo, abalando as estruturas, desde a demografia e a civilização material aos modos de sentir e de pensar dos europeus.

Se as narrativas e os primeiros relatos de viagens mostraram-se prenhes de elementos do maravilhoso, dando longevidade aos mitos e às utopias da Idade Média, não deixaram

de representar uma ruptura, fundadora de um novo olhar. Comentando a obra de Jean de Léry, Michel de Certeau afirma que a etnologia inscrita nas crônicas quinhentistas tornou-se uma das formas de exegese que forneceu ao Ocidente moderno os elementos com os quais articularia sua própria identidade, numa relação com o passado e o futuro, com o homem e a natureza.¹ A seu ver, os relatos de viagem “*indicam uma nova relação, escriturária, com o mundo: são o efeito de um saber que ‘pisa’ e percorre ‘ocularmente’ a terra para construir nela a representação. O processo fundamental dos tempos modernos é a conquista do mundo enquanto imagem concebida.*”²

Os navegadores modernos, ao contrário dos eruditos de gabinete, dos cronistas cortesãos ou ainda dos copistas escolásticos, foram acometidos por uma completa *orgia dos sentidos*, construindo pouco a pouco uma visão empirista do mundo. Aqueles aventureiros foram tomados por um progressivo interesse pelo espaço e por sua representação, pela descrição sempre crescente de terras e paisagens, pela comunicação com os nativos, apesar de estabelecida dentro de quadros mentais apriorísticos, o que gerava uma apreensão particular da diferença.³ A escrita tornava-se, lentamente, instrumento de compreensão e representação da realidade. A imprensa multiplicava, pela repetição, o conhecimento e a visão que os viajantes em terras distantes elaboravam do desconhecido, do *outro* e de si próprios.

Em relação ao Rio de Janeiro, os primeiros relatos e descrições da Baía de Guanabara e de sua incipiente ocupação pelos eu-

ropeus são documentos significativos para a compreensão da mentalidade e do empenho colonizador dos portugueses, além de traduzirem uma apreensão específica da experiência e do contato com o novo espaço a ser desbravado e ordenado. Aliada à evocação estética – a beleza da paisagem, a formosura da enseada emoldurada por altas serranias, a amenidade do clima, a riqueza e fertilidade do solo –, refletiam a preocupação com a intervenção estratégico-militar na região. Traduziam o projeto de fortificar o território para a afirmação definitiva da presença portuguesa no centro-sul da América, ponto estratégico de defesa de sua hegemonia sobre mares infestados de piratas e corsários. Esta apreensão constituiu um novo saber colocado a serviço da coroa, de seus projetos ultramarinos e de sua ação colonizadora.⁴

Durante os primeiros tempos da aventura colonial, a região centro-sul da América lusa, entre Espírito Santo e São Vicente, constituía-se numa área privilegiada, embora não exclusiva, de pirataria europeia. Seja através do escambo com populações nativas e do contrabando com os moradores, seja através do apresamento de naus portuguesas e do saque às vilas costeiras, os franceses foram, sem dúvida, os frequentadores mais assíduos daquele litoral. Mas não os únicos. Por volta de 1530, William Hawkins, negociante de Plymouth, navegava entre a América e a África, abrindo caminho a comerciantes britânicos, visando o estabelecimento de um comércio regular. Os relatos das principais expedições marítimas da época, compilados por Richard Hakluyts (1562-1616), levam a supor a existência de

¹ CERTEAU, Michel de. “Etno-Grafia. A Oralidade ou o Espaço do Outro: Léry”. In: *A Escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982, p. 222.

² *Idem*, p. 222.

³ PINTO, João Rocha. *A Viagem: Memória e Espaço*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Ed., 1989, p. 28 e segs.

⁴ Cf., entre outros, “Carta do Governador Tomé de Souza ao Rei D. João III, com notícias das Vilas e Povoações que visitara na costa do Brasil, cidade de Salvador, 1 de junho de 1553”. In: SERRÃO, Joaquim V. *O Rio de Janeiro no Século XVI*, vol. II. Lisboa: Ed. da Comissão Nacional das Comemorações do IV Centenário do Rio de Janeiro, 1965, pp. 26-27; “Carta do Padre Manuel da Nóbrega ao Infante D. Henrique de Portugal, São Vicente, 1 de junho de 1560”. In: LEITE, Serafim (S. I.). *Cartas dos Primeiros Jesuítas do Brasil*, vol. III. São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1958, p. 245; “Instrumento de Serviços prestados de Mem de Sá”. In: *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. 27. Rio de Janeiro: Off. Typ. da Biblioteca Nacional, 1905, p. 136; SALVADOR, Frei Vicente de. “Da entrada dos Franceses no Rio de Janeiro e Guerra que lhes foi fazer o Governador”. In: COELHO, Jacinto do Prado. *O Rio de Janeiro na Literatura Portuguesa*. Lisboa: Ed. da Comissão Nacional das Comemorações do IV Centenário do Rio de Janeiro, 1965, p. 31; GANDAVO, Pero de Magalhães. *História da Província de Santa Cruz*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1980, p. 91; CARDIM, Fernão. *Tratados da Terra e Gente do Brasil*. São Paulo / Belo Horizonte: Edusp / Itatiaia, 1980.

um comércio ativo, cujas evidências constavam dos registros alfandegários ingleses. A partir de finais do século XVII e durante toda a centúria seguinte, a capitania do Rio de Janeiro foi cada vez mais assediada por navios de diferentes nações. Ou por necessidade, ou maliciosamente com *pretextos afetados*, demandavam a entrada em seus portos, alegando falta de víveres, de saúde ou de condições de prosseguir viagem.

À revelia das proibições metropolitanas acerca do comércio e da presença de estrangeiros nos domínios coloniais, nem o intercâmbio pacífico com a cumplicidade de índios, de colonos e das próprias autoridades coloniais, nem os atos mais hostis de corso e pirataria cessaram nas centúrias seguintes. Prova disso, além da correspondência oficial, são os inúmeros relatos de viagens, roteiros e diários de bordo de navios estrangeiros que passaram pelo Brasil ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, deixando para a posteridade minuciosas descrições de suas costas, cidades, defesas, comércio, administração, sociedade, usos e costumes. Muitos deles foram imediatamente impressos, servindo de guia para futuras expedições. Outros esperaram anos e mesmo séculos pela publicação.

Todo um saber empírico acerca dos territórios e das sociedades coloniais se constituiu a partir de dados observados *in loco* pelas sucessivas viagens. Os navegadores do Velho Mundo instruíam-se uns aos outros, somando e enriquecendo as informações adquiridas, com boa dose de precisão, pela leitura de relatos pretéritos, pelo acréscimo

de novas observações, pelo acúmulo progressivo de dados e descrições, aproveitando a experiência de seus antecessores para dar maior segurança e maior eficácia aos seus próprios intentos. A literatura constituída por diários de bordo e relações de viagens traduzia um conhecimento acumulado e constantemente corrigido de acordo com novas observações e novas descobertas.⁵ Vejamos, então, alguns.

Saída do porto de La Rochelle a 17 de dezembro de 1698, com o objetivo de atingir os domínios espanhóis na América, com os quais pretendia comerciar, a nau capitania de uma Esquadra francesa comandada por M. de Beauchesne chegou a primeiro de março de 1699 à altura do Rio de Janeiro, quando pediu permissão ao governador para fazer escala na Ilha Grande. Permissão concedida, pela qual Artur de Sá e Meneses seria mais tarde repreendido pelo monarca, os franceses esperaram em vão os demais navios que compunham a Esquadra. Em finais de abril, avaliando o risco de continuar viagem devido ao avançado da estação, resolveram ali permanecer durante todo o inverno. No entanto, a chegada de uma carta do governador ordenando-lhes que partissem imediatamente fizera com que, alguns dias depois – em 4 de maio de 1699 – retomassem sua rota em direção ao Rio da Prata. Na referida carta, Sá e Meneses alegava que sua longa estada naquela ilha causava grande prejuízo aos seus habitantes, obrigando-os a fazer rondas e guardas ininterruptas para impedir o desembarque e a inevitável deserção de soldados e marinheiros.⁶

⁵ Encontram-se nos Archives Nationales de Paris diversos fundos documentais provenientes do Ministério da Guerra e da Marinha (Fonds Marine / Outre Mer) contendo relatos inéditos de viagens feitas quer por particulares, quer sob ordem régia, o que corrobora a hipótese de que grande parte daquelas descrições tenha sido utilizada para projetos oficiais da coroa francesa com fins exploratórios, comerciais e militares. Exemplo disso é a recolha de cópias manuscritas de inúmeros *Extraits de différents voyageurs sur les Côtes de L'Amérique méridionale*, sob a classificação *Observations Scientifiques et Géographiques*, com nota esclarecendo que os extratos reunidos instruíram a confecção, por Jean Nicolas Bellin, de um mapa da América meridional. Bellin escreveu e publicou em 1763 uma *Description géographique de la Guiane. Contenant les possessions et les établissements des François, des Espagnols, des Portugais, des Hollandais dans ces vastes pays. Le climat, les productions de la terre et des animaux, leurs habitants, leurs moeurs, leurs costumes et le commerce qu'on y peut faire. Avec des remarques pour la navigation et des cartes, plans et figures*. O mais interessante de sua obra, e prova de que aqueles relatos tornaram-se documentos preciosos para os projetos comerciais e militares da França em relação aos domínios ultramarinos ibéricos, é a observação escrita na contracapa do livro, sobre sua destinação: "*Dressés au dépôt des cartes et plans de la Marine par ordre de M. le duc de Choiseul*", então Ministro da Guerra e da Marinha francesa. Cf. CARAN : Centre d'Accueil et de Recherche des Archives Nationales de Paris, Marine, 3JJ / 311.

⁶ CARAN, Marine, 4 JJ / 47, nº 3. *Journal de M. de Beauchesne de sa navigation dans la Mer du Sud, de la Rochelle aux Côtes du Brésil, Détroit de Magellan, Côtes du Pérou et du Chili, et retour à la Rochelle - son passage par le Détroit de Magellan, le commerce qu'il fit avec les Espagnols dans cette Mer et son retour. Années 1698 et 1699.*

O diário de bordo de outro navio pertencente à Esquadra de De Beuchesne, o *Postillon*, nos informa que ele se perdera da nau capitânia antes mesmo de atingir o arquipélago de Cabo Verde – onde só chegara em fevereiro de 1699 – tomando em seguida a rota do Brasil. Na altura de Pernambuco tivera problemas, sendo forçado a pedir ajuda. Dali rumou para Cabo Frio, passando ao largo da Baía de Todos os Santos, fazendo observações sobre a latitude, os acidentes geográficos, os ventos e as correntes. Chegou enfim à Ilha Grande – lugar antecipadamente marcado para o encontro das diferentes naus da expedição – onde teve a notícia da passagem não só da capitânia, mas das demais embarcações que compunham a Esquadra. Resolveu continuar viagem à revelia do tempo, zarpando a 7 de julho em direção ao Estreito de Magalhães. No entanto, não conseguindo contornar o Cabo Horne devido à adversidade do clima e das correntes marítimas, retornou, detendo-se por mais um longo período na Baía de Angra dos Reis, de onde somente partiu a 29 de novembro, em direção à la Rochelle.⁷ M. de Beuchesne teve mais sorte do que o comandante do *Postillon*, atingindo o Peru, objetivo comercial da expedição. Em sua viagem de retorno à França, fez mais uma vez escala nos portos portugueses da América, desta vez no Rio de Janeiro, onde permaneceu por dois meses, de 13 de março a 12 de maio de 1701.

A Ilha Grande, assim como Santos e Cabo Frio, eram regiões privilegiadas, quer para a simples arribada em busca de refrescos e mantimentos, quer para o contrabando e o saque. Uma consulta do Conselho Ultramarino de 26 de setembro de 1699 menciona uma das cartas enviadas pelo governador do Rio, quando o navio de De Beuchesne encontrava-se na Baía de Angra dos Reis. Nela Artur de Sá e Meneses informava que, “no tempo em que a fragata francesa tinha

dado fundo fora da barra daquele porto, se esperava um pataxo de Santos, o qual lhe diziam vinha importante em mais de duzentos mil cruzados em ouro e mais fazendas”. Em vista disso tomara a precaução de enviar um barco de aviso a Santos para que o pataxo “se recolhesse em algum porto cômodo, donde podiam desembarcar o precioso que traziam e as mais fazendas que lhes parecesse”. No entanto, antes de receber o referido aviso, o capitão da embarcação proveniente de Santos avistara a fragata francesa. Assustado, escondera-se em pequenas paragens na Baía de Angra dos Reis, remetendo por sua vez aviso ao governador de que a fragata, tendo-o visto, enviava lanchas para abordá-lo. Meneses expedira às pressas “uma pouca de infantaria para defenderem [sic] o pataxo das lanchas e examinar aquele negócio”.⁸

O “demasiado temor” sentido pela tripulação do pataxo português estava longe de ser exemplo único na documentação da época. Em 1710, o governador do Rio de Janeiro recebeu notícias de que um corsário francês navegava pela costa, tendo feito várias presas desde Pernambuco até Santos. Rumara depois para Buenos Aires e, na volta, se recolheu à Ilha Grande, onde tomou um navio negreiro proveniente de Angola. Dali zarpou para o Rio e depois para Cabo Frio, dando caça a uma embarcação vinda da Costa da Mina que, no entanto, lhe escapou. Nesse meio tempo chegaram à Ilha Grande outros corsários franceses provenientes de Saint Malo, “confessando vinham fazer corso nesta costa”, juntando-se ao primeiro, aprisionando sumacas carregadas de farinha e de mantimentos enviados do Porto de Santos. A notícia referia-se ainda a uma carta do Capitão da Vila de Paranaguá afirmando estarem todas as mais vilas e povoações do litoral receosas dos corsários.⁹

Em julho de 1706 iniciava-se a viagem de três navios da *Compagnie Royale des Grandes Indes* com destino aos Mares do

⁷ CARAN, Marine, 4 JJ / 46, nº 3. *Extrait d'un rapport fait par le Cap.ne et le Pilote du Postillon soussigné le 8 mars 1700 à M. de Belile Erard, sur leur voyage au Détroit de Magellan avec deux autres Vaisseaux sous M. de Bauchesne (1698-1700).*

⁸ AHU (Arquivo Histórico Ultramarino), RJ, Documentos Catalogados por Castro e Almeida, doc. 2.238. Consulta do Conselho Ultramarino sobre as instruções que pedira o governador do Rio de Janeiro a respeito do socorro que devia enviar aos navios que navegavam de Santos para o Rio, para os proteger dos piratas. Lisboa, 26 de setembro de 1699.

⁹ AHU, RJ, Avulsos, Caixa 8, doc. 79. Cartas de 29 de março e de 3 de abril de 1710.

Sul (Pacífico). Segundo o diário de bordo redigido por M. De Bois Lorée, na manhã de 8 de outubro as embarcações chegaram à Ilha Grande. Reconheceram-na devido à topografia montanhosa, descrita por cartas náuticas holandesas, utilizadas como guia de orientação da expedição. Um de seus objetivos era corrigir, por meio de observações mais atualizadas, as referidas cartas, acrescentando-lhes novas informações de acidentes geográficos, ventos, horário do nascer do Sol, profundidade do mar e correntes marinhas.

Não me deterei aqui na contribuição do diário de De Bois Lorée à cartografia marítima e terrestre, e sim no testemunho sobre as mudanças ocorridas na região de Angra nos últimos dez anos, desde que a visitara pela primeira vez. O que de imediato lhe pareceu surpreendente foi ter encontrado 15 ou 20 franceses proprietários de casas bem construídas, que se tornaram ricos depois que as minas de ouro começaram a ser exploradas. A região mineradora atraía um grande número de pessoas e muitas desembarcavam em Angra ou Parati antes de subirem a serra. Informaram-lhe ainda que a cidade do Rio de Janeiro tornara-se três vezes mais rica e abundante, e que, após tê-la visitado em 1699, o número de residências havia aumentado em mais de um terço. Contaram-lhe sobre os melhoramentos urbanos que sofrera, entre os quais a canalização da água do Rio Carioca. Soube também que o comércio negreiro nunca fora tão florescente.

Além destas e de outras informações preciosas aos navegadores (seu diário é ilustrado com um belíssimo plano da baía e da vila de Angra dos Reis), De Bois Lorée advertia seus armadores sobre a conveniência de se fazer escala em Angra e sobre a estratégia a ser usada em caso de recusa de hospitalidade. Sob o título *Sur la relâche de l'Île Grande qui vont de France à la Mer du Sud en temps de guerre*, escrevia que aquela região era rica em madeiras e em água,

sendo a pesca abundante. Para intimidar os habitantes bastava ameaçar incendiar seus conventos. Em troca eles ofereceriam aos invasores bois, porcos, galinhas e os frutos da terra, como inhames, laranjas, limões, bananas e figos.¹⁰

O SÉCULO DAS LUZES

Se em inícios do século XVIII, em vez de diminuir, o assédio de naus estrangeiras aumentou nas costas do Brasil, a segunda metade daquela centúria presenciou um novo tipo de *arribada*. Para entendê-la há que se mencionar a chamada *Época das Luzes*, o desenvolvimento da *ciência* e da *razão*, a curiosidade pelos fenômenos da natureza, a consciência planetária e um novo olhar voltado para o *exótico* e o *selvagem*, que aguçou a curiosidade de cientistas e filósofos sobre inúmeras sociedades não europeias, abrindo caminho para o que alguns consideram uma *protoetnologia*.¹¹ A este movimento intelectual, somava-se o interesse na exploração de mares ainda pouco navegados, dando origem às viagens de circunavegação, visando à descoberta e exploração de novos territórios e de novas possibilidades de colonização.

É neste contexto que podemos compreender algumas das mais célebres viagens ao redor do mundo, empreendidas a partir de 1763 por navegadores ingleses e franceses, como Wallis, Carteret, Byron, Cook, Bougainville, La Pérouse, entre outros. As novas regiões percorridas, o encontro e o contato com sociedades desconhecidas redimensionaram a imagem do mundo, substituindo a figura da terra geometricamente ordenada por um mosaico de povos e culturas.

O interesse por expedições exploratórias e viagens de circunavegação mobilizou não somente cientistas e filósofos ilustrados, mas ainda círculos políticos europeus. Até a primeira viagem de Cook (1768-1771), acreditava-se na existência de um continente austral que daria equilíbrio à grande massa de terras setentrionais. Durante

¹⁰ CARAN, Marine, 4 JJ / 47, n° 5. *Journal du Voyage de la Mer du Sud commencé le quatorzième Juillet 1706 sur le Vaisseau La Toison d'Or... de Lorient à l'Île Grande, côte du Brésil, au Détroit de le Maire [sic], à l'Île de la Conception, côte du Chili, à Valparaiso, à Pisco côte du Pérou, à Callao, a [...], à l'Île de Fernando de Norrombo [sic] et retour à Lorient (Ce journal contient des Plans de Baies et Ports ainsi que de quelques îles et beaucoup de vues).*

¹¹ Cf. DUCHET, Michèle. *Anthropologie et Histoire au Siècle des Lumières*. Paris: Albin Michel, 1995, p. 29.

a segunda metade do século XVII e a primeira do XVIII, as explorações dos Mares do Sul (Pacífico) foram feitas um tanto por acaso, ao sabor das travessias de embarcações interessadas em abocanhar parte das riquezas americanas dos domínios ibéricos.¹² Algumas expedições que singraram aqueles mares, como as capitaneadas pelos ingleses Woodes Rogers (1712) e Anson (1748),¹³ basearam-se nos diários de navegação e nas rotas previamente percorridas por flibusteiros e bucaneiros, entre eles Dampier.¹⁴ Rogers comandava uma expedição armada com a finalidade de assaltar os portos espanhóis na costa do Peru e da Nova Espanha, continuando, posteriormente, em direção ao sul, onde, ao passar pela Ilha de Juan Fernandez, recolhera o marinheiro escocês Selkirk, abandonado cinco anos antes por Dampier.¹⁵

A expedição de Anson partilhava do mesmo objetivo: abocanhar as riquezas das colônias espanholas. A perseguição de um galeão abarrotado de metais preciosos transformou-a numa verdadeira aventura de circunavegação, que durou cerca de quatro anos. Em suma, as primeiras viagens mais sistemáticas àqueles mares e regiões, se legaram para a posteridade informações preciosas, embora fragmentárias e imprecisas, não se achavam imbuídas do sentido que passariam a ter na segunda metade dos Setecentos, situando-se antes num contexto de pirataria e de corso, cujo alvo era o desafio ao monopólio espanhol e a rapina de tesouros coloniais.

No entanto, como as posteriores travessias ao redor do mundo, elas foram ampla-

mente documentadas, editadas, traduzidas, reeditadas e compiladas, juntamente com diários inéditos, memórias, correspondência e cópias manuscritas, para comporem obras de recolha e coleções de relatos que, por sua vez, tiveram grande circulação na Europa. Estas coleções possibilitaram a difusão de obras que por razões diversas eram de difícil acesso ao público em geral, algumas muito antigas, cujas edições originais haviam-se esgotado sem serem reeditadas, outras que, escritas no idioma de seus autores, nunca haviam sido traduzidas.¹⁶ Ainda no que diz respeito a obras de difusão de costumes e maneiras de viver de povos *étranhos* ou *selvagens* – tão ao gosto do público da época e, sobretudo, da intelectualidade das *Luzes* – incluíam-se as *Lettres édifiantes et curieuses, écrites des missions étrangères par quelques missionnaires de la Compagnie de Jésus*, publicadas em Paris, de 1702 a 1776, constituindo ao todo 34 volumes. Michèle Duchet comenta a influência que estes relatos tiveram sobre os filósofos da Ilustração, já que muitos deles foram educados em colégios jesuíticos, ouvindo, durante as lições, trechos de cartas que descreviam lugares distantes e culturas *exóticas*.¹⁷

Seja por terem sido exaustivamente traduzidos e editados, seja por constarem de coleções de grande divulgação na época, e, principalmente, por constituírem um *gênero literário* tão caro às exigências do espírito ilustrado, os relatos de viagens conheceram grande publicidade na Europa, fazendo parte da leitura corrente dos contemporâneos, integrando desde o acervo das bibliotecas de grandes filósofos até os arquivos de go-

¹² Cf. LLOYD, Christopher. *James Cook. Relations de Voyages autour du Monde*, vol. I. Paris : Ed. la Découverte, 1991, p. 11.

¹³ Cf. ROGERS, Woodes. *Voyage autour du Monde....* Amsterdam: Vve de P. Marret, 1716. Tradução francesa da edição inglesa de 1712, na qual vem assinalado: "où l'on a joint quelques pièces curieuses touchant la rivière des Amazones et la Guyane"; e ANSON, George. *Voyage autour du Monde....* Amsterdam/Leipzig: Arkstée et Merkus, 1749. Tradução da edição inglesa de 1748.

¹⁴ O relato de viagens de Dampier, publicado originalmente em 1698, teve uma segunda edição entre 1701 e 1705, em 4 volumes, e terceira entre 1711 e 1715, em 5 volumes. Trazia indicações de terras até então pouco exploradas, como a costa ocidental da Patagônia, a Nova Holanda e a Nova Guiné. Cf. DAMPIER, William. *Nouveau Voyage autour du Monde....* Amsterdam: P. Marret, 1698.

¹⁵ A aventura deste marinheiro, narrada por Rogers e pelo segundo comandante de sua Esquadra foi posteriormente explorada por Dafõe, dando origem ao clássico Robison Crusoe, cuja primeira edição é de 1719.

¹⁶ Incontáveis eram as coleções, entre elas a tão celebrada *Collection des Grands et Petits Voyages*, de Théodore de Bry (1590-1634); *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales hollandaises...* (1702-1705, em 5 volumes, sendo que em 1725 saiu uma edição revista e aumentada, composta de 10 volumes); e ainda a recolha feita por Lafitau, *Histoire des découvertes et conquêtes des Portugais dans le Nouveau Monde*. Paris: Saugrin Père, 1733.

¹⁷ Cf. DUCHET, *op. cit.*, p. 76-78.

vernadores e estrategistas coloniais.¹⁸ Estes últimos, os chamados *administradores-filósofos*, dividiam-se entre o governo das colônias, a redação de memórias com instruções visando sua maior rentabilidade e de verbetes sobre temas e técnicas ultramarinas para a *Encyclopédie*.¹⁹

Embora as mais célebres expedições científicas do século XVIII tenham sido as viagens de circunavegação empreendidas a partir dos anos 1760, estas foram precedidas por várias outras. Uma dessas expedições, comandada por Jean-François de Maupas – cujo diário continua inédito e no qual se lê “*ce mémoire est une instruction pour les navigateurs*”²⁰ – passou pelo Rio de Janeiro em fevereiro de 1751, onde os cientistas Daprès e Lacaille se certificaram, através da observação de um satélite de Júpiter, que a cidade se situava a 45° a ocidente de Paris e a uma latitude de 22° 53' 40" Sul. O diário contém ainda observações feitas sobre a inclinação da agulha imantada ao longo da travessia do Atlântico, desde o Rio de Janeiro até o Cabo da Boa Esperança. Além das informações náuticas e astronômicas, uma série de outros pormenores sobre a cidade foram igualmente registrados.

Sob os títulos *Reconnaissance de l'Entrée de Riojaneiro, Remarque particulière, e Situation de Riojaneiro*, foram descritas com grande detalhamento as ilhas de fora e de dentro da baía, a profundidade do mar, os ventos e as correntes, a melhor forma de ultrapassar os acidentes naturais, os ancoradouros e as fortalezas da cidade. A *Description de Riojaneiro* contém observações sobre seu

governo e produção, o número de seus habitantes (calculado em 50 mil) e a notícia de que durante aquela estadia encontraram-se com M. Godin, astrônomo da Académie Royale des Sciences, enviado ao Peru em 1735 na expedição de La Condamine para medir o grau do Meridiano.²¹ Godin atravessou de Lima a Buenos Aires por terra sob os auspícios do vice-rei do Peru. Ali embarcou em um navio português que, com destino a Lisboa, fez escala no Porto do Rio, onde se encontrava desde novembro de 1750.

O diário de viagem de uma embarcação francesa que fazia parte de uma Esquadra real com destino às Índias Orientais, merece aqui menção por sua riqueza e curiosidade. Em 1748, no dia 23 de junho, chegava à entrada da barra do Rio o navio *l'Arc-en-Ciel*, capitaneado por M. Pepin de Bellisle. Antes de entrar na baía, o comandante enviara alguns oficiais à cidade para informar ao governador, que então era Gomes Freire de Andrade, da sua chegada, e providenciar quanto às salvas protocolares exigidas pelos regimentos portugueses e costumes do país. Ao desembarcarem, uma multidão prodigiosa os cercou, contando inclusive com muitos mulatos e negros. Vinham acompanhados do major-capitão da Fortaleza de Santa Cruz, que os afastou, livrando os visitantes daquela “*populace curieuse*”. Gomes Freire voltava da missa na Igreja do Carmo, vinha a pé, sob um parassol carregado por dois negros, precedido de cerca de 40 oficiais. Os franceses, apresentados ao governador pelo major, foram convidados a seguirem-no até o palácio, perdendo-o de

¹⁸ É ainda Duchet que analisa o papel da literatura de viagens na formação do espírito filosófico da época através do lugar preeminente que a edição dos respectivos relatos ocuparam nas bibliotecas privadas de alguns deles, como a de Voltaire, Turgot, De Brosses e do Barão de Holbach. A partir do inventário da biblioteca de Voltaire, conclui que de um total de 3.867 títulos, 133 eram relativos à literatura de viagens: 19 recolhas, coleções ou histórias gerais, sete viagens ao redor do mundo (Anson, Banks e Solander, Bougainville, Dampier, Hawkesworth, La Barbinais, Woodes Rogers), dois livros sobre as Terras Austrais, 26 sobre as Índias Ocidentais, quatro somente sobre a África, um sobre as Molucas, oito sobre as regiões do Norte, 70 relativos às Índias Orientais – dos quais 16 sobre a China –, além de um grande número de livros sobre geografia. Isso explica em parte a facilidade com que personagens como *Cândido* navegaram, num espaço dilatado, aos confins do mundo conhecido. Cf. DUCHET, *idem*, p. 68-71.

¹⁹ Um dos exemplos é Poivre, engenheiro-chefe em Granada e colaborador da Enciclopédia nos verbetes sobre o açúcar, a história natural americana, a *teologia caraíba*, as técnicas usadas para espremer o sumo da mandioca, e os negros “*considerés comme esclaves*”. Cf. DUCHET, *id. ibidem*, p. 125-126.

²⁰ Cf. CARAN, *Marine*, 3JJ/311, n° 8: “*Description de la Côte du Bresil, et particulièrement des atterages, entrée, reconnaissance et mouillage des Caps Frio et Riojaneiro, par Jean-François Denis (...) de Maupas.*”

²¹ Cf. LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Journal du voyage fait par ordre du Roi à l'Equateur, servant d'introduction historique à la Mesure des trois premiers degrés du Méridien...* Paris: Imprimerie Royale, 1751. Para uma análise mais detalhada do conteúdo da expedição e das aventuras vividas por seus integrantes consultar PRATT, Mary Louise. *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. London and New York: Routledge, 1992, p. 16-24.

vista logo na primeira sala, repleta de oficiais em maior número do que na praça. Fizeram-nos passar a uma segunda sala, seguidos dos principais da terra.²²

Ali esperaram pela audiência do governador, quando então lhe explicaram a razão que os havia levado a buscar aquele porto, por terem muitos doentes a bordo. Gomes Freire facultou-lhes a hospitalidade solicitada. Um hospital foi improvisado em casas térreas, com vista para o mar, numa enseada diante do ancoradouro do navio, sob a sombra de limoeiros e laranjeiras que exalavam um agradável perfume. M. de Bellisle alugou outra casa, numa pequena colina próxima ao hospital, e voltou várias vezes ao palácio. A primeira visita retribuída por Gomes Freire é magnificamente relatada. O governador chegou num cavalo “gris-pommelé” belíssimo e cujos arreios eram totalmente de ouro e brocados. De ouro eram ainda suas pistolas, sua espada, as esporas e o cabo de seu rebenque. Usava um traje escarlate igualmente bordado a ouro. Apeou defronte da residência de M. de Bellisle seguido de um grande número de oficiais. Optou por ser recebido na varanda que desfrutava de uma bela vista sobre a baía. Como a varanda era pequena, não foi possível abrigar os nobres de sua comitiva, o que fez com que o capitão francês os convidasse a entrar, oferecendo-lhes refrescos.

Alguns dias mais tarde os franceses foram convidados a assistir um espetáculo de teatro, que consistia numa peça encenada por marionetes de tamanho natural e cujo tema era a conversão de alguns doutos pagãos por Santa Catarina. No interior do teatro os homens sentavam-se em bancos com espaldares e braços como os das igrejas, enquanto as mulheres escondiam-se nos camarotes. A orquestra compunha-se de instrumentos de corda e um inglês tocava divinamente uma flauta transversa. Dias

mais tarde Gomes Freire e algumas das principais pessoas da cidade foram homenageadas com um jantar a bordo do navio francês, onde brindaram à saúde dos respectivos monarcas e de ambas as famílias reais ao som de salvas dos canhões, retribuídas pela Fortaleza da Ilha das Cobras.

A segunda parte do relato, intitula-se *État de Riojenaire en l'année 1748, avec un légèrè description du Lieu*. Fornece uma minuciosa descrição de suas fortalezas e artilharia, da geografia da cidade e da região circunvizinha, detalhes da Marinha, das muralhas, dos fossos e das ruas, observações sobre os mosteiros e conventos, instituições civis e eclesiásticas, a produção, o comércio e seus habitantes.

Ao fim de dez ou 12 dias de permanência na cidade, grande parte dos doentes havia convalescido, o navio foi consertado e começaram os preparativos para supri-lo de mantimentos. Os franceses foram à fazenda dos jesuítas comprar bois de seu rebanho, antes de seguir viagem. No dia 9 de maio deixaram o hospital, fizeram uma última visita de cortesia ao governador e, no dia seguinte, saíram ao raiar do Sol.

EXPEDIÇÕES CIENTÍFICAS: BOUGAINVILLE

Nos anos posteriores à Guerra dos Sete Anos (1756-1763), Grã-Bretanha e França, movidas pelo espírito ilustrado e por uma política ultramarina calcada em renovadas estratégias coloniais, se lançaram na dianteira das viagens de exploração e circunavegação, realizando as mais célebres expedições científicas do século XVIII. Nelas não é possível dissociar as motivações filosóficas dos intuítos políticos. O exemplo de Bougainville é paradigmático. Guiado, segundo Diderot, pela filosofia, pela verdade, pelo desejo de ver, de se instruir, pela ciência do Cálculo, da Geometria, da Astronomia e da

²² Este relato se encontra reproduzido em várias publicações. O original francês, *Extrait d'un Journal de la Campagne des Vaisseaux du Roi aux Indes Orientales en l'année 1748. Relâche du Vaisseau Arc-en-Ciel à Riojenaire, Côte du Brésil*, consta do acervo do CARAN, Marine B4/62, fl. 281-301. A *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 280, de junho/setembro de 1968, publicou uma tradução do original em português, prefaciada por Gilberto Ferrez. Existe ainda na Biblioteca do Palácio Nacional da Ajuda, em Lisboa, sob a classificação 54-XIII-4 (19), uma cópia manuscrita, resumida e um pouco modificada, sob o título *Relâche de l'Arc-en-Ciel à Rio Janeiro, 1748*, que, por sua vez, foi traduzida para o inglês e publicada em *The Hispanic American Review*, vol. 21, agosto de 1941, p. 425-435.

História Natural, Bougainville era, além de *filósofo* no sentido mais caro aos enciclopedistas, homem de seu tempo: militar, diplomata, empreendedor, amante do mar e dos negócios. Tantas qualidades o habilitavam a se engajar numa empresa ao mesmo tempo exploratória e colonialista.²³

Em 1754, aos 22 anos, Bougainville publicou o *Traitée de calcul intégral pour servir de suite à l'analyse des infiniment petits de M. le Marquis de l'Hôpital*. Em 1756 foi enviado ao Canadá para reforçar as tropas francesas em guerra contra os ingleses. Instruído por Choiseul, Ministro da Marinha de Luís XV, recolheu informações, tomou notas e redigiu memórias, denunciando desvios e incongruências, propondo reformas, projetando um estabelecimento na Baía de Hudson e uma expedição ao Polo Norte. Partidário de uma política de expansão colonial, continuaria empenhado – mesmo depois da perda do Canadá, e com o aval do governo francês – em projetos cuja finalidade consistia em assegurar à França, pela ocupação ou pela descoberta de terras inexploradas, a supremacia marítima perdida para a Grã-Bretanha no decorrer da Guerra dos Sete Anos.²⁴

Para convencer Choiseul do projeto de uma viagem ao redor do mundo, Bougainville utilizou argumentos incontestáveis. Referiu-se à necessidade de revitalizar a força naval e comercial da França e de alargar seu Império Ultramarino. A descoberta de novas terras nos Mares do Sul permitiria reerguer as finanças da coroa e os capitais de seus súditos. Em contrapartida afirmava possuírem aqueles mares povoados de ilhas, tudo o que Sua Majestade Cristianíssima havia perdido com a tomada de seus antigos territórios pelos ingleses: café, açúcar, cacau, índigo, cochonilha, algodão, âmbar, nácar, pérolas finas, especiarias, ouro, prata, pedras preciosas, e ainda todas as espécimes interessantes à história natural, com as quais as pesquisas dos estudiosos incentivariam o desenvolvimento do comércio na Europa.²⁵

As instruções assinadas por Luís XV a 26

de outubro de 1766, para a tão desejada expedição de Bougainville determinavam que após devolver as Ilhas Malvinas aos espanhóis, deveria empreender viagem e das terras existentes entre as Índias Orientais e a costa da América, entre elas a Nova Holanda e a Nova Guiné. Deveria examinar também as plantas e as principais produções daqueles territórios, fazer esboços e desenhos daquilo que julgasse merecer atenção, registrando, tanto quanto possível, todas as baías e portos que pudessem servir de escala e ancoradouro às embarcações e tudo o mais que pudesse interessar à navegação.²⁶

A tripulação dos dois navios da expedição, *la Boudeuse* e *l'Etoile*, além dos respectivos capitães, Duclos-Guyot e La Giraudais, era constituída por dois escrivães, dois cirurgiões, um jovem rico e amante de aventuras, Príncipe de Nassau, um engenheiro cartógrafo, Romainville, um naturalista discípulo de Buffon, Philibert Commerson, e um astrônomo, Véron. Na relação que fez da viagem (que duraria de 1766 a 1769) encontram-se descrições da natureza e dos povos visitados, observações de caráter estratégico, militar e econômico, assim como vários princípios norteadores da política colonial.

No que concerne ao Rio de Janeiro, durante a permanência em seu porto, de 21 de junho a 15 de julho de 1767, Bougainville foi pródigo em anotar informações preciosas sobre questões relativas à defesa, administração e comércio. Ao entrar na Baía de Guanabara, encontrou o navio do Rei de França, *l'Etoile du Matin* que, com destino às Índias Orientais, esperava o retorno da estação mais apropriada para dobrar o Cabo da Boa Esperança. Encontrou ainda uma embarcação espanhola parada há oito meses num dos ancoradouros da cidade, à espera de reparos sempre retardados pelas autoridades portuguesas. Proveniente do Rio da Prata, trazendo couros e *piastras*, sofrera grandes danos devido a um vendaval que a surpreendera em alto mar. Alguns dias depois, em

²³ Cf. CONSTANT, Louis, « Introdução ». In : *Louis-Antoine de Bougainville. Voyage autour du Monde par la Frégate la Boudeuse et la Flûte L'Étoile*. Paris : Éditions La Découverte, 1992, p. I.

²⁴ *Idem*, p. I-VI ; DUCHET, *op. cit.*, p. 126-127.

²⁵ CONSTANT, *op. cit.*, p. VII.

²⁶ *Idem*, p. IX.

23 de junho, entraram na barra dois navios ingleses que navegavam em direção a Bengala e, posteriormente, à China.²⁷

Bougainville teve mais sorte, recebendo prontamente os socorros de que necessitava, sendo bem acolhido pelo Conde da Cunha, então vice-rei do Estado do Brasil, que lhe permitiu adquirir de um dos negociantes da praça uma corveta para a continuação de sua viagem. Ele e seus oficiais foram convidados a participar de um jantar à beira-mar oferecido pelo vice-rei e a assistir na Ópera algumas obras de Metastasio representadas por uma *"troupe de mulâtres"*. Mais tarde escreveria que, apesar da beleza do teatro, haviam sido obrigados a ouvir peças divinas de um dos grandes compositores italianos, executadas por uma orquestra medíocre, regida por um padre que portava seu hábito de eclesiástico.²⁸

Subitamente o bom acolhimento e todas as gentilezas dispensadas pelo vice-rei foram interrompidas, no momento em que uma embarcação portuguesa proveniente do sul chegou com novas de que o Coronel José Custódio de Sá e Faria havia atacado forças espanholas no Rio Grande. De fato, em maio de 1767, o referido coronel comandara tropas portuguesas sediadas na península da Lagoa dos Patos num súbito assalto à Vila do Rio Grande, que havia sido tomada pelo governador de Buenos Aires. No entanto, o mau tempo e as condições adversas de navegação frustraram a investida, ilhando os portugueses, dando oportunidade a que os inimigos se preparassem para a defesa de seus postos e conservação da vila. Essa situação de tensão e as notícias do apresamento de uma nau castelhana no Porto de Santa Catarina colocaram o Conde da Cunha em estado de alerta. Isso explica, em parte, a longa espera do socorro, sem-

pre adiado, pela embarcação proveniente do Prata, e as suspeitas de Bougainville de que a inexplicável mudança de atitude do vice-rei se devesse ao fato de os franceses terem enviado seus carpinteiros em auxílio do navio espanhol detido no Porto do Rio de Janeiro.

Com a chegada daquelas notícias – e naturalmente desconfiado dos súditos do Rei Cristianíssimo, tradicionalmente aliados aos castelhanos – o Conde da Cunha voltou atrás nas promessas que havia feito, impedindo que o negociante-proprietário da corveta vendida aos franceses concluísse a transação, sob a alegação de que necessitava de todas as embarcações disponíveis no porto para enviá-las ao sul. Suspendeu ainda a compra, pelos franceses, de madeiras do canteiro da Fazenda Real, o que os levou a conseguí-las em negociações com o comandante do navio espanhol e em contrabando com os moradores da cidade. Em seguida, proibiu que Bougainville e seus oficiais se alojassem em casas nos arredores da cidade, as mesmas que haviam sido alugadas dois anos antes ao comandante inglês John Byron.²⁹ O Conde proibiu ainda, seguindo determinações estritas de Lisboa, que os estrangeiros permanecessem em terra firme após a Ave-Maria, ou seja, depois das 6 horas da tarde. Só restou a Bougainville e a seus companheiros lamentarem que as novas ordens impedissem que M. Verou fizesse suas observações astronômicas e que M. de Commerson, célebre naturalista francês, andasse pelas redondezas recolhendo amostras de vegetação.

Nos dias que se seguiram, o vice-rei reforçou as patrulhas da cidade, ordenando aos soldados que prendessem todos os estrangeiros encontrados pelas ruas após o pôr do Sol. Ao comandante do pequeno navio francês que esperava melhor estação

²⁷ Caran, Marine, 4JJ/144 K (Fonds Marine / Expéditions Scientifiques et Géographiques), Carton 123, nº 1. *Journal de la Frégate la Boudeuse, commandée par Mr. de Bougainville.*

²⁸ CONSTANT, *op. cit.*, p. 44.

²⁹ A fonte manuscrita encontrada nos fundos Marine / Expéditions Scientifiques et Géographiques, dos Archives Nationales de Paris (CARAN, Marine, 4JJ/144 K, Carton 123, nº 1) nos dá maiores detalhes sobre a tentativa de aluguel de uma casa por parte de Bougainville. Segundo ela, *"Dona Antonia de Viana, femme de qualité de ce pays, m'a offert une maison de campagne à la porte de la ville [...] au dessus d'un petit hameau nommé Volonge [sic, Valongo]. J'ai fait demander [...] au Vice Roi la permission de l'occuper. Je ne pensait pas ma demande indiscrète, puisque le Commodore Byron dans son passage ici en allant faire le tour du monde avait occupé cette maison. Le Vice Roi a refusé la permission sur ce que je lui ai dit qu'il ne nous traitait pas en ami.[...]. Il s'est emporté comme un furieux et comme un sot."*

para seguir viagem, ordenou que fosse ancorar sob as baterias do Forte de Villegagnon. Segundo Bougainville, dois oficiais portugueses que ousaram interceder a seu favor diante do vice-rei foram presos e postos em grilhões, sendo um deles degredado para uma pequena vila no sul, não muito distante de Santa Catarina.

Em relação à cidade propriamente dita, as observações de seu diário são entusiásticas. Afirmava que tantos outros viajantes haviam escrito sobre o Brasil e sua capital, que ele próprio não se deteria a descrevê-la, uma vez que tudo o que pudesse dizer não passaria de uma repetição enfadonha. E nisso não exagerava. Inúmeras haviam sido as informações e relatos de viajantes, tanto franceses, quanto de outras origens, sobre o Brasil e, especificamente, o Rio de Janeiro. Caberia enfatizar, no entanto, a contribuição específica do diário de Bougainville ao enriquecimento e à consolidação deste conhecimento. Além da minuciosa descrição da dinâmica da economia colonial, quer em termos do comércio com Portugal, quer ligada à atividade mineradora, Bougainville forneceu dados precisos sobre os contratos e as rendas da Fazenda Real, os mecanismos fiscais utilizados nas Minas, as entradas e registros nos caminhos que levavam à região aurífera, o funcionamento das casas de fundição, a cunhagem de moedas, as formas de exploração dos diamantes, o funcionamento da alfândega do Rio de Janeiro, a venda de negros, o “*don gratuit*” (subsídio voluntário),

além dos direitos sobre a comercialização de produtos sob o estanco da Coroa.

Dos manuscritos encontrados nos Archives Nationales de Paris³⁰ constam ainda, além de uma *Description de RioJanairo*, mais pormenorizada na avaliação das fortalezas, uma memória sobre o *Etat Militaire*, com a composição dos regimentos de Infantaria, Tropas Auxiliares, Ordenanças, Companhias de Nobres e Privilegiados e Cavalaria, incluindo o número de soldados lotados nos fortes litorâneos e nos diferentes registros do sertão.³¹ E, por último, um *Plan d'attaque de Rio Janeiro*, no qual Bougainville estimou a força necessária para conquistar a cidade com base numa comparação com o bem sucedido ataque perpetrado em 1711 por Duguay-Troin, corsário francês a serviço de Luís XIV, durante a Guerra de Sucessão da Espanha.³²

JAMES COOK E JOSEPH BANKS

Precedendo em alguns anos os franceses, também os súditos de Sua Majestade britânica se lançaram às viagens científicas de circunavegação. As mais célebres foram as expedições comandadas por John Byron (1764-1766)³³, Samuel Wallis (1766-68) e James Cook, tendo este último realizado três expedições entre 1768 e 1779. É sobretudo a primeira, que fez escala no Rio de Janeiro, que nos interessa aqui.

No início do século XVIII, o astrônomo Halley escreveu sobre a possibilidade de determinar a distância entre a Terra e o

³⁰ É preciso esclarecer que o diário de Bougainville se encontra copiado ou transcrito em vários fundos documentais existentes nos Archives Nationales de Paris. Em geral a base é a mesma, embora as versões possam apresentar pequenas diferenças entre si. Mais precisamente encontramos partes transcritas e partes omitidas, conforme o fundo, ou mais especificamente conforme a sua classificação e objetivo: se para informações científicas ou militares. Não possuo meios de afirmar se algumas das informações contidas nestas fontes manuscritas são inéditas, na medida em que não fiz um cotejamento com todas as edições publicadas do mesmo diário.

³¹ CARAN, Marine, 3 JJ / 311, nº 9.

³² Sobre as invasões francesas de 1710 e 1711, cf. BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império*. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp. 257-298.

³³ John Byron esteve no Rio de Janeiro entre 13 de setembro e 20 de outubro de 1764. As informações de seu diário, publicado em 1767, sobre as débeis defesas da cidade alarmaram o governo português, insuflando o medo e a desconfiança dos ministros lisboetas em relação a uma possível intenção britânica de invadir a colônia portuguesa. O mesmo diário seria utilizado por Cook, uma vez que Byron afirmava não possuir outro objetivo do que instruir futuros navegadores. No Rio, Byron foi recebido pelo Conde da Cunha com toda a pompa e circunstância, no melhor estilo do governo anterior, de Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela. Teve direito a salvas de canhões, ao cortejo de mais de 60 oficiais armados. O vice-rei, acompanhado da primeira nobreza da terra, deslocou-se até o topo da escada do palácio para dar-lhe as boas-vindas. Enquanto suas naus eram consertadas e os doentes tratados, alugou uma casa na enseada do Valongo. Cf. *Relation des Voyages entrepris par ordre de Sa Majesté Britannique [...] pour faire des Découvertes dans l'Hémisphère Méridional [...], redigée d'après les Journaux tenus par les différents Commandants [...] par J. Hawkesworth....* (Traduit de l'Anglois), Tomo I. Paris : Chez Saillant et Nyon / Panckoucke, 1774.

Sol por meio da observação da passagem de Vênus sobre seu disco, prevista para o ano de 1769. Esta seria a missão oficial da primeira expedição de Cook, somada à exploração de ilhas recém-visitadas pelas expedições anteriores e à presumível descoberta de Terras Austrais.³⁴

James Cook, filho de camponeses, empregara-se ainda muito jovem num canteiro de construção naval em Whitby, participando de pequenas viagens nas quais aprendera a arte de navegar, ingressando posteriormente na Marinha britânica, onde fez carreira durante a Guerra dos Sete Anos. Escolhido pela Sociedade Real e pelo Almirantado britânico para capitanear o *Endeavour* naquela primeira missão científica, sua tripulação, além dos 94 homens de mar, incluía um amante da ciência e principal financiador da expedição, Joseph Banks³⁵, um botânico, Dr. Solander, discípulo de Lineu, um desenhista, Parkinson, um pintor paisagista, Bucham, e um astrônomo, Charles Green. Cook e seus companheiros chegaram ao Rio de Janeiro a 14 de novembro de 1768. Era então vice-rei o Conde de Azambuja e vivia-se o clima de uma intensa desconfiança em relação à Inglaterra.³⁶ Em carta a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Secretário dos Negócios Ultramarinos portugueses, o vice-rei noticiava a chegada do *Endeavour*. Estranhava que sua tripulação não fosse composta prioritariamente de oficiais militares, ao contrário da maioria dos navios ingleses que demandavam hospitalidade no Porto do Rio de Janeiro. Azambuja soube ser nada amigável com

os visitantes ingleses. Seguiu à risca as determinações de praxe, mandando vigiar, dia e noite, a embarcação, não permitindo que pessoa alguma subisse a bordo sem licença expressa, impedindo que qualquer inglês desembarcasse sem a escolta de uma sentinela. Encarregara o Brigadeiro Antônio Carlos, oficial português de sua confiança e “*verdadeiro fidalgo*”, de acompanhar o capitão do navio, pois toda vez que esta função recaía em soldados menos qualificados, se havia “*experimentado menos exação*”. Embora suspeitasse de que os ingleses poderiam ter como objetivo o contrabando, afirmava não lhe constar que o tivessem conseguido.³⁷

Não houve desta vez, como em outras arribadas anteriores, cerimoniais de boas-vindas, visitas de cortesia, jantares a bordo, conferências no Palácio, sessões de ópera e saraus recheados por conversações amenas e ilustradas. Por todo o tempo em que estiveram atracados no porto só restou aos ingleses contemplar, da gávea de sua nau, as sucessivas rondas que se revezavam em terra firme, a fim de impedir qualquer comunicação entre os estrangeiros e os naturais do país.

Estupefato diante de tal recepção, alegando em vão a longa e duradoura aliança e amizade que sempre ligou os interesses de Suas Majestades britânica e Fidelíssima, Cook tentava persuadir o vice-rei de que, em vez do comércio, o que os levava ali eram razões científicas, interessados que estavam em observar a passagem de Vênus pelo disco do Sol, fenômeno astronômico útil-

³⁴ Sobre a experiência de Cook no Tahiti, além dos diversos relatos de suas viagens, cf. SAHLINS, Marshall. *Ilhas de História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1990.

³⁵ Banks, sem dúvida a figura mais curiosa desta e das demais expedições científicas, era proprietário de uma fortuna considerável no Condado de Lincoln. Estudara na Universidade de Oxford, onde recebera a educação de um homem de letras, própria do *Século das Luzes*. Antes de embarcar no *Endeavour*, já havia participado de outras viagens pelo Atlântico, visitando as costas da Terra-Nova e do Labrador. O relato corrente da primeira expedição de Cook, tem a coautoria de Banks. As observações anotadas pelo primeiro são prioritariamente de caráter técnico e náutico, demonstrando seu perfil de oficial da Marinha e navegador. Os comentários de Banks incidem sobre uma grande quantidade de fatos e matérias que Cook ignorou, como a descrição das terras visitadas e de suas produções, os costumes, a religião, os hábitos e a linguagem dos povos, além do estudo e da classificação de espécimes vegetais. Cf. HAWKESWORTH, *op. cit.*, Tomo II, p. 207-214. Segundo Michèle Duchet, o diário pessoal de Cook só foi editado pela primeira vez em 1893 e a edição completa de seus manuscritos data de 1931. Paradoxalmente, uma relação abreviada das viagens de Cook, empreendidas entre 1768 e 1771, chegou a público no mesmo ano em que o próprio Cook chegava à Inglaterra (1771). Alguns atribuem este relato a Banks. As citações feitas aqui acerca da escala do *Endeavour* no Rio de Janeiro baseiam-se na tradução francesa da obra de Hawkesworth, comparada com a edição contemporânea: *The Endeavour Journal of Joseph Banks, 1768-1771*, editada por J. C. Beaglehole, vol. II, Cambridge, Published for the Hakluyt Society at the University Press, 1955.

³⁶ Cf. BICALHO, *op. cit.*, pp. 85-91.

³⁷ AHU, RJ, Avulsos, Cx. 93, doc. 46. Carta do Conde de Azambuja a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, de 28 de novembro de 1768.

simo à navegação. Mas não houve meios de convencê-lo, ou mesmo de fazê-lo entender a importância daquela missão. Indiferente aos argumentos da ciência, Azambuja agia apenas em consonância com as razões políticas e militares das deliberações que recebera nos últimos tempos de Lisboa, impedindo terminantemente que os naturalistas descessem em terra e pudessem realizar suas pesquisas em liberdade. Decepcionado diante de tal intransigência, Cook resolveu ser antes prisioneiro de seu próprio navio, do que aceitar a “honra” que o vice-rei afirmava querer fazer-lhe destacando uma escolta para acompanhá-lo todas as vezes que fosse à cidade.³⁸

A situação se reverteu, no entanto, no dia 25 de novembro, quando um monge fora autorizado a pedir ao cirurgião dos ingleses que o ajudasse a tratar de um doente grave, morador de uma das freguesias do Rio. Nesta qualidade o Dr. Solander desceu em terra, recebendo muitas provas de amizade e gentileza dos moradores. No dia seguinte, Solander, Banks e um de seus auxiliares conseguiram burlar a vigilância das sentinelas, desembarcando à primeira luz da aurora, evitando, no entanto, o centro urbano, preferindo fazer pesquisas botânicas nos arredores. Mais tarde afirmariam ter sido muito bem recebidos pelos moradores, sendo convidados às suas casas, chegando mesmo a comprar dois pequenos animais e uma grande variedade de legumes. Não demorou muito para que o boato de que os ingleses andavam livremente por aqueles arredores ganhasse os ouvidos do vice-rei, fazendo-o redobrar de tal modo a vigilância sobre o navio, que os naturalistas desistiram definitivamente de suas escapadelas.

Somente após terem saído da barra, já em mar aberto e fora da mira dos canhões das fortalezas que guarneciam a cidade, as pesquisas foram retomadas, recolhendo Banks uma grande variedade de espécies vegetais, sobretudo nas ilhas ao sul. Apesar de todas as dificuldades que enfrentaram, o diário de Cook e as anotações de Banks são documentos ricos na descrição da ci-

dade e dos costumes de seus habitantes. Em relação à primeira – e contradizendo a ideia mais difundida acerca do urbanismo colonial português – consideraram-na bem construída, seu plano bem desenhado, suas ruas retilíneas e largas, cortadas por ângulos retos, parecendo-lhes mais extensa que algumas das maiores cidades inglesas, como Bristol e Liverpool. Seus prédios eram, em sua grande maioria, construídos de pedras e, à moda de Portugal, possuíam pequenos balcões nas janelas, que por sua vez eram fechadas por gelosias. As igrejas eram imponentes e, a seus olhos, o aparato religioso no Rio era o mais ostensivo de todos os demais países católicos da Europa.

Quanto às defesas, citavam pormenores detalhados das fortalezas, de suas guarnições, das tropas, regimentos e milícias, demonstrando que, mesmo proibidos de descer em terra, seu ponto de observação, ou sua fonte de informação, em nada deixaram a desejar e muito iriam enriquecer, quando retornassem à Inglaterra, o precioso arquivo do Almirantado britânico.³⁹

CONCLUSÃO

Em conclusão, podemos afirmar que tanto o diário de Cook, quanto o de Bougainville demonstram que a liberalidade com que os navios estrangeiros e seus comandantes eram recebidos no Rio de Janeiro nos primeiros tempos do Governo de Bobadela foi bastante restringida durante a Guerra dos Sete Anos, sendo quase que inteiramente suprimida a partir da segunda metade da década de 1760. Com a transferência da sede do vice-reinado de Salvador para o Rio (1763) – o que coincidiu não por acaso com o fim da guerra e com a crescente ameaça representada pelas Esquadras das monarquias rivais – recrudesceram as instruções metropolitanas acerca daquelas escalas. Obedientes às razões da coroa, os vice-reis procuravam, tanto quanto possível, segui-las à risca. Assim como a década de 1760 representou um período de maior prudência e cautela para a políti-

³⁸ HAWKESWORTH, *op. cit.*, Tomo II, p. 239.

³⁹ *Idem*, p. 248-251.

ca portuguesa em relação à defesa de sua capital ultramarina – reforçada pela reformulação e incremento de suas tropas e guarnições, pelo envio de renomados oficiais e engenheiros militares e pelo aprimoramento e reconstrução de suas defesas e fortalezas – assim também multiplicaram-se os ofícios dirigidos aos seus governantes acerca do extremo rigor com que deveriam ser tratadas as tripulações dos navios estrangeiros, sempre suspeitos de espionagem ou de contrabando, quando não de ambos.

Será, no entanto, nas duas últimas décadas do século XVIII, que os domínios de

Portugal, sobretudo o Brasil, se verão ameaçados por um outro perigo, muito mais nefasto: a combinação entre o incontrolável contrabando, principalmente com navios ingleses, contando com a cumplicidade dos vassallos portugueses, e o medo de contaminação das *abomináveis e subversivas ideias* difundidas, sobretudo, após a Revolução Francesa. Os governantes ultramarinos teriam que lidar com as ameaças de insurreição e de rompimento dos laços que até então ligaram os naturais da América e seu legítimo Senhor, o rei de Portugal. Mas isso já é uma outra história.

Velas e canhões no expansionismo holandês do século XVII

William Carmo Cesar

Capitão de Mar e Guerra, Professor de História Naval da Escola Naval, tem experiência e interesse em História, com ênfase na formação, desenvolvimento e atuação do Poder Naval.

RESUMO

Entre 1599, ocasião em que Olivier van Noort na pioneira viagem de circum-navegação holandesa atacou o Rio de Janeiro e, 1654, quando houve a capitulação na Campina do Taborda e a retirada do Nordeste, os holandeses efetuaram vários ataques, incursões, invasões e ocupações no litoral da América, no Atlântico Sul, então parte do Império Português. Nesse espaço de tempo, que abrange metade do século XVII, a novíssima república das Províncias Unidas dos Países Baixos, separada da Espanha do católico Habsburgo Felipe II, avançou vorazmente sobre as colônias do vasto Império então luso-espanhol espalhado por terras da América, da África e da Ásia.

PALAVRAS-CHAVE: Expansionismo holandês, era da vela, poder naval

ABSTRACT

Between 1599 and 1654 the Dutch attacked and occupied the American Coast on the South Atlantic, that were part of the Portuguese Empire. On those same years Olivier van Noort in the first Dutch circumnavigation journey attacked Rio de Janeiro and Campina Grande capitulate together with the northeast withdrawal. In this period of time (half of the 17th century) the newest republic of the United Provinces of the Netherlands, apart from Spain's Catholic Philip II, advanced voraciously on the colonies of the vast Spanish empire than luso-spanish scattered on American, African and Asian lands.

KEY-WORDS: Dutch expansionism, the era of sail, naval power

AS PROVÍNCIAS UNIDAS DOS PAÍSES BAIXOS

Em 1567, as províncias do Norte dos Países Baixos que haviam aderido ao Calvinismo, se rebelaram contra a metrópole espanhola, lideradas pela cidade de Amsterdã, e se declararam independentes. A disputa pela libertação do jugo espanhol foi longa e teve o apoio da anglicana Elizabeth I que, em 1588, enfrentou com sucesso uma tentativa de invasão espanhola à Inglaterra, determinada por Felipe II, episódio que ficaria conhecido como a Campanha da Invencível Armada. O reconhecimento da soberania holandesa somente seria formalizado pela Espanha com a Paz de Vestfália, em 1648, ao final da Guerra dos Trinta Anos.

Desde o século XV, portanto bem antes de a Holanda se tornar uma nação livre de fato ou de direito, cidades das províncias do Norte como Amsterdã, ao lado de Bruges, e Antuérpia, em Flandres, já desfrutavam de uma prosperidade invejável no contexto europeu, graças à indústria têxtil e, principalmente, à pesca e à indústria e comércio de peixe salgado e seco

(arenque), pedra angular da riqueza holandesa¹. Com a extensão de suas atividades comerciais para o transporte marítimo, logo os navios mercantes holandeses passaram a dominar as rotas comerciais entre os litorais Norte e Sul da Europa, do Báltico ao Mediterrâneo, roubando espaços antes ocupados pelos hanseáticos, ibéricos e venezianos e adquirindo a supremacia naqueles mares europeus. Em paralelo veio o aperfeiçoamento tecnológico na construção naval e, posteriormente, o desenvolvimento da fundição de canhões navais, atividades apoiadas por empreendimentos comerciais lucrativos e organização financeira bem estruturada.

AS GUERRAS HOLANDESAS

O expansionismo holandês sobre os mares teve o respaldo teórico do compatriota Hugo de Grotius, desde 1609, quando esse jurista escreveu sua tese do *Mare liberum*, segundo a qual o mar deveria ser um bem compartilhado por todos e não monopolizado por qualquer nação². Esse expansionismo, que se iniciou com a invasão do monopólio ibérico, levaria a Holanda a algumas guerras contra a Espanha e Portugal mas também contra a sua ex-aliada e protetora Inglaterra e a França. Dentre essas guerras, que envolveram interesses marítimos, comerciais, questões religiosas e poderes políticos de soberanos europeus norte-ocidentais, podemos destacar a dos Oitenta Anos (1568 –1648), ou da Independência da Holanda que inclui uma fase Hispano-Holandesa (1621 – 1648), e as Anglo-Holandesas (1652 – 1674).

Com grande envolvimento marítimo os conflitos acima incluíram várias operações navais e batalhas travadas não só nos mares domésticos europeus, mas também nas águas distantes dos três grandes oceanos Atlântico, Índico e Pacífico, conforme demonstração da TABELA 1 no final deste artigo.

Cabe, agora, uma questão: como um Estado há tão pouco tempo autônomo enfrentou todas essas ações navais, muitas tão longe de suas bases, e com que recursos e meios?

Obviamente, com a criação das duas Companhias das Índias, a Oriental em 1602 e a Ocidental em 1621, e o esforço conjunto de ambas com os governantes das Províncias Unidas e o financiamento de alguns segmentos comerciais particulares, os holandeses puderam prover os recursos financeiros necessários a tais empreendimentos.

Mas, com que recursos bélicos e de que modo enfrentaram adversários com alguma experiência anterior em guerras e ações navais, não somente em suas águas costeiras como nos mares longínquos?

A meu juízo, dois elementos foram fundamentais: as velas e os canhões!

De fato, graças a velas propulsoras cada vez mais aperfeiçoadas e à instalação de canhões a bordo, o Poder Naval foi capaz de ser levado para impor a vontade dos comandantes navais em cenários distantes, como o estreito de Málaca, por exemplo. Como afirma o historiador sueco Jan Glete³, “a combinação de canhões pesados com navios a vela é normalmente vista como uma revolução tecnológica de importância decisiva para a expansão europeia ultramarina bem como para a estratégia da própria Europa”.

Mas como se deu essa revolução tecnológica?

Como foi o desenvolvimento daqueles dois elementos e do seu emprego “conjunto” e “decisivo” ao longo do século XVII?

O DESENVOLVIMENTO DO NAVIO DE GUERRA A VELA

Bem antes das guerras holandesas, navios de guerra a vela já eram empregados nos mares do Norte e Báltico – enquanto as galeras a remos medievais prevaleciam no Mediterrâneo. Eram as cogas, pequenos navios de borda alta e propulsão a pano providos de um único mastro onde arvorava uma vela retangular. Utilizadas pela Liga Hanseática e vistas com frequência em portos como Amsterdã, Antuérpia e Bruges, além de incluir soldados em suas tripulações,

¹ CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p.69.

² REYNOLDS, Clark G. *Navies in History*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1998, p.45.

³ GLETE, Jan. *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*. New York: Routledge, 2000, p.21.

desde meados do século XIII as cogas passaram e ter torres de madeira fortificadas montadas sobre os seus conveses, à proa e à popa, e cestos de gávea instalados no alto dos mastros suficientes para abrigar um ou mais vigias, como também o leme central à popa. Assim estruturadas para a defesa elas foram sendo transformadas em verdadeiras fortalezas flutuantes capazes de representar formidável ameaça para qualquer adversário⁴ de seu tempo, ainda que tivessem como armamento as tropas embarcadas e não levassem canhões a bordo.

A partir das cogas os navios evoluíram. Os dois castelos posteriormente foram substituídos por um único, na popa, mas acabaram por desaparecer por completo, dando lugar a um convés superior corrido, de proa a popa. A mastreação foi a responsável pelo maior avanço. Do mastro simples com vela retangular, característico daquela pioneira belonave hanseática, progrediu-se para os múltiplos mastros, arvorando velas retangulares e latinas. Das pequenas e manobreadas caravelas portuguesas e naus ibéricas, evoluiu-se para as carracas e os galeões de meados do século XVI. Este último, que no século XVII chegou a montar mais de três mastros, tornou-se um navio legendário de extraordinário armamento e manobra ligeira que podia servir simultaneamente como mortífero navio de guerra e eficaz navio mercante⁵. Logo foi aperfeiçoado pelos holandeses, em sua versão denominada pinaça, um pouco mais robusta e muito empregada nas escoltas a comboios mercantes formados também por um típico navio especializado em carga, a *fluit*. Longo, de pouco calado, fundo chato, costado arredondado junto à popa, proa baixa, menor velame que os demais mercantes de mesmo tamanho e maior capacidade de carga, deslocando entre 200 e 500 toneladas, as *fluiten*, ainda que mais lentas, junto com as pinaças produziam mais eficiência e menores custos para a Marinha Mercante holandesa⁶.

OS CANHÕES A BORDO

Mastros e velas – ao lado do aperfeiçoamento de instrumentos e técnicas de navegação, como a bússola, o astrolábio e a linha de barca que permitiram o cálculo da latitude e a estima do ponto no mar – deram dimensões estratégicas aos navios, possibilitando a navegação de longo curso. Mas faltava um elemento a bordo para implementar a capacidade estratégico-militar do navio de guerra: o canhão.

Algumas armas de fogo relativamente pesadas, fabricadas na Europa, passaram a ser utilizadas na guerra desde meados dos 1300. Elas podiam ser produzidas em ferro ou em bronze. Os canhões de bronze tiveram a preferência dos especialistas na condução da guerra por serem mais leves, mais resistentes e menos sujeitos a corrosões e a superaquecimentos, apesar de mais caros devido aos preços do cobre e do estanho. No início do século XVI, eram famosas as fundições do Sul dos Países Baixos⁷, ainda ao tempo em que aquela região estava ligada à Áustria Habsburga, cujos canhões de bronze eram muito procurados pelos monarcas ingleses e espanhóis.

Empregados inicialmente na guerra terrestre, os canhões tiveram na mobilidade o seu grande obstáculo, principalmente no que diz respeito aos de grande porte, mais pesados, utilizados nos sítios às cidades fortificadas. A sua colocação a bordo, que de certa forma solucionava a questão da mobilidade, esbarrou em um problema mais complexo, a estabilidade do navio – o peso alto sempre foi um dos maiores causadores de emborcamentos. Apesar disso, canhões começaram a ser levados para os navios a partir do século XIV, colocados nos conveses principais e nos castelos, inicialmente os de pequeno calibre, incapazes de causar grandes danos à estrutura do navio. Eram os chamados canhões *men killers*, mata-dores de homens, utilizados contra as tro-

⁴ GARDINER, Robert. *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*. New Jersey, USA: Chartwell Books Inc., 2000, p.50.

⁵ CIPOLLA, Carlo M. *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400 – 1700)*. Lisboa: Gradiva Publicações Ltda., 1989, p.79.

⁶ GARDNER, op. cit., p.123.

⁷ CIPOLLA, op. cit., p.37.

pas de abordagem. A preferência era pelos canhões de bronze, pelas razões anteriormente citadas. Os canhões de ferro fundido somente começaram a ser empregados em maior escala como canhões navais a partir de meados do século XVII.

Provavelmente em 1501, um construtor naval de Brest, na França, de nome Descharges, idealizou pequenas aberturas ao longo do costado que permitiram a colocação de canhões nos conveses inferiores. Essas famosas “portinholas” foram fundamentais para o desenvolvimento dos grandes navios da guerra da era da vela, ao tornar possível a instalação de canhões de maior calibre e em maior quantidade a bordo, os chamados *ship killers*, destruidores de navios. Graças a essa invenção, a partir do início do século XVI começaram a surgir belonaves com mais de um convés de canhões. Estes passaram a ser colocados em berços sobre rodas, presos por cabos e aparelhos que controlavam o recuo e possibilitavam o seu reposicionamento para o tiro, faina trabalhosa que demandava algum tempo. A velocidade de recarga era função do adestramento da guarnição. O sistema não permitia muita margem para elevação e conteira, esta última sendo dependente da manobra do navio.

Os navios ingleses *Mary Rose* (1510) e *Henry Grace a Dieu* (1514) foram dos primeiros a contar com aquelas portinholas. O *Mary Rose*, uma carraca de cerca de 500 toneladas, com aproximadamente 40 metros de comprimento e 12 metros de boca, comissionado em 1511 e modernizado em 1536, curiosamente carregava a bordo canhões leves nos castelos, alguns voltados para dentro do navio, e outros mais pesados nos costados, além de armas de infantaria, como lanças, arcos e flechas, devendo ter sido empregado tanto em combates à distância como em abordagens. Em julho de 1545 ele afundou próximo ao Solent, ao largo de Portsmouth, possivelmente em razão de fortes ventos que fizeram embarcar água a bordo através de algumas daquelas portinholas de canhão, deixadas abertas em conveses inferiores. Destroços da estrutura e material de bordo, inclusive alguns armamentos, foram resgatados no início dos

anos 1980, e hoje estão conservados em um Museu localizado nas Docas Históricas de Portsmouth, Inglaterra.

OS NAVIOS DE LINHA

No século XVII, em função do considerável crescimento e diversificação dos tipos de navios de guerra a vela, surgiu na Inglaterra um sistema de classificação tendo como parâmetro a quantidade de canhões a bordo e o número de conveses artilhados. Veja-se a classificação de navios na TABELA 2 no final deste artigo.

Apenas as três primeiras classes, pelo seu maior poder de fogo, eram destinadas a engajar na linha de combate. Por essa razão, os navios de guerra com 60 ou mais canhões a bordo passaram a ser denominados navios de linha e se tornaram os navios capitais das armadas da era da vela.

Os de 4ª classe foram designados cruzadores e os de 5ª e 6ª, fragatas. Esses, por serem mais leves e mais velozes, eram empregados em serviços especiais, como reconhecimento, escolta e apoio.

Em 1628, na Suécia foi lançado o *Vasa*, um dos maiores de sua época com 1.200 toneladas de deslocamento, 70 metros de comprimento e quase 12 metros de boca, com dois conveses artilhados e cerca de 68 canhões, dentre os quais alguns de 48 libras. Com uma história curta e trágica – esse navio de guerra naufragou logo em sua primeira saída, ainda no porto de Estocolmo –, ele pode ser considerado como uma belonave de transição para o moderno navio de linha. Depois de permanecer por mais de três séculos no fundo da baía, o *Vasa* foi posto a reflutuar em 1961. Desde então ele pode ser visto, primeiro em uma estrutura temporária e, finalmente, a partir de 1990, em uma doca seca no moderno Museu Vasa, na capital sueca.

Menos de uma década depois do lançamento do *Vasa*, era construído na Inglaterra um dos primeiros navios de linha verdadeiros, com três conveses e cerca de cem canhões: o *Sovereign of the Seas*.

Na Holanda, à época das guerras com a Inglaterra na segunda metade do século XVII, o novo capitânia de Ruyter, em 1666, o *De Zeven Provinciën*, levava a bordo 80 ca-

nhões que, de acordo com a classificação inglesa, equivalia a um navio de linha de segunda classe.

A mais famosa belonave dessa classe certamente é a *Victory*, lançada na segunda metade do século XVIII, em 1765, e comissionada em 1778. Com 3.500 toneladas, 56,7 metros de comprimento e 15,8 metros de boca, ela se imortalizaria, 40 anos após o seu lançamento, como capitânia do Almirante Nelson na Batalha de Trafalgar, em 1805. A *Victory*, ainda hoje preservada, pode ser visitada e percorrida, em todo o seu esplendor, também nas Docas Históricas de Portsmouth.

Mas, como operavam esses navios de linha e como eram os engajamentos navais nos anos 1600? É o que passaremos a abordar a seguir.

A LINHA DE BATALHA

A introdução do canhão a bordo veio trazer novas perspectivas ao combate naval. O aumento do poder de fogo e, consequentemente, do alcance e da capacidade de destruição da artilharia naval, vão proporcionar uma abertura gradativa na distância de engajamento.

A tática de combate corpo a corpo no convés foi deixando de ser predominante em favor do engajamento da artilharia. Já em 1588, por exemplo, durante a investida da Armada Espanhola no Canal da Mancha, canhões de grosso calibre dos navios ingleses mostraram-se decisivos em detrimento da abordagem, preferida pelos espanhóis, e o engajamento foi decidido pelas forças inglesas apenas pela artilharia naval.

Como os canhões eram distribuídos pelos vários conveses e dispostos pelas bordas, a concentração de tiros pela bordada passou a ser a essência do poder de fogo das belonaves. Dessa maneira a direção do ataque passou a ser o través, ou seja, perpendicular ao rumo do navio e, consequentemente, a formatura predominante passou a ser a linha de fila, ou seja, a coluna, diferentemente da época das galeras a remo

com seus esporões ou mesmo canhões à proa que operavam primordialmente em linha de frente. Dava-se origem, assim, à linha de batalha.

No início do século XVII, em que velas e canhões já dominavam as Armadas, não havia ainda uma formatura tática bem definida e o combate era constituído por engajamentos individuais e desordenados entre navios ou pequenos grupos de navios. O objetivo tático consistia, então, em aproveitar os erros cometidos pelo inimigo envolvido na confusão do engajamento.

Na medida em que as batalhas começaram a envolver dezenas e até centenas de navios-de-linha, prontos a desfechar suas bordadas pelos traveses, o controle das formaturas em combate passou a ser uma necessidade e uma grande dificuldade para os comandantes das forças navais.

Ao início das guerras anglo-holandesas, novas *Fighting Instructions* da Marinha Inglesa, publicadas em 1653, preconizavam em seu Artigo 3: "Todos os navios de qualquer esquadrão devem esforçar-se para manter-se na linha com o líder⁸". Confirmava-se a coluna como formatura básica e a necessidade da permanência dos navios em formatura. Mas, à era da vela, as dificuldades naturais para se manter e controlar os navios em seus postos eram agravadas por fatores como a heterogeneidade dos meios integrantes das forças, o precário sistema de comunicações entre navios – baseado em sinais por bandeiras, lanternas luminosas e códigos pouco flexíveis – e, até mesmo, a existência de oficiais com pouca ou quase nenhuma experiência nas lides marinheiras. Muitas vezes, por questões políticas, nobres e/ou pessoas comuns apenas especializadas na guerra terrestre eram nomeados chefes navais. Ao tempo das guerras anglo-holandesas, por exemplo, na Marinha inglesa Cromwell nomeou oficiais oriundos do Exército do Parlamento, como Robert Blake e George Monck, *Generals-at-Sea* por suspeitar do monarquismo entre seus oficiais de Marinha⁹. Já na Marinha holandesa, os

⁸ POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. *Sea Power a Naval History*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall Inc., 1960, p.32.

⁹ POTTER, o.c., p.33.

principais líderes nomeados para comandar as forças navais como Maarten Tromp e Michiel de Ruyter eram homens do mar com grande experiência marinheira.

Visando a melhorar o controle dos navios em formatura a Marinha inglesa passou a dividir suas Esquadras em três esquadrões, cada um comandado por um Almirante: o de vante pelo Almirante mais antigo (*Admiral of the Fleet*) identificado por uma bandeira Vermelha, o do meio por um Vice-Almirante (*Vice-Admiral*) identificado por uma bandeira Branca e o de ré pelo Contra-Almirante (*Rear-Admiral*), o mais moderno, identificado por uma bandeira Azul¹⁰.

OS ENGAJAMENTOS ENTRE FORÇAS NAVAIS

Para a realização do engajamento entre forças, o tiro de bordada levou à prática de se posicionar a coluna atacante paralela à coluna inimiga. A necessidade de se controlar os navios na formatura durante o combate exigia à época, como já mencionado, uma rigidez doutrinária que aos comandantes de navios era impedido o abandono de sua coluna ou linha de batalha, sob pena de responder a conselho de guerra. Essa foi a característica típica de uma Escola Tática surgida durante as guerras anglo-holandesas, denominada Formalista. Segundo os partidários dessa escola, liderados pelo Almirante Duque de York, a parte de vante da linha deveria engajar com a de vante do inimigo, a de centro contra o centro, e a de ré contra a retaguarda adversária, ou seja, em rígidas linhas equivalentes.

Segundo o historiador norte-americano especializado em guerra naval, Clark G. Reynolds, por ocasião da Segunda Guerra anglo-holandesa (1665-67), o comandante naval holandês, De Ruyter, adotou o sistema inglês de dividir sua linha de fila em três esquadrões mas com uma importante modificação tática na hora do engajamento: em vez de empregar a tradicional linha equivalente, procurou concentrar sua força sobre parte do linha inimiga, tentando fragmentá-

la ou ainda envolvê-la pelos dois bordos¹¹. Estava ele utilizando a nova tática denominada Meleista, não tão presa a essa rigidez da manutenção da linha equivalente durante o engajamento. Mais ofensiva, em situações favoráveis ela preconizava a liberdade de ação de comandantes para deixar a linha e concentrar fogo sobre um ponto decisivo do inimigo. Essa concentração era possível, por exemplo, rompendo-se a formatura inimiga, envolvendo e isolando parte de seus navios quando oportuno.

A escola formalista mais conservadora e cautelosa acabou por predominar ao final dos conflitos anglo-holandeses¹². Já a Meleista, mais ofensiva e agressiva, surgida como contrapartida à primeira, viria a tomar mais força nas batalhas ocorridas no século XVIII e início do XIX, durante as guerras entre Inglaterra e a França. Ela teve no Almirante Horacio Nelson um dos seus grandes adeptos, que investia sobre o inimigo já com duas colunas visando ao rompimento de sua formatura, como fez em Trafalgar em 1805.

POSSUIR O VENTO

As manobras relacionadas ao combate incluíam normalmente uma fase de aproximação e uma de posicionamento final para o engajamento. O domínio do vento com o consequente posicionamento vantajoso para o combate, passou a ser a meta perseguida por qualquer comandante que almejasse a vitória no mar. Essas manobras, bem como aquelas necessárias à manutenção do navio na linha de fila, para serem bem executadas exigiam por parte das tripulações, além do conhecimento das qualidades marinheiras do navio, uma adequada habilidade em manobras a pano.

Uma questão interessante passou, então, a envolver os engajamentos entre forças navais à época dos navios de linha: atacar a força inimiga por barlavento ou por sotavento?

Na medida em que os comandantes foram constatando que os efeitos do vento sobre as manobras de suas forças navais, por ocasião dos engajamentos, podiam lhes ser

¹⁰ HUMBLE, Richard. *Naval Warfare - An Illustrated History*. London: Silverdale Books, 2004, p.56.

¹¹ REYNOLDS, op. cit., p.54.

¹² POTTER, E. B. e NIMITZ, op. cit., p.34.

favoráveis, eles passaram a procurar o posicionamento mais vantajoso em relação à linha do vento e à formação inimiga. Foram, assim, surgindo as manobras táticas das Esquadras à época da vela.

Uma investida por barlavento, ou seja, pelo bordo por onde entra o vento, podia trazer para a coluna atacante, por exemplo, algumas das seguintes vantagens: controle e manutenção da distância adequada em relação à força inimiga posicionada a sotavento; projeção da fumaça, oriunda do fogo de bordada, sobre a coluna adversária ofuscando-lhe a visada; e o sombreamento da formatura inimiga em relação à linha do vento dificultando-lhe a manobra. Por outro lado, uma força naval posicionada a sotavento, isto é, pelo bordo por onde sai o vento, podia ter facilitada sua retirada de combate caso desejasse desengajar. Considerando, ainda, que era comum os navios adquirirem banda sob a influência do vento, isto é inclinar-se para sotavento, como os canhões tinham pouca margem de manobra de elevação e de coneteira, os tiros por sotavento tendiam a ter trajetória baixa indo em direção ao costado inimigo, enquanto os disparados pelo bordo oposto, barlavento, tendiam a ser mais elevados atingindo mais facilmente a mastreação.

De um modo geral, possuir o vento, ou seja, tomá-lo ao inimigo, posicionando-se a barlavento, passou a ser a manobra perseguida pela maioria dos comandantes ofensivos.

ALGUMAS REFLEXÕES

Durante o século XVII, quando se presenciou uma grande evolução na guerra naval e suas táticas, a Holanda, ao lado da Inglaterra, desenvolveu tecnologia marítima superior e organização militar naval e comercial que superou a dos povos ibéricos que no século anterior promoveram as grandes viagens marítimas dos descobrimentos. Essas duas potências navais, então emergentes, lutando algumas vezes lado a lado contra as demais potências europeias como Espanha, Portugal e França,

ou mesmo entre si, promoveram um desenvolvimento ímpar na arte da guerra no mar da era das velas e dos canhões.

As grandes batalhas, nas quais a Holanda se engajou, como já dito, envolveram forças navais de dimensões e características variadas, incluíram diferentes quantidades e tipos de navios de guerra, navios incendiários e mercantes armados, tiveram causas e objetivos diversos, empregaram formaturas e táticas de combate nem sempre iguais, e foram travadas em múltiplos cenários como as águas domésticas do Mar do Norte e também os mares distantes.

Em Abrolhos, por exemplo, ao largo de litoral da Bahia, em setembro de 1631, 16 navios holandeses comandados por Adrian Pater, a bordo do *Prins Wilhelm* de 500 toneladas e 46 canhões, enfrentaram 17 galeões e dois patachos luso-espanhóis de Dom Antonio Oquendo, capitaneada pelo Galeão Santiago de 900 toneladas e 44 canhões, cuja Esquadra havia suspendido de Salvador a 3 de setembro comboiando embarcações mercantes carregados de açúcar e outros produtos, além de 12 caravelas com tropas para desembarque em Pernambuco e na Paraíba. Quando as forças se avistaram, na manhã do dia 12, os holandeses com seus navios formados em meia-lua decidiram pela abordagem, investindo em duplas sobre cada galeão inimigo de maior porte, enquanto Oquendo ordenou formação em linha de batalha com os mercantes e as caravelas em posição protegida fora do combate¹³. Ao final da batalha, que incluiu abordagens e duelos de artilharia, ambas as forças perderam dois galeões cada e tiveram vários outros avariados. Entre as perdas holandesas se inclui a capitânia e a morte do seu Comandante Adrian Pater. A vitória estratégica coube aos ibéricos pois as caravelas rumaram para áreas seguras, desembarcaram as tropas em Santo Agostinho e na Paraíba, e ainda seguiram posteriormente para Portugal, carregadas de açúcar. Mas os holandeses, mesmo derrotados, não perderam o domínio do mar, garantindo-o com o patrulhamento do litoral desde a Bahia até

¹³ *História Naval Brasileira*, Segundo Volume Tomo 1A. Rio de Janeiro: SDGM, 1990, p.121.

o Rio Grande do Norte, após o regresso da Esquadra luso-espanhola à Europa¹⁴.

No Mar do Norte, pouco mais de duas décadas após, em junho de 1653, já ao final da Primeira Guerra anglo-holandesa, o forte bloqueio do litoral dos Países Baixos mantido por navios ingleses minava a economia holandesa. Com 106 navios, Maartin Tromp, na tentativa de suspender o bloqueio, enfrentou uma força semelhante da Marinha inglesa comandada por George Monck. Na Batalha de Scheveningen, que teve a duração de três dias (8 a 10 de agosto de 1653), segundo Andrew Lambert, Professor de História Naval do King's College de Londres, os ingleses empregaram formalmente pela primeira vez a linha de batalha para maximizar o emprego da artilharia e compensar a capacidade marinheira holandesa¹⁵. Vencida pelos ingleses, nela, como em Abrolhos, também perdeu a vida o comandante holandês – Tromp foi vitimado por um tiro de mosquete¹⁶.

Ao final do século, as guerras globais no mar, que se estenderam para além das fronteiras e litorais europeus (América, África e Ásia) e das águas dos mares Báltico e do Norte (Atlântico, Índico e Pacífico) serviram para mostrar que as Esquadras, como a holandesa e a inglesa, eram capazes de operar em qualquer teatro marítimo do globo.

De fato, as velas, junto com os canhões, proporcionaram dimensão estratégica às forças navais. Graças a uma disponibilidade logística capaz de atender às necessidades básicas de armazenamento de aguada, provisões e munição, e a uma dependência úni-

ca de ventos e correntes para a sua locomoção, o raio de ação dos navios de guerra a vela tornou-se quase ilimitado. Dessa forma eles foram capazes de levar o Poder Naval a todos os mares do mundo. Mas, para a realização de tão longínquas movimentações, ou seja, de cruzeiros marítimos transoceânicos, além do domínio do binômio navio-vento que permitia a manobrabilidade tática – possuir o vento durante os combates, um outro conhecimento se tornara essencial para domínio da mobilidade estratégica: o conhecimento dos regimes dos ventos e correntes ao longo dos mares e oceanos do globo que os europeus demonstraram dominar.

Como afirma o historiador italiano Carlo Cipolla, graças às características revolucionárias de seus navios de guerra os europeus necessitaram de apenas algumas décadas para estabelecer o seu predomínio absoluto sobre os oceanos¹⁷.

A expansão holandesa do século XVII, que provocou tantas guerras e batalhas navais, foi essencialmente uma aventura comercial que se estendeu ao século e guerras seguintes, especialmente as anglo-francesas, onde as táticas da guerra naval a vela encontraram seu auge. A partir daí, parafraseando ainda Cipolla, a Revolução Industrial chegaria para dar grande e novo ímpeto à expansão europeia, fornecendo armas mais poderosas e técnicas eficazes para dominar as forças adversas da natureza mas também a oportunidade à Europa Industrial de subjugar economias não industrializadas¹⁸.

Mas isso é uma outra história que merece um capítulo à parte.

¹⁴ *História Naval Brasileira*, op. cit., p.127.

¹⁵ LAMBERT, Andrew. *War at Sea in the Age of Sail, 1650-1850*. London: Cassell & Co., 2000, p.60/61.

¹⁶ PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1979, p.47.

¹⁷ CIPOLLA, op. cit., p.133.

¹⁸ CIPOLLA, op. cit., p.138.

TABELA 1				
GUERRAS DA HOLANDA – SÉCULO XVII				
PRINCIPAIS OPERAÇÕES E BATALHAS NAVAIS				
DATA	BATALHA NAVAL	GUERRA	ÁREA MARÍTIMA	OBSERVAÇÕES
1605	Conquista da Indonésia	Espanha / Portugal X Holanda / Cia. das Índias Orientais	Pacífico Indonésia –Molucas	Holandeses ocupam ilhas nas Molucas e bloqueiam Malaca (1606-1609)
1615	Canete, Peru	Espanha / Portugal X Holanda	Pacífico Sul-americano	Um dos 1 ^{os} confrontos entre frotas de navios de guerra no Pacífico. Vitória Holandesa
1619	Ocupação de Djakarta (renomeada Batávia)	Espanha / Portugal X Holanda / Cia. das Índias Orientais	Pacífico Indonésia –Molucas	A Batávia torna-se o ponto chave para o domínio da região
1624	Ataque a Salvador	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Bahia	Holandeses ocupam a cidade
1625	Retomada de Salvador	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Bahia	Jornada dos Vassalos Expedição de Dom Fradique de Toledo Osório
1628	Matanzas	Espanha X Holanda	Caribe Litoral de Cuba	Captura de grande comboio espanhol
1630	Olinda	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Pernambuco	Desembarque holandês e ocupação de Recife
1631	Abrolhos	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Litoral da Bahia	Vitória de Dom Antonio Oquendo sobre Adrian Pater
1639	Nordeste	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Litoral do Nordeste brasileiro	Engajamentos em Itamaracá, Cabo Branco, Baía Formosa e Touros

TABELA 1
GUERRAS DA HOLANDA – SÉCULO XVII
PRINCIPAIS OPERAÇÕES E BATALHAS NAVAIS

1639	Downs	Espanha X Holanda	Canal inglês Estreito Dover – Calais	Holanda controla o Canal. Derrota naval confirma declínio espanhol
1652	Dover Kentish Knock Dungeness	1ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitória holandesa em Dungeness
1652	Cabo da Boa Esperança	1ª Guerra Anglo-holandesa	Atlântico Sul da África	Ocupação da Cidade do Cabo
1653	Portland Gabbard Bank Scheveningen	1ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitórias inglesas. Morre Tromp
1658	Sound	Suécia X Holanda	Estreito de Sound/ Báltico	Holandeses vencem suecos e levantam bloqueio de Copenhague
1665	Lowestoft	2ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitória inglesa (utilização de navios incendiários)
1666	Do Canal St. James	2ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	
1672	Sole Bay	3ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitória holandesa sobre força naval franco-inglesa
1673	Schooneveldt Texel / Camperdown	3ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Indecisas
1676	Alicudi / Stromboli Augusta / Sicília Palermo	3ª Guerra Anglo-holandesa	Mediterrâneo Central Sicília	Vitórias francesas sobre forças holandesas. Morre De Ruyter
1676	Tobago	3ª Guerra Anglo-holandesa	Caribe	

TABELA 2			
CLASSE	TOTAL DE CANHÕES	CLASSE	TOTAL DE CANHÕES
1ª	Mais de cem	4ª	44 a 56
2ª	80 a 90	5ª	30 a 40
3ª	60 a 78	6ª	24 a 28

ILUSTRAÇÕES DO EXPANSIONISMO HOLANDÊS



Fig. 1 – Olivier van Noort no Rio de Janeiro - RJ e a Defesa de seu Porto - DPHDM



Fig. 2 – Os Países Baixos. In: *Theatrum orbis terrarum*. Abrahamus Ortelius. Antuérpia. Coppenium Diesth. 1570. Exemplar da Mapoteca da DPHDM

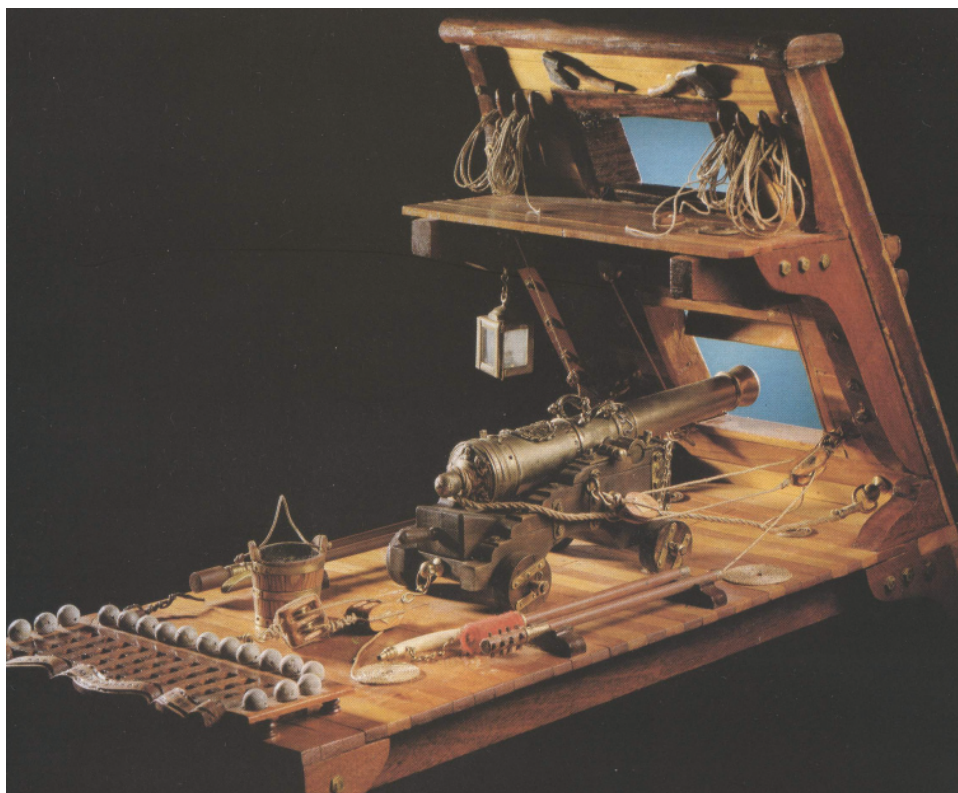


Fig. 3 – Modelo de canhão naval - Acervo DPHDM



Fig. 4 – Combate de Abrolhos - Relíquias Navais, SDGM, p.39

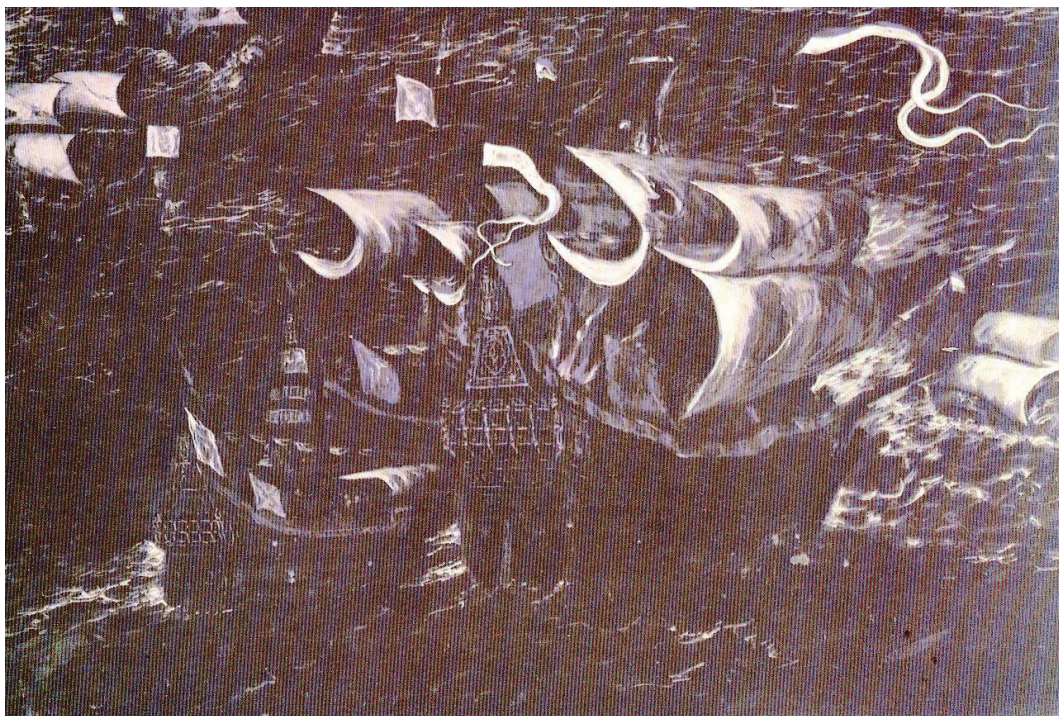


Fig. 5 – Combate de Abrolhos - Detalhe



Fig. 6 – De Zeven Provinciën - Navio de Linha Século XVII

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

1. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p.69.
2. REYNOLDS, Clark G. *Navies in History*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1998, p.45.
3. GLETE, Jan. Warfare at sea, 1500-1650. *Maritime conflicts and the transformation of Europe*. New York: Routledge, 2000, p.21.
4. GARDINER, Robert. *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*. New Jersey, USA: Chartwell Books Inc., 2000, p.50.
5. CIPOLLA, Carlo M. *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400 – 1700)* Lisboa: Gradiva Publicações Ltda., 1989, p.79.
6. GARDNER, op. cit., p.123.
7. CIPOLLA, op. cit., p.37.
8. POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. *Sea Power a Naval History*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall Inc., 1960, p.32.
9. POTTER, p.33.
10. HUMBLE, Richard. *Naval Warfare - An Illustrated History*. London: Silverdale Books, 2004, p.56.
11. REYNOLDS, op. cit., p.54.
12. POTTER, E. B. e NIMITZ, op. cit., p.34.
13. História Naval Brasileira, Segundo Volume Tomo 1A. Rio de Janeiro: SDGM, 1990, p.121.
14. História Naval Brasileira, p.127.
15. LAMBERT, Andrew. *War at Sea in the Age of Sail, 1650-1850*. London: Cassell & Co., 2000, p.60/61.
16. PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1979, p.47.
17. CIPOLLA, op. cit., p.133.
18. CIPOLLA, op. cit., p.138.

Navegar, lutar, pedir e... receber

(As concorrências nas fortalezas da Barra do Rio de Janeiro nas consultas do Conselho Ultramarino, na segunda metade do século XVII, no Rio de Janeiro)¹

Luiz Guilherme Scaldaferrri Moreira

É Mestre em História Social pela UFRJ (2010). Possui Bacharelado e Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2001). Atualmente, está vinculado à Prefeitura Municipal de São Pedro da Aldeia - RJ, onde desenvolve a pesquisa "História da Aldeia de São Pedro". É Pesquisador no projeto "Cores da escravidão no Atlântico Sul de língua portuguesa" (c. 1720- c.1850). Tem experiência na área de História, com ênfase em História Moderna e do Brasil, e atua também na área de Educação.

RESUMO

O artigo pretende traçar um perfil, tanto social como militar, dos Capitães das fortalezas localizadas na entrada da Baía de Guanabara, na segunda metade do século XVII. Analisaremos as duas fortalezas mais relevantes, a de São João e a de Santa Cruz. Estes fortes são importantes não só pela defesa bélica da região, devido à sua posição estratégica, mas também pelo controle sobre o comércio marítimo da cidade, que não podia ser dissociado da questão militar. Além disto, também pretende dialogar com historiografia que trata do tema.

PALAVRAS-CHAVE: Rio de Janeiro; história militar; Brasil Colônia

ABSTRACT

This work aims to outline a profile, both social and military, of the fortresses' captains in the entrance of the Guanabara Bay on the second half of the 17th century. We will analyze the most important fortresses: São João and Santa Cruz. Those forts are important not only for the local protection (due to its strategic position) but also for controlling the maritime trade of the city which could not be dissociated from the military importance. Besides, this work also will dialog with the historiography's theme.

KEY-WORDS: Rio de Janeiro; military history; colonial Brazil

¹ Este artigo é parte da pesquisa que desenvolvemos na pós-graduação em História Social da UFRJ. Gostaria de agradecer os comentários de Marcelo José Gomes Loureiro e o incentivo e a paciência do prof. João Fragoso.

TANTO MAR² - CHICO BUARQUE

Foi bonita a festa, pá
Fiquei contente
E inda guardo, renitente
Um velho cravo para mim

(...)

Sei que há léguas a nos separar
Tanto mar, tanto mar
Sei também quanto é preciso, pá
Navegar, navegar

Canta a primavera, pá
Cá estou carente
Manda novamente
Algum cheirinho de alecrim³

Certamente os portugueses do século XVII sabiam o quanto era importante navegar, navegar. Mas, mais do que isto, eram conscientes da importância de ao navegar prestarem serviços à Sua Majestade. Assim sendo, poderiam ser reconhecidos como bons vassalos e, dentro do sistema de mercês,⁴ receberiam benesses que provavelmente comemorariam, possibilitando ao poeta escrever: foi bonita a festa, pá.

A inspiração de Chico Buarque poderia ter vindo do ocorrido em Salvador, na Bahia. Em 1644, o novo Rei de Portugal, Dom João IV, confirmava Antônio Curvelo Escudeiro, no ofício de Capitão da Fortaleza de São João na cidade do Rio de Janeiro.⁵ Tal ato era forçoso posto que a União Ibérica (1580-1640) havia acabado e o mesmo teria sido empossado entre os anos de 1633 e 1634,

provavelmente pela Duquesa de Mântua,⁶ quando governou o Reino. Desta forma, o Capitão Antonio Curvelo Escudeiro se não fez uma bonita festa, pelo menos, ficou mais tranquilo, visto a instabilidade que se passava no momento da Restauração Portuguesa. Esta nomeação, apesar de ter sido feita pelo governador, não foge à regra daquela conjuntura. Mesmo o monarca, Dom João IV, parece confirmar as nomeações feitas durante o período dos Áustrias.⁷

No entanto, como o Capitão Antonio Curvelo Escudeiro chegou a este ofício? Que feitos bélicos teria feito? Que patentes teria ocupado? Quais as habilidades militares e características que deveria possuir para tal?

Neste artigo, analisaremos o perfil dos Capitães das duas fortalezas mais importantes da capitania do Rio de Janeiro, a de

² Cara Nova Editora Musical Ltda. Disco "Chico Buarque – 1978".

³ Apesar de a música ter sido composta para outro momento histórico, governos militares brasileiros (1964-1984), diferente do qual estamos trabalhando, podemos utilizar alguns dos valores apresentados. Isto se torna possível pelo fato da canção fazer menção a um ideário luso há muito sublinhado por grandes poetas portugueses que remontam à época das descobertas.

⁴ Cf. HESPAÑA, António. *As vésperas do Leviathan*. Coimbra: Almedina, 1994. E XAVIER, Ângela B. & HESPAÑA, António. As redes clientelares. In MATTOSO, José (dir). *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993, vol. 4, p. 381-394.

⁵ Coleção Resgate – Castro Almeida - Documentos avulsos (CA), Rolo 2, Caixa 2, Doc. 338.

⁶ Salvador Correa de Sá e Benevides faz menção ao fato do dito Antonio estar servindo desde 1633, como Capitão desta fortaleza. Cf. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ). Códice 61 – Provedoria da Fazenda do Rio de Janeiro, vol. 1, p. 70, datado de 20/6/1645. Há outro documento que diz que teria sido nomeado pela Duquesa de Mântua, logo depois de 1634. Cf. CA, Rolo 2, Caixa 2, Doc. 339. No entanto, este desencontro para nós pouco importa. A Duquesa, Margarida de Sabóia, teria sido a última vice-rainha de Portugal (1634-1640).

⁷ OLIVAL, Fernanda. *As ordens militares e o Estado Moderno – honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa: Estar Editora, 2001, p. 107.

Santa Cruz e a de São João, localizadas na entrada da barra desta cidade. Para isto, focalizaremos em especial as consultas elaboradas pelo Conselho Ultramarino e como os conselheiros desta instituição se posicionaram na recomendação que faziam ao rei para que escolhesse o ocupante ao posto. Trabalharemos, grosso modo, com a segunda metade dos seiscentos, período iniciado pela Restauração Portuguesa (1640) e a subida de Dom João V ao trono (1706). Nosso corte temporal se situa entre o fim da União Ibérica e as primeiras descobertas das minas na América portuguesa, na virada do século XVII para o XVIII.

Os dois fortes, Santa Cruz e São João, se localizam na entrada da Baía de Guanabara, que banha o porto da cidade do Rio de Janeiro. O de Santa Cruz hoje se encontra na cidade de Niterói, ao lado direito de quem chega ao recôncavo pelo Oceano Atlântico, região conhecida no século XVII como banda "dâlem". Já o de São João fica aos pés de um dos principais pontos turísticos do Rio de Janeiro, o famoso bondinho do Morro Pão de Açúcar, no bairro atualmente conhecido como Urca. Lá do alto conseguimos, ainda hoje, visualizar as duas construções e percebemos que uma está praticamente de frente para outra, o que facilitava o controle da circulação dos navios que chegavam e saíam da urbe.

Mas, nada melhor do que depoimentos coevos de viajantes, que por lá passaram, para nos dar uma ideia de como era este cenário. Um anônimo viajante francês registrou, em 1703: "A entrada do porto parece bastante bem guardada. Ela é defendida por duas fortalezas [Santa Cruz e São João], entre as quais é necessário passar, o que torna um ataque à cidade tarefa de difícil execução".⁸ Ao continuar a sua descrição

sob a entrada da baía e as qualidades de suas fortificações relatou certa particularidade: "Isso se dá graças à estreiteza da embocadura que dá acesso ao porto e à cidade, embocadura que obriga os navios a passarem muito próximo da Fortaleza de Santa Cruz".⁹ Em 1748, um desconhecido tripulante do navio francês L'Arc-en-Ciel comentou sobre a Fortaleza de Santa Cruz: "(...) a mais importante do País, está situada sobre a ponte de um rochedo, num local onde todos os barcos que entram ou saem do porto são obrigados a passar a uma distância inferior ao alcance de um tiro de mosquete".¹⁰

A construção dos dois fortes havia sido planejada pela coroa lusa em 1584, logo após a fundação da urbe por Estácio de Sá (1565). Assim, Salvador Correa de Sá - "o velho",¹¹ em seu segundo período como governador do Rio de Janeiro (1578-1598),¹² começa a construção da Fortaleza Nossa Senhora da Guia na ponta leste. Este forte passou por uma restauração, em 1624, época da invasão holandesa, no Governo de Martim de Sá¹³ (1623-1632),¹⁴ quando passa a ser chamado de Santa Cruz. Nesta reforma houve a participação de vários índios tutelados pelos jesuítas da cidade, além de ter contado com a fiscalização direta do próprio governador que para lá se transferiu, passando o governo da capitania ao seu irmão, Gonçalo Correia de Sá.¹⁵

Serrão destacou que a ligação da família Sá com a capitania do Rio de Janeiro vinha desde sua fundação com Estácio de Sá, quando, com ajuda dos índios, expulsa os franceses da Guanabara. Passando pelas reformas empreendidas por Martim de Sá, momentos antes da Restauração, em 1637, quando empresta 60 mil cruzados para aperfeiçoar as fortalezas da cidade.¹⁶ Contexto marcado pelo medo da expansão

⁸ FRANÇA, Jean M. Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro Colonial*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999, p. 57.

⁹ Ibidem. p. 62.

¹⁰ Ibidem. p. 81.

¹¹ Salvador Correa de Sá - "o velho" era primo de Estácio de Sá e avô paterno de Salvador Correa de Sá e Benevides. Cf. BOXER, Charles. R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola - 1602-1686*. São Paulo: Editora Nacional, 1973. Coleção Brasileira, Vol. 353, p. 17-54.

¹² Ibidem. p. 420.

¹³ Pai de Salvador Correa de Sá e Benevides. Cf. BOXER. Salvador... p. 410.

¹⁴ BOXER. Salvador... p. 420.

¹⁵ COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século XVII*. Rio de Janeiro: Livraria Jose Olympio, 1965, p. 59-60.

¹⁶ Cf. SERRÃO, J. V. *Do Brasil filipino ao Brasil de 1649*. São Paulo: Cia editora nacional, 1968. Coleção Brasileira, vol. 336, p. 231 e AHU-RJ, cx. 1, doc. 81, 80, 78, 79, 38. AHU_ACL_CU_017, Cx. 1, D. 74.

dos holandeses para além da Bahia e Pernambuco, quando há grande preocupação em fortalecer a proteção de toda a costa da América atlântica. Contudo, a ligação e o domínio dos Sás nos postos das fortalezas já vinham desde o início do século.¹⁷

Já a Fortaleza de São João ficou completa em 1618. Passou por um processo de ampliação e melhoramento no ano de 1651, no Governo de Sebastião de Brito Pereira, que requereu aos moradores que ajudassem com um ou dois negros para a empreitada. O forte novamente foi reformado em 1675, no Governo de Matias da Cunha.

Para além do ponto estratégico de defesa, os baluartes também eram relevantes posto que permitiam aos Capitães ter acesso ao dinheiro de diversas maneiras. Uma delas era gerir os recursos que recebiam para sua manutenção, como alimentar soldados, dar-lhes vestimentas, armas e outras coisas imprescindíveis. Outra forma de acesso ao dinheiro era por meio dos chamados proes, emolumentos, soldos e outros termos¹⁸ que os Capitães recebiam. Todos estes recursos eram fundamentais, pois permitiam, junto com outros ofícios reais, acumular riqueza para investir na produção de açúcar e na compra de escravos, que trabalhariam naquela atividade. O ofício também era importante, pois poderia atuar no comércio da cidade, uma vez que controlava o fluxo de navios que navegavam no recôncavo.

Dito isto, para o nosso recorte temporal, temos as seguintes nomeações para a Fortaleza de Santa Cruz feitas pelo rei:

1) 1646 – Antonio Nogueira da Silva;¹⁹

2) 1664 – Baltasar Cesar D'êça;²⁰

3) 1667 – Antonio da Costa Brito;²¹

4) 1669 – Manuel da Silva;²²

5) 1685 – Manuel da Costa Cabral;²³

6) 1686 – José da Costa de Oliveira.²⁴

Já para a Fortaleza de São João temos:

1) 1660 – Ascenço Gonçalves Matos;²⁵

2) 1669 – Francisco Pinto Pereira;²⁶

3) 1671 – Agostinho de Barros de Vasconcelos;²⁷

4) 1700 – Manuel Luiz.²⁸

Observando estes personagens podemos perceber que algumas características saltam aos olhos e nos permitem traçar um perfil de seus ocupantes²⁹.

Dentro destes seis Capitães que apareceram na Fortaleza de Santa Cruz temos duas nomeações que não podem ser analisadas separadamente, a de Antonio Nogueira da Silva e a de José da Costa de Oliveira. Os chamaremos de filhos, pois os Capitães recebem o ofício mais pelos serviços de seus pais, que já ocupavam o posto, do que propriamente pelos seus feitos. Estes recebem a propriedade vitaliciamente como havia acontecido com os seus progenitores. Portanto, não devemos ver Antonio e José como pessoas individualizadas, separadas de sua

¹⁷ Cf. FRAGOSO, J. *A Nobreza da República: Notas Sobre a Formação da Primeira Elite Senhorial do Rio de Janeiro (Séculos XVI e XVII)*. In *Revista Topoi*. Rio Janeiro: 7 Letras, 2000, p. 76-78.

¹⁸ Expressões, junto com outras, que apareciam na nomeação do Capitão, só para citar um exemplo, Cf. ANRJ. Cód. 61, vol. 4, p. 56. Carta Patente do Capitão da Fortaleza de São João João, Correa de Faria, de 12/2/1661 "como também gozar de todas as proeminências, liberdade e isenções, proes e percalços que diretamente lhe pertencerem assim como houveram às pessoas que antes dele o serviram antes que o dito Capitão João Correa de Faria". Sempre que possível, optamos por transcrever os documentos utilizando a grafia atual. Exceção feita às palavras que não estavam claras na documentação por algum motivo, seja por estar manchada, rasurada, em branco ou rasgada e que por isso fomos obrigados a respeitar a grafia original.

¹⁹ ANRJ. Cód. 61, vol. 1, p. 349 e 387v.

²⁰ CA, Rolo 5, Caixa 6, Doc. 1020-1021.

²¹ ANRJ. Cód. 61, vol. 4, p. 654.

²² ANRJ. Cód. vol. 5, p. 1018.

²³ AHU-RJ, cx. 5, doc. 79 e AHU_ACL_CU_017, Cx. 5, D. 517.

²⁴ AHU-RJ, cx. 5, doc. 79 e AHU_ACL_CU_017, Cx. 5, D. 517.

²⁵ CA, Rolo 4, Caixa 5, Doc. 843.

²⁶ CA, Rolo 6, Caixa 6, Doc. 1086.

²⁷ CA, Rolo 6, Caixa 6, Doc. 1138; ANRJ. Cód. 61, vol. 5, p. 1011 e ANRJ. Cód. 77, vol. 5, p. 103v.

²⁸ CA, Rolo 12, Caixa 12, Doc. 2352 e ANRJ do Rio de Janeiro. Cód. 77, vol. 5, p. 238.

²⁹ Traçaremos o perfil somente dos Capitães que foram nomeados pelo rei. Não trabalharemos com os Capitães que são indicados pelos governadores, quando o posto ficava vago por algum motivo, enquanto se esperava que o monarca escolhesse alguém para ocupar tal ofício.

base familiar. Como receberam o ofício pelos serviços de seus progenitores há uma relação de continuidade que se dá entre estes familiares. Esta é uma característica que não está presente no Forte de São João e independe das conjunturas, visto que estas duas nomeações se deram em panoramas diferentes. Enquanto a nomeação de Antonio, em 1649, se deu logo após a Restauração Portuguesa (1640), no Reinado de Dom João IV, em época bastante instável, a de José, em 1686, ocorre depois da consolidação do paz com a Espanha e o reconhecimento da independência portuguesa (1668). Mas, para entendermos melhor vejamos como aparece na documentação:

Com a petição referida apresentou o dito Clemente Nogueira da Silva que nela acusa, porque consta fazer lhe Vossa Majestade mercê da sucessão da Fortaleza de Santa Cruz da barra do Rio de Janeiro, para seu filho Antonio Nogueira da Silva, tendo consideração ao que o dito Clemente Nogueira, depois de despachado pelos postos serviços, foi abrindo em beneficio desta coroa, ocupando o posto da Fortaleza de Santa Cruz da barra do Rio de Janeiro, desde o ano de 635; até o presente [1648], e com os soldados, obras, e escravos que trazia ao trabalho, nas da fortificação, para aquela praça se achar nas defesas, nas ocasiões que se oferecesse depender muito de sua fazenda, mandando juntamente fabricar de seu dinheiro, os reparos necessários para a artilharia, para que estivesse em cavalgada quando se quisesse valer desta (...).³⁰

A isto se deve, sobretudo, não só aos serviços que os pais prestaram nas diversas batalhas que participaram, mas também pelo fato, citado acima, de que estes usaram suas

fazendas e seus escravos na manutenção e reforma da fortaleza. Acontecimento que vez por outra será invocado pelos pretendentes ao cargo das duas fortalezas. Este grupo, até mesmo, por ter conseguido transmitir o ofício para seus descendentes, se instalou na cidade. Os filhos Antonio Nogueira da Silva e José da Costa de Oliveira eram naturais do Rio de Janeiro.³¹ Seus pais eram, respectivamente, os Capitães Clemente Nogueira da Silva³² e Manuel da Costa Cabral. Para além de se instalarem e constituírem gerações na localidade se aliaram aos senhores de engenho da região. Assim, por exemplo, Antonio tinha como avô materno Estevão Gomes, que havia sido um conquistador e primeiro senhor de engenho da família.³³ Seu irmão, homônimo de seu pai, se casa com filha de um par de seu avô, o Sargento-Mor Diogo Coelho de Albuquerque Maranhão.³⁴ Destarte parece se confirmar afirmativa feita por Hespanha, sobre a transmissão de ofícios para os filhos, visto que: "A patrimonialização dos ofícios existia, (...) sob a forma de atribuição de direitos sucessórios aos filhos dos oficiais (...); e era (...) o reconhecimento desses direitos que, (...), impedia (...) a venalidade, já que a coroa não podia vender os ofícios vacantes sem violar estes direitos de sucessão,(...)"³⁵

Se por um lado estes Capitães de Santa Cruz e seus filhos os recebem por propriedade, os outros militares, mesmo nomeados pelo rei, são agraciados por período de três anos. Não conseguimos localizá-los na genealogia de Rheingantz. Não por falha do autor e sim pelo fato de não se instalarem na capitania. A trajetória do Capitão Manuel da Silva ilustra esta questão. Sabemos que trouxe sua família e seus filhos,³⁶ que não aparecem no corpus documental citado.

Aqui temos uma diferença em relação ao Forte de São João. Nesta fortaleza, o ofício é sempre dado como propriedade vitali-

³⁰ CA Rolo 3, Caixa 4, Doc. 645.

³¹ RHEINGANTZ, Carlos. *Primeiras famílias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira, 1965.

³² Nomeado em 1635, antes do período que nos propomos a analisar. Cf. CA, Rolo 1, Caixa 1, Doc. 102.

³³ RHEINGANTZ. Op. cit. e FRAGOSO. *A Nobreza da República*.

³⁴ RHEINGANTZ. Op. cit. e FRAGOSO. *A Nobreza da República*.

³⁵ HESPAÑHA, Antonio Manuel. *A constituição do Império português. Revisão de alguns envios correntes*. In FRAGOSO, J. et al (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civ. Brasileira, 2001, p. 183.

³⁶ CA, Rolo 1, Caixa 2, Doc. 196 e Rolo 6, Caixa 7, Doc. 1242.

ciamente.³⁷ Mesmo quando isto não ocorre, como foi o caso da nomeação de Francisco Pinto Pereira, em 1669, o Capitão acaba pleiteando e recebendo pelo mesmo período que seus antecessores haviam ganho.³⁸

A posição espacial das fortalezas também influenciou no perfil de seus Capitães. A de São João se localizava na urbe do Rio de Janeiro, sendo de mais fácil acesso, o que possibilitaria a seu Capitão ter outras ocupações além da militar. Já a de Santa Cruz, pelas condições marítimas, era estrategicamente, do ponto de vista da defesa, mais importante, uma vez que as embarcações ao entrarem no recôncavo da Guanabara passavam mais perto desta, do que daquela. Ao mesmo tempo, sua localização geográfica dificultava a chegada a suas instalações, pois era forçoso atravessar a baía. Os Capitães deste forte tinham mais experiência militar que o de São João, não em tempo de serviço, mas sim em participações em batalhas mais importantes. É o caso de Manuel da Silva, nomeado em 1669, com 29 anos de serviços e com participação em campanhas das mais diversas (Bahia, Pernambuco, Portugal, Tânger, Angola, Benguela, Fortaleza de Outão em Setúbal), enquanto, apenas dois anos depois, em 1671, Agostinho de Barros de Vasconcelos era nomeado com 17 anos de feitos à coroa, com atuação em Pernambuco e Portugal, somente. Vale lembrar que ambas as escolhas foram feitas na mesma conjuntura, o que torna este fato mais explícito.

Ao mesmo tempo, como já vimos, os Capitães da Fortaleza de Santa Cruz que não

eram do grupo dos filhos não se instalam na região, voltando para o Reino logo após o término de período de 3 (três) anos. Portanto, são pessoas “estranhas” que não tiveram oportunidade de se incorporar à localidade, porque não quiseram ou não tinham nada a oferecer, ficando assim mais afastadas daquela sociedade. O que não ocorre na Fortaleza de São João. Os Capitães que não são naturais do Rio de Janeiro acabam se inserindo naquele universo, através de casamentos e/ou filhos que nascem e por lá ficam. Seja posteriormente a sua nomeação, como foi o caso de Agostinho de Barros de Vasconcelos, nomeado em 1671, ou antes, como ocorreu com Manuel Luiz, nomeado em 1700.³⁹ Destarte, o posto passava a ser influenciado pelo universo e pelas questões locais. Fato que pode ajudar a entender o assassinato do Capitão da Fortaleza de São João, Francisco Pinto Pereira. Não sabemos exatamente quando e nem por que foi cometido este crime, mas teria se dado logo após o militar ter chegado ao Rio de Janeiro para assumir o ofício. Sua nomeação ocorreu em 1669, apenas dois anos depois, em 1671, Agostinho de Barros de Vasconcelos aparece sendo nomeado devido a este acontecimento. O pouco tempo que Francisco passou naquela capitania talvez não tenha lhe dado a oportunidade de se inserir na sociedade local ou quem sabe se negasse a fazê-lo ou até mesmo não fosse aceito, o que poderia ter motivado o crime.

Quanto às ligações sociais os Capitães da Fortaleza de Santa Cruz aparecem relacionados de alguma forma a família Sá, es-

³⁷ Ou pelo menos pelo tempo no qual o Capitão pudesse ocupar o ofício, como foi o caso de Agostinho de Barros de Vasconcelos, que só é substituído em razão de sua precária saúde. Cf. AHU-RJ, cx. 6, doc. 118; AHU_ACL_CU_017, Cx. 6, D. 674.

³⁸ CA, Rolo 6, Caixa 6, Doc. 1087-1088.

³⁹ Fragoso enfatiza que, na passagem para a segunda metade do seiscentos, as mulheres das elites no Rio de Janeiro deixavam de se casar com oficiais vindos da Europa, o que era necessário para consolidar uma sociedade ainda em formação. Esta prática era extremamente importante, pois a reprodução da economia ou uma melhor inserção na sociedade passavam obrigatoriamente pelo fato de pertencer ou não às instituições do Estado, uma vez que este pertencimento possibilitava uma série de vantagens para indivíduos e grupos. Cf. FRAGOSO, J. Um mercado dominado por 'bandos': ensaio sobre a lógica econômica da nobreza da terra do Rio de Janeiro Seiscentista. In TEIXEIRA DA SILVA, F. et al (orgs.). Escritos sobre História e Educação. Rio de Janeiro: Mauad, 2001, p. 247-288. Interessante notar que os dois Capitães fogem a este padrão. Prova disto são as poucas informações que temos a respeito de suas descendências. Acreditamos que ambos não se instalaram na região. Agostinho deve ter voltado para o Reino, de onde era natural (Lisboa). Já Manuel, embora tivesse nascido nas Ilhas de São Miguel, provavelmente se instalou na Nova Colônia de Sacramento. Mesmo que pareçam não ter ficado devem ter sido incorporados às redes comerciais que passavam pela região. Não devemos esquecer que era importante que elas tivessem representantes em outros lugares, sendo assim acreditamos que os dois Capitães podem ser enquadrados nesta situação.

pecialmente seu membro mais importante, Salvador Correa de Sá e Benevides, sejam por meio de elos familiares ou profissionais e militares. Mesmo no período em que este cai em desgraça, em função de conjunturas do Reino, no período entre 1667 e 1669,⁴⁰ os Capitães apresentam algum tipo de vinculação com este personagem. Desta monta, Antonio Nogueira da Silva era afilhado daquele.⁴¹ Enquanto Antonio da Costa Brito, nomeado para o posto em 1667,⁴² embarca por Capitão da Armada da Cia. Geral do Comércio com Salvador Correa de Sá e Benevides, em 1658.⁴³ Mesmo se focalizarmos a conjuntura da capitania do Rio de Janeiro, em momento posterior à Revolta de 1660-1, a ligação continua a persistir. Assim, o filho José da Costa de Oliveira, nomeado em 1686, era cunhado de Martim Correa de Sá,⁴⁴ pois se casara com sua irmã, Dona Catarina do Espírito Santo, em 1700.⁴⁵

Salvador Correa de Sá e Benevides era uma personalidade altamente poderosa e que tinha interesses não só nesta capitania, mas em diversas regiões do vasto Império português, além da América Hispânica. Possuía uma visão ampla, posto que já havia estado em várias partes do domínio luso, o que com certeza deve ter contribuído para que participasse do Conselho Ultramarino. Apesar da importância da família Sá na capitania, que remontava desde o tempo da fundação da cidade, em 1565, há uma perda de influência deste grupo nas nomeações do Forte de São João, especialmente após a Revolta contra este personagem, em 1660-1. Dentro de nosso recorte temporal, o primeiro Capitão nomeado, Ascenço Gonçalves Matoso, como seu antecessor, Antonio Curvelo Escudeiro, eram ligados aos Sás. Ascenço se casou, em 1655, com uma integrante deste grupo, Serafina Correa de Sá, cinco anos antes de sua nomeação. Posteriormente à Revolta, os Capitães da Fortaleza de São João não aparecem ligados aos

Sás. É o que podemos perceber na escolha de Agostinho de Barros de Vasconcelos, em 1671. Esta consulta é bastante simbólica e a única na qual conseguimos ver Salvador Correa de Sá e Benevides atuando como conselheiro na nomeação de algum Capitão das duas fortalezas analisadas.

No seu parecer como membro do Conselho Ultramarino lembrava ao rei o quanto sua família havia servido à coroa, como podemos ver:

Salvador Correa de Sá diz que este posto e capitánias das fortalezas (...) e com consideração de sua importância sendo o governador Martim de Sá, seu pai, na era de 603; os reis que governaram estes reinos, manda ... (ilegível), patentes de Capitães de duas fortalezas Santa Cruz e São João, a Gonçalo Correa de Sá e a Duarte Correa Vasqueanes, irmão e tio do dito governador, para se governar (...) do Rio de Janeiro (...).

(...) se atendo a qualidade que os que servirem nas conquistas nomeia em primeiro lugar, a Martim Correa Vasqueanes, filho de Duarte Correa Vasqueanes [um dos que concorriam com Agostinho na consulta], para além de ser um fidalgo que ajudou com sua fazenda a fazer a dita fortaleza e foi capitão dela mais de vinte anos até ser ... (ilegível) o governo daquela capitania, tem estes requisitos eficiência e serviços feitos nas fronteiras de capitão de infantaria do terço das armadas, de capitão de mar e guerra e sargento mor da companhia e está naquela cidade de ... (ilegível) (...).⁴⁶

Quanto ao tempo de serviço, os Capitães de ambas as fortalezas, que não os filhos do Forte de Santa Cruz, apresentam anos de serviços à coroa muito elevados. Chegando inclusive há 30 anos, como foi o caso de As-

⁴⁰ Sobre esta conjuntura e a atuação de Salvador Correa de Sá e Benevides ver BOXER. Salvador... p. 416-417.

⁴¹ ANRJ. Cód. 61, vol. 4, p. 71.

⁴² ANRJ. Cód. 61, vol. 4, p. 654.

⁴³ ANRJ. Cód. 61, vol. 4, p. 654.

⁴⁴ Filho de Salvador Correa de Sá e Benevides. Cf. BOXER. Salvador... p. 410.

⁴⁵ RHEINGANTZ. Op. cit.

⁴⁶ CA, Rolo 6, Caixa 6, Doc. 1138.

cenço, que assume o baluarte de São João, em 1660.⁴⁷ Os filhos apresentam poucos anos de feitos, se vistos individualmente, o que não devemos fazer, como já falamos, pois se acrescentavam os anos de serviços dos pais aos filhos, como observamos na nomeação do filho José da Costa de Oliveira, pedida por seu progenitor ao rei:

Pede a Vossa Majestade que tendo respeito a ele [o pai, Manuel da Costa Cabral] suplicante ter servido esta coroa mais de quarenta e seis anos efetivos na guerra, armadas e conquistas sem mais prêmio nem mercê que a dita fortaleza, lhe faça Vossa Majestade mercê em consideração dos dezesseis anos e dez meses de serviço que novamente apresentam como também dos quinze anos e quatro meses que o dito seu filho [José da Costa de Oliveira] tem servido a vossa majestade naquela conquista (...).⁴⁸

Os Capitães ao aportarem nas fortalezas já haviam circulado pelos espaços lusos, no reino ou nas colônias, mesmo os naturais da capitania e membros da elite local. Participaram das principais batalhas que Portugal se envolveu, com ênfase nas das Restaurações (Portuguesa, Pernambucana ou Angolana, especialmente as duas primeiras). Onde iam acrescentando anos de serviços as suas carreiras e progredindo nas patentes militares. Geralmente iniciavam suas trajetórias como soldados e já terem ocupado algum posto de Capitão.⁴⁹

A análise destas biografias nos permite ver quão dinâmico era a circulação dos militares. Destarte, a carreira de Manuel da Silva é bastante exemplar, suas patentes foram: Soldado, Sargento, Alferes, Ajudante e Capitão de Infantaria. Atuou na Armada do Conde da Torre que veio defender a Bahia

(1638), onde ficou cativo dos holandeses, sendo solto na Ilha Terceira. Indo pelear em Castela no assalto que se fez ao Castelo São Filipe. Volta para o Reino (1643) para correr à costa, desembarcando no Alentejo. Em 1644, participa das batalhas de Montijo e Elvas. Quatro anos depois luta em Olivença, logo depois passa a Tânger, onde fica até 1657, e de lá para Angola e depois Benguela, em 1662, assumindo o ofício de Capitão-Mor. Volta no mesmo ano ao Reino para guerrear em Juromenha. Dali passa com sua companhia para guarnecer a Fortaleza de Outão, em Setúbal, onde ficou cinco meses. E se encontrava na armada que percorria a costa do Reino para combater os inimigos, em 1667.⁵⁰

Como já poderíamos imaginar os filhos são exceção dentro deste quadro de circulação espacial. Suas carreiras aparecem como estritamente locais e restritas à fortaleza. Não sendo obrigatório a estes terem alcançado o posto de Capitão anteriormente.⁵¹ Desta monta, o rol dos serviços feito por um dos filhos, Antonio Nogueira da Silva, nos parece exemplar:

O Capitão Antonio Nogueira da Silva fez petição (...) em que diz que ele serve (...) no Estado do Brasil, e no (...) Rio de Janeiro desde o ano de 637 até o presente [1652] de soldado, sargento, alferes e capitão, (...) e que ultimamente foi vossa majestade servido respeitando a seus serviços e aos do Capitão Clemente Nogueira da Silva, seu pai, fazer lhe mercê da capitania da dita fortaleza, em conformidade da licença que para isso tinha, o qual cargo estar servindo com muita satisfação (...).⁵²

Quanto ao *status* social a capitania da Fortaleza de Santa Cruz ajudava ao acrescentamento das distinções sociais, mesmo para os filhos. Um deles, Antonio Nogueira

⁴⁷ CA, Rolo 4, Caixa 5, Doc. 843.

⁴⁸ AHU-RJ, cx. 5, doc. 79, AHU_ACL_CU_017, Cx. 5, D. 517. [post. 1686, Setembro, 9].

⁴⁹ Havia a necessidade de ter chegado ao posto de Capitão, posto que era um dos critérios para se pedir uma mercê, como veremos mais adiante.

⁵⁰ ANRJ. Cód. 61, vol. 5, p. 1018.

⁵¹ Como foi o caso de José da Costa de Oliveira, que chegou a patente de Sargento do número da Fortaleza de Santa Cruz, posto máximo antes de sua nomeação para aquela capitania. Cf. AHU-RJ, cx. 5, doc. 79 e AHU_ACL_CU_017, Cx. 5, D. 517.

⁵² AHU-RJ, cx. 3, doc. 24 e AHU_ACL_CU_017, Cx. 3, D. 220 e AHU – RIO DE JANEIRO. 19/1/1652.

da Silva, recebeu o Hábito de São Tiago, em 1658,⁵³ após a sua nomeação, que ocorrera em 1649.⁵⁴ O mesmo se deu com Manuel da Costa Cabral, que passa a ocupar o posto em 1685. Não sabemos em que ano se torna Cavaleiro-Fidalgo.⁵⁵ Mas só encontramos referências ao seu título de nobreza depois de ter se tornado Capitão da Fortaleza de Santa Cruz. O único que já aparece na nomeação como Cavaleiro-Fidalgo é Manuel da Silva, talvez pelo fato de já ter circulado pelos distintos espaços lusos e combatido toda a sorte de infiéis (holandeses, mouros e africanos),⁵⁶ em 29 anos de serviços, o que lhe ajudou em sua ascensão social.

Esta diferença entre as fortalezas já era sentida pelos próprios habitantes da cidade, assim o Senado da Câmara escreveu, em 1651, ao Conselho Ultramarino e ao rei recomendando:

Os oficiais da Câmara da capitania do Rio de Janeiro (...) escrevem a Vossa Majestade em carta de 30 de julho passado, que já se apresentou a Vossa Majestade que sendo a fortaleza Santa Cruz a que mais necessita de sujeito que a saiba defender dos inimigos (...).⁵⁷

Para o Forte de Santa Cruz era necessário mais experiência, tanto em anos de serviços, como em batalhas mais importantes, como possuir uma melhor qualificação social. O mesmo não ocorre com a de São João. O serviço a se acrescentar a um possível pedido de distinção social, como um Hábito parece não ocorrer. Nenhum Capitão depois

de ter passado por esta capitania recebe alguma elevação social. Mais ainda, Ascenço, que já havia recebido o de Hábito de Avis, em 1647,⁵⁸ não consegue ascender ao próximo degrau, o Hábito de Cristo, mesmo tendo ficado no posto, quase nove anos.⁵⁹ Os serviços prestados desde o ano de 1628 no Rio de Janeiro, entre eles uma nomeação temporária para substituir o Capitão da Fortaleza de São João⁶⁰, com um elevado número de anos de serviços, tiveram que ser acrescentados aos de seu primo, para que conseguisse o Hábito de Avis. Há somente um Capitão, Agostinho de Barros de Vasconcelos, que já chega, em 1671, com um acrescentamento social, que se deve a conjuntura específica de sua nomeação.⁶¹ Havia recebido o título de "Cavaleiro Professo da Ordem de Cristo por feitos a esta coroa na província do Alentejo desde o ano de 654 até o presente [1671]".⁶² Este acabara de ser escolhido para substituir o Capitão que havia sido assassinado, Francisco Pinto Pereira. Acreditamos que esta morte esteja ligada às questões relativas à ocupação do posto. Nesse sentido, seu sucessor deveria ter um capital imaterial para que pudesse se impor naquele panorama específico.

Todos os aspectos levantados até aqui eram fundamentais para o funcionamento da sociedade portuguesa e a do Rio de Janeiro, se é que elas possam ser separadas. Desta monta, nos parece que este modelo confirma a ideia de Nuno Monteiro e Mafalda Soares da Cunha de uma monarquia pluricontinental, em suas palavras: "caracterizada pela comunicação

⁵³ TORRE DO TOMBO. *Inventários dos livros das portarias do Reino*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1909, Vol. 2, p. 201

⁵⁴ ANRJ. Cód. 61, vol. 1, p. 349 e 387v. Olival destaca que das três ordens existentes em Portugal (Cristo, Avis e São Tiago) a mais nobre era a primeira. Sua distribuição obedeceria a certa hierarquização, desta monta o Hábito de São Tiago era comumente concedido aos naturais do Brasil. Cf. OLIVAL. Op. cit., p. 173.

⁵⁵ O indivíduo por meio de mercê real poderia se tornar Cavaleiro-Fidalgo, caso não nascesse com esta qualidade. Cf. MAGALHÃES, J. R. A Sociedade. In MAGALHÃES, J. R. (Coord). *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993, Vol. 3, p. 487.

⁵⁶ ANRJ. Cód. 61, vol. 5, p. 1018.

⁵⁷ CA, Rolo 4, Caixa 4, Doc. 728.

⁵⁸ TORRE DO TOMBO. Op. cit., Vol. 1, p. 233.

⁵⁹ Olival ao estudar a distribuição dos três Hábitos (Cristo, Avis e São Tiago), que existiam em Portugal, durante o Antigo Regime, sublinha que o mais valorizado era o primeiro, seguido pelo segundo, sendo o terceiro o distribuído majoritariamente aos naturais do Brasil. Ao mesmo tempo, postula que era comum a pessoa agraciada com o Hábito, que não o de Cristo, não tirasse a portaria, pois ficava aguardando que prestasse mais serviços e acrescentasse aos anteriores e, desta forma, pedir o Hábito mais valorizado. Cf. OLIVAL. Op. cit., p. 173.

⁶⁰ ANRJ. Cód. 61, vol. 1, p. 64.

⁶¹ ANRJ. Cód. 61, vol. 5, p. 1011 e ANRJ. Cód. 77, vol. 5, p. 103v.

⁶² ANRJ. Cód. 61, vol. 5, p. 1011.

permanente e pela negociação com as elites da periferia imperial, a tendência foi no sentido de uma crescente diferenciação das diversas esferas institucionais (militares, (...) e locais) e não na direção da sua tendencial confusão. Elas correspondiam, de resto, a diversas lógicas sociais e a distintos padrões de circulação no espaço da monarquia. A integração das periferias e o equilíbrio dos poderes no império não se faziam sobretudo através do enraizamento local de todos os agentes referidos, o qual pode ou não ocorrer, mas ao invés, pelo facto de as distintas instancias, e as respectivas elites mutuamente se tutelarem e manterem vínculos de comunicação com o centro".⁶³

Havia a possibilidade das elites locais, como candidatos ligados aos senhores de engenho e aos conquistadores participarem do processo seletivo para a escolha dos Capitães de fortaleza, mais ainda existia a chance de ganhá-los. Seus membros eram sabedores que tinham a necessidade de se diferenciar numa destas esferas, neste caso militar. Somente em um caso, Gaspar Martins de Almeida, temos um senhor de engenho. No geral os candidatos eram filhos segundos, irmãos, sogros, cunhados e/ou genros de senhores de engenho. Dificilmente traziam em suas biografias postos civis da república, o que ocorria com seus parentes, que encabeçavam a liderança da família e eram ligados ao açúcar. Estariam cumprindo com suas obrigações dentro de seu grupo e estes eram os recursos que possuíam para que pudessem ascender socialmente⁶⁴.

Magalhães observou que existia uma lógica social com uma dinâmica própria no mundo colonial.⁶⁵ Assim, o candidato deveria ter tido uma circularidade nos espaços colônias, sobretudo com experiência no lugar onde atuaria e no enfrentamento aos holandeses em Recife, ao mesmo tempo ter passado em algum momento de sua carreira militar pelo Reino, nas batalhas da Restauração. Por um lado os concorrentes, sejam os naturais do espaço americano ou os que tinham sua base familiar ali, se dirigiam para Angola⁶⁶ e Sacramento, regiões subordinadas diretamente aos interesses da capitania do Rio de Janeiro.⁶⁷ Por outro, dificilmente passariam pelo Norte da África e Ilhas do Atlântico,⁶⁸ onde os candidatos que não eram ligados aos grupos na América circulavam.

Cabe observar que os diferentes padrões de circulação são fruto de distintos recursos e interesses que os agentes eram possuidores. Eram as capitanias destes fortes, que serviam como ponto de encontro destes distintos padrões de circulação, onde se davam trocas e negociações entre diversos grupos. Eram nestas guerras das Restaurações (Portuguesa, Pernambucana e Angolana), onde foram recrutados os homens que compuseram os principais postos militares no Império português, particularmente nas duas primeiras. Desta monta, Monteiro e Bicalho⁶⁹ ressaltaram, em dois artigos que dialogam entre si, que estes conflitos foram fundamentais para o estabelecimento de pactos entre a monarquia e as pessoas que lutaram naqueles campos de batalha.

⁶³ CUNHA e MONTEIRO. Op. cit., p. 194.

⁶⁴ BARTH, Fredrik. Process and form in social life - vol. 1. London: Routledge & Kegan Paul, 1981.

⁶⁵ Cf. MAGALHÃES, Joaquim Romero. Andanças atlânticas em tempos hispânicos. In VENTURA, Maria da Graça A Mateus. Os espaços de sociabilidade na Ibero-américa (sécs. XVI-XIX). Lisboa: Edições Colibri, 2004, p. 141-149. Hespanha, ao dar uma síntese dos novos trabalhos acerca da administração do Império português, também enfatiza a impossibilidade de se usar "a tradicional imagem de um Império central, dirigido e drenado unilateralmente pela metrópole". Cf. HESPAÑA. A constituição do Império português... p. 163-188.

⁶⁶ E regiões subordinadas a ela, como Benguela, por exemplo. Assim, Alencastro sublinhou que a luta contra os holandeses teria permitido aos brasílicos pedir cargos em Angola. Em nossa documentação, também achamos padrão semelhante. Todos os concorrentes que passaram por Angola, haviam se envolvido antes em alguma querela contra os holandeses na América. Mas a situação era mais complexa, estes agentes não tinham ambições somente do outro lado do Atlântico, também pediam e recebiam postos deste lado. Cf. ALENCASTRO. Op. cit., p. 303.

⁶⁷ Para se ter uma ideia melhor acerca das relações que se estabeleciam entre as diversas áreas periféricas no Império português, sobretudo entre as periferias da América e África ver RUSSEL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. In Revista Brasileira de História. São Paulo: ANPUH, 1998, Vol. 18, nº 36. Texto disponível na internet.

⁶⁸ Não incluímos a Índia, pois dificilmente um dos candidatos que se apresentaram em nossas consultas por lá passaram.

⁶⁹ Para maiores detalhes acerca destes pactos ver: MONTEIRO, Nuno G. O 'Ethos' nobiliárquico no final do Antigo Regime: poder simbólico, império e imaginário social e BICALHO, Maria Fernanda. Conquista, mercês e poder local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime. In *Almanack Braziliense*, nº 2, novembro de 2005. www.almanack.usp.br

Era possível integrar pessoas oriundas das franjas do Império, devido à circulação que poderiam ter no mundo português. A integração passava pela negociação entre o rei e a periferia.⁷⁰ Existia também um diálogo das elites das conquistas com o centro, que possibilitava a ocupação de cargos, que hoje chamaríamos de "segundo escalão", como o ofício de Capitão da Fortaleza de São João, por membros daquele grupo.⁷¹

Ocupar os postos cismeiros da administração governamental (vice-reis, governador-geral e capitães-mores) não era tão necessário para que as elites periféricas se integrassem ao centro. Outras instituições permitiam isto, como os ofícios militares, a justiça, a fazenda, as ordenanças⁷² e as Câmaras Municipais.⁷³ Estas não eram importantes só pela relação centro-periferia, mas dentro das próprias periferias, posto que eram responsáveis pela tutela mútua que faziam entre seus membros, o que acarretava no equilíbrio social, sendo esta, mais uma característica da Monarquia Pluricontinental.⁷⁴ Além disto, existia espaço para que as elites periféricas tutelassem estes militares "reinóis". Afinal de contas, para a defesa da barra existiam duas fortalezas, uma, a de Santa Cruz, com um perfil de ocupação de militares "reinóis", mesmo tendo ligações com os Sás, enquanto a outra, a de São João, era ocupada por pessoas ligadas à localidade e aos Sás (antes da revolta). Não sendo mister o enraizamento de todos os agentes no espaço colonial.

No campo da lógica e hierarquia social, se respeitava e corroborava a apresentada

na região. Este seria o cadiz de natureza compósita. Por isso as diferenças sociais, como os Hábitos e os títulos não era o fator preponderante para a escolha. Ele servia para desempatar uma disputa que no geral se dava de maneira muito equilibrada. O que fazia com que, como sublinhou Monteiro e Cunha, as distinções sociais emanadas do centro também fossem buscadas pelas periferias, ainda que estas tivessem uma hierarquia própria.⁷⁵

Os fatores objetivos a serem levados em conta na escolha de um dos candidatos eram um somatório daquelas características já levantadas e nunca uma única característica isolada. Com especial ênfase a experiência militar, que era lida a partir de quatro chaves de forma hierárquica.

Primeira, vivência local – não só relativas às questões militares, mas também sobre a economia – como recomendava o Regimento do Conselho Ultramarino. Segunda, ter passado por batalhas da Restauração Portuguesa, onde se ganharia experiência militar e se teria a oportunidade de provar a lealdade ao rei frente aos principais inimigos naquele momento, os espanhóis.⁷⁶ Terceira, se havia praticado algum sacrifício, tendo usado sua fazenda ou sido ferido ou ficado cativo do inimigo. Quarta, os anos de serviços. Com as distinções sociais servindo para desempatar estes critérios, que mais uma vez eram bastante equilibrados. Notemos que este grau de importância entre estas características sempre foi o mesmo, não sofreram alterações com as diversas conjunturas do Reino. O mesmo não ocorre com as conjunturas no Rio de Janeiro. A interferência

⁷⁰ Cunha e Monteiro salientam que mesmo os espaços mais longínquos do Império conseguiam se comunicar com o centro. Cf. CUNHA e MONTEIRO. Op. cit., p. 242.

⁷¹ Russel-Wood destacou que o Conselho Ultramarino era o único órgão da administração central lusa que permitia a entrada dos naturais da América em suas fileiras, sendo, portanto um espaço privilegiado para integração de suas elites ao sistema. Cf. RUSSEL-WOOD. A. J. R. Op. cit.

⁷² As ordenanças, por onde geralmente se começava a ascensão social e principal via para tal, eram uma das instituições mais importantes da localidade, inclusive muitas vezes possibilitavam o enobrecimento. No Reino, os Capitães-Mores e Sargentos-Mores eram considerados nobres vitaliciamente, enquanto que para os Capitães de Ordenança a distinção valia enquanto estivessem exercendo o ofício. MONTEIRO. Elites... p. 46 e ss.

⁷³ Esta é uma referência clássica de Boxer, que diz que o que homogeneizava os espaços portugueses era a presença das Câmaras e das Misericórdias. Cf. BOXER. C. R. *O Império Marítimo português*. São Paulo: Cia. das Letras, 2006, p. 286.

⁷⁴ CUNHA e MONTEIRO. Op. cit., p. 242.

⁷⁵ Cf. CUNHA e MONTEIRO. Op. cit., p. 191-252. Notemos que nas consultas aos cargos, nas quais são relatados os serviços e a qualidade dos candidatos aparecem apenas as distinções sociais relevantes no centro.

⁷⁶ Hespanha e Nogueira da Silva mostram que os mitos fundacionais do Estado português estavam ligados ao combate aos espanhóis, que novamente eram resgatados. Cf. HESPANHA, A. M. e NOGUEIRA DA SILVA, A. C. A identidade portuguesa. In MATTOSO, J. *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993, v. 4, p. 18-41.

destas nas nomeações ficará ainda mais clara se analisássemos as nomeações feitas pelos governadores. A revolta contra os Sás (1660-1) inaugurou um novo cenário que influenciará nas futuras escolhas.

Pedro Puntoni ao analisar as guerras brasílicas, especialmente as de Pernambuco, mostrou que eram diferentes das praticadas na Europa, mesmo as que foram travadas contra o inimigo europeu. Estas se diferenciavam das chamadas guerras militares científicas praticadas na Antigo Mundo. Para as fortalezas era preciso possuir conhecimentos dos dois tipos de guerras. O militar deveria proteger a capitania de seus inimigos (navios europeus e tribos indígenas). Portanto, para ocupar tal posto deveria possuir esta dupla experiência. Por isso a importância de ter atuado na América e no Reino. Além do mais, os corpos militares da América, inclusive as fortalezas da capitania, estavam repletas de índios, sendo necessário manejar as táticas que estes usavam, para que pudesse comandá-los.⁷⁷

Interessante notar que o monarca e os conselheiros deveriam ser bastante inteligentes para conseguirem manobrar, quando faziam suas escolhas, dentro deste quadro que valorizava a experiência local que o candidato deveria possuir. Uma vez que ocupar o ofício estava inserido em um conjunto de interesses que privilegiariam determinadas atitudes, especialmente as ligadas ao comércio. Isto fica mais claro quando nos deparamos com a conjuntura pós-restauração em que a capitania do Rio de Janeiro se mostrava a área de alargamento de fronteiras mais importante do Império, o que acarretou no aumento das tensões sociais. No que pese que as nomeações seguissem este padrão e que as redes estivessem repletas de parentes e clientes, as escolhas não se davam dentro deste universo de forma fixa e imutável. Novas oportunidades apareciam dentro

desta expansão de fronteira, assim muitas vezes as escolhas poderiam ser circunstanciais, como enfatizou Gouvêa.⁷⁸

Só é possível entender estes processos se discordarmos de Nuno Monteiro, pelo menos no que diz respeito ao estrato social que estamos trabalhando. Suas afirmativas só podem ser levadas em consideração para o seu objeto de trabalho, o topo da sociedade portuguesa, e os postos que estes agentes ocupavam. Ao analisar a cultura política do Antigo Regime português afirmou que: "A cultura política que a impregnava era totalmente distinta da meritocracia individualista (...)"⁷⁹ e "para as instituições, como para todos aqueles que participavam nesta teia de relações, eram as casas, e não os indivíduos, as categorias pertinentes".⁸⁰

É claro que não tratamos de uma sociedade da meritocracia. Estamos tratando de uma sociedade onde as linhagens e as casas senhoriais tinham o seu valor. Todavia, sabemos que estes concorrentes não pertenciam às melhores linhagens e casas senhoriais, não tendo como se beneficiar deste capital imaterial. Se localizavam abaixo deste estrato social, onde a mobilidade era muito mais presente do que naquele. Havia espaço e oportunidades para certo grau de ascensão social. Magalhães tratou exatamente deste grupo quando afirmou que "se a pouca espessa camada superior dificilmente se deixa penetrar, o muito mais volumoso estrato que se lhe subordina é bastante plástico e permeável".⁸¹ Logo, "a plasticidade social e a possibilidade de mudança de estado e condição estavam abertas, desde que o rei assim o entendesse e o comportamento individual a isso desse acesso".⁸² Sendo uma destas possibilidades de acesso a carreira das armas.⁸³ Desta forma a sociedade se reproduzia e aos poucos seus integrantes e seus grupos iam se movendo dentro da hierarquia social, dependendo do sucesso de suas estratégias.

⁷⁷ PUNTONI, Pedro. *A arte da guerra no Brasil*. In CASTRO, C. et al. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, p. 51.

⁷⁸ GOUVÊA, M^a de Fátima. André Cusaco: o irlandês "intempestivo", fiel súdito de Sua Majestade. In VAINFAS, R. et al (org.). *Retratos do Império*. Niterói: EdUFF, 2006, p. 157 e 163.

⁷⁹ MONTEIRO. *Elites...* p. 103.

⁸⁰ *Ibidem*, p.103.

⁸¹ MAGALHÃES. *Op. cit.*, p. 509.

⁸² *Ibidem*, p. 495.

⁸³ *Ibidem*, p. 507.

Mas esta ascensão dependia da vontade do rei, a quem cabia manter a ordem social, conforme ideário da Escolástica.⁸⁴ Por isso as distinções emanadas do centro eram tão procuradas, pois possibilitavam o reconhecimento do monarca e serem os escolhidos para receber a graça, especialmente quando era urgente desempatar uma disputa. Este equilíbrio era fundamental para manter a estabilidade social, uma das bases da Monarquia Pluricontinental, como salientaram Monteiro e Cunha. Ao mesmo tempo em que mostra que estes candidatos também possuíam um conjunto de interesses mercantis, políticos e sociais semelhantes.

Não podemos deixar de lembrar que este ofício era primordial para o comércio e que a sua reprodução dependia mais de sua posição hierárquica na sociedade do que de seu capital de giro, como também o era para o posto de governador, como Fragoso e Gouvêa destacaram.⁸⁵ Afinal de contas como uma sociedade pré-capitalista “a interferência da política na economia tinha por eixo o mundo hierarquizado e estamental”⁸⁶ e que o “acesso aos circuitos mercantis dependiam do *status* do empresário”.⁸⁷ Sendo, portanto fundamental o papel do rei, pois afinal era o agente que geria a manutenção da ordem social, que passava pelas nomeações aos ofícios e que tinha como objetivo a ser seguido a “cristalização social, numa desejada estabilidade”.⁸⁸

Para finalizar o artigo voltemos à questão proposta anteriormente. Quais eram os critérios para se ocupar um determinado ofício? Infelizmente os estudos que se preocupam em analisar o recrutamento e/ou o perfil social dos ocupantes de ofícios militares – que não os do corpo das ordenanças que era composto pelas forças locais de cada região – tratam dos postos mais importantes – vice-reis, governadores-gerais e Capitães-Mores. Desta forma, outros ofícios do cor-

po da infantaria paga são pouco estudados. Acreditamos que estudos que tenham este objeto são fundamentais para se entender o funcionamento do América portuguesa, não só na sua questão militar, mas também na econômica e na administrativa, afinal atuavam nestas diversas esferas. O quadro se torna mais urgente quando lembramos que as análises que têm como esqueleto as redes, mesmo já tendo avançado em outros ofícios, especialmente os providos diretamente pela localidade, falaram pouco a respeito do assunto. Se tornam indispensáveis estudos que tentem ampliar o panorama, afinal, como já vimos, o poder de influência destes Capitães no comércio na capitania e fora dela era bastante significativo e não deixavam de ser um dos pontos nodais destas redes.

Afinal como lembra Gouvêa: “Para compor estas redes governativas foi fundamental o processo de recrutamento e remuneração de diversos tipos de serviços”⁸⁹ e pelo fato dos Capitães de fortaleza, junto com a rede governativa formarem “ (...) um grupo articulado na defesa de determinadas estratégias políticas e mercantis, constituindo-se um grupo que atuava de modo privilegiado no campo da governação, mas que, através desta, agia em defesa dos interesses mais gerais de uma rede mais ampla, uma rede imperial.”⁹⁰ As redes eram compostas de agentes das mais diversas qualidades. Numa das extremidades tínhamos os escravos e na outra os governadores, no meio comerciantes, senhores de engenho e, até mesmo, Capitães de fortaleza. É necessário estudar não só os indivíduos que estão nos polos, mas os que se encontram no interior também.

Este vácuo de informações compromete uma discussão historiográfica mais aprofundada. No entanto, podemos nos apropriar de alguns elementos já levantados para aqueles ofícios mais elevados dentro da hierarquia administrativa e lê-los com outros olhos. Não

⁸⁴ Cf. SKINNER. *Quantim. As fundações do pensamento político moderno*. São Paulo: Cia das letras, 2006.

⁸⁵ Cf. FRAGOSO, J. e GOUVÊA, M^a de Fátima. *Nas rotas da governação portuguesa*: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In FRAGOSO, J. (Org.). Et al. *Nas Rotas do Império*. Vitória: Edufes, 2006, p. 27.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 26.

⁸⁷ *Ibidem*, p. 26-27.

⁸⁸ MAGALHÃES. *Op. cit.*, p. 509.

⁸⁹ GOUVÊA, M^a de Fátima. *Op. cit.*, p. 156.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 155.

nos esquecendo que apresentavam características inerentes a sua natureza. O que irá influenciar no perfil social de quem ocupará tal posto. Mas, tentemos a empreitada e ou- semos avançar um pouco.

Monteiro e Cunha, citando Olival, sublinharam que para a escolha daqueles postos mais importantes era seguida uma recomendação que hierarquizava os espaços portugueses. Para remuneração dos serviços se obedeceriam a ordem: 1^a), Norte da África; 2^a) nas armadas da costa; 3^a) na Índia; 4^a) no Reino; e 5^a) no Brasil. Mesmo com a criação do Regimento das Mercês (1671), os serviços na Índia ainda eram mais valorizados que os do Brasil e do Reino.⁹¹

Tal premissa não parece ser aplicável aos nossos Capitães. Este Regimento não parece ter influenciado em nossas concorrências. Vários deles haviam atuado no Norte da África, especialmente em Mazagão, e em algumas armadas da costa, mesmo assim parecem que a experiência no Rio de Janeiro foi mais importante para a sua escolha.

O mesmo ocorre com os que serviram no Oriente. Dos 41 candidatos que se apresentaram nas consultas⁹² temos apenas dois que por lá estiveram. A passagem por aquele espaço não ajudou muito. Na consulta que nomeia Baltasar Cesar D'êça,⁹³ como Capitão da Fortaleza de Santa Cruz (1664), um dos concorrentes, Diogo de Macedo havia estado por lá, tendo sido Capitão de Cantão, onde foi prisioneiro dos holandeses e passou sofrimentos e trabalhos, além de ter atuado também no Reino. Tendo 23 anos de serviços prestados. Ao fazerem as escolhas nesta consulta dois conselheiros e o presidente, Conde de Arcos, deram seus pareceres de forma idêntica, o que não ocorreu com o conselheiro, Miguel Zuzarte de Azevedo. Aqueles escolheram o ex-Capitão de Cantão

como 2^a opção, atrás do que acabaria sendo nomeado pelo rei, Baltasar, e que fora indicado como primeira opção. Enquanto, o conselheiro que vota em separado, faz exatamente a escolha inversa, Diogo como primeira e Baltasar como segunda opção.⁹⁴

Alencastro, preocupado em entender como se deram os processos de nomeação para os postos militares em Angola, na segunda metade do século XVII, elaboradas pelo Conselho Ultramarino, enfatizou que havia uma hierarquização das batalhas e os inimigos com os quais os concorrentes haviam travado contato, desde que tivessem *status* social semelhantes. Assim, os principais adversários eram os europeus, os inimigos mais difíceis a serem derrotados e, portanto os mais valorizados. Os serviços mais importantes passavam a ser as lutas contra os espanhóis na Europa, durante a Restauração Portuguesa; seguidas pelas Índias; as batalhas no Brasil, contra os holandeses, durante o período da invasão, não tendo muito valor os conflitos contra os índios; e por último, as feitas na África contra a população local.⁹⁵

A hierarquização mudou em razão do reordenamento econômico do Império, no último quartel do século XVII. As guerras brasílicas e angolanas passam a ser mais valorizadas. Não encontramos nenhum candidato que tenha participado das guerras angolanas sendo lembrado pelos conselheiros, o que não ocorre com os combatentes nas guerras brasílicas.⁹⁶ Entre estes não encontramos nenhum que tenha enfrentado somente gentios brasílicos. O que mostra que os que se especializaram neste tipo de combate não participavam do processo seletivo que analisamos.

A valorização da experiência no espaço americano era uma forma de integrar as

⁹¹ CUNHA e MONTEIRO. Op. cit., p. 210.

⁹² Optamos por contar novamente o concorrente que se apresentou em mais de um processo seletivo.

⁹³ CA, Rolo 5, Caixa 6, Doc.1020-1021.

⁹⁴ Outro personagem que por lá esteve foi Domingos Cardoso, que concorre ao Forte de São João, em 1700, quando é nomeado Manuel Luiz. Infelizmente, este documento está ilegível e só conseguimos ler os concorrentes. Desta forma, sabemos que o mesmo esteve por aquelas bandas devido a outras nomeações. Cf. CA, Rolo 12, Caixa 12, Doc. 2352; AHU-RJ, cx. 299, doc. 9 e AHU_ACL_CU_017, Cx. 7, D. 735.

⁹⁵ ALENCASTRO. Op. cit., p. 302-307.

⁹⁶ Guerras com um perfil próprio. Contavam com massiva participação de índios que influenciaram no modo de se pelejar, onde o conhecimento do território era fundamental para se vencer o inimigo, sejam outros índios ou holandeses. Para mais detalhes sobre estas guerras ver. PUNTONI, Pedro. *A guerra dos bárbaros*. São Paulo: Edusp, s/d. e PUNTONI, Pedro. *A arte da guerra ...* p. 43-66.

suas elites ao Império e da própria natureza do ofício. Não que a integração das elites africanas não passasse por processo semelhante, mas não a faziam com o mesmo grau de importância.

A autora que mais chegou perto de nossas conclusões foi Cunha, que comenta as ideias de Alencastro.⁹⁷ Ela restringiu o critério do autor para os postos de “menor importância”,⁹⁸ deixando claro que o que contaria era a experiência local.

No entanto, Cunha se torna vacilante, talvez pelo pequeno número de estudos que tratem do objeto, ao analisar as concorrências para Capitão-Mor da Paraíba e se diz incapacitada, pois ainda há que se avançar para responder a questão. O quadro se complicaria ainda mais se levarmos em consideração que dentro do Conselho Ultramarino existiriam dois grupos, um que defenderia a experiência militar e o mérito e outro que exigia um melhor conhecimento das realidades locais, como fatores a serem levados em conta na hora da seleção.⁹⁹

Percebemos que para os militares que foram nomeados era bastante difícil enquadrá-los nesta divisão presente no

Conselho Ultramarino. Os Capitães apresentavam as características que eram caras aos dois grupos, tinham experiência militar e mérito e, acima de tudo, conhecimento das realidades locais, sejam as relativas ao mundo militar (havia servido na capitania) ou ao civil (apresentavam ligações sociais com senhores de engenho/conquistadores, especialmente os Capitães da Fortaleza de São João, e/ou com os Sás). No entanto, não acreditamos que esta característica seja comum para todas as áreas do Império. Outros estudos com agentes que ocuparam ofícios semelhantes em diversos espaços de dominação lusa devem ser feitos.

Para concluir, lembremos o poeta do início do texto. Havia, quase sempre, tantas léguas a separar os Capitães de seus entes queridos. Os constantes deslocamentos destes fiéis vassallos de Sua Majestade os levavam a: navegar, lutar, pedir e, quem sabe, receber, desde que tivessem lutado no mesmo lócus onde se pedia e aí talvez a festa pudesse ser bonita se fossem agraciados com alguma mercê pelo rei.

⁹⁷ CUNHA. Op. cit., p. 79.

⁹⁸ Ibidem, p. 79.

⁹⁹ CUNHA, Mafalda S. *Governo e governantes do Império português do Atlântico (século XVII)*. In BICALHO e FERLINI. *Modos de governar*. São Paulo: Alameda, 2005, p. 85-86.

Uma posição que se afirma e se respeita no real serviço de Sua Majestade: os Militares em Minas Gerais Colonial (1718-1759)

Lívia Nascimento Monteiro

Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, com a dissertação intitulada “Administrando o ‘bem comum’: os homens bons e a Câmara de São João del Rei no século XVIII”.

Simone Cristina de Faria

Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, com dissertação intitulada “Os ‘homens do ouro’: perfil, atuação e redes dos Cobradores dos Quintos Reais em Mariana Setecentista”.

RESUMO

O presente texto tem como objetivo analisar a aquisição de patentes militares na região das Minas Gerais no século XVIII. Através do trabalho com dois grupos distintos - os Cobradores dos Quintos Reais da Vila do Carmo, que atuaram entre os anos de 1718 a 1733, e os Oficiais da Câmara de São João del Rei, que serviram de 1737 a 1759 - o propósito é refletir como a ocupação desses postos era fundamental para conferir a esses homens importante autoridade de mando e destacada distinção social nas localidades em que viviam.

PALAVRAS-CHAVE: Poder local, patentes militares, período colonial

ABSTRACT

The present text will analyze the acquisition of military patents in the 18th century's Minas Gerais. Through the work with two different groups - the collectors of the Quintos Reais of Vila do Carmo, who worked between 1718 to 1733; and the Officers of Camara de São João del Rei on duty from 1737 to 1759 – we intend to prove how these positions were fundamental to the local authority and social status on places they lived.

KEY-WORDS: Local power, military patents, the colonial period

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Vila do Carmo, 6 de novembro de 1718. O provedor dos quintos reais, Sargento-Mor Rafael da Silva e Souza, no ato da cobrança do quinto do ouro do Capitão Gaspar Dias de Azevedo, dava o Juramento dos Santos Evangelhos conforme o Regimento que lhe havia sido declarado e recebido. Rafael da Silva e Souza foi cobrador dos quintos de 1718 a 1720, pelo que temos conhecimento. Em período bem anterior já desempenhava atividades militares, fora provido no posto de Sargento-Mor auxiliar da Ordenança do Distrito de Ribeirão do Carmo em 19 de março de 1712. Em 1º de agosto de 1721 pedira prorrogação do seu posto de Capitão-Mor da mesma vila, ascendendo, portanto, para um posto de mais alta patente

que o que até então ocupara. As atividades militares e da Real Fazenda não eram seus únicos focos de atenção. Em 1724 exercera o ofício de Juiz Ordinário, em 1726 ocupara o Juizado dos Órfãos, e em 10 de julho de 1727 escrevia ao Conselho Ultramarino solicitando que continuasse, como já vinha sendo, o encarregado do Governo das Minas na ausência do Governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Como se as responsabilidades e funções já não fossem tamanhas, ainda em 1746 exerceu o cargo de Intendente do Arraial de São Luís, Distrito de Paracatu, comarca de Vila Real do Sabará, e em 1749 ainda era Regente Intendente da Fazenda Real de Paracatu¹. Uma carreira longa e muito diversificada.

Vila de São João del Rei, 8 de abril de 1741, mais uma reunião camarária se iniciara, com juizes, vereadores e procurador da instituição concelhia resolvendo conflitos, decidindo normas e estabelecendo o que consideravam o “bem comum”² da Vila. Ao escrever tudo nas Atas e Acórdãos da dita instituição, Joaquim José da Silveira, escrivão da câmara que havia conseguido seu mais novo posto em janeiro do mesmo ano “por ter domínio das letras”, ostentava então um importante cargo na Vila e que o colocava “no real serviço de Sua Majestade”. Permaneceu entre os anos de 1741 e 1747 como escrivão. A permanência nesse cargo parece apontar para a capacidade que Joaquim José da Silveira tinha, tanto no domínio das letras, como no bom relacionamento com os outros oficiais. Após assumir o cargo de escrivão, foi eleito vereador no ano de 1750. Em 1754, seu nome constava na relação dos homens abastados de Minas, que deveriam enviar recursos para reconstruir Lisboa, destruída após um terremoto.³ Nessa trajetória, ainda foi indicado para assumir o posto de Juiz Ordinário no ano de 1755 e foi nesse

mesmo ano que o oficial camarista conseguiu alcançar mais uma condição que o colocava em situação de destaque nessa sociedade, o posto de Capitão-Mor da Nobreza da Vila de São João del Rei⁴, cargo vitalício e fundamental para a trajetória de Joaquim José da Silveira.

Estes dois homens, bem como outros do início do século XVIII, na região das Minas Gerais, conseguiram alçar posições de destaque nas distintas Vilas em que moravam. Seus cargos “públicos”, ou seja, Cobrador dos Quintos em Vila do Carmo e Oficial da Câmara da Vila de São João del Rei, os distinguiam frente aos demais indivíduos de sua localidade. Apesar das diferenças, temporais e espaciais, podemos considerar que, em comum, tinham conseguido as patentes militares, que os qualificavam com importante autoridade de mando e prestígio social.

Nossa proposta é analisar essa aquisição de patentes militares em Minas Colonial. Para tanto recortamos duas vilas importantes dessa capitania: Vila do Carmo, futura cidade de Mariana, entre os anos de 1718 a 1733, e a Vila de São João del Rei, entre os anos de 1737 a 1759. A primeira pertencia à comarca de Vila Rica, e a segunda à comarca do Rio das Mortes. Pretendemos apontar a capacidade que alguns membros dessa sociedade tinham para aumentar a sua autoridade e o seu reconhecimento social obtendo patentes militares. Em Vila do Carmo nossa escolha foi o grupo dos Cobradores dos Quintos Reais, e em São João del Rei os oficiais que serviram na Câmara da Vila. Acreditamos que tal trabalho seja válido, pois mesmo com grupos sociais distintos, em Vilas diferentes, conseguimos perceber padrões semelhantes de ocupação dos postos militares.

¹ Arquivo Histórico Ultramarino - Conselho Ultramarino- Brasil/MG, Manuscritos: 399, cx 5, doc 32; 517, cx 6, doc 16; 731, cx 9, doc 70; 851, cx 11, doc 15; 3723, cx 47, doc 28; 4468, cx 53, doc 19.

² HESPANHA, Antônio Manuel. *As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político*. Portugal. Século XVII. Coimbra: Livraria Almedina, 1994.

³ AHU/MG, Cx. 70, doc. 40. Carta de Domingos Nunes Vieira, Desembargador e Intendente da Comarca do Sabará, informando Diogo de Mendonça Corte Real sobre a remessa da relação das fazendas que entravam nas Minas, assim como sobre a relação dos homens abastados da referida Capitania, 1756; Arquivo da Câmara de São João del Rei, Livro 1: Acórdãos e Termos de Vereança (1736-1831). ACOR 1, 2, 3.

⁴ AHU, Cx. 69, doc. 20, 20/1/1756. Requerimento de Joaquim José da Silveira, capitão da Nobreza da Vila de São João del Rei, pedindo sua confirmação na serventia do referido posto.

Ressaltamos brevemente que foi no século XVI que a organização militar portuguesa se estruturou e estabeleceu regras para seu funcionamento.⁵ Com a implementação de medidas militares em suas conquistas ultramarinas, os portugueses transferiram para o Brasil uma estrutura militar que se dividia em três tipos de força: os Corpos Regulares, conhecidos também por Tropa Paga ou de Linha, era considerado o Exército "profissional", pois os oficiais eram pagos pela Fazenda Real, e se organizavam em Terços e Companhias, com armas e disciplina;⁶ as Milícias, ou Corpos de Auxiliares, cujos serviços não eram remunerados, além de prestarem serviços aos Corpos Regulares, eram constituídos por homens aptos para o serviço militar;⁷ e as Ordenanças, ou Corpos Irregulares, com forte caráter local, pois seus componentes eram arrolados entre a população masculina que não tivesse sido aliciada pelas primeiras forças, não tinham instrução militar sistemática, mas exerciam atividades essenciais para o controle e a segurança local de onde se instalavam.⁸

É importante destacar também o contexto que os homens investigados se inserem. A descoberta das preciosas minas de ouro, em finais do século XVII na região das Minas, promoveu uma intensa movimentação. O deslocamento do eixo econômico deu evidência às localidades de extração do metal e se o ouro era almejado pelas autoridades metropolitanas, também despertava interesse em pessoas das mais diversas procedências que migraram para a região, numa corrida desordenada. Um quadro novo se instaurava e a falta de aparelhos administrativos, jurídicos e fiscais promoveram insta-

bilidade e insegurança. Para tanto se tornava essencial a implantação de instituições e postos que conseguissem ordenar esse caos. A fundação das Câmaras⁹, o estabelecimento de Corpos de Ordenanças e Auxiliares, e a criação de ofícios como o de cobrador dos quintos do ouro, seriam algumas das medidas tomadas nesse sentido.

Desse modo, foi a própria coroa portuguesa que delegou poderes aos moradores das colônias para a defesa e domínio das posses coloniais, ao estabelecer os dois últimos corpos de militares, que foram maximizando sua autoridade de mando constantemente. Na América Lusa, a ideia de conquista, consequentemente, de participar dessas Companhias de Ordenanças e Auxiliares, abria a possibilidade para o alcance do poder político, econômico e simbólico desses colonos, que aumentavam assim a sua "qualidade social"¹⁰.

E destaca-se por fim que o ganho de alguma patente militar estava totalmente inserido numa economia política de privilégios. Tal noção se aplica para entendermos a relação que envolvia o monarca português com os moradores coloniais: haveria uma dinâmica que os ligava, o rei deveria ser liberal, para o que utilizava, por exemplo, o mecanismo das mercês remuneratórias, como as patentes militares; e os moradores coloniais deveriam ser fiéis ao soberano. Portanto "dar", "receber" e "restituir" faziam parte de uma tríade formadora de um círculo vicioso, ao qual os membros da sociedade dos séculos XVII e XVIII se sentiriam vinculados, segundo sua posição e interesses.¹¹

Na investigação dos indivíduos que compunham essa realidade setecentista e adqui-

⁵ COSTA, Ana Paula Pereira. Atuação de poderes locais no Império Lusitano: uma análise de perfil das chefias militares dos Corpos de Ordenança e de suas estratégias na construção de sua autoridade – Vila Rica (1735-1777). Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

⁶ COSTA, Ana Paula Pereira. "Organização militar, poder local e autoridade nas conquistas: considerações acerca da atuação dos Corpos de Ordenanças no contexto do Império Português." In: *www.revistatemalivre/militar*. Acesso em março de 2009.

⁷ FILHO, Jorge da Cunha Pereira. "Tropas militares luso-brasileiras nos séculos XVIII e XIX". In: *Boletim do Projeto "Pesquisa Genealógica Sobre as Origens da Família Cunha Pereira"*. Ano 3, nº. 12, 1998, p. 19-21.

⁸ COSTA, Ana Paula Pereira. "Organização militar, poder local...". Op. cit.

⁹ Assim como as Câmaras, as irmandades foram as primeiras instituições das terras ultramarinas e auríferas, importantes no auxílio de tentar reproduzir na colônia os padrões seguidos na Metrópole portuguesa. BOSCHI, Caio César. *Os leigos e o poder: irmandades leigas e política colonizadora em Minas Gerais*. São Paulo: Editora Ática, 1986.

¹⁰ FRAGOSO, João. BICALHO, Maria F., GOUVÊA, M. (orgs.). *O Antigo regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa - séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 24.

¹¹ OLIVAL, Fernanda. *As Ordens Militares e o Estado Moderno. Honra, Mercê e Venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa: Estar Editora, 2001, p. 18.

riram patentes militares em Minas Colonial, seja na Vila do Carmo ou na Vila de São João del Rei, referenciamos que nos utilizamos de um procedimento metodológico microanalítico¹², entendendo que com a diminuição da escala de observação, uma série de relações sociais se torna mais visível do que quando nos detemos num nível macro de análise¹³. Da mesma maneira, nossas indicações teóricas e metodológicas se complementam com as apresentadas nas obras do antropólogo norueguês Fredrik Barth, inspiradoras para os trabalhos mencionados. Seu entendimento do que seja a sociedade nos parece fundamental.¹⁴

I - AUTORIDADE DE MANDO A SERVIÇO DA ARRECAÇÃO DO OURO: AS PATENTES MILITARES DOS COBRADORES DOS QUINTOS REAIS EM MARIANA SETECENTISTA (1718-1733)

O grupo do qual partimos inicialmente é o dos cobradores ou provedores dos quintos reais, aqueles que foram encarregados de arrecadar para a coroa portuguesa a parte que lhe correspondia do ouro retirado das Minas no século XVIII. Legitimidade comprovada ou não, o fato é que essa cobrança foi feita e as remessas de ouro para a coroa teriam garantido, em determinados momentos, grande fatia das receitas de Portugal.¹⁵ Há algum tempo nos dedicamos ao conhecimento de quem foram esses “homens do

ouro”, de 1718 a 1733, e é partindo do trabalho de caracterização desse ofício específico que integrava a realidade social das Minas Setecentistas, que agora damos especial atenção para um aspecto de primordial importância nesse perfil: o significado do pertencimento de postos militares pela grande maioria desses indivíduos.

Primeiramente compete destacar que, levando em consideração que as atenções da coroa nesse início do século XVIII se voltavam para o precioso metal amarelo e sua correta arrecadação, para o ofício de cobrador deveriam ser designados aqueles que tivessem “obrigação grave, em consciência, de fazer bem, e fielmente, o seu ofício”.¹⁶ Esses homens que deviam zelar pela cobrança¹⁷, nomeados desde 1700¹⁸, foram, pelo que constatamos até o momento, oficiais locais, indivíduos dos mais importantes das vilas (que já ocupavam outros postos)¹⁹, e os mais poderosos e influentes da localidade.²⁰ Afinal, “era para o espírito cívico desses senhores (os homens bons) que o Senado se voltava quando as nomeações para postos de milícia tinham de ser feitas, quando tinham de ser indicados provedores para a coleta dos quintos reais (...)”²¹ Assim, esses indivíduos, nomeados por governadores ou escolhidos pelas câmaras municipais, pertenciam a um selecionado quadro de poderio local.

Mas passemos aos patenteados. Dos cem nomes de provedores dos quintos

¹² GINZBURG, Carlo. “O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico.” In: *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989, p. 172-175.

¹³ REVEL, Jacques. “A História ao rés-do-chão.” In: LEVI, Giovanni. *A herança imaterial. Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

¹⁴ Para Barth, a sociedade é formada por sistemas sociais que são fraturados por incoerências e fragmentos, diferente das abordagens macrossociais que veem o mundo integrado regido por normas coerentes; há heterogeneidades. Para o antropólogo, o comportamento social não resulta de uma obediência mecânica a um sistema de normas; se a sociedade é fragmentada, os indivíduos se envolvem de maneiras diversas, e não de forma mecânica e sistematizada. Barth privilegia como unidade de observação a interação entre as pessoas. Entre outras ver: BARTH, Fredrik. *Process and form in social life*. Vol. 1. London: Routledge & Kegan Paul, 1981.

¹⁵ Analisando-se as finanças do reino nesse momento, fica evidente como a monarquia dependia em grande parte dos seus territórios extraeuropeus para garantir sua sobrevivência. COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela; SOUSA, Rita Martins de. “O ouro do Brasil: transporte e fiscalidade (1720-1764).” In: site www.abpche.org.br/congresso2003/Textos/Abpche_2003_83.pdf, p. 1.

¹⁶ ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia Limitada, 1982, p. 182.

¹⁷ BOXER, Charles Ralph. *A idade de ouro do Brasil: dores de uma sociedade colonial*. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 75.

¹⁸ ESCHWEGE, Wilhelm L. Von. “O quinto do ouro”. In: *Pluto Brasiliensis*. Vol. 1. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979, p. 133.

¹⁹ RUSSEL WOOD, A. J. R. O governo local na América Portuguesa: um estudo de divergência cultural. *Revista de História*, São Paulo, v. 55, ano XXVIII, 1977, p. 34, 35.

²⁰ CAMPOS, Maria Verônica. Op. cit., p. 143, 144.

²¹ RUSSEL WOOD. Op. cit., p. 64.

coletados, rastreamos que 68% possuíam patente militar. Estas patentes estão representadas na TABELA 1 (ver página 64).

Esse quadro demonstrativo de distribuição de patentes aponta inicialmente que os postos ocupados por esses homens eram de grande importância, tendo em vista que apenas o cargo de Alferes, o que leva a bandeira e que vale o mesmo que Cavaleiro, era considerado de baixa patente.²² Vejamos com calma.

Os cargos de Mestre de Campo e Coronel se aproximavam bastante. Ao primeiro tocava o governo ordinário de um Terço, tomando as ordens do General ou Mestre de Campo Geral. Ao segundo, a diferença era que podia prover livremente as companhias do seu Terço ou Regimento.²³ Vê-se que estes dois postos de comando foram ocupados pelos cobradores.

Os cargos de Tenente, título que antigamente se dava aos ricos homens e a cujo cargo estava a defesa de lugar próprio, e de Tenente-Coronel, posto entre Coronel e Sargento-Mor do mesmo Regimento,²⁴ também foram igualmente presentes entre esses homens. O número de ocorrências desses quatro ofícios é significativo, tendo-se em consideração que eram poucos os responsáveis pelo comando dos corpos. Assim também se dava com o cargo de Capitão-Mor, que deveria igualmente ser ocupado pelos senhores dos lugares, pessoas principais da terra. Eleitos pelos oficiais da câmara, os Capitães-Mores deveriam repartir a gente do seu lugar em companhias sobre as quais mandava, obrigado a ter sempre bem preparada a sua gente para serviço do rei e defesa da cidade, vila ou concelho.²⁵

Já a função de Sargento-Mor teve uma recorrência maior, como se pode ver na

tabela, sendo desempenhada por mais de 22% dos casos. Esse cabo que servia a cavalo dava ordens ao Capitão do Terço e tinha o mesmo exercício dos Mestres de Campo Gerais.²⁶

E por fim, correspondendo a 50% do total desses homens, estava o Capitão. Também eleito em câmara pelos oficiais da mesma, o Capitão devia fazer juramento de fidelidade ao rei e de obediência ao Capitão-Mor de que não usaria de sua gente para caso algum particular seu.²⁷ Sua recorrência maior se justifica, em grande medida, por estarem mais responsáveis pelo controle ordinário dos soldados.

Deste total destacamos ainda que oito indivíduos tiveram uma trajetória de ascensão dentro da carreira militar, pelo que até o momento pudemos investigar, ou seja, possuíram diversos graus desses postos destacados, passando de Alferes para Capitão, de Capitão para Sargento-Mor, de Sargento-Mor para Capitão-Mor, etc.²⁸ A grande maioria, no entanto, parece ter ocupado apenas um posto no decorrer de sua vida.²⁹

Passemos agora a uma delimitação detalhada das localidades em que esses indivíduos se concentravam. Perceber-se-á pela TABELA 2 (ver páginas 66 e 67) que havia uma distribuição desses oficiais pelos diversos distritos do Termo da Vila do Carmo. Os cobradores que tinham o cargo de Capitão estavam presentes na maioria das localidades, e em maior recorrência em alguns dos distritos mais expressivos na arrecadação do quinto como Guarapiranga e Catas Altas. Os Sargentos-Mores, por sua vez, também se concentravam mais em outros distritos de grande relevância no total da arrecadação como Passagem e São Caetano. Os demais cargos também seguiam essa mesma

²² BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário português e latino*. DINFO: Universidade do Estado de Rio de Janeiro. CD-ROM.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Ibidem*. Destacamos também que obviamente é preciso investigar melhor o significado que essas hierarquias adquiriram na colônia, não semelhantes às de Portugal. Essas caracterizações de hierarquias são muito sumárias devido à falta de estudos sobre o tema.

²⁸ Para a construção da tabela consideramos a última patente ocupada por esses homens, consequentemente a de maior destaque.

²⁹ Como já destacado, além da patente militar tiveram em comum o cargo de cobrador dos quintos. Mas, além disso, ainda ocuparam outros postos variados ligados à administração, fazenda ou justiça.

tendência de presença maior nas localidades mais significativas, confirmando o já verificado em estudos dos Corpos de Ordenanças da Comarca de Vila Rica.³⁰

O conhecimento por esses oficiais das regiões sob jurisdição era um componente indispensável. O Capitão-Mor, cargo vitalício e de hierarquia mais elevada entre os Corpos de Ordenanças, por exemplo, deveria ter um conhecimento da população militarmente útil da localidade, e os Capitães de cada distrito e outros oficiais deveriam conhecer os moradores da região sob sua responsabilidade e também os estrangeiros que por lá andassem.³¹ Os mapas de população e estatísticas elaboradas sobre a potencialidade econômica da região eram construídos com a ajuda do conhecimento desses oficiais,³² o que nos leva a concluir que a dispersão desses homens por diferentes lugarejos cumpria funções variadas como esta.

Destaca-se ainda que estes homens, além de ocuparem o posto de cobrador dos quintos e estar entre os que detinham as patentes mais altas, também estavam, como dissemos há pouco, entre os mais poderosos e influentes de sua localidade. Isso significava, materialmente, estar entre os que mais ostentavam uma forma de vida "à lei da nobreza" e que alcançaram ao fim da vida uma riqueza significativa. O montante dessa fortuna englobava bens que indicavam muita ostentação e prestígio – escravos, metais e joias preciosas, imagens e artefatos religiosos, vestes e móveis de madeiras nobres – tudo indicando que viviam cercados de muito luxo e comodidade.³³

Não esqueçamos que em uma sociedade de Antigo Regime, e por isso de privilégios, havia hierarquia em tudo, e tudo materializava simbolicamente uma hierarquia. Assim, quando atentamos para a composição dos bens e os níveis das fortunas, temos a oportunidade de refletir como os recursos materiais eram mobilizados em termos simbólicos.³⁴ É inevitável concluir que os poderes e hierarquias transmitidos "reforçavam-se e legitimavam-se na medida em que podiam ser olhados e ouvidos",³⁵ e que "este aparecer e parecer é fundamental para a definição de uma posição social que se afirma e que se respeita."³⁶

O total da fortuna desses homens correspondia aproximadamente ao mesmo dos homens mais abastados das Minas na mesma época.³⁷ Em 1756 o Provedor Domingos Pinheiro listou os nomes desses homens da nobreza da região que estivessem em condições de ajudar na reconstrução de Lisboa por ocasião do terremoto do ano anterior. Também estavam inclusos nessa lista 10% dos cobradores e todos tinham patentes militares, nove Capitães e um Sargento-Mor. A relação com o nome dos mais abastados é observada na TABELA 3 (ver página 65).

Consideramos essa porcentagem de dez indivíduos entre os mais ricos bastante significativa, já que esses homens atuaram décadas antes desse período e muitos até já tinham falecido na ocasião da construção dessa listagem.

Mas é bem verdade também que as trajetórias pessoais se diferenciavam e dependiam da capacidade de cada um em en-

³⁰ COSTA, Ana Paula Pereira. *Atuação de poderes locais no Império Lusitano*. Op. cit. Dos nomes levantados pela autora, sete são de cobradores dos quintos por nós pesquisados.

³¹ Idem, p. 48.

³² Ibidem, p. 51.

³³ Carla Almeida, em estudo dos homens ricos de Mariana, destaca que todos os que almejassem ter algum destaque perante a sociedade eram obrigados a ter bens como esses. ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. *Homens ricos, homens bons: produção e hierarquização social em Minas Colonial: 1750-1822*. Tese de doutorado. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2001, p. 105.

³⁴ RODRIGUES, José Damião. *São Miguel no século XVIII: Casa, elites e poder*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 2003, terceira parte, p. 552.

³⁵ MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *Elites e poder entre o Antigo Regime e o Liberalismo*. Lisboa: ICS, 2003, p. 50.

³⁶ MAGALHÃES, Joaquim Romero. "Os nobres da governança das terras". In: MONTEIRO, Nuno; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da (org.). *Optima Pars: Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime*. Lisboa: ICS, 2005, p. 67. Ver ainda: GRENDI, Edoardo. *Il Cervo e la repubblica: Il modello ligure di antico regime*. Torino: Giulio Einaudi, 1993, p. 64.

³⁷ A média dos homens mais abastados de 1756 era de 3.739,757 libras e a dos cobradores dos quintos de 3.503,847 libras. ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. Op. cit., cap. 5, e inventários *post-mortem* dos cobradores dos quintos, Arquivo Histórico da Casa Setecentista de Mariana.

contrar meios de conservar o patrimônio e a qualidade de suas casas.³⁸ E esse sucesso ou não de trajetórias individuais, para uma sociedade de Antigo Regime, sempre significou o sucesso ou o fracasso de uma estratégia familiar, que por sua vez significava mais que preservar o patrimônio material, mas, juntamente com isso, conservar o estatuto social da família, “garantir a transmissão do capital simbólico”, enfim, do prestígio, da honra, da condição social.³⁹

Por fim, de modo a confirmar a autoridade de mando e a importância conferida às patentes pertencidas por esses cobradores, inserimos uma última tabela sobre as consultas do Conselho Ultramarino⁴⁰ e ainda algumas discussões consequentes desses dados.

Vemos na TABELA 4 (ver página 65) que o maior motivo dessas consultas estava relacionado à concessão ou confirmação de patentes militares. Ainda que os demais pedidos se distribuíssem em diversas categorias e correspondessem a mais de 70% do total dos requerimentos, a incidência das solicitações relacionadas às patentes é muito significativa. Quase 30% dos pedidos referia a essa modalidade, o que reforça nossos argumentos sobre a autoridade de mando e a distinção que tais postos conferiam. Em uma sociedade onde as mercês concedidas pelo monarca eram cuidadosamente administradas e todo tipo de graça cautelosamente descrita e contabilizada, obter um cargo militar e reconfirmá-lo sempre que possível fazia parte de algo de muito precioso que se podia almejar.

Sobre esses oficiais patenteados da Comarca de Vila Rica já se acentuou que possuíam

destacado poder na esfera local, negociando sempre mais privilégios, lutando por recursos vários para angariar mercês, reafirmando novos merecimentos com novas demonstrações de fidelidade, e constantemente se movimentando para sustentar sua “qualidade”.⁴¹ É fato também que esses oficiais por pertencerem a um quadro de poderio local, estavam em geral vinculados às câmaras municipais e eram eficazes no controle da população local.⁴² Efetivamente tinham a responsabilidade da defesa da região. Em ocasiões de motins, o uso das forças das Ordenanças sofria reforço, mesmo com a chegada do contingente pago, a hierarquia e disciplina militar não se impuseram imediatamente. No Reino os oficiais da tropa paga teriam tido posição de mando sobre os Corpos de Ordenanças e Auxiliares, mas em Minas a situação não teria sido exatamente essa, pois os oficiais das Ordenanças se negavam a obedecer aos oficiais remunerados.⁴³

Os homens por nós investigados, no entanto, ainda tinham responsabilidades que iam além dessas apontadas, já que tinham em comum um cargo fiscal. Entre as várias tarefas a eles incumbidas por esse ofício estavam: a de gerir a ocupação das terras minerais;⁴⁴ arrecadar a finta, fazer o controle do ouro recebido e remessa à Provedoria da Fazenda Real e fiscalizar a sonegação de escravos;⁴⁵ e ainda tirar devassas das pessoas que extraíam metais sem pagar os quintos e dos que deixassem de demarcá-lo, e visitar as minas. Obviamente diante dessa extraordinária latitude de atribuições, que exigia do provedor conhecimentos extremamente variados, e ainda numa colônia de território sobremodo vasto, a solução seria cuidarem

³⁸ Idem, p. 286.

³⁹ RODRIGUES, José Damião. Op. cit., p. 548.

⁴⁰ O Conselho Ultramarino foi desde a sua criação importante órgão intermediador das relações entre as colônias e o Reino. Teve papel fundamental no auxílio da distribuição de graças do rei para seus vassallos nos diversos lugares conquistados. Ver: BARROS, Edval de Souza. “Negócios de tanta importância”: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661). Tese de doutorado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004, cap. 6; CARDIM, Pedro. “Administração” e “governo”: uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lúcia Amaral. Modos de Governar: ideias e práticas políticas no Império Português, séculos XVI a XIX. São Paulo: Alameda, 2005, p. 58.

⁴¹ COSTA, Ana Paula Pereira. Atuação de poderes locais no Império Lusitano... Op. cit., p. 139-140.

⁴² CAMPOS, Maria Verônica. Op.cit., p. 21.

⁴³ Idem, p. 206, 207.

⁴⁴ ORDENAÇÕES FILIPINAS. Rio de Janeiro, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1870, livro II, título XXXIV.

⁴⁵ FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida, CAMPOS, Maria Verônica (coord.). Códice Costa Matoso. Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749 & vários papéis. São Paulo: Fundação João Pinheiro, 1999, p. 116.

menos do meneio das lavras do que da arrecadação do quinto.⁴⁶ Pelo que pudemos verificar até o momento, cumpriam efetivamente as tarefas de arrecadação do ouro, assim procedendo ao levantamento do número de escravos e vendas de cada proprietário e a arrecadação da taxa por cabeça em sua área de jurisdição; e ainda de fiscalização da sonegação, confeccionando listas dos condenados por tentar burlar as regras da arrecadação, cobrando as quantias devidas até o momento que fosse possível (quando não mais conseguissem, a câmara assumia essa responsabilidade).⁴⁷

A conjugação dessas funções de cobrança mencionadas com as que eram conferidas a quem detivesse patentes militares parecia conferir ainda mais autoridade de mando e poder a esses indivíduos. Uma possível desobediência poderia ser melhor aplacada por homens que detinham essa combinação de funções. A posse de patentes, e com ela obviamente o controle de uma escolta de homens armados, seria, pressupomos, instrumento indispensável para o bom cumprimento da tarefa da coleta do ouro e do possível acalmar de ânimos em caso de recusa de pagamento do quinto. Afinal, esses cobradores não seriam sempre bem quistos, muitos foram por vezes impedidos de entrar em seus locais de cobrança. Um encarregado da cobrança dos quintos, Valentim Pedroso, chegou a ser morto em Pitangui em 1717.⁴⁸

Enfim, durante muito tempo as câmaras, através de seus oficiais, foram fortes o bastante para impor a forma de cobrança do quinto ao governador, que não contava com tropa paga e era obrigado a recorrer aos Corpos de Ordenanças e Auxiliares,

controlados por poderosos locais.⁴⁹ E ainda, não obstante as tentativas de controle por parte da coroa sobre os formatos e montantes de arrecadação do ouro, o fato é que a política para a cobrança dos quintos sempre padeceu de uma definição final,⁵⁰ apontando para a deficiência e dificuldade de um controle efetivo de Portugal sobre a questão dos quintos. A própria implantação das instituições régias em Minas foi muito paulatina e em grande medida regulada pelo poder das elites locais. Enquanto isso, e até depois que esse poder tivesse começado a disputar espaço com o até então vigente, o controle e autoridade de mando que esses homens tiveram nas mãos, ainda mais mantendo patentes militares adicionalmente, foi, sem dúvida nenhuma, extremamente significativo.

OS HOMENS BONS DA CÂMARA DE SÃO JOÃO DEL REI E SUAS PATENTES: PRESTÍGIO E HIERARQUIA SOCIAL NOS TRÓPICOS

A Câmara de São João del Rei, fundada em 1713, era composta anualmente por dois juizes, três vereadores e um procurador. A constituição dos cargos camarários se dava por meio de um sistema eleitoral no qual era assegurado, aos principais da terra, também denominados homens bons, a governança⁵¹. Os "homens bons" tinham reconhecida posição social com privilégios e distinções que os destacavam nessa sociedade colonial. O intrincado sistema eleitoral responsável pela entrada desses homens se fazia por meio de um sistema de indicações: primeiramente, o conjunto dos "homens bons" elegia seis representantes, dividiam-nos em pares, chamados eleitores; estes, divididos em duplas, produziam as listas com os

⁴⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de. "Metais e pedras preciosas." In: *História Geral da Civilização Brasileira* – A época colonial – Administração, economia, sociedade. Vol. 2. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1973, p. 269.

⁴⁷ Livros de Recebimento, Receita e Lançamento dos Quintos do Ouro, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mariana.

⁴⁸ CAMPOS, Maria Verônica. Op. cit., p. 200.

⁴⁹ Segundo Maria Verônica Campos isso teria se dado apenas até 1718, mas discordamos de sua periodização pela documentação fiscal que tivemos contato e que comprova o controle das câmaras e dos poderosos locais sobre a cobrança dos quintos para período posterior a esse, ao mesmo até 1733. CAMPOS, Maria Verônica. Op. cit., p. 152.

⁵⁰ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. "Dos poderes de Vila Rica do Ouro Preto: notas preliminares sobre a organização político-administrativa na primeira metade do século XVIII." In: *Varia História*, nº 31, janeiro 2004, p. 125. Para período posterior ver: MAXWELL, Kenneth. "Reforma". In: *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1996, p. 95-117.

⁵¹ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. "Redes de Poder na América Portuguesa – o caso dos Homens Bons do Rio de Janeiro, 1790-1822". In: *Revista Brasileira de História*, v. 18, nº 36, p. 314-315.

nomes dos “homens bons” que deveriam ocupar os cargos camarários. Tais listas, no total três, eram guardadas em pelouros, que eram bolas de cera, e depositadas no cofre da Câmara. No final de cada ano, um menino escolhido aleatoriamente retirava um dos pelouros, que era aberto e sua lista revelada, com os nomes contidos na mesma indicando quem seriam os ocupantes camarários do ano seguinte.⁵²

As funções dos oficiais camarários se restringiam a conservar os serviços básicos prestados à população, como o abastecimento de gêneros e de água, cuidar das calçadas e estradas, definição dos preços e fiscalização do comércio. Outra função era relativa à organização das diversas festas, tanto religiosas, como ligadas às datas comemorativas da coroa.⁵³ Os integrantes das Câmaras detinham vários privilégios, como as honrarias e nobilitação distintivas, o que reforçava a hierarquia social local. O acesso aos cargos era, portanto, disputado entre a elite local que almejava integrar a vida política da Colônia, assim como a do Reino, pois tal instituição era uma via de negociação com a coroa.⁵⁴

A partir da documentação da instituição camarária de São João del Rei, os Termos de Vereança e das Listas dos Eleitos para os cargos, foi possível identificar todos os “homens bons” eleitos nesse período. Foram identificados 110 indivíduos com cargos efetivos na Câmara, ou seja, excluímos aqui os indivíduos que foram apenas indicados e que, por qualquer motivo, não assumiram.

A TABELA 5 (ver página 68) mostra as patentes militares dos indivíduos que compuseram a Câmara no período entre 1737 a 1759. Do total de 110 homens que assumiram cargos camarários nesse período, 25 tinham patentes militares, dois destes oficiais tiveram mais de uma patente, por isso a quantidade de patentes soma 27.

A classificação da Tabela 5 obedece à hierarquia presente na estrutura militar portuguesa, ou seja, do cargo mais importante, o de Capitão-Mor, até o mais simples, o de Ajudante. Pode-se observar que a maioria dos oficiais camaristas alcançou o posto de capitão, fosse de Ordenança ou em outro tipo; se somarmos são mais de 50% do total de oficiais com patentes militares. O que nos leva a afirmar que os membros da elite mais presentes na Câmara eram também militares, com altos postos de alguma Ordenança. Luiz Vidigal afirma que “o desempenho de cargos das Companhias de Ordenanças era não só um dos meios pelos quais se podia aspirar à integração na elite, como, sobretudo, um indicativo ostentatório do prestígio oligárquico”.⁵⁵ O posto de Capitão-Mor era vitalício e só poderia ser ocupado pelas “pessoas principais” das localidades, o que garantia prestígio e posição de destaque nessa sociedade tão hierarquizada. Um pouco diferente era o posto de Capitão, que tinha uma rotatividade mais elevada, mas que, em muitos casos, era porta de entrada para os indivíduos alcançarem uma patente mais alta.

Vale acrescentar que o número de Capitães-Mores não pode ser considerado como pequeno, dos 25 oficiais que tinham patentes militares quatro eram Capitães-Mores, pois como afirmamos, por ser um cargo com pequena rotatividade, vitalício e somente ocupado pelas “pessoas principais”, esses quatro patenteados representam muito. Assim como o posto de Sargento-Mor, de grande destaque e com número significativo, como os Capitães-Mores. O que é um pouco diferente do caso de Capitão, que para os oficiais de São João del Rei encontramos a maior incidência das patentes, dos 25 oficiais, dez eram Capitães, o que demonstra uma maior rotatividade, além de ser um cargo que levava o indivíduo a aspirar outras

⁵² COMISSOLI, Adriano. Os “homens bons” e a câmara de Porto Alegre. 1767-1808. Dissertação de Mestrado. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2006, p.23.

⁵³ GOUVÊA, Maria de Fátima. “Redes de poder na América portuguesa...”, Op. cit. p. 317.

⁵⁴ BICALHO, Maria Fernanda Baptista. “Conquista, Mercês e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime.” In: *Almanack Brasileiro*. São Paulo, n.2, novembro de 2005. <http://www.almanack.usp.br>, p. 29.

⁵⁵ VIDIGAL, Luis. “No Microcosmo Social Português: uma aproximação comparativa a anatomia das oligarquias camarárias no fim do Antigo Regime Político (1750-1830)”. In: VIEIRA, Alberto. *O Município no Mundo Português*. FUNCHAL, 1998, p. 133-134.

patentes mais altas, como Sargento-Mor ou Capitão-Mor, os mais importantes.

A escolha dos oficiais camarários, como já foi dito, passava por um critério de elegibilidade que envolvia diretamente a relação que o indivíduo tinha com a sociedade na qual fazia parte; pertencer a um grupo restrito, ou seja, ser “homem bom”, significava ter um *status* diferenciado e reconhecimento “público” para tal. Portanto, para um oficial camarário, representava muito ser Capitão, Sargento ou Alferes de uma Companhia da Vila em que residia, era assim que conseguia externalizar todo seu poder, material e simbólico. Assim como analisado para os Cobradores de Vila do Carmo no início do século XVIII e a sua inserção na Lista dos Homens Abastados de Minas, analisamos agora os indivíduos da Vila de São João del Rei que também foram listados nesse rol.

A TABELA 6 (ver página 68) traz os indivíduos listados pela coroa, em 1756, e que foram oficiais da câmara, seus respectivos ofícios e ano, sua ocupação e a data da sua Carta Patente. Dos 25 oficiais que serviram na Câmara e que tiveram patentes militares, 11 foram considerados pela coroa como “Homens Abastados”. Ainda vale destacar que, pela análise dos anos em que os oficiais serviram na Câmara e que conseguiram sua Carta Patente, havia uma certa recorrência entre aqueles que conseguiram sua Carta Patente após sua passagem pela Câmara, pois dos 11 oficiais com patentes e listados na TABELA 6, sete obtiveram sua patente depois de terem assumido um cargo camarário, dois conseguiram a patente antes de serem oficiais camaristas, um conseguiu a sua patente enquanto assumia cargos na Câmara e para um indivíduo não temos a data da sua Carta Patente. Apesar de não fazermos essa comparação para todos os oficiais que tiveram patentes militares, vale destacar que a predominância de oficiais que conseguiram suas patentes depois de terem passado pela Câmara de São João del Rei é significativa, mesmo que tenhamos feito o recorte do grupo total de oficiais patenteados.

Ainda na tentativa de melhor entendermos a relação existente entre os cargos ca-

marários e o estabelecimento em alguma ordenança, estabelecemos as patentes militares apenas dos Juizes Ordinários do período proposto. Ao Juiz Ordinário cabia a presidência do Senado. Responsabilizava-se pelas atividades fiscais e judiciais, em primeira instância. Fazia inquéritos (devassas) sobre assassinatos, atividades ou estabelecimento de comércio não autorizado. Incumbia-se pelo poder local, mas sem direito a veto sobre as decisões tomadas pela maioria. Sua principal função estava ligada à Justiça. A TABELA 7 (ver página 69) demonstra a distribuição das patentes entre tais oficiais.

O que podemos notar é que os Juizes Ordinários também possuíam altas patentes militares, pois mais de 60% deles eram Capitães e Sargentos-Mores de alguma ordenança de São João del Rei e isso significava ter muito prestígio e o próprio mando local. Importa destacar que o cargo de Juiz Ordinário era o mais importante da Câmara, por isso sua intrínseca ligação com as patentes mais altas da estrutura militar. A qualidade de “nobre” alcançada pelos militares poderia gerar um favorecimento para a entrada na Câmara, assim como o contrário, servir à instituição poderia favorecer no alcance de patentes militares. O que não podemos deixar de destacar é que, pelo contexto da sociedade colonial nesse período, ter essas prerrogativas garantia a esses indivíduos exercer a autoridade local e estar em um patamar alto da hierarquia social. Como tratamos de uma sociedade de privilégios, exercer um cargo camarário e possuir uma patente militar eram condições que estavam intrínsecas, como podemos ver pelos resultados analisados.

Ao tentar relacionar as patentes militares adquiridas pelos Vereadores da Câmara de São João del Rei, entre 1737 a 1759, verificamos que o posto de Capitão tinha destaque entre eles. Tal cargo se vinculava às tarefas administrativas no que se referia às decisões como propor obras públicas, decidir e aprovar gastos, redigir e ordenar a aplicação de normas administrativas. Era necessário ao vereador conhecer todos os bens móveis e imóveis pertencentes à Câmara e cuidar que eles fossem bem aproveitados, através do aforamento de terras e cuidado com as

edificações.⁵⁶ Pela TABELA 8 (ver página 69) podemos visualizar a distribuição das patentes para esse cargo.

De acordo com Luiz Vidigal, para alguns municípios portugueses as mais altas patentes estavam entre os vereadores, assim haveria no Reino "um certo tipo-ideal de oligarquia que, sendo vereador e médio proprietário, se ornava com título de Capitão de Ordenanças."⁵⁷ Diferentemente do que encontrou tal historiador para Portugal, na Câmara de São João del Rei parece haver uma distribuição bem equilibrada entre os oficiais militares e os Vereadores, o que torna esses estudos e comparações de diferentes locais do Império português cada vez mais interessantes, pois demonstra a força da dinâmica local no interior das tramas que teceram a sociedade colonial. Para a Vila de São João del Rei, quase a metade dos Vereadores que assumiram cargos públicos em meados do século XVIII tiveram a patente de Capitão (46,15%), o que significava muito para tais oficiais, mas, o número de patentes mais altas não é tão expressivo, como encontrou Luiz Vidigal. As patentes militares mais baixas, como Alferes, Tenente e Ajudante juntas somam 46,14% das patentes entre os Vereadores, além de ser apenas um vereador que conseguiu o posto de Capitão-Mor, o mais alto. O que nos leva a afirmar que, comparativamente ao cargo de Juiz, os Vereadores tinham patentes mais baixas na escala hierárquica militar.

Em se tratando das contas da Câmara de São João del Rei, um cargo que sempre aparece nas discussões relacionadas à cobrança e ordenados é o de Procurador. Eleito pelo mesmo processo dos Vereadores e Juizes, por pelouro, suas funções confundem-se em parte com a dos Vereadores. O Procurador tinha funções ligadas ao executivo, como a arrecadação das rendas e execução das obras, além de representar a instituição camarária nas causas necessárias e fiscalizar as posturas do concelho. A TABELA 9 (ver página 69) demonstra a distribuição das patentes entre esse cargo.

Assim como na situação dos Vereadores, os Procuradores conseguiam predominantemente a patente de Capitão. Para os dois cargos da Câmara de São João del Rei, não existe nenhum Sargento-Mor, patente militar considerada alta e que alçava os indivíduos para o posto de Capitão-Mor. Diferente da situação do cargo de Juiz, que existiam quatro Sargentos-Mores (ver TABELA 6) e a predominância de patentes altas entre esses oficiais.

De um modo geral, consideramos que o número de patentes militares entre os oficiais que serviram na Câmara da Vila de São João del Rei é significativo, e esclarece um pouco a trajetória desses indivíduos. Vale destacar que, assim como ocorre na estrutura militar vigente no período colonial, com a hierarquia entre as patentes, o Capitão-Mor sendo a patente mais alta até se chegar na mais baixa, ocorre com a distribuição dessas patentes entre os oficiais que serviram na Câmara de São João del Rei, ou seja, também existe uma escala hierárquica entre os indivíduos que assumiam os postos camaristas, visto por suas patentes: para o cargo mais importante, o de Juiz, as patentes são mais altas, como a de Capitão-Mor e de Sargento-Mor, sendo também muito expressivo o número de Capitães; para o cargo de Vereador, considerado respeitável entre aqueles que serviam, as patentes são equilibradas, havendo a preponderância da patente de Capitão; por último o cargo de Procurador, que na hierarquia dos cargos camarários era importante, mas sem as prerrogativas que cabiam aos Juizes e Vereadores, e assim suas patentes eram menores.

Percebemos por esse critério seletivo, imposto no início do século XVIII, que existe uma hierarquia entre os oficiais militares portugueses. É essa estrutura que vai se transferir para a Vila de São João del Rei, entre as décadas de 1730 a 1760. Nessa hierarquia, com o Capitão-Mor com papel central e os outros oficiais ocupando seus postos percebemos que o paradigma corporativista, típico do Antigo Regime português, estava presente entre os militares. A

⁵⁶ SOUSA, Avanete Pereira. Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII). Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2003, p. 103.

⁵⁷ Idem.

ideia de corpo representava a organização e distribuição de poder na sociedade portuguesa, o indivíduo fazia parte de um todo, ocupava um lugar nessa ordem, que era naturalmente desigual.⁵⁸

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tecemos por fim algumas considerações que pretendem ser mais indicativos para futuros trabalhos relacionados ao tema. O tipo de ocupação das Minas parece ter feito sobressair uma preocupação maior com o controle interno que nas outras Capitanias.⁵⁹ Nesse contexto, a importância dos Corpos de Ordenanças e Auxiliares deve ser ressaltado, e foi o que pretendemos fazer nesse texto. Ocupados pelos homens principais da localidade, essas forças conferiam efetivamente grande autoridade de mando e distinção social para os que as desempenhavam. Numa sociedade de Antigo Regime, e por

isso de privilégios, como destacamos, esses postos eram essenciais para a definição de quem eram os “homens bons” das Vilas, pertencentes, portanto, aos quadros de poderio e *status* das mesmas. Diante da falta evidente de meios de imposição exclusiva, a coroa portuguesa contou e se amparou nesses militares poderosos para a organização social das Minas no século XVIII.⁶⁰

Enfim, em período tão relevante para a história das Minas Gerais e igualmente essencial para o Reino, naquele momento “cabeça de um desproporcionado Império colonial”⁶¹, esses homens ocupavam postos que eram fundamentais para a definição de seu papel de destaque na sociedade. E, como bem sublinhou importante historiador português, no século XVIII, foi só a partir de seus meados que: “Lisboa pode enfim tencionar mandar, embora essas pretensões ainda estejam longe de poder ser cabalmente cumpridas.”⁶²

Tabela 1		
Distribuição das patentes militares dos Cobradores dos Quintos Reais em Mariana Setecentista*		
(dos 68% que possuíam estes postos)		
Tipo de patente	Número de possuidores	% do total de possuidores
Mestre de Campo	1	1,47%
Coronel	3	4,41%
Tenente-Coronel	3	4,41%
Tenente	1	1,47%
Capitão-Mor	3	4,41%
Sargento-Mor	15	22,06%
Capitão	34	50%
Alferes	8	11,76%
Total	68	100%

*Entre hierarquias dos Corpos de Auxiliares e dos Corpos de Ordenanças.

Fontes: Livros de Recebimento, Receita e Lançamento dos Quintos de Ouro do AHCMM, e manuscritos do AHU – Con. Ultra. – Brasil/MG.

⁵⁸ HESPANHA, António Manuel e XAVIER, Ângela Barreto. “A representação da sociedade e do poder”. In: MATOSO, José (org.). *História de Portugal: o Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 116-119.

⁵⁹ COSTA, Ana Paula Pereira. Atuação de poderes locais no Império Lusitano... Op. cit., p. 42, 43.

⁶⁰ MAGALHÃES. “Os nobres da governança...”, Op. cit., p. 66, 67.

⁶¹ MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Elites e poder..., Op. cit., p. 25.

⁶² HESPANHA, António Manuel. Prefácio. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro de, ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de, SAMPALHO, António Carlos Jucá de. *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos*. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 17.

Tabela 3			
Cobreadores dos Quintos Reais na Lista dos homens mais abastados das Minas de 1756			
Nome	Ocupação	Distrito	Tempo no cargo
Cap. Antônio Alves de Souza	Mineiro	Camargos	9 anos
Sarg. Mor. Antônio Gomes da Silva	Mineiro	Passagem e Morro	6 anos
Cap. Domingos da Silva Lobo	Senhor de Engenho	Inficionado	2 anos
Cap. Gonçalo da Costa Gomes	Mineiro	Morro de Mata Cavalos	2 anos
Cap. João da Silva Guimarães	Mineiro	Vila do Carmo	1 ano
Cap. João Favacho Roubão	Mineiro	Bento Rodrigues	2 anos
Cap. João Pires Duarte	Mineiro	Itacolomi	1 ano
Cap. José Rodrigues Durão	Mineiro	Inficionado	3 anos
Cap. Manoel Ferreira de Souza	Mineiro	Catas Altas	2 anos
Cap. Miguel Gonçalves de Carvalho	Mineiro	Catas Altas	2 anos

Fonte: AHU – Con. Ultra. – Brasil/MG, manuscrito 5669, cx 70, doc 41.

Tabela 4		
Consultas mais frequentes de mercês no Conselho Ultramarino		
(dos 41 nomes para os quais temos informações)		
Tipo de consulta	Total	% do total de consultas
Agradecimentos de serviços / louvor a bom serviço prestado	3	2,97%
Licença para ir ao Reino	8	7,92%
Pedidos de mercês pelo cargo de provedor dos quintos	1	0,99%
Preocupações com o bem comum (inundações Ribeirão do Carmo)	1	0,99%
Queixas sobre rendimentos de ofício de meirinho	1	0,99%
Solicitação / confirmação de cargos	10	9,90%
Solicitação / confirmação de patentes militares	30	29,70%
Solicitação / confirmação de sesmarias	7	6,93%
Solicitação de privilégios / tenças / pagamentos	5	4,95%
Solução de conflitos	19	18,81%
Outros	16	15,84%
Total de consultas	101	100%

Fontes: Manuscritos do AHU – Con. Ultra. – Brasil/MG.

Tabela 2					
Localidades de concentração dos Cobradores dos Quintos Reais com patentes militares (dos 68% que possuíam estes postos)					
Localidade	Tipo de Patente				
	M. Campo	Coronel	Ten-Coronel	Tenente	Cap-Mor
Vila do Carmo		1			
São Caetano					
Camargos					
Brumado					
Guarapiranga		1			1
São Sebastião	1				
Sumidouro					
Inficionado					1
Itacolomi					
Passagem					
Catas Altas			1		1
Bacalhau					
Mata Cavalos					
Gualachos Abaixo					
Gualachos do Sul					
Bento Rodrigues					
Gama			1		
Antônio Pereira					
Monsus				1	
Morrinho			1		
Furquim					
Passagem e Morro					
Gama e Camargos					
Brumado e Sumidouro					
Pinheiro, Gualachos e Rocha					
São Sebastião e Rio do Peixe					
Gualachos do Sul e Pinheiro		1			
Passagem e Bacalhau					
Vila do Carmo e Mata Cavalos					
Monsus e Vila do Carmo					
Bacalhau e Rocha					
Itacolomi e Vila do Carmo					
Total	1	3	3	1	3

Fontes: Livros de Recebimento, Receita e Lançamento dos Quintos de Ouro do AHCM, e manuscritos do AHU – Con. Ultra. – Brasil/MG.

	Sarg-Mor	Capitão	Alferes	Total
		1	2	4
	2			2
		2		2
		2		2
		4		6
		2	2	5
		2	1	3
		2		3
		3		3
	3		1	4
	1	4		7
	1	1		2
	1	1		2
	1			1
		2		2
		1		1
				1
	1	1		2
	1		1	3
				1
	1			1
	1			1
	1			1
		1		1
		1		1
			1	1
				1
		1		1
		1		1
		1		1
		1		1
	1			1
	15	34	8	68

Tipo de patente	Número de possuidores	% do total de possuidores
Capitão-Mor	4	14,8%
Sargento-Mor	4	14,8%
Capitão	10	37,03%
Alferes	3	11,11%
Tenente	4	14,8%
Guarda-Mor	1	3,7%
Ajudante	1	3,7%
Total	27	100%

* Entre hierarquias dos Corpos de Auxiliares e dos Corpos de Ordenanças.

Fontes: Arquivo da Câmara de São João del Rei. Livro 1: Acórdãos e Termos de Vereança" (1736-1831). ACOR 1, 2, 3 e 4 e manuscritos do AHU – Con. Ultra. – Brasil/MG.

Nome	Ocupação	Ofício	Carta Patente
Guarda-Mor Antônio da Silva Soares	Negociante	Juiz - 1758	1761
Alferes Antônio Muniz de Medeiros	Roceiro	Vereador - 1749	1763
Capitão Antônio Teixeira da Costa	Mercador	Vereador - 1739	1729
Tenente Jerônimo da Silva Guimarães	Roceiro	Vereador -1756	1778
Sargento-Mor João Rodrigues Silva	Minerador	Juiz - 1748 / 1749 / 1753 / 1758	1756
Capitão-Mor Joaquim José da Silveira	Não consta	Vereador - 1750 Juiz - 1754	1756
Sargento-Mor José Alves de Carvalho	Negociante	Juiz - 1753	1729
Tenente e Capitão José de Sousa Gonçalves	Mercador	Vereador - 1756	Tenente -1763 Capitão - 1774
Capitão-Mor Manoel Antunes Nogueira	Negociante	Vereador - 1750	1764
Tenente Manoel Ferreira Pereira	Roceiro	Vereador - 1744 Juiz - 1750	Sem data
Capitão-Mor Mathias Gonçalves Moinhos	Não Consta	Juiz - 1746	1749

Fonte: AHU – Con. Ultra. – Brasil/MG, manuscrito 5669, cx 70, doc 41. & Termos de Vereança da Câmara de São João del Rei, Acórdãos 1,2 e 3

Tabela 7						
Distribuição das patentes militares entre os Juizes eleitos no período 1737 a 1759						
Nº de Patentes entre os Juizes	Capitão-Mor	Sargento-Mor	Capitão	Alferes	Tenente	Guarda-Mor
14	2	4	4	1	2	1
%	14,2	28,5	28,5	7,1	14,2	7,1

Fontes: Termos de Vereação da Câmara de São João del Rei. Acórdãos 1,2 e 3. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU/MG).

Tabela 8						
Distribuição das patentes militares entre os Vereadores no período 1737 a 1759						
Nº de Patentes entre os Vereadores	Capitão-Mor	Sargento-Mor	Capitão	Alferes	Tenente	Ajudante
13	1	0	6	2	3	1
%	7,69	0	46,15	15,38	23,07	7,69

Fontes: Termos de Vereação da Câmara de São João del Rei. Acórdãos 1,2 e 3. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU/MG).

Tabela 9					
Distribuição das patentes militares entre os Procuradores no período 1737-1759					
Nº de Patentes entre os Procuradores	Capitão-Mor	Capitão	Sargento-Mor	Alferes	Ajudante
5	1	3	0	0	1
%	20	60	0	0	20

Fontes: Termos de Vereação da Câmara de São João del Rei. Acórdãos 1,2 e 3. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU/MG).

A reforma da Marinha de Guerra portuguesa no período pombalino (1761/1777): a criação de uma Marinha estritamente militar e profissional e as fontes para seu estudo

Ney Paes Loureiro Malvasio

Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/IFCS). neymalvasio@gmail.com

RESUMO

Este artigo traz os resultados da pesquisa que fiz durante meu mestrado em História, sobre os incentivos à construção naval no Estado do Brasil e Grão-Pará durante o Reinado de Dom José I (1750/1777), concentrando-se no estudo dos Arsenais de Marinha coloniais (estaleiros), criados ou mantidos nesse período, alinhando o de Belém, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Santos e Salvador. A pesquisa, entretanto, extrapolou os resultados obtidos com os estaleiros e culminou na efetiva descoberta de uma reforma da Marinha Real portuguesa no período pombalino. As fontes para o estudo dessa reforma do século XVIII trago no corpo do artigo, além de um extenso número de fontes nas referências bibliográficas.

PALAVRAS-CHAVE: período pombalino, reformas pombalinas, Reinado de Dom José I, século XVIII, reforma naval, Marinha Real portuguesa, Arsenais de Marinha, estaleiros coloniais, América portuguesa

ABSTRACT

This work, from the master degree course research, brings up the results about the investments made in the naval construction in the states of Brasil and Grão-Pará during the reign of D. Jose I (1750/1777), focusing in the study of the colonial Arsenais de Marinha (navy shipyards), inaugurated or maintained in this period. The shipyards were located in Belém, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Santos e Salvador.

The research, however, spread from the results obtained only with the shipyards and bring us the real discovery of the restructuration of the Portuguese navy in the Pombal Era. The work also detail the research books and archive texts available for more studies.

KEY-WORDS: Pombal period, Pombal reforms, D. Jose I kingdom, XVIII century, naval reform, portuguese navy, Arsenais de Marinha, colonial shipyards, Portuguese America

A reforma naval e os Arsenais de Marinha foram parte da política do período pombalino visando ao âmbito do Império Ultramarino e, portanto, partícipes da política e do *modus vivendi* no mundo lusitano, durante a segunda metade do século XVIII. Dessa forma, os Arsenais de Marinha, intrinsecamente ligados à reforma naval, precisam ser entendidos como

elementos mantenedores das rotas marítimas e comerciais entre os dois lados do Atlântico, além de dedicados à defesa dos Domínios Ultramarinos. Outro ponto importante é a militarização da Marinha portuguesa, com criação de postos específicos para a sua profissionalização e maior ligação com os ditames do Estado lisboeta.

Esses elementos são demonstrados por meio da Legislação e das decisões e práticas políticas e administrativas que levaram à criação de mais uma das tão famosas reformas pombalinas, como são conhecidas no campo da História. Essas fontes, que apresento com alguns detalhes, trazendo o que, até então, era praticamente desconhecido, tanto de um lado como do outro do Atlântico, pois não encontrávamos a perfeita referência ao início da reforma naval, tornam a Marinha de Guerra portuguesa uma corporação militar e profissional, debaixo da política do Estado bragantino, ao contrário da situação anterior vivenciada no Império Marítimo português.

O tema relativo às modificações encetadas na Marinha portuguesa e a criação dos Arsenais de Marinha na costa do Brasil já foi abordado em outras obras da historiografia brasileira. Entretanto, a maior parte desses trabalhos restringe-se a uma simples rememoração cronológica da criação e vida dos estaleiros coloniais. A quase totalidade dessas obras é um primoroso fruto de edições da Marinha do Brasil, por meio da pesquisa de oficiais dos quadros dessa força, buscando resgatar dados guardados em seus arquivos, compilando-os para efetuar quadros históricos dos Arsenais navais.

As obras publicadas que trazem subsídios sobre o tema que descrevemos, editadas pela Marinha ao longo dos anos, encontram-se majoritariamente em duas grandes coleções. A primeira é *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, com vários volumes publicados nos anos 40 e 50 do século XX, o volume XVI sendo o mais interessante deles para o estudo indicado, trazendo no capítulo II uma contribuição preciosa para o nosso trabalho no que concerne à delimitação espacial da área do estaleiro nos seus primeiros anos. Outra coleção, *História Naval Brasileira*, foi edita-

da pelo SDM (Serviço de Documentação da Marinha) na década de 1970, e aqui já temos informações mais detalhadas sobre navios fabricados durante o Século XVIII, como tonelagem, número de canhões, data de lançamento ao mar e incorporação.

Ainda no âmbito das publicações oficiais da Marinha brasileira, podemos destacar *Relíquias Navais do Brasil*, do Almirante Max Justo Guedes, que traz um rápido relato da evolução da construção naval no Brasil, no capítulo denominado "O Navio". O livro do Almirante Prado Maia, *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*, editado pela José Olympio em 1965 retrata, no capítulo V, os estaleiros coloniais, descrevendo-os sucintamente, mas trazendo alguns informes sobre navios construídos.

É digno de nota que esses livros, importantes por efetuarem um resgate histórico da atuação dos Arsenais de Marinha, não tem por propósito inserir os ditos estaleiros na dinâmica do Império Ultramarino português e sua relevância como pontos de apoio à navegação, tanto das frotas comerciais, como dos navios de guerra portugueses. A maioria dessas obras descreve os estaleiros coloniais ligados à evolução histórica do Estado do Brasil, desligando-os, conseqüentemente, das vinculações com o resto do Império Marítimo português.

Quanto ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, o livro do Almirante Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*, editado em 1951, encontra-se como única obra dedicada exclusivamente a um dos Arsenais no período anterior a 1808, objeto de nosso estudo. Essa obra precursora traz o estudo de fontes manuscritas do século XVIII, bastante elucidativas a respeito das modificações encetadas a partir da mudança do Vice-Reinado para a cidade do Rio de Janeiro em 1763, evento fundamental para o estudo da mudança de foco administrativo-militar para a parte Sul do Estado do Brasil.

A única exceção que encontramos no quadro dos estudos históricos brasileiros, fora dos quadros da Marinha, é a obra do historiador José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, publicada em 1968 e que faz um elo entre um estaleiro

colonial (Arsenal de Marinha da Bahia) e o processo histórico do Império Marítimo português. No caso específico de Amaral Lapa, relacionando o Arsenal baiano e o sistema de frotas da Carreira da Índia. Em seu livro, referenciando-se em inúmeras fontes de arquivos, conseguiu mostrar a evolução do estaleiro baiano ligado às necessidades da coroa lusitana em suas rotas comerciais da Europa à Índia (Carreira da Índia).

Uma obra fundamental para o estudo do Império lusitano, *O Império Marítimo Português*, de Charles R. Boxer, no capítulo IX – “As frotas da Índia e as frotas do Brasil” –, trabalha sobre a questão da reforma naval portuguesa, e a construção naval como meio de suprir as frotas comerciais portuguesas com unidades navais adequadas, mas não distingue os navios fabricados exclusivamente para a Marinha de Guerra e que não tiveram nenhum contato com alguma das “Carreiras”. Alguns desses exemplos vieram a lume em *A Bahia e a Carreira da Índia*. Semelhante ao trabalho de Boxer, citamos Frederic Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, onde o autor trata da construção naval no Império português (capítulo II). Nestas duas obras temos a ótica fundamental para entender a construção naval nos Arsenais de Marinha do século XVIII, ligada à necessidade do Império Marítimo como um todo, e não para suprir necessidades regionais.

Seguindo essa linha de obras voltadas para o entendimento do Império português, sobretudo no século XVIII, encontramos vários livros, a maioria editado há menos de dez anos e inclusos na nova corrente historiográfica que procura entender o período colonial brasileiro não mais isoladamente ou apenas em suas vinculações com a metrópole, mas em conexão com todo o mundo lusitano. Cito em especial *O Antigo Regime nos Trópicos*¹, no sentido de compreender o processo de medidas administrativas e econômicas criadas e desenvolvidas em conjunto com a evolução histórica do Império colonial português.

Damos destaque ao capítulo V, de Antônio Manuel Hespanha, que busca reler

certas noções há muito sedimentadas da historiografia luso-brasileira; ao capítulo VI, de Maria Fernanda Bicalho, importante por mostrar o papel das câmaras municipais na dinâmica do Império, com dados sobre o período focado no nosso projeto; ao capítulo VIII, de Nuno Gonçalo Monteiro, onde se traça um panorama do sistema de indicação de governadores-gerais e sua intrínseca relação com a evolução do Império Ultramarino, também indicando caminhos para o entendimento de alguns porquês do nosso objeto de estudo visto sob um prisma maior; e, por fim, ao capítulo IX, de Maria de Fátima Gouvêa, breve, mas preciosa síntese do desenvolvimento administrativo português em suas possessões atlânticas, síntese necessária para definirmos o macrocosmo que levou à criação dos Arsenais navais na costa do Estado do Brasil (Rio de Janeiro, Santos e Porto Alegre) na época pombalina.

A Cidade e o Império, de Maria Fernanda Bicalho é igualmente uma obra exemplar para buscarmos o enfoque na cidade do Rio de Janeiro e suas transformações decorrentes do processo de elevação à capital do Estado do Brasil, trazendo referências para analisarmos o porquê da criação de um estaleiro oficial na cidade. Destacamos os capítulos II e III, que trazem o contexto militar de meados do século XVIII e todo um quadro do processo de transferência da capital para o Rio de Janeiro, o que nos será útil para a abordagem contextual da criação dos Arsenais navais durante esse período de guerras no sul e deslocamento da capital administrativa.

Quanto ao período pombalino, a obra do Visconde de Carnaxide, *O Brasil na Administração Pombalina*, mostra-se importante para a compreensão do período abordado na pesquisa, mas, especificamente, no que concerne à indústria naval, não entra no mérito de todo o processo de criação dos Arsenais de Marinha e do posto de Intendente de Marinha, citando algo sobre as frotas de comércio no capítulo II. Caio Prado Jr, em *Formação do Brasil Contemporâneo*, traz uma leitura semelhante, citando a criação dos Intendentes de Marinha no capítulo “Admi-

¹ FRAGOSO, João; BICALHO, Maria F. & GOUVÊA, Maria de F (Orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

nistração", mas não esmiuçando as causas desse fato ou mesmo suas consequências para o desenvolvimento do trabalho manufatureiro no Brasil colonial.

A descoberta integral dessa reforma da Marinha Real portuguesa, em pleno Reinado de Dom José I deve-se a um grande número de fontes primárias, algumas ainda não publicadas, e encontradas, portanto, somente em arquivos ou edições únicas e de pouca tiragem. Os arquivos mais importantes para a conclusão da pesquisa dividem-se entre o Brasil e Portugal, tal qual a travessia da Carreira do Brasil. Em Portugal, o mais importante para a pesquisa e que permeia todo um caminho para o entendimento da História Naval é a Legislação do período pombalino. É importante notar que esse conjunto de leis e decisões régias pode ser encontrado em mais de um arquivo ou biblioteca, sendo que grande parte delas já foi impressa. Para facilitar o objetivo da pesquisa, enquadrei a Legislação na Biblioteca Nacional de Portugal, em Lisboa, pois a mesma já reúne toda a documentação de que estou tratando, identificada e sob o nome de Coleção Pombalina, desde o século XIX.²

Entretanto, essa Legislação também encontra-se em diversas outras fontes, como o Arquivo Nacional, no Fundo Vice-Reinado e no da Secretaria do Estado do Brasil. Aqui, ao mesmo tempo, trato das inúmeras cartas e papéis enviados de Portugal para o Brasil e vice-versa. O Arquivo Nacional também dedicou-se a imprimir boa parte desse material que foi de grande importância para o andamento da pesquisa.³

Outra fonte que utilizei para a busca de manuscritos de referência para o tema da minha pesquisa é a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, tanto na ordem de manuscritos⁴ como de plantas e mapas do século XVIII.⁵

O Arquivo do Estado de São Paulo/AESP foi outro ponto em que pude coletar grande parte da documentação, conforme aparece indicado durante a parte textual. Nesse caso, tive acesso a documentos do século XVIII, impressos desde o final do século XIX.⁶

Quanto às outras obras de fundamental importância para o desenvolvimento da pesquisa,⁷ trarei as informações exatamente quando forem empregadas nos seguintes capítulos do texto, abordando a pesquisa que traz a reforma da Marinha portuguesa na segunda metade do século XVIII.

Após a apresentação das principais fontes impressas e dos arquivos de pesquisa, resta-nos indicar os pontos mais importantes da reforma naval do período pombalino. Contudo, para o artigo, fica apenas a ressalva que nem todos os pontos que escrevi em minha dissertação⁸ podem ser descritos em detalhes no artigo.

Neste artigo, trazendo o que pesquisamos para a dissertação, demonstramos que em meio ao Reinado de Dom José I, um período marcado por diversas reformas políticas, administrativas, econômicas, sociais e militares,⁹ também aconteceu uma reforma nos meios navais portugueses, bem como no seu Império Ultramarino. Referimo-nos a mais uma reforma pombalina, a reforma naval, ainda não corretamente identificada nas

² Biblioteca Nacional de Portugal/BNL/Coleção Pombalina.

³ Luiz de Almeida Portugal, 2.º Marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro. (1769-1776)*. Essa reunião de cartas do Vice-Rei instalado no Rio de Janeiro ganhou duas edições do Arquivo Nacional/ANRJ.

⁴ Biblioteca Nacional/Rio de Janeiro/BNRJ/Divisão de Manuscritos.

⁵ Nestor Goulart Reis. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. Nessa obra, encontramos grande parte das plantas utilizadas na pesquisa para a Dissertação. Aqui também encontramos plantas de outro centro de referência, o Arquivo Histórico do Exército/AHE.

⁶ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo/AESP*. Coleção com mais de 90 volumes publicados desde 1891, trazendo a preciosa cópia de manuscritos de natureza diversa.

⁷ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*; Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*. Dentre outras obras de grande utilização na pesquisa.

⁸ *Distantes Estaleiros: a criação dos arsenais de Marinha e sua inserção na reforma naval pombalina do império marítimo português (1750/1777)*/ Ney Paes Loureiro Malvasio. – Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2009. (Ainda não publicada)

⁹ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (séc. XVI a XVIII)*; João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II.

obras de História, tanto portuguesas como brasileiras; e, muitas vezes, os avanços no campo naval foram negados ou, bastante diminuídos,¹⁰ nos estudos a respeito do período pombalino, quanto mais identificar uma reforma naval.

O grande número de reformas pombalinas, como são chamadas essas reformas dos dois lados do Atlântico, foram permitidas, em grande parte, pela modificação política do Estado português durante o Reinado de Dom José I. Realmente aconteceu uma ampla reforma naval no Império Marítimo português¹¹. A reforma naval pombalina, portanto, pode ser definida através de três pontos gerais neste artigo para o seu completo entendimento.

O primeiro ponto é a construção naval, pois, no período pombalino, o antigo estaleiro de Lisboa, a Ribeira das Naus, o principal estaleiro do Império Marítimo português, foi completamente destruído pelo terremoto de 1755. Essa desgraça deu ocasião à criação de um novo estaleiro (projeto com cais de cantaria, dique seco, “Sala do Risco”) que acabou recebendo uma nova denominação, Arsenal de Marinha de Lisboa.¹² Ao lado desse evento, no período pombalino, o modelo do novo Arsenal de Marinha foi recriado no território Ultramarino, responsável pelo sustentáculo econômico de Portugal, a América portuguesa.¹³

Esses novos Arsenais de Marinha, ao lado do já existente na Bahia (referindo-me

apenas aos estaleiros de *status* permanente), foram criados como estaleiros de grande porte, ou seja, capazes de construir naus de guerra, os maiores navios da época da madeira e vela.¹⁴ No primeiro ponto, também é necessário adicionar o fato de que a madeira brasileira mostrou-se a melhor de todas na construção naval, sendo utilizada da mesma forma em Lisboa,¹⁵ e capaz de criar navios que singraram os mares durante mais de cinquenta anos, quando tratamos de naus. Além da madeira, esse importante grau de qualidade dos navios do Império Marítimo português também era devido à sua capacidade *sui generis* de projeto e construção.¹⁶

Capacidade essa que foi incrementada, ao longo do Reinado de Dom José I,¹⁷ principalmente pela criação do cargo de Intendente de Marinha, de grande impacto profissional nos Arsenais Ultramarinos, pois essa função só poderia ser preenchida por um oficial da Marinha de Guerra. Ao lado disso, sublinhamos o envio de técnicos gabaritados na arte naval, mandados de Lisboa para qualquer canto do Império Marítimo, como no caso do Arsenal de Porto Alegre, criado em plena guerra de reconquista do Rio Grande.¹⁸

Em se tratando de continuidade da reforma naval pombalina, o cargo de Intendente de Marinha constituiu-se num grande exemplo de continuidade, pois, em 1797, já na regência de Dom João, essa função foi cria-

¹⁰ Visconde de Carnaxide. *O Brasil na Administração Pombalina*, p. 152.

¹¹ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Charles Boxer. *O Império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

¹² Decreto de 28 de Janeiro de 1758; Manuel da Costa Amorim. A Capela de São Roque do Arsenal de Marinha. In: *Revista da Armada*, nº 350; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; www.mdn.gov.pt

¹³ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (séc. XVI a XVIII)*; Charles Boxer. *O Império marítimo português – 1415/1825*.

¹⁴ José Feijó de Melo Albuquerque. *Despesas do Arsenal do Pará (1761-66); Manuscrito sobre o ferro utilizado no Arsenal (1761-66)*. Biblioteca Nacional/Rio de Janeiro/Divisão de Manuscritos, 03, 4, 023 e 024; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na era pombalina*, v. III.

¹⁵ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. VI et LXIV; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II; Luiz de Almeida Portugal, 2.º Marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro (1769-1776)*.

¹⁶ Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144-46.

¹⁷ Regimento para o Provedor Mor da Fazenda do Estado do Brasil, de 31 de outubro de 1752. In: *A Bahia e Carreira da Índia*, p. 323-26.

¹⁸ Abeillard Barreto. In: *História Naval Brasileira*; Rio Branco. *Efemérides brasileiras*.

da em todas as Capitânicas marítimas do Brasil que ainda não tinham um militar da Marinha com essa função específica. Essa medida trouxe consigo a possibilidade de instalação de Arsenais de Marinha em todo o litoral brasileiro, fato tornado real durante o processo de Independência do Brasil e a grande Esquadra que se conseguiu em número de unidades, em grande parte pela construção naval executada em todo o litoral do país.¹⁹

Reunindo esses aspectos do primeiro ponto, chegamos ao fato de que, durante as reformas pombalinas, chegou-se a um efetivo equilibrado da Esquadra portuguesa que, apesar de pequena em relação às grandes potências marítimas, tinha conquistado um grau de independência na construção naval.²⁰ Por isso, não necessitava mais da compra de navios na Holanda, por exemplo, ou do considerado perigoso apelo à Grã-Bretanha, segundo a visão a partir do período pombalino.²¹

O segundo ponto criado pela reforma pombalina foi a militarização completa de sua Marinha de Guerra e sua eficaz utilização junto à Marinha Mercante para proteção de sua valiosa carga.²² Um fato de grande contemporaneidade, em pleno século XVIII, em que vimos a militarização completa da Marinha inglesa, a *Royal Navy*, a partir de 1748, e da Esquadra francesa, a partir do Reinado de Luís XV. A reforma pombalina mostrou sua contemporaneidade de várias formas, a adoção de uniformes foi decretada há cerca de uma dúzia de anos após o mesmo passo

efetuado na Inglaterra. Da mesma forma, o acesso aos postos do oficialato naval, sem ser exclusivo de fidalgos ou nobres, concretizado durante a reforma pombalina conforme se observava na *Royal Navy*, efetuou-se antes do mesmo ser verificado na Marinha francesa, sendo que, na França, o atraso nesse sistema hierárquico e sua concretização através de expurgos, principalmente no período da Convenção, privou Napoleão Bonaparte de excelentes comandantes navais em suas campanhas.²³

A militarização, portanto, enquadrou-se em mais uma modificação social vislumbrada durante o período pombalino.²⁴ Isso porque os nobres e fidalgos que buscavam títulos e mercês no serviço da Marinha, na maior parte sem possuírem qualquer nível profissional, não tinham mais acesso e os que, de fato, tinham conhecimentos profissionais no mar foram absorvidos pela criação de uma estrutura hierárquica de postos militares para oficiais da Marinha Real.²⁵

A criação de postos militares evidenciou a modificação da Marinha do Império Marítimo português, trazendo-a para a situação de corporação totalmente ligada ao Estado e profissional, algo considerado moderno no século XVIII e não mais uma Marinha conexas com os desejos de qualquer fidalgo. Nessa militarização da Marinha, nem sempre compreendida nos livros de História que trataram do período de transição do Reinado de Dom João V para o seu sucessor, Dom José I, também se fez uma grande elevação de *status* do antigo nauta português, refe-

¹⁹ Alvará de 3 de março de 1770; Carta Régia de 11 de março de 1770; Carta Régia de 12 de agosto de 1797 (ver Anexo 1); Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*.

²⁰ Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144-46.

²¹ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*.

²² Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 2 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²³ A. C. Hedges. *Admiral Lord Nelson*; Adriana Lopez. *De cães a lobos-do-mar: súditos ingleses no Brasil*; Allan Westcott, Willian Stevens. *História do poderio marítimo*; David Cordingley. *Cochrane: the real master and commander*; Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 2 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*; Decreto de 9 de julho de 1774. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; Frederick Wilkinson. *Uniformi: oltre 500 divise d'ale origini ad oggi*; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*; Preben Kannik. *Uniformi di tutto il mondo*; Robert B. Bruce, Iain Dickie, Kevin Kiley, Michael F. Pavkovic & Frederick C. Schneid. *Fighting Techniques of the Napoleonic Age (1792-1815)*; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*; Sam Willis. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare; Fighting Ships (1750-1850)*.

²⁴ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno (1641-1789)*.

²⁵ Charles Boxer. *O Império marítimo português – 1415/1825*.

rimo-nos ao piloto, ao mestre de navio, homens que tinham o conhecimento náutico, na prática, mas não tinham nenhum nível de comando, frente a um fidalgo ou nobre a bordo do navio.²⁶

Os postos de oficiais da Marinha portuguesa colocaram todos esses homens numa hierarquia estruturada, o posto regulava o nível de comando de cada um, era a padronização, algo bastante comum no período pombalino. Em conjunto com a criação desses postos militares, houve uma equiparação de hierarquia entre o Exército e a Marinha, situação nascida da prática real de combate.²⁷ Novamente, outra situação comum no período pombalino, em que a legislação não figurava como simples burocracia, mas como observação direta do serviço desempenhado por funcionários e militares do Império Ultramarino, ao longo dos anos.

Ao lado dessa legislação, criou-se outro número de leis visando ao aumento de elementos do Império Marítimo embarcados nos diversos navios, de guerra ou mercantes, a tripulação, descrevendo melhor. Não somente leis, mas prática administrativa também, conforme existem exemplos abrangendo, inclusive, a África e a América portuguesa.²⁸

O terceiro ponto geral da reforma naval encontra-se junto a outra grande reforma pombalina, a reforma educacional, pois a Marinha de Guerra necessitava de grande número de oficiais para tripular seus navios, sem contar os mercantes. Isso era uma situação que visava, ao longo do tempo, livrar-se da perigosa contratação de oficiais estrangeiros, melhor descrevendo, mercenários, que custavam muito caro ao Erário/Fazenda portuguesa se comparados com os novos postos criados para oficiais portugueses e

do Império Marítimo, pois não havia uma série de limitações nesse sentido durante o período pombalino.

Para se atingir um desejado número de jovens para tripular os navios portugueses, deu-se a criação de escolas náuticas, em Portugal e até nos cantos mais distantes do Império, em Goa, como exemplo maior.²⁹ Essas escolas eram preparadas para a instrução de jovens oficiais navais e, antes desse ponto, havia o famoso Colégio dos Nobres que destinava-se à instrução de meninos para, no futuro, ocuparem diversos postos no Império Ultramarino, dentre eles a Marinha. Destacando-se que o acesso não era exclusivo aos filhos da nobreza, mas também aberto aos filhos de funcionários do Império Marítimo, mais uma vez, uma decisão totalmente ligada aos diversos aspectos sociais das reformas pombalinas.³⁰

Nesses três pontos gerais, conseguimos visualizar todos os aspectos da reforma naval vinda a lume durante o período de reformas pombalinas, e redescoberta durante nossa pesquisa.

Como se depreende nessa discussão bibliográfica, o objeto de nossa pesquisa foi tratado aqui e acolá nas obras publicadas ao longo dos anos, deixando sempre de lado as ligações intrínsecas entre a reforma naval do período pombalino, tornando a Marinha de Guerra mais profissional, pois transformada completamente em uma corporação militar e com a educação de seus integrantes, voltada especificamente para o mundo naval. O importante é tratar esse assunto sob a ótica da Legislação pombalina existente nos arquivos e compará-la com os fatos históricos ocorridos, para definirmos a existência de uma reforma naval de âmbito militar desde as primeiras leis de 1761.

²⁶ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Charles Boxer. *O Império marítimo português – 1415/1825*; Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 2 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (org.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*; Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno (1641-1789)*.

²⁷ Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁸ Aviso de 22 de fevereiro de 1776; Luiz de Almeida Portugal, 2.^o Marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro (1769-1776)*.

²⁹ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 138.

³⁰ Carta de Lei de 7 de março de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

FONTES MANUSCRITAS E IMPRESSAS

Instituições de pesquisa de fontes primárias:

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO – São Paulo, Brasil – www.arquivoestado.sp.gov.br

ARQUIVO NACIONAL – Rio de Janeiro, Brasil – www.arquivonacional.gov.br

BIBLIOTECA NACIONAL – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

BIBLIOTECA DA MARINHA – Rio de Janeiro, Brasil – www.mar.mil.br/dphdm/pesq/biblio.html

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL – Lisboa, Portugal – www.bnportugal.pt

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO – Rio de Janeiro, Brasil – www.ihgb.org.br

MOSTEIRO DE SÃO BENTO – Rio de Janeiro, Brasil – www.osb.org.br

MUSEU DE MARINHA – Lisboa, Portugal – <http://museu.marinha.pt>

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA – Rio de Janeiro, Brasil – www.mar.mil.br/dphdm

Referências bibliográficas:

AGUIAR, Francisco Xavier da Costa. *Memória que mostra a origem da vila de Santos e o seu estado presente*. In: *Revista do IHGSP*. São Paulo, 1906. v. XI.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

AMEAL, João. *História de Portugal: das origens até 1940*. 6. ed. Porto: Tavares Martins, 1968.

ARAÚJO, José Goes de. *Naufrágios e afundamentos na costa brasileira*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 2003.

ARQUIVO NACIONAL (Org.). *Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e a sua Época*. São Paulo: Alameda, 2004.

BARRETO, Antonio (Org.). *Marquês de Pombal: catálogo bibliográfico e iconográfico*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1982.

BARROSO, Gustavo. *História Militar do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935. (Brasiliana, v. 49)

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2ª. ed. São Paulo: Alameda, 2007.

BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BOXER, Charles R. *O Império marítimo português (1415-1825)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

_____. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1973. (Brasíliana, v. 353)

BRUCE, Robert; DICKIE, Iain; KILEY, Kevin; PAVKOVIC, Michael; SCHNEID, Frederick. *Fighting Techniques of the Napoleonic Age, 1792-1815*. London: Amber Books, 2008.

BRUNO, Ernani da Silva. *Viagem ao País dos Paulistas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966.

CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. 3ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976. (Brasíliana, v. 92)

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília-Rio de Janeiro: FUNCEP/SDGM, 1986.

CARNAXIDE, Antônio de Sousa Pedroso Carnaxide, Visconde de. *O Brasil na Administração Pombalina: economia e política externa*. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979. (Brasíliana, v. 192)

CARVALHO DOS SANTOS, Maria Helena (Coord.). *Pombal Revisitado: Comunicações ao Colóquio Internacional do 2º centenário da morte do Marquês de Pombal*. Lisboa: Estampa, 1984. 2 v.

CASTRO, Armando. *As doutrinas econômicas em Portugal, na expansão e na decadência (séculos XVI a XVIII)*. Lisboa: Bertrand, 1978.

CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

CHAPMAN, Fredrik Henrik. *Architettura Navalis Mercatoria: the classic of eighteenth-century naval architecture*. New York: Dover Publications, 2006. (reedição do original de 1768)

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

CORDINGLY, David. *Cochrane: the real Master and Commander*. 2ª. ed. New York: Bloomsbury, 2008.

CUNHA E MENEZES, Pedro. *O Rio de Janeiro na Rota dos Mares do Sul: iconografia do Rio de Janeiro na Austrália*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2004.

DASH, Joan. *O prêmio da longitude*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DIZIONARIO delle Battaglie. Roma: Arnoldo Mondadori, 1968.

Documentos Interessantes Para a História e Costumes de São Paulo. São Paulo: AESP. 91 v.

DONATO, Hernâni. *Dicionário das batalhas brasileiras: dos conflitos com indígenas às*

guerrilhas políticas urbanas e rurais. São Paulo: IBRASA, 1987.

DU GUAY-TROUIN, René. *O Corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2002.

EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro no Tempo dos Vice-Reis*. Rio de Janeiro: Conquista, 1956.

FALCON, Francisco C. *A Época Pombalina: política econômica e monarquia Ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

FERREZ, Gilberto. *O Rio de Janeiro e a Defesa de seu Porto*. Rio de Janeiro: SDGM, 1972. 2 v.

FISHER, H. E. S. *De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1984.

FONTANA, Riccardo. *As obras dos engenheiros militares Galluzzi e Sambuceti e do arquiteto Landi no Brasil colonial do séc. XVIII*. Brasília: Senado Federal, 2005.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria F. & GOUVÊA, Maria de F. (Orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. "À espera das frotas: hierarquia social e formas de acumulação no Rio de Janeiro, século XVII." *in: Cadernos do LIPHIS*, nº. 1. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995, p. 53-62.

_____. "As frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770". *in: Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: DIFEL, 1990, p. 477-496.

FREIRE, Francisco de Brito. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*. São Paulo: Beca Produções Culturais, 2001.

FRIDMAN, Fania. *Donos do Rio em Nome do Rei*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/ Garamond, 1999.

GARDINER, Robert. *Warships of the Napoleonic Era*. London: Chatham Publishing, 1999.

_____. *Frigates of the Napoleonic Era*. Annapolis: Naval Institute Press, 2006.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II*. Lisboa: Livraria Sá de Costa Editora, 1978.

_____. "Os portugueses e a 'carreira da Índia', 1497-1818". *in: Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: DIFEL, 1990, p. 333-374.

GOLDSMITH-CARTER, George. *Velas e Veleiros*. São Paulo: Melhoramentos, 1982.

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

GUEDES, Max Justo. *Relíquias Navais do Brasil*. Rio de Janeiro: SDGM, 1983.

HESPANHA, Antônio Manuel (coord.). *História de Portugal: Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993. v. IV.

- HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Rio de Janeiro: SDGM, 1979. v. II.
- HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005.
- IRELAND, Bernard. *Navios de Guerra: da vela à era nuclear*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico S/A, 1978.
- KANNIK, Preben. *Uniformi di tutto Il mondo*. Torino: S.A.I.E., 1969.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1968. (Brasíliana, v. 338)
- LAVRADIO, D. Luis de Almeida Portugal, Marquês do. *Cartas do Rio de Janeiro, 1769-1776*. Rio de Janeiro: Instituto Estadual do Livro, 1978. (volume contendo as cartas existentes no Arquivo Nacional, Rio de Janeiro)
- LIGHT, Kenneth H. *A viagem marítima da família real: a transferência da corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. "O comércio atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII." *In: Revista de história*, nº. 101. São Paulo: USP, 1975, p. 49-106.
- LOPES, Thoríbio. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*. Belém: [s/ed], 1945.
- LOPEZ, Adriana. *De cães a lobos-do-mar: súditos ingleses no Brasil*. São Paulo: Editora Senac, 2007.
- MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*. São Paulo: Edusp, 1975.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. 2ª. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- _____. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- MORI, Vitor Hugo; LEMOS, Carlos A. C.; CASTRO, Adler Homero F. de. *Arquitetura Militar: um panorama histórico a partir do porto de Santos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/ Fundação Cultural do Exército, 2003.
- MUNIZ JR, J. *Fortes e Fortificações do Litoral Santista*. Santos: Edição do Autor, 1982.
- NORTON, José. *O último Távora*. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2008.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- O'NEIL, Thomas. *A viagem da Família Real portuguesa para o Brasil*. 2ª. ed. Rio de Janeiro:

José Olympio, 2007.

OLIVEIRA MARQUES, A. H. de. *História de Portugal: do Renascimento às Revoluções Liberais*. 13ª. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1998. v. II.

OLIVEIRA, José Joaquim Machado de. *Quadro Histórico da Província de São Paulo*. 2ª. ed. São Paulo: Typographia Brasil de Carlos Gerke & Cia, 1897.

PAIM, Gilberto. *A Amazônia de Pombal sob ameaça*. Rio de Janeiro: Editorial Escrita, 2006.

PALMA-FERREIRA, João (Org.). *Naufrações, Viagens, Fantasias & Batalhas*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1980.

PEDREIRA, Jorge & COSTA, Fernando Dores. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979. (Brasiliana, v. 371)

REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

RIBEIRO, Orlando. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. 4ª. ed. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1986.

RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides brasileiras*. Brasília: Senado Federal, 1999.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980.

SCHNEIDER, Susan. *O Marquês de Pombal e o Vinho do Porto: dependência e subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980.

SELVAGEM, Carlos. *Portugal Militar: desde as origens do Estado Portucalense até o fim da Dinastia de Bragança*. 4ª. ed. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1999.

SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas: Papyrus, 2001.

SILVA, Maria B. N. da. (org.). *O Império Luso-Brasileiro (1750-1822)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1986.

SOARES, Teixeira. *O Marquês de Pombal: a lição do passado e a lição do presente*. Rio de Janeiro: Alba, 1961.

SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

STEVENS, W. O. & WESTCOTT, A. *História do Poderio Marítimo*. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: SDGM, 1957. v. XVI.

TENGARRINHA, José (Org.). *História de Portugal*. 2ª. ed. Bauru: EDUSC; São Paulo: UNESP; Lisboa: Instituto Camões, 2001.

WARNER, Oliver. *Great Battle Fleets*. London: Hamlyn Publishing, 1973.

Warships. 3ª. ed. Torino: Instituto Geografico De Agostini/Vincenzo Bona, 1997.

WILLIS, Sam. *Fighting Ships (1750-1850)*. London: Quercus, 2007.

WILLIS, Sam. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare*. Suffolk: The Boydell Press, 2008.

Artigo

Armando de Senna Bittencourt

Francisco Silva Noelli

Alexandre Viana

Marcelo Lebarbenchon Moura

A presença da Marinha do Brasil em missão pioneira de manutenção de paz – a comissão especial da ONU nos Bálcãs (UNSCOB), 1948 - 1951

Armando de Senna Bittencourt

Vice-Almirante (Ref^o-EN) da Marinha e Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

RESUMO

O Brasil participou da UNSCOB (1948-1951), missão pioneira de manutenção de paz da ONU, durante a Guerra Civil na Grécia. A Marinha foi representada pelo Capitão-Tenente John Anderson Munro, que atuou como Observador. Coube aos Observadores das Nações Unidas acompanharem as operações do Exército Nacional Grego, nas fronteiras da Grécia com a Albânia, Iugoslávia e Bulgária, países que eram acusados de apoiar ativamente o Exército Democrático da Grécia, de ideologia comunista, que tentava derrubar o governo eleito e constitucionalmente instituído no país. Esses Observadores passaram por situações difíceis e arriscadas e presenciaram episódios de barbárie, típicos de uma guerra civil de motivação ideológica.

PALAVRAS-CHAVE: CT Munro, ONU, Grécia

ABSTRACT

Brazil participated in the UNSCOB (1948-1951), pioneering mission of UN peacekeeping during the Civil War in Greece. The Navy was represented by Lieutenant John Anderson Munro, who served as an Observer.

It was up to United Nations observers monitor the operations of the Greek National Army at the borders of Greece with Albania, Yugoslavia and Bulgaria, countries that were accused of actively supporting the Democratic Army of Greece, Communist ideology, which tried to overthrow the elected government and constitutionally established in the country. These observers have gone through difficult situations and risky and witnessed episodes of barbarism, typical of a civil war of ideological motivation.

KEY-WORDS: CT Munro, UN, Greece

I - INTRODUÇÃO

Pouco tempo depois do término da Segunda Guerra Mundial, o Conselho de Segurança da recém-criada ONU se reuniu para analisar o conflito armado que ocorria na Grécia, onde forças de ideologia comunista tentavam derrubar o governo constitucionalmente instituído no país, por meios violentos, que incluíam guerrilha, sabotagem e assassinatos. O início desse conflito ocorreu ainda durante a ocupação do país na Segunda Guerra Mundial e ele se intensificou a partir de 1946. Os dissidentes foram derrotados em 1949 e, em 1989, uma lei foi promulgada pelo Parlamento grego, promovendo uma

reconciliação no país e reconhecendo que o que ocorreu foi, de fato, uma guerra civil. Como acontece geralmente, em guerras civis, ambas as partes cometeram barbaridades, que causaram grande sacrifício à população grega.

Havia, desde o início desse conflito, acusações de que a Albânia, a Iugoslávia e a Bulgária, então países comunistas, apoiavam os comunistas gregos: fornecendo-lhes armamento, munição e víveres; permitindo-lhes livre trânsito pela fronteira, inclusive com cobertura de fogo quando perseguidos; e franqueando-lhes seu território para finalidades táticas, treinamento e atendimento médico.

Uma comissão de investigação da ONU foi ao local da crise, no início de 1947, e recomendou a criação de uma comissão especial para verificar a veracidade dessas acusações. Consequentemente, a Assembleia Geral criou, sem o apoio da União Soviética e de seus satélites, em outubro de 1947, a UNSCOB (United Nations Special Committee on the Balkans), subordinada diretamente à ONU e composta por um Corpo de Observadores, que deveriam atuar na região do conflito, e um Corpo de Delegados, para analisar os relatórios desses observadores e apresentar à ONU conclusões e sugestões.

Os membros da UNSCOB foram os representantes de sete países, Brasil, EUA, França, China, México, Holanda e Grã-Bretanha, que se voluntariaram para participar dessa missão de paz, pioneira das Nações Unidas. Três militares das Forças Armadas brasileiras fizeram parte do grupo de 36 Observadores voluntários, desses países. Eram eles o Capitão-Tenente John Anderson Munro (Marinha), o Capitão Hervé Berlandez Pedrosa (Exército) e o Capitão-Aviador João Camarão Telles Ribeiro (Força Aérea). Como Delegados, o Brasil designou diplomatas. Inicialmente foram enviados os Ministros Vasco Leitão da Cunha e Sílvio Rangel de Castro e, depois, o serviço passou para diplomatas brasileiros que serviam em Atenas.

Coube aos Observadores atuar nas fronteiras da Grécia com a Albânia, a Iugoslávia e a Bulgária, registrando o movimento, examinando armas capturadas e interrogando prisioneiros, para avaliar as dimensões do apoio recebido dos países limítrofes pelos dissidentes. Como esses países vizinhos não permitiram que os Observadores entrassem em seus territórios, eles permaneceram o tempo todo no lado grego, acompanhando as operações do Exército Nacional Grego, muitas vezes na linha de frente, em regiões montanhosas e de difícil acesso. Eles constataram que a maioria das acusações era verdadeira. Seus relatórios também registraram histórias de barbárie e desumanidade, de ambos os beligerantes, em que não havia escrúpulos para alcançar os objetivos desejados. Provavelmente, a pior de todas foi o sequestro, pelos comunistas, de 28 mil crianças gregas, de 3 a 13 anos de idade, em 1948, chamado, pelos gregos de *paidomazoma*. Essas crianças foram separadas de seus pais – algumas, de fato, à força, como comprovado por Observadores da UNSCOB¹ –, retiradas da Grécia através das fronteiras desses países limítrofes e enviadas para serem educadas em países do bloco comunista europeu, de onde, a maioria somente regressou no período entre 1975 e 1990, já adulta, até porque não era fácil sair desses países durante a chamada “Guerra Fria”. Foram submetidas a ensino em línguas estrangeiras e muitas vezes passaram por dificuldades e desconfortos, além de não poderem, depois do término do conflito, regressar ao lar. Algumas faleceram no exterior. Muitas mães passaram o restante de suas vidas procurando por seus filhos. Existe relato do próprio Tenente Munro a respeito dessas crianças.

Ainda há, no entanto, controvérsia, que pode ser constatada por meio da internet (Civil War in Greece), sobre a *paidomazoma*, pelo fato de, simultaneamente ao ocorrido, a Rainha da Grécia estabeleceu campos para crianças nas Ilhas Gregas, para afastá-las do conflito. Alguns argumentam que cerca de 25 mil crianças de pais comunistas, alguns

¹ MUNRO, John Anderson et ali. A Crise da Grécia – 50 Anos, A presença da Marinha no Grupo de Observadores da ONU, in *Revista Marítima Brasileira*, 4º T, 1999.

ausentes da Grécia após a derrota, foram levadas para esses campos e muitas entregues, mais tarde, para adoção por famílias dos EUA. Após se tornarem adultas, várias procuraram restabelecer contato com suas origens gregas².

Os Observadores da ONU atuaram desarmados e sem capacetes. As equipes eram, em geral, compostas por militares de diferentes nacionalidades, no mínimo dois, acompanhados por funcionário civil da ONU, intérprete e oficiais de ligação gregos. Passaram por situações de grande perigo e ocorreram atos de bravura. Como quase sempre acontece em missões de manutenção de paz internacionais, "pagou-se o preço da paz", com mortes, ferimentos e doenças; os brasileiros não sofreram infortúnios, mas dois dos Observadores estrangeiros foram mortos e vários foram feridos.

A experiência então obtida na UNSCOB serviu como base para estabelecer regras a serem obedecidas nas futuras missões da ONU.

Atualmente, por exemplo, Observadores continuam desarmados, agora usando a boina azul, como identificação; por outro lado, militares em operações com tropas atuam armados, com o capacete azul das forças mantenedoras de paz das Nações Unidas. Existem princípios básicos que devem ser obedecidos, como, entre outros, o uso da força exclusivamente em legítima defesa, a participação voluntária dos países fornecedores de pessoal e a imparcialidade dos participantes da operação.

Após 1948, mais de um milhão de militares e civis, de um total de 130 países membros da ONU, participaram de cerca de 70 operações de paz das Nações Unidas, de diferentes tipos³.

A participação do Brasil em operações de manutenção da paz das Nações Unidas é frequente e consistente, em consonância com sua política externa. A Marinha tem principalmente enviado seus Fuzileiros Navais, que têm se desempenhado com muita eficácia, o que os faz serem respeitados em

todo o mundo e reconhecidos como uma excelente tropa para missões expedicionárias. Para as Forças Armadas do País, é um importante emprego em tempo de paz. Ao demonstrarem capacidade e competência para lidar com situações difíceis, contribuem para o cumprimento de sua missão mais importante em tempo de paz: dissuadir o emprego da força contra os interesses nacionais, garantindo a manutenção da paz que é especificamente desejada pela Nação.

II - O CONFLITO NA GRÉCIA⁴

Na Segunda Guerra Mundial, a Grécia foi invadida por forças de países do Eixo. A primeira ofensiva foi italiana, mas, tendo em vista o fraco desempenho demonstrado por seus aliados, que foram rechaçados pelo Exército grego, Hitler enviou tropas alemãs, que garantiram a vitória completa sobre os gregos e a ocupação do país, em abril de 1941, com a participação da Itália (no Sul da Grécia) e da Bulgária (na Trácia).

O Governo da Grécia se estabeleceu fora do país, no Egito, e a parcela de militares que conseguiu escapar se juntou aos britânicos e passou a combater no Norte da África.

Como, em geral, ocorreu nas ocupações nazistas, reações eram punidas severamente, muitas vezes com fuzilamentos. Nos casos em que não era possível identificar os autores, fuzilavam ou providenciavam o desaparecimento de pessoas inocentes da comunidade subjugada, de forma aleatória. Essa violência, relativamente comum dos governos e movimentos totalitários, em todas as partes do mundo em que existiram, obtinha a docilidade dos ocupados e, até mesmo, a cooperação da grande maioria da população contra possíveis resistências organizadas, pelo temor das represálias que certamente ocorreriam. Isto fez com que os partidos comunistas, que já possuíam uma organização clandestina, principalmente nos países em que tinham sido proscritos antes da Segunda Guerra Mundial, como a Grécia,

² Greek Civil War – Wikipédia, www.en.wikipedia.org/wiki/Greek_Civil_War, em 23-5-09, pag. 11

³ FONTOURA, Paulo Roberto Campos Tarrisse. *Brasil: 60 anos de Operações de Paz*, Rio de Janeiro, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Editora Serviço de Documentação da Marinha, 2009.

⁴ Greek Civil War – Wikipédia.

fossem os únicos com condições de iniciar resistências efetivas contra as ocupações.

O Partido Comunista Grego (KKE) foi declarado ilegal no Governo do General Metaxas, no final da década de 1930. Metaxas assumira o poder por meio de um golpe de estado, em 1936, com o apoio do Rei George II, da Grécia. Logo o KKE passou a existir na clandestinidade e formou-se um grupo de resistência à ditadura, denominado EAM (*Ethnikón Apeleftherotikón Métopon* - Frente de Libertação Nacional), pluripartidário, mas, de fato, liderado por comunistas, com seu componente militar ELAS (*Ethnikós Laikós Apeleftherotikós Strátos* - Exército de Libertação do Povo Grego). Quando se iniciou a resistência ativa contra os alemães, em dezembro de 1941, principalmente com ataques a comboios de suprimentos, os comunistas eram os únicos que já contavam com uma organização centralizada, que controlava o EAM-ELAS. Tiveram o apoio, de muitos não comunistas, que pragmaticamente viam neles a resistência contra o inimigo invasor. Além disso, apareceram pequenos grupos de ladrões, que saqueavam o inimigo em benefício próprio, pelo butim, e, também, grupos de nacionalistas anticomunistas, que não possuíam inicialmente nenhuma organização semelhante à que o Partido Comunista podia prover, para prosperarem em igualdade de condições, até porque o que restara do Exército Nacional Grego estava lutando no Norte da África, com os britânicos.

Sabendo da existência da guerrilha na Grécia, o QG das Forças da Grã-Bretanha no Egito, no Cairo, enviou oficiais britânicos para organizar a reação e adestrar os guerrilheiros; também passou a enviar armamento, principalmente para o ELAS. Pouco importava, no início, desde que combatessem, sabotassem os invasores alemães e ajudassem a vencer a guerra.

O ELAS passou, desde então, a armazenar recursos militares, que capturavam dos alemães ou que recebiam dos aliados por meio dos britânicos, em esconderijos, principalmente nas montanhas do interior do país.

Em 1943, os alemães, já muito enfraquecidos na Grécia, onde se formara um gover-

no colaboracionista, com forças paramilitares, e sem a ajuda dos italianos, pois a Itália saíra da Segunda Guerra Mundial, controlavam somente as cidades e não tinham poder para entrar em diversas regiões. Sentindo-se mais forte, o ELAS iniciou ostensivamente a hostilizar os nacionalistas anticomunistas gregos e ocorreram diversos confrontos entre grupos de guerrilheiros de ideologias distintas. Em 1944, antes da ofensiva aliada, que ocorreu no final desse ano, o ELAS já ocupava quase toda a região montanhosa do Norte da Grécia. Os outros guerrilheiros dominavam apenas a região montanhosa do Épiro, no Sudoeste.

Em outubro de 1944, as tropas aliadas invadiram a Grécia. Conforme as tropas alemãs se retiravam, o ELAS ia se apossando do equipamento e armamento abandonado por eles, ocupando as aldeias e recrutando seus habitantes. Em seguida, estabeleceram-se, firmemente, na região de montanhas do Norte. Em março de 1944, o EAM havia estabelecido o PEEA (*Politiki Epitropi Ethnikis Apeleftherosis*), um governo independente, paralelo ao que existia, no exílio, no Egito. Contavam com artilharia tomada dos alemães e o apoio da Albânia, Iugoslávia e Bulgária, com que se comunicavam pela fronteira. Mais tarde, receberam o material alemão deixado nesses países, que se reequiparam com material militar soviético.

Com a liberação de Atenas, por tropas britânicas, o governo que estava exilado, liderado por George Papandreou, instalou-se, poucos dias depois, nessa capital.

No início, o KKE evitou o confronto com o Governo Papandreou. O ELAS, embora dominando quase todo o território do país, adiou o confronto, mas começou a resistir a ser desarmado e um incidente em Atenas iniciou o conflito. Seguiu-se a tentativa comunista de tomar a cidade, que foi contida com o apoio de tropas britânicas. Mais tarde, em janeiro de 1945, os britânicos aceitaram cessar fogo contra o ELAS, que, por sua vez, aceitou ser desmobilizado.

Em seguida, grupos de direita ampliaram seus ataques a comunistas, assassinando e torturando muitas pessoas. A explicação que davam era de que estavam retaliando o que haviam sofrido do ELAS.

Logo, porém, o KKE se sentiu incentivado com a escalada da “Guerra Fria”. O apoio da União Soviética, no entanto, era restrito, porque a Grécia não estava no contexto que era tolerado, pelos britânicos e americanos, como de influência soviética. Concluindo que não alcançaria o poder por meios pacíficos, o KKE boicotou as eleições gregas de março, em que foi eleito o partido monarquista, não reconheceu os resultados e reiniciou, em fevereiro de 1946, o confronto armado. Organizou, em seguida, o DSE (*Dimokratikos Stratos Elladas*, ou Exército Democrático da Grécia), que contava, no final de 1946, com 16 mil participantes, e passou-se para uma situação de guerra civil.

De seus redutos montanhosos, o DSE fazia sortidas no território grego que não ocupava e estabelecia campos minados, que causavam mortes e aleijões, indiscriminadamente. Salônica e Florina chegaram a sofrer bombardeios de artilharia. Nas aldeias, utilizavam métodos de coerção e intimidação, inclusive recorrendo a fuzilamentos. Ninguém nas aldeias ousava cooperar com o governo, com medo de represálias dos comunistas. Uma mãe, cujo nome é Eleni Gatzoyiannis, que enviou seus filhos para os Estados Unidos da América, para viver com o pai que lá residia, foi condenada a morte pelo Conselho Comunista de sua aldeia, próxima da cidade de Florina, e fuzilada⁵. A história foi contada pelo filho, muitos anos depois⁶.

O Exército Nacional Grego se mantinha na defensiva, somente iniciando sua ofensiva em meados de 1948, depois que recebeu armamento e auxílio norte-americano suficiente, inclusive o de uma Missão Militar dos Estados Unidos. No Peloponeso, logo obteve uma grande vitória sobre as forças do DSE, que estavam carentes de munição. Os combatentes do DSE foram derrotados, sendo muitos mortos em combate. Vários civis foram presos por apoiarem o DSE.

As tropas paramilitares que combatiam ao lado do Exército Nacional Grego no Peloponeso cometeram excessos, principal-

mente depois dessa vitória, aterrorizando os aldeões de povoações que cooperaram com os comunistas.

III - A ATUAÇÃO DO CAPITÃO-TENENTE MUNRO NA ÚLTIMA FASE DA GUERRA CIVIL

Em seu relatório, transmitido ao Ministro da Marinha em 4 de março de 1951, o CT Munro participou que se apresentou na Base Geral de Observadores, em Salonika, no verão de 1948, ou seja, em meados desse ano, quando o Exército Nacional Grego desfechava uma ofensiva na região do Grammos, reduto da “Grécia Livre”. Em agosto, os combatentes do DSE se retiraram, segundo o relato do CT Munro, organizadamente para território da Albânia e, depois, voltaram para a Grécia, mais ao Norte, na região do Vitsi. O ataque a esta nova posição não logrou resultados imediatos e o Exército Nacional decidiu manter a região que já ocupava, sem avançar, até o início de nova campanha, após o inverno.

O CT Munro recebeu seu batismo de fogo quando seguia, de jipe, com outro Observador da ONU, para a frente de combate, pela primeira vez. Foi perto de Vourbiani, no leito seco do Rio Sarandoporos. A área foi bombardeada por canhões de 75mm, enquanto passavam, prosseguindo a viagem.

Coube ao CT Munro diversas missões perigosas, como utilizar postos de observação de fronteira que não eram suficientemente protegidos, como no Grammos, em agosto de 1948, durante a ofensiva do Exército Nacionalista Grego, ou caminhadas de quatro dias, através de montanhas, reconhecendo a fronteira da Grécia com a Albânia, sob chuva e granizo, em trilhas com risco de minas terrestres. Essas minas eram uma ameaça frequente, nas estradas e trilhas. Às vezes era preciso pisar no mesmo lugar no qual a mula, que ia na frente, pisara, ou passar exatamente sobre as marcas dos pneus do carro que seguia na dianteira, para evitar surpresas. O CT Munro presenciou explosões de minas, que causaram baixas, du-

⁵ MUNRO, - idem.

⁶ GAGE, Nicholas. *Eleni*, Ballantine Books, EUA, 1996.

rante seus deslocamentos juntamente com comboios militares do Exército Grego.

Em seu avanço o Exército Nacional Grego também cometeu seus excessos, evacuando aldeias para que o DSE não tivesse apoio e matando inimigos feridos. Os observadores da ONU estavam presentes e acompanharam, muitas vezes na linha de frente, essa fase final da Guerra Civil.

O CT Munro relatou em seu artigo na *Revista Marítima Brasileira*⁷ que, certa vez, viu um combatente do DSE ferido, que se arrastava. Chamou soldados gregos, para que o socorressem, e presenciou, pasmo, a execução do ferido.

Quando o relatório da UNSCOB foi apresentado à Assembleia Geral da ONU, em outubro de 1948, com evidências da cumplicidade da Albânia, Iugoslávia e Bulgária com o DSE, que atuava contra o governo legalmente constituído da Grécia, encontrou forte oposição da URSS e da Iugoslávia. O relatório foi, no entanto, reconhecido pela maioria dos representantes de países, que consideraram essa cumplicidade como uma ameaça aos princípios das Nações Unidas à paz nos Bálcãs e à independência política e integridade territorial da Grécia. Entre as recomendações, desta Assembleia Geral, destaca-se o convite aos três países que apoiavam o DSE para que cessassem a colaboração e o auxílio que prestavam e para que cooperassem com a UNSCOB. Sem o apoio da URSS, que propôs a extinção da UNSCOB, a retirada da Missão Americana, a anistia geral a todos os combatentes do DSE e novas eleições na Grécia, pouco ou nada adiantaram as recomendações da ONU.

A principal causa da derrota do DSE e do KKE, no entanto, foi o rompimento das relações entre o Presidente Tito, da Iugoslávia, e a URSS e seus satélites, em junho de 1948. Tito era o principal apoio com que contava o KKE, mas, apesar disto, o partido preferiu Stalin e a URSS, demitindo de seus postos os partidários de Tito. Após um ano de desentendimentos, em junho de 1949, a fronteira da Iugoslávia fechou para o DSE, que

a partir de então dependeu principalmente da Albânia.

No início de 1949, os Observadores da ONU receberam quatro aviões de reconhecimento, que tornaram suas missões menos difíceis. Do ar, relatou o CT Munro, foi possível confirmar a entrada de comboios de carros, vindos da Albânia, em território ocupado pelos combatentes do DSE.

Em agosto de 1949, o Exército Nacional Grego lançou uma contra-ofensiva no Norte da Grécia contra o DSE, que sofreu muitas perdas e não pôde mais continuar sua guerra formal e logo a guerrilha também se tornou impraticável. Em setembro, os sobreviventes do DSE, no Grammos e Vitsi, cruzaram a fronteira com a Albânia, outros foram para a Bulgária, para não mais regressar como combatentes. Muitos se refugiaram nesses países e em outros do bloco comunista. Em outubro desse ano, terminou, portanto, a Guerra Civil na Grécia.

A UNSCOB permaneceu na Grécia, com o efetivo de Observadores reduzido, e foi substituída em 1951 pela Comissão de Observação da Paz das Nações Unidas, com sede fora do país. Suas atividades se encerraram em 1954.

IV - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verifica-se, nos relatos do brasileiro John Anderson Munro, que a opinião que ele formou, observando no local o que ocorria e entrevistando aldeões e prisioneiros, é bastante desfavorável aos comunistas gregos e seus métodos. Cabe observar que ele não omitiu barbaridades cometidas pelas duas forças que se enfrentavam.

Adaptando a frase muito conhecida do famoso almirante britânico Sir John Fisher – “All nations want peace, but they want a peace that suits them” –, que muito provavelmente resume a razão dos conflitos e guerras entre nações, pode-se também dizer que todas as ideologias desejam a forma de paz que especificamente lhes convém. Esta tem sido a causa de muitas catástrofes geradas pela presunção do ser humano de poder ser o dono da verdade.

⁷ MUNRO - idem.



Equipe de Observadores do Capitão-Tenente John Munro (de chapéu escuro) acompanha do topo do monte Steno e Golio, a dois mil metros de altitude, a investida do Exército grego contra posições dos guerrilheiros no Grammos, em 1948



Capitão-Tenente John Munro, de boné no centro, observa do alto do monte Tsigla, a 1.800 metros de altitude, o assalto do Exército grego a posições inimigas na fronteira grego-búlgara em 1949

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

FONTOURA, Paulo Roberto Campos Tarrisse. *Brasil: 60 Anos de Operações de Paz*, Rio de Janeiro: Editora Serviço de Documentação da Marinha, 2009;

GAGE, Nicholas. Eleni, USA: Ballantine Books, 1996;

MUNRO, John Anderson et ali. A Crise da Grécia – 50 Anos, A Presença da Marinha do Brasil no grupo de Observadores da ONU, in *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Editora Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

Arqueologia Subaquática no sítio do naufrágio da Praia dos Ingleses 1, Ilha de Santa Catarina: contribuição à História Marítima do Brasil¹

Francisco Silva Noelli

Arqueólogo, historiador, mergulhador

Alexandre Viana

Arquiteto, mergulhador

Marcelo Lebarbenchon Moura

Geógrafo, mergulhador

RESUMO

O artigo apresenta resultados preliminares da pesquisa de arqueologia subaquática realizada em dois períodos: entre março de 2004 e fevereiro de 2005, e entre fevereiro e maio de 2009, no sítio Praia dos Ingleses 1, na Ilha de Santa Catarina, Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Arqueologia Subaquática; Arqueologia Histórica; História Colonial do Sul do Brasil

ABSTRACT

This article presents the preliminary results of the underwater archaeological research developed between two periods: March 2004-February 2005, and February-May 2009, at site Praia dos Ingleses, Santa Catarina Island, Brazil.

KEY-WORDS: Underwater Archaeology; Historical Archaeology; Southern Brazil Colonial

A construção da história marítima do Brasil vem de longa data, com diversos temas de interesse militar e civil. A base de dados predominante é a fonte escrita e a cartografia e, eventualmente, são usadas as próprias embarcações e as estruturas terrestres, como os livros clássicos de Antônio Alves Câmara (1888), sobre as construções navais indígenas, e de Juvenal Greenhalg (1951), sobre o arsenal do Rio de Janeiro. A Arqueologia oferece dados decisivos à pesquisa histórica, especialmente por ter a cultura material como objeto princi-

¹ PAS - Projeto de Arqueologia Subaquática. Financiado pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de Santa Catarina (Convênio n. 1/2004 e n. 18.350/2008-4); Autorizado pela Marinha do Brasil (Portaria n. 59/DPC, de 3/6/2003 - D.O.U. n. 11, seção 1, p. 7, de 16/1/2004). Contrato de Autorização (n. 52.000/2003-015/00 - DPC/Marinha do Brasil), acordado no dia 16/12/2003, entre a autoridade naval, ministro da cultura e o PAS. Projeto desenvolvido em convênio de colaboração científica com a Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI/SC e com o Museu Casa do Homem do Mar/município de Bombas.

pal de trabalho. A vocação interdisciplinar, com abordagens que superam as limitações da fonte escrita, oferece análises e explicações que o historiador não obteria, pelo fato de não

ter acesso às informações que um naufrágio ou um sítio arqueológico terrestre oferecem. Os resultados dos últimos 50 anos demonstram que a Arqueologia veio para ampliar a capacidade de gerar explicações sobre qualquer tema da História Marítima.

O Brasil criou um cenário favorável à História Marítima com participação integral da Arqueologia. Existe o caminho pavimentado para a efetiva preservação do patrimônio cultural representado pelos naufrágios, baseado nos tratados internacionais que o Brasil é signatário, como a Carta Internacional do ICOMOS para a Proteção e Gestão do Patrimônio Cultural Subaquático. Existe o entendimento das autoridades navais e civis para regulamentar o acesso e a preservação dos naufrágios com mais de 50 anos, e a nova legislação (PLC 45/2008) encontra-se em sua etapa final de discussão no Congresso Nacional. Os pesquisadores deram contribuição relevante neste cenário, sobretudo o setor da Sociedade de Arqueologia Brasileira, dedicados à arqueologia subaquática, liderados de forma exemplar por Gilson Rambelli. Existe a compreensão objetiva para fomentar a História e a Arqueologia Marítima, começando pelo reconhecimento da necessidade de ampliar o número de profissionais especializados, institucionalizar o campo científico, criar cursos e linhas de pesquisa

para aumentar a qualidade e a quantidade da produção acadêmica (Moitrel 2006:94).

Nesta direção, o Projeto de Arqueologia Subaquática (PAS) pesquisa o sítio Praia dos Ingleses 1. O objetivo é a pesquisa arqueológica e histórica de embarcações naufragadas. Os desdobramentos dessa atividade são a curadoria, o estudo dos artefatos e a criação de um museu local destinado a incentivar a preservação do patrimônio cultural. O desenvolvimento de estudos sobre cultura material, conservação de artefatos, tecnologia náutica, economia marítima, história e cultura dos trabalhadores do mar também integram a agenda do PAS (Viana, Correa, Moura 2004).

Este artigo apresenta resultados parciais da escavação realizada entre março de 2004/abril de 2005 e fevereiro/maio de 2009. Ainda desconhecemos a data do afundamento e a identidade do barco. Contudo, os artefatos e a pesquisa histórica indicam que o naufrágio ocorreu em 1687, que o barco possui técnicas construtivas espanholas e que, ademais, foi capturado por piratas que saqueavam a costa noroeste da América do Sul, do Panamá e Nicarágua.

Os restos do casco estão totalmente enterrados e a pesquisa foi determinada pelo ambiente de praia, cuja dinâmica inconstante limita a área de escavação a 4m², excepcionalmente de 8 a 12m², e dificulta a visualização e o registro, atrasando a obtenção de dados para responder perguntas sobre: 1) formação do registro arqueológico; 2) causa do naufrágio; 3) classe de barco; 4) composição da carga; 5) tripulação

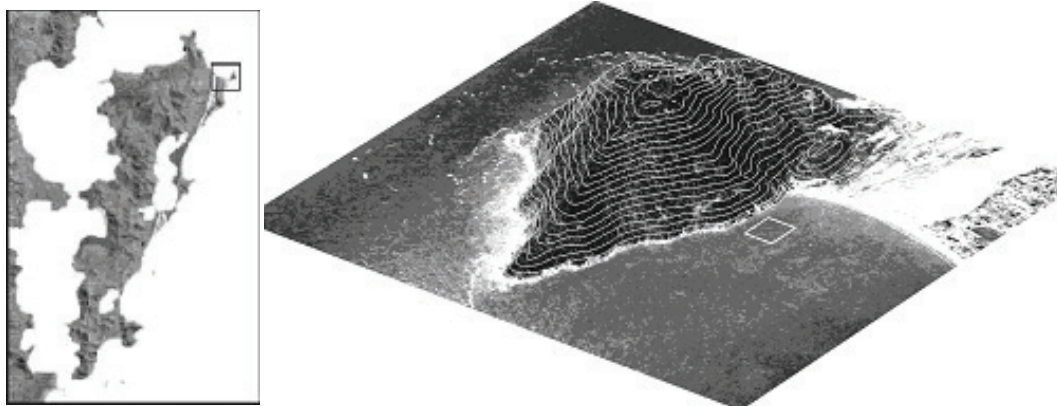


Figura 1: Localização do Sítio Arqueológico Praia dos Ingleses 1

e passageiros; etc. Dividimos a escavação em duas etapas: 1) registro e remoção de elementos pequenos; 2) o registro e a remoção dos elementos estruturais do casco. Entre as duas etapas, recobrimos as madeiras com sedimento para protegê-las da fauna marinha, ressacas e antropia. A camada arqueológica é difícil de escavar, pois é composta por toneladas de seixos de lastro cobertos por areia, biodetritos e lixo (detalhes da metodologia de escavação em Noelli, Viana e Moura 2009).

A POSIÇÃO DO SÍTIO ARQUEOLÓGICO

Está na enseada da Praia dos Ingleses, Norte da Ilha de Santa Catarina, litoral Sul do Brasil (Fig. 1), nas coordenadas 27°26'12"S e 48°22'35"W, com uma área estimada de 600m² sob uma coluna média com 2m de água. A visibilidade varia de 0 a 6 metros, com média de 80cm. A temperatura varia entre 13 e 27°C, com média de 18°.

A FORMAÇÃO DO REGISTRO ARQUEOLÓGICO

O naufrágio compreende o afundamento e a deposição de artefatos e seres vivos no leito subaquático. Considerando o processo de formação do registro arqueológico (Schiffer 1987), o naufrágio possui uma etapa deposicional e outra pós-deposicional. Primeiro, os artefatos e seres vivos dentro de um sistema fechado, ordenado e dinâmico (o barco), sofrem um colapso que resulta na deposição no leito subaquático. Depois, na etapa pós-deposicional, o barco e seu lugar configuram o sítio arqueológico, que entra em equilíbrio com o ambiente, onde alguns artefatos ficam preservados e outros desaparecem por processos químicos, físicos e biológicos. As condições ambientais mudam e pode haver desequilíbrio e rápida deterioração de materiais que sobreviveram por muitos anos (Delgado & Staniford 2002). Muckelroy (1978:157-159) estabeleceu os parâmetros para compreender esse tipo de formação do registro arqueológico, sugerindo variáveis deposicionais e pós-deposicionais. Para ele, a evolução do naufrágio possui as seguintes variáveis (incluindo a perda de elementos

embarcados pela própria dinâmica do sinistro, salvatagem, etc.): 1) processo de afundamento (pessoas e materiais flutuam e saem da embarcação); 2) operações de salvatagem (resgate de corpos humanos e materiais); 3) desintegração dos perecíveis; 4) movimento do leito marinho; 5) materiais depositados posteriormente no naufrágio; 6) características da escavação arqueológica; 7) topografia do leito marinho. Os itens 1 e 2 integram a pesquisa quando há relatos do afundamento. O item 3 é possível quando compara-se o registro arqueológico com o manifesto da carga, lista da matelotagem, lista de passageiros e o memorial descritivo do barco. Os itens 4 e 5 devem-se a aspectos ambientais levantados em campo. Os itens 6 e 7 dependem da perícia para escavar com baixo impacto. Muckelroy (1978:161-165), sugeriu coletar dados do local de inserção do sítio para: 1) avaliar a sobrevivência arqueológica e os elementos ambientais; 2) estabelecer classes de naufrágios.

O tipo de sítio do naufrágio da Praia dos Ingleses, conforme Muckelroy (1978:164-165), pertence à classe 2 (com elementos estruturais, elementos orgânicos, muitos objetos, distribuição espalhada-ordenada). Os restos da embarcação estão enterrados e ligeiramente inclinados no sentido longitudinal acompanhando o perfil do leito marinho, com a área da popa no local mais elevado e sensível aos fatores erosivos. Não há *mound* e o terreno tem declive suave e aplanado. Nas fases erosivas prolongadas surgem evidências no campo de destroços na direção da praia e do costão, onde é mais raso. O pacote de sedimentos estéreis sobre a camada arqueológica varia com a estação, até 2,5m. A escavação de 220m² (Fig. 2), foi realizada na área da popa e no campo de destroços a ré e a boreste dos restos do casco e há evidências que permitem uma hipótese sobre as causas do naufrágio: 1) encalhe em condição de ventos do setor noroeste; 2) ruptura do casco após impacto no solo; 3) partes do lastro e da carga foram para fora do barco; 4) finalmente, casco adernou/desabou para boreste. A parte final da quilha apresenta dois cravos com 1,7 e 1,5m de comprimento, 14cm de diâmetro, retorcidos para boreste, uma prova do desabamento da estrutura de popa.

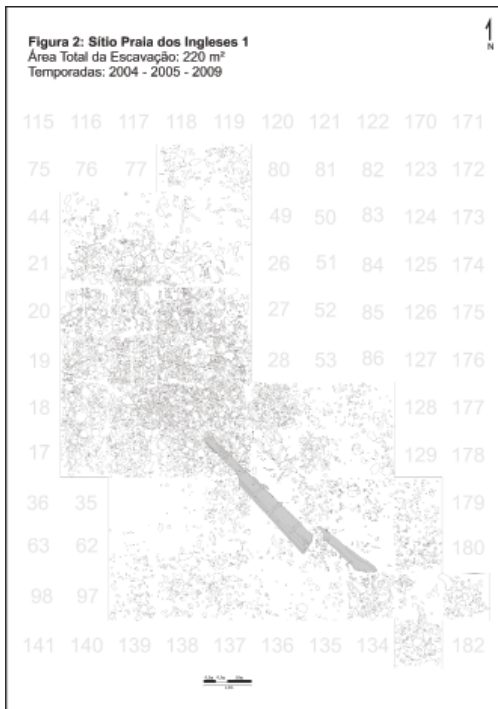


Figura 2: Sítio Praia dos Ingleses 1

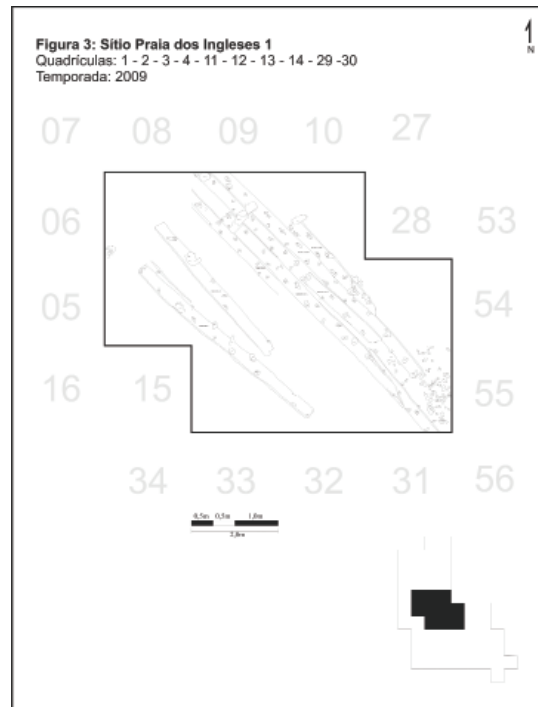


Figura 3: Sítio Praia dos Ingleses 1

Estudo da posição da Quilha e Leme

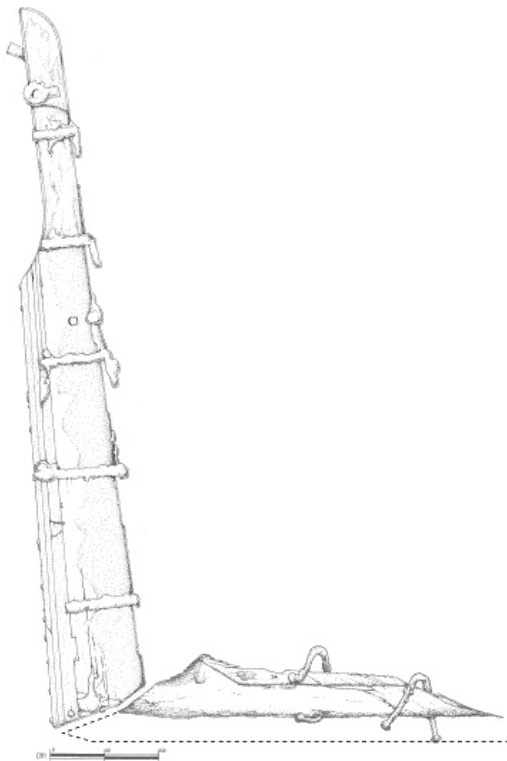


Figura 4: Leme e quilha em suas posições no casco. Os cravos da quilha estão torcidos para boreste

Essa parte da quilha, de fato os últimos 3,58m de comprimento, apresenta marcas do impacto, pois ela está quebrada (a peça original deveria ter \pm 9m e integrava o final de três peças, cf. Aispuru 2003). A quilha está alinhada para noroeste, em local sujeito à exposição nas fases erosivas. A superfície da quilha apresenta danos das vezes que ficou sem cobertura sedimentar, causada pela fauna e não localizamos as peças que estavam firmemente afixadas nela, como a curva coral, a sobrequilha, o cadaste de popa e a falsa-quilha (provavelmente foram degradadas). Não tocamos a área central e a proa, que estão enterradas. As madeiras do costado apresentam as extremidades próximas da popa com marcas de que também ficaram sem cobertura sedimentar (Fig. 3). A cerca de 80cm da quilha encontramos o leme intacto, indicando o limite da área onde o pacote sedimentar deixava de afinar a ponto de expor o registro arqueológico (Fig. 4). Além da quilha, não localizamos, nenhuma parte estrutural do casco. As madeiras do costado estavam entre o lastro, e pertencem à área de transição da popa para o terço central do casco. O desenho da escavação mostra o topo do contexto arqueológico.

FONTES ESCRITAS E A FORMAÇÃO DO REGISTRO ARQUEOLÓGICO

A maioria dos barcos europeus das companhias comerciais e do serviço estatal, depois de 1500, deixou algum rastro documental náutico, alfandegário, burocrático, militar, contábil ou pessoal. Outra parte não deixou rastros, geralmente participando de operações especiais de Estado ou para companhias privadas, como os corsários. Outros barcos não contabilizados seriam os capturados por piratas, grupos fora da lei. Eventualmente, é possível que existam registros diretos ou indiretos das testemunhas ou sobreviventes do naufrágio ou, ainda, das tradições orais. O fato é que a análise da formação do registro arqueológico de um naufrágio nem sempre incluirá dados históricos específicos.

Nossa compreensão do processo de formação do registro arqueológico do sítio Praia dos Ingleses 1 ainda é limitada às evidências da escavação. Não conseguimos

localizar os dados históricos específicos e completos do barco, mas procuramos fontes do período 1680-1730 na: 1) bibliografia brasileira; 2) bibliografia internacional; 3) documentos publicados; 4) documentos inéditos em arquivos brasileiros e outros países. Estendemos o período considerando a possibilidade de encontrar informações produzidas posteriormente a 1687.

O naufrágio insere-se em um contexto histórico complexo, dentro de um leque de múltiplas variáveis, pois o litoral catarinense oferecia abrigo e abastecimento às rotas marítimas. Apesar de as técnicas construtivas do barco sugerirem origem espanhola, ele poderia estar a serviço de portugueses, holandeses, franceses, ingleses, dinamarqueses, alemães ou ser "não contabilizado". Poderia tratar-se de barco: 1) em cabotagem Brasil-Rio da Prata; 2) espanhol (militar, aviso ou registro) para o Rio da Prata ou Pacífico; 3) português na carreira das Índias; 4) europeu militar, de companhia comercial ou de armadores autônomos; 5) corsários; 6) piratas; 7) europeu isolado em rota aleatória. É importante ressaltar a contínua presença dos barcos do comércio triangular atlântico, que arribavam ao Rio da Prata e ao Brasil para contrabandear, usando o pretexto de tempestades ou avarias (cf. exemplos em Molina 1966).

Revisamos a bibliografia brasileira, especialmente de Santa Catarina, sem achar nenhum registro explícito sobre o sítio Praia dos Ingleses 1. A única informação existente foi publicada por Coelho (1856:184): "essa praia é chamada dos Ingleses por haver ali, em tempos remotos, naufragado um grande navio inglês, e que alguns vestígios ou mesmo destroços foram descobertos pelo temporal de março de 1838". Essa referência nunca foi repetida na historiografia catarinense, ficando esquecida até agora. O levantamento arqueológico na enseada não localizou outros barcos afundados no período colonial, fator que relaciona o sítio Praia dos Ingleses 1 aos destroços noticiados por Coelho. Nem os mais velhos pescadores artesanais, cujos antepassados chegaram ali há mais de cem anos, sabiam do naufrágio.

A época do afundamento coincide com o início do processo colonial português na

região e com a fundação dos primeiros núcleos costeiros. O assentamento da Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) desenvolveu-se após 1673 e estava consolidado em 1678. Em 1689, depois de um ataque pirata, parte dos povoadores abandonou a área e a colonização só foi retomada em 1711, quando a população alcançou aproximadamente 150 “brancos” (sem contar índios e negros). Os colonos produziram poucas fontes escritas e a maior parte foi perdida. Os documentos conhecidos foram publicados na íntegra ou resumidamente e acreditamos que os historiadores não encontraram informações sobre o naufrágio (Boiteux 1931; Almeida 1957; Domingues 1973; Cabral 1979; Piazza 1983).

Estamos levantando a bibliografia internacional sobre naufrágios, rotas de navegação, armadores autônomos, companhias de comércio e suas diversas rotas, tráfico de escravos e outras. Trata-se de um conjunto vasto e heterogêneo de fontes a partir do século XVI (Mauro 1980, 1997), com roteiros de viagens, listas de embarcações, rotas, tripulação, passageiros, carga e a história de cada barco, cujo exemplo é o estudo das viagens da holandesa Vereenigde Oostindische Compagnie (Companhia das Índias Orientais) VOC (Bruijin, Gaastra e Schöffer 1979-1983). Outro exemplo, mas centrado no levantamento sistemático dos naufrágios, é o estudo sobre as perdas portuguesas na carreira das Índias (Guinote et al. 1998), bastante completo sobre o período 1500-1699. Existem duas sínteses que definem o campo de estudos das navegações no Atlântico Sul, Seville et l'Atlantique (Chaunu Chaunu 1955-1960) e Portugal, o Brasil e o Atlântico (Mauro 1997), mas são lacunares para a região Sul. O mesmo se aplica à História Naval Brasileira (Guedes 1975-1985), que pouco tratou da costa meridional. Existem estudos específicos que revelam o fluxo da navegação entre o Brasil e o Rio da Prata no período 1580-1700, basicamente restritos aos barcos portugueses e espanhóis (Canabrava 1944; Molina 1966). Parte da solução é pesquisar documentos publicados ou inéditos. Contudo, para o minucioso conhecimento da navegação na costa brasileira e no Rio da Prata é neces-

sário pesquisar em bibliotecas e arquivos espalhados por três continentes (Mauro 1997 2:297). Para iniciar, buscamos as publicações de crônicas e documentos completos ou resumidos do período 1680-1730, sobre o Brasil meridional e o Rio da Prata (Noelli s.d.:1).

Algumas pesquisas revelam o grande potencial das fontes. Um exemplo é o levantamento das 35 mil viagens na era do tráfico de escravos no Atlântico, registradas no livro/CD-ROM *The Trans-Atlantic Slave Trade* e no site homônimo (Eltis et al. 1999; lacunar para o litoral Sul do Brasil e Rio da Prata). Também é importante a história da VOC, que entre 1602 e 1798 construiu 1.600 embarcações, transportou 700 mil pessoas em 4.789 viagens e sofreu 105 naufrágios (Gawronski 2002:565). Outra instituição colonial holandesa foi a West-Indische Compagnie WIC (Companhia das Índias Ocidentais), que atuou entre 1621 e 1791. Sua área de operações concentrou-se da África Ocidental às Américas, entre o Trópico de Capricórnio e o Cabo da Boa Esperança. Seu objetivo era eliminar a concorrência, tomar as possessões portuguesas e suas atividades incluíam o corso. Consta que entre 1700 e 1730, a WIC teve uma frota que oscilava entre 490 e 520 barcos (Paesie 2008). Outro exemplo é a inglesa Company of Royal Adventurers Trading to Africa, criada em 1660 para traficar escravos. Em 1672 ressurgiu como The Royal African Company (RAC), armando 249 viagens à África e às Américas entre 1680 e 1686 (Davies 1999:206). No período 1698-1709, ocorreram 601 viagens entre a Inglaterra e a África (Rawley 2003:39). Os franceses também atuaram no Atlântico Sul, com companhias comerciais e grupos de corso, chegando a capturar 45 barcos da RAC, entre 1688 e 1712 (Davies 1999:206). Entre 1713 e 1744, partiram da França 937 barcos rumo à África, mantendo sua presença no Atlântico Sul (Rawley; Behrendt 2005:118). Da Bahia à África zarparam 463 barcos portugueses entre 1680-1713 (Eltis 2000:301).

Os números mostram que o Atlântico Sul não era um deserto entre 1680-1730 e que a costa meridional do Brasil estaria na rota sistemática ou aleatória de inúmeros

barcos. Nossa investigação em andamento, de mais de três mil títulos de arqueologia, história, crônicas de viagem e coleções de documentos publicados, registrou 262 barcos que aportaram ou passaram ao largo da Ilha de Santa Catarina neste período (média de 5,22 barcos/ano). Há cinco notícias de naufrágios entre o Paraná e Buenos Aires no período citado, mas nenhum próximo à Ilha de Santa Catarina.

Um barco sobressai como candidato ao naufrágio da Praia dos Ingleses. O historiador Amílcar D'Ávila de Mello, um dos maiores especialistas da história colonial catarinense (Mello 2005), nos sugeriu a hipótese de que seria o barco de Thomas Frins, possivelmente afundado em 1687. A principal fonte dessa informação² é a Nobiliarquia Paulistana, de Pedro Taques de Almeida (1980:85-86), que resumiu/transcreveu partes do inquérito de Frins que consta do livro de registro n. 4 da Real Fazenda de São Paulo, feito pela justiça portuguesa em Santos no dia 26/2/1688 (o livro 4 desapareceu do Arquivo Público de São Paulo). São as seguintes informações:

1. Thomas Frins era um pirata inglês, navegando com mais sete ingleses;
2. Frins liderava um patacho;
3. Foi da Inglaterra para Porto Belo, Panamá;
4. Pertencia a frota de navios pequenos e 900 homens, comandados por "Samoloy"³;
5. "Andaram como piratas", saqueando as terras da Coroa espanhola: Panamá, Callao, "barra da Ponta" (50), Porto Santo (90);
6. O barco de Frins separou-se da frota nas imediações de Callao;
7. Ficou "por seis meses" procurando o resto da frota;
8. Guerream em Porto Santo, no Pacífico, e "ficaram destruídos", sobrevivendo Frins e sete homens;
9. Necessitando de água e reparos, arribaram à Ilha de Santa Catarina;
10. Foram aprisionados por Francisco

Dias Velho em 1687, que inventariou e confiscou a carga, e prendeu a tripulação.

O relato de Taques não é explícito sobre o destino do barco de Frins: informou estar avariado e tripulado por número insuficiente, navegando precariamente do Pacífico até Santa Catarina. Porém, é possível deduzir que afundou, pois aportou de arribada para reparos e abastecimento. A confirmação estará em outros documentos portugueses ou ingleses? Por que o barco de Frins não consta do inventário feito por Dias Velho durante a captura? O barco que chegou avariado teria afundado? Os testemunhos arqueológicos da Praia dos Ingleses servirão para confirmar definitivamente que foi o barco de Frins?

Os fragmentos da narrativa de Frins e sua cronologia coincidem com os registros da frota pirata comandada pelo inglês Edward Davis, por volta de 1687. Em junho de 1685, uma força de 960 homens de Davis, reuniu-se para saquear colônias espanholas no Pacífico (Burney 1891:207). A Esquadra pirata chegou a ter dez barcos, a maioria tinha pouca tonelagem, dos quais sete foram capturados dos espanhóis. Todos os locais mencionados no relato de Pedro Taques foram assaltados ou visitados pelos piratas: Panamá, Callao, "barra da Ponta", situada em 50, e "Porto Santo", posicionado em 90 (trata-se de Santa, na costa peruana).

A parte inglesa da força surgiu em 1683-84, quando uma tripulação da Virgínia encontrou, na costa chilena e equatoriana, dois barcos que zarparam separados do Tâmis. Em 1684, este grupo atacou e saqueou vários portos e barcos entre o Chile e El Salvador. A parte francesa associou-se posteriormente, em 1685. É com esse grupo que Frins atravessou o Panamá desde o Atlântico, com 80 ingleses liderados pelo "capitão Townley". É importante salientar que a força contava com várias nacionalidades, incluindo indígenas e escravos liber-

² Vários pesquisadores trataram do tema (cf. Boiteux 1931), mas nenhum acrescentou dados aos de Taques. O nome "ingleses" apareceu pela primeira vez em 1776, no mapa da Ilha de Santa Catarina, de José Custódio de Sá e Faria.

³ Samoloy é uma evidente corruptela da forma original, feita na elaboração dos autos ou posteriormente. Só não sabemos quando, embora tenhamos candidatos para autoria do erro: 1) Lourenço Pereira, "Veneziano", intérprete de Frins nos autos; 2) escrivão dos autos; 3) Pedro Taques; 4) editor do livro de Taques. Acreditamos que foi a compreensão errônea, possivelmente, dos nomes Swan e Townley, que atuaram associados por vários meses.

tos pelos piratas. A aliança anglo-francesa acabou em poucos meses, após vários ataques bem-sucedidos aos espanhóis, mas continuaram separados as razias na costa entre 1685/86 e reuniram-se mais uma vez em 1687 (Burney 1891:224). Dois cronistas dos piratas, William Dampier ([1697] 1702 p. ex.:199) e Raveneau de Lussan ([1689] 1856:334), ajudam a elucidar parte do caso de Frins: a força aumentou capturando barcos espanhóis, formando tripulações lideradas por *quartermasters* (contramestres), com postos-chaves dominados por ingleses e franceses, além de outros europeus, entre os quais espanhóis renegados, mais escravos libertos e indígenas. O próprio Davis foi um *quartermaster* nomeado capitão geral após seu comandante falecer. Lussan dá o nome a seis dos dez comandantes. Seria Frins um dos quatro desconhecidos ou ele assumiu após seu líder morrer em combate ou doente?

A data da separação do barco de Frins do resto da frota é obscura no relato de Taques, mas é contextualizada nas fontes espanholas. Os piratas sofreram vários reveses entre junho de 1686 e junho de 1687, no Equador e no Peru. Taques escreveu que o desgarramento foi nas imediações de Callao, mas os combates navais ocorridos naquela área (maio/junho de 1687 cf. Zapata [1757] 2005:117), não fecham com outra informação de Taques. Se Frins procurou seus companheiros por seis meses, desde junho de 1687, não poderia ancorar na Ilha de Santa Catarina naquele mesmo ano, pois a volta do Peru levava em média dois meses. As fontes espanholas mostram que os últimos combates na região entre Santa e Pisco, onde os piratas perderam vários combates e tiveram muitas baixas, ocorreram até junho de 1686 (Zapata [1757] 2005:279). Santa, situada ao Sul de Callao, relativamente próxima, foi onde o grupo de Frins “ficou destruído”.

Essa conta é coerente com uma informação de Lussan (1856:251), sobre o encontro do grupo francês, em abril de 1687, nas imediações de Santa Helena, com um barco espanhol apresado pelo grupo de Edward Davis. O barco fora capturado na altura de Nazca, transportava vinho e mi-

lho, procurava pelos demais ingleses e era tripulado por oito ingleses que desembarcaram (atacaram) em “Sagua” (Tacna), Pisco e Arica. A ligação com Frins não é explícita, mas as coincidências com o relato de Taques são evidentes:

1) barco isolado tripulado por oito ingleses;

2) procurava pelos demais barcos ingleses, dos quais perdera-se na costa peruana;

3) barco era uma presa espanhola;

4) participou de ataques às cidades da costa peruana;

5) carregava uma carga de vinho (certamente em botijas de uma arroba);

6) pretendia voltar para o Mar do Norte (Atlântico), via Estreito de Magalhães.

O relato de Lussan é muito compatível com o relato de Pedro Taques, apesar de nenhum deles serem diretos e objetivos com relação ao barco da Praia dos Ingleses. Ambos tratam de um barco com oito ingleses que se perderam do grupo principal na costa do Peru, após combaterem na costa, ao Sul de Callao. As coincidências das demais informações também fortalecem o depoimento desses ingleses em duas ocasiões separadas, para ouvintes completamente distintos (piratas franceses e oficiais da justiça portuguesa), permitindo construir um relato com a mesma estrutura narrativa. E, como mostraremos abaixo, os depoimentos são coerentes com as evidências arqueológicas da Praia dos Ingleses.

Finalmente, mais duas coincidências com o inquérito de Frins: 1) Lussan (1856:340) informou que a força capturara um patacho espanhol em 13/5/1685 (seria o mesmo patacho descrito por Pedro Taques?); 2) o barco de Davis, *Bachelor's Delight* (Encanto dos Solteiros), teve quase o mesmo rumo de Frins na volta do Pacífico: parou para abastecer em Punta del Este no final de 1687 e, depois, costeou o Brasil (segundo outro cronista dos piratas, o cirurgião Lionel Wafer [1699] 1903:197). Parece que Davis passou ao largo de Santa Catarina um ou dois meses após a prisão de Frins. Testemunhas espanholas (Sotomayor [1688] 1901 a, b), declararam que barcos ingleses

aportaram em Maldonado, atual Punta del Este; e que um de 200 toneladas aportou de arribada em Buenos Aires antes de abril de 1688. Será que Frins também parou no Rio da Prata?

ALGUNS ACHADOS NA PRAIA DOS INGLESES E SUA RELAÇÃO COM O BARCO DE FRINS

A escavação revelou provas materiais que coincidem com o relato de Frins e que nos autorizam a sustentar a hipótese de que o naufrágio seria o barco espanhol capturado no Pacífico. O metate é originário da América Central, com forma retangular (52,28 x 35,12cm), tetrápode, de rocha calcárea, usado para moer vegetais, especialmente grãos (Fig. 5).



Figura 5: Metate, plano de topo, base e vista lateral

Outros testemunhos da costa Noroeste da América do Sul são fragmentos cerâmicos de vasilhas indígenas (Fig. 6) com características da Área Intermediária (Willey 1966:254), que no Pacífico abrange as costas do Panamá, Colômbia e Equador.

Outra evidência do Pacífico: fragmentos fósseis da concha de loco (Concholepas concholepas Martyn), um molusco da família Muricidae apreciado como alimento do Sul do Peru ao Sul do Chile (Fig. 7).

Relógios de sol, instrumentos auxiliares de navegação (Fig. 8).

Uma escala de Gunther para navegação, com marca e ano de fabricação pirografados, é outra coincidência relevante e que ajuda na datação relativa da embarcação (Fig. 9). O ano é 1683, justamente quando os dois barcos saíram da Inglaterra, e o nome da marca é tipicamente inglês. Prova-

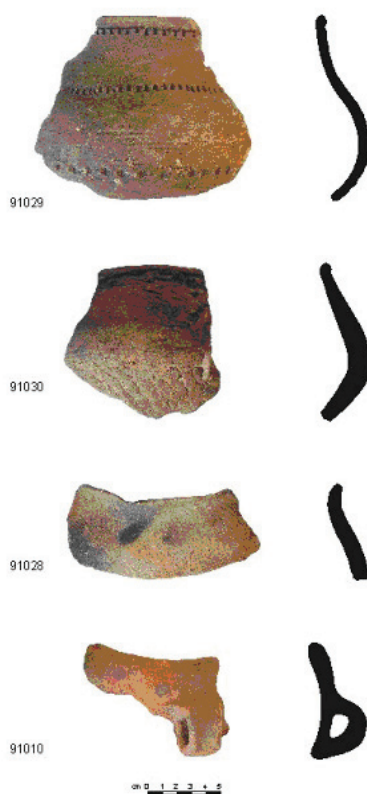


Figura 6: Fragmentos cerâmicos



Figura 7: Fragmento da concha de loco



Figura 8: Relógios de sol

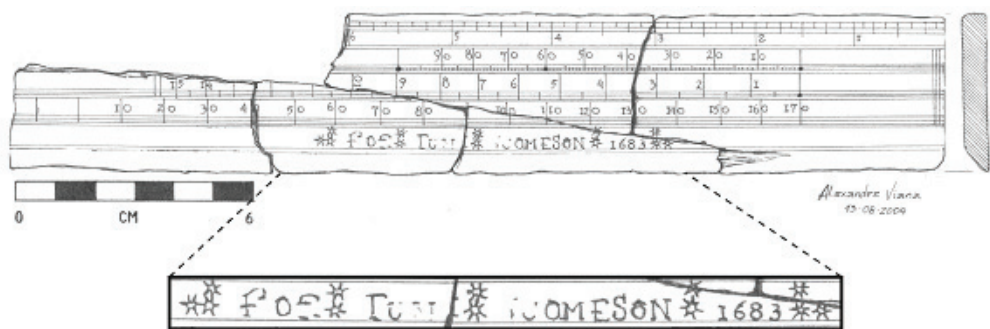


Figura 9: Escala de Gunther

velmente, a escala foi levada para o barco espanhol com os instrumentos de navegação dos *quartermasters*.

Uma clara evidência de artefato inglês é a tampa de pewter de um frasco de vidro, decorado com a Rosa dos Tudor, emblema heráldico dos reis ingleses à época do naufrágio (Fig. 10).

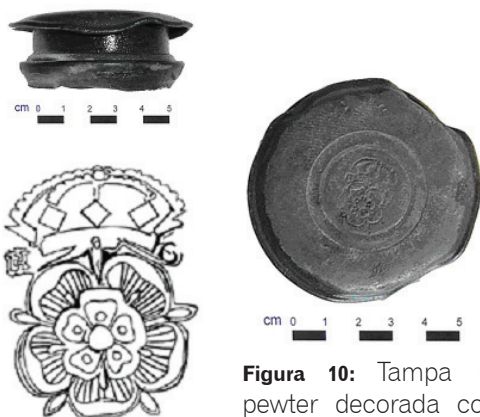


Figura 10: Tampa de pewter decorada com Rosa dos Tudor



Figura 11: Vista frontal do tinteiro com a águia bicéfala



Figura 12: Exemplares restaurados de botija de uma arroba

Um tinteiro decorado com a águia bicéfala dos Habsburgos é um artefato espanhol, provavelmente roubado com o barco ou nas cidades saqueadas pelos piratas (Fig. 11).

Achamos mais de 11 mil fragmentos de cerâmicas, basicamente de botijas de uma arroba do tipo Forma 1 (James 1988), usadas para transportar e armazenar vinho, azeite, água, grãos, etc. Localizamos dez botijas inteiras e restauramos oito (Fig. 12). Resgatamos cerca de 270 gargalos. As botijas eram produzidas ar-

tesanalmente em grande escala e tem forma padronizada, não eram exatamente iguais (Avery 1997), contendo entre 16 e 22 litros, pesando entre oito e 11 quilos. A análise visual da pasta, da espessura das paredes e do tratamento de superfície, indica que as vasilhas não são de um único oleiro, nem de uma única jazida. Tal diversidade coincide com as informações de que a força pirata saqueou botijas de vinho e água em vários locais e barcos por onde passaram (Burney 1891)

Encontramos dezenas de pederneiras, cuja matéria-prima e origem ainda não foram determinadas (Fig. 13).

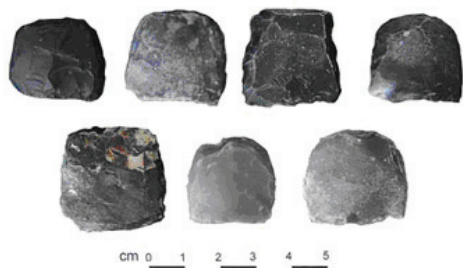


Figura 13: Pederneiras

Também encontramos centenas de munições de chumbo para mosquete e pistola (Fig. 14):

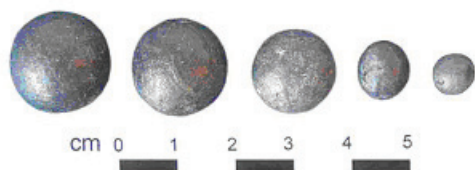


Figura 14: Munição de chumbo

Um cabo de espada de madeira enrolada com fios metálicos e rolo de fio metálico (Fig. 15):



Figura 15: Rolo de fio metálico e cabo de espada

Encontramos diversas facas envolvidas em concreções (Fig. 16):

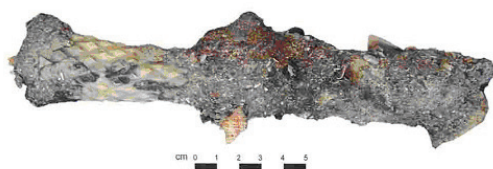


Figura 16: Exemplar de faca envolvida em concreção

Exemplar de moitão (Fig. 17):

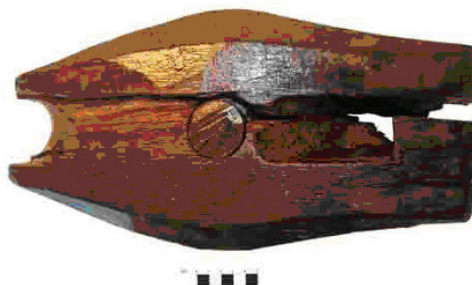


Figura 17: Moitão

Exemplar de carregador de falcnete (Fig. 18):



Figura 18: Carregador de falcnete

CONCLUSÃO

O objetivo do PAS é criar as bases necessárias para a construção de um Museu de Arqueologia, História e Cultura Marítima de Santa Catarina, dedicado à pesquisa e à preservação da cultura material e das tradições locais. A tentativa de despertar o interesse pela preservação, tanto da população local, quanto dos inúmeros

turistas da Praia dos Ingleses, foram objetivos desenvolvidos desde os primeiros dias no centro de visitação⁴ aberto na base de pesquisas na Praia dos Ingleses. Mesmo sem propaganda, o PAS recebeu mais de 20 mil visitantes na base de pesquisas da Praia dos Ingleses, incluindo grupos de alunos e professores de várias escolas, oferecendo exposição guiada e apresentação de vídeo. Também realizou exposição itinerante em eventos acadêmicos, culturais e turísticos; palestras em escolas e salões comunitários. O PAS também tem por objetivo criar uma linha de publicações nas temáticas do museu, dirigidas ao meio acadêmico e à divulgação científica, com trabalhos próprios ou apoiando a iniciativa de pesquisadores do passado de Santa Catarina e Brasil meridional.

Para consolidar essa conexão e confirmar que se trata do barco de Thomas Frins, é preciso ampliar a base de dados do Sítio Arqueológico Praia dos Ingleses 1 e finalizar o levantamento das fontes escritas. A conclusão da análise do lastro será decisiva para traçar as rotas e paradas da embarcação. O mesmo quanto às botijas, cuja análise da pasta poderá auxiliar na definição da região de origem, pelo menos se eram europeias, americanas ou de ambos os continentes. O estudo do casco e dos seus componentes poderá indicar sua data e local de construção, de reformas e ampliar os elementos que demonstram a tecnologia naval espanhola. A análise do conjunto de artefatos também é impor-

tante, tanto para o reconhecimento de cada peça, quanto para auxiliar no estudo das rotas percorridas pela embarcação. As fontes escritas terão peso importante nessa etapa. Será fundamental encontrar as listas de tripulantes do Nicholas e do Cygnet, que zarparam oficialmente da Inglaterra em 1683 e que devem ter deixado registros burocráticos. O mesmo com os companheiros do capitão Tonwley que atravessaram o Panamá em 1684-85. As fontes espanholas, tanto em Sevilha, quanto na América, poderão dar informações sobre o barco, exatamente quando e onde ele foi construído e, depois de capturado, em quais ações piráticas tomou parte na costa do antigo vice-reino do Peru e do Atlântico.

AGRADECIMENTOS:

Ao Governo de Estado de Santa Catarina, especialmente ao empenho do Governador Luiz Henrique da Silveira. À FAPESC, pelos recursos para o projeto. À Marinha do Brasil, pelo apoio e avaliação rigorosa. A Cyro Corrêa Lyra e aos demais servidores do IPHAN, pelo apoio e fiscalização em diversos momentos. Ao Laboratório de Oceanografia Costeira da UFSC, pelo suporte à pesquisa geológica do mestrado de Maurício Marino. A Amílcar D'Ávila de Mello, pelas várias ideias e sugestões. A Márcia Arcuri, Fabíola Silva e Lúcio M. Ferreira pelas sugestões e revisão do texto. Aos membros e voluntários da ONG PAS.

⁴ Inscrito no Cadastro Nacional de Museus/MinC (ofício CT/DEMU n. 669/06, 26/10/2006).

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

AISPURU, F. F. C. 2003. *Modelos teóricos y métodos de cálculos para el comportamiento estructural de los navíos construidos a la española y a la inglesa (1710-1760)*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid/Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (Tesis doctoral).

ALMEIDA, L. F. 1957. *A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

ALMEIDA, P. T. 1980. *Nobiliarquia paulistana histórica e genealógica*, v. 2. São Paulo: Itatiaia/EDUSP.

AVERY, G. 1997. *Pots as packaging: The Spanish olive jar and andalusian transatlantic commercial activity, 16-18th centuries*. Gainesville: University of Florida (PhD thesis).

BOITEUX, L. A. 1931. *Paulistas em Santa Catarina seiscentista*. *Annaes do Museu Paulista*, 4:428-479.

BRADLEY, P. T. 1979. *Maritime defense of the viceroyalty of Peru (1600-1700)*. *The Americas*, 36(2):155-175.

BRUIJIN, J. R.; GAASTRA, F. S.; SHÖFFER, I. (eds). 1979-1987. *Dutch-Asiatic shipping in the seventeenth and eighteenth centuries*. The Hague: 3 vols.

BURNEY, J. 1891. *A History of buccannery of the America*. 2nd ed. London: Sonnenschein.

CABRAL, O. R. 1979. *Nossa Senhora do Desterro*. Florianópolis: Lunardelli.

CAMARA, A. A. 1888. *Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil*. Rio de Janeiro: Leuzinger.

CANABRAVA, A. P. 1944. *O comércio português no rio da Prata (1580-1640)*. São Paulo: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas-USP.

CHAUNU, H. 1955-1960. *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: S.E.V.P.E.N. (École pratique des Hautes-Études). 8v.

CRAHAN, M. E. 1971. *The administration of Don Melchor de Navarra y Rocafull, Duque de La Palata: Viceroy of Peru, 1681-1689*. *The Americas*, 27(4):389-412.

DAVIES, K. G. 1999. *The Royal African Company*. London: Taylor & Francis.

DAMPIER, W. 1702. *A new voyage round the world*. 2nd ed. London: James Knapton. vol 1.

DELGADO, J.; STANFORTH, M. 2002. *Underwater Archaeology*. In *The encyclopedia of five support systems*. Paris: UNESCO. (<http://www.eolss.co.uk/>).

DOMINGUES, M. 1973. *A Colônia do Sacramento e o sul do Brasil*. Porto Alegre: Sulina.

ELTIS, D. E. 2000. *The rise of African slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press.

ELTIS, D. E. et al. 1999. *The trans-Atlantic slave trade*. A data base on CD-ROM. Cambridge: Cambridge University Press.

GAWRONSKI, J. H. G. 2002. *VOC Shpiwrecks In*. Charles Orser (ed.). *Encyclopedia of His-*

torical Archaeology. London: Routledge. p. 563-566.

GERHARD, P. 2003. *Pirates of New Spain, 1575-1742*. New York: Courier Dover Publications.

GODOY, J. E. P. 2007. *Naus no Brasil Colônia*. Brasília: Edições do Senado Federal.

GREENHALG, J. 1951. *Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História, 1763-1822*. Rio de Janeiro: À Noite.

GUEDES, M. J. 1975-1985. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM. 10v.

JAMES JR, S. R. 1988. *A reassessment of the chronological and typological framework of the Spanish olive jar*. *Historical Archaeology*, 22(1):43-66.

LUSSAN, R. 1856. *The History of buccannery of the America; containing detailed accounts of those bold and daring freebooters chiefly along the Spanish main, and the West Indies, and in the Great South Sea*. Boston: Sanborn, Carter & Bazin.

MAURO, F. 1997. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Estampa. 2v.

MELLO, A. D. 2005. *Expedições e crônicas das origens – Santa Catarina na era dos descobrimentos geográficos*. Florianópolis: Expressão.

MOLINA, R. A. 1966. *Las primeras experiencias comerciales del Plata. El comercio marítimo (1580-1700)*. Buenos Aires: Dorrego.

MUCKELROY, K. 1978. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.

NOELLI, F. S. s.d. Inventário de barcos que aportaram ou passaram ao largo da ilha de Santa Catarina, Brasil. 50p.

NOELLI, F. S.; VIANA, A.; MOURA, M. L. 2009. *Praia dos Ingleses 1: Arqueologia subaquática na Ilha de Santa Catarina, Brasil (2004/2005/2009)* Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, 19. (no prelo)

PAESIE, R. 2008. *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttinde-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734*. Leiden: Universiteit Leiden.

PIAZZA, W. F. 1983. *Santa Catarina: Sua História*. Florianópolis: UFSC/Lunardelli.

RAWLEY, J. A. 2003. *The port of London and the eighteenth-century slave-trade*. Historians, sources and a reappraisal. In J. A. Rawley (ed.). *London, metropolis of the slave trade*. Columbia: University of Missouri Press. p. 18-39.

RAWLEY, J. A.; BEHRENDT, S. D. 2005. *The transatlantic slave trade: a history*. 2nd ed. Lincoln: University of Nebraska Press.

RICE, P. M. 1996. *The Archaeology of Wine: The Wine and Brandy Haciendas of Moquegua, Peru*. *Journal of Field Archaeology*, 23(2);187-204.

SCHIFFER, M. B. 1987. *Formation processes of the archaeological record*. Albuquerque: University of New Mexico Press.

SOTOMAYOR, J H. 1901^a. Carta a S. M., del gobernador de Buenos Aires, José de Herrera y Sotomayor, 4 de abril de 1688. In. *Catálogo de documentos del Archivo de Índias en Sevilla referentes a la Republica Argentina – 1514/1810*. Buenos Aires: Ministério de Relaciones Exteriores. p. 393.

SOTOMAYOR, J. H. 1901b. Consulta ao Consejo de Índias, del gobernador de Buenos Aires, José de Herrera y Sotomayor, 5 de abril de 1688. In. *Catalogo de documentos del Archivo de Índias en Sevilla referentes a la Republica Argentina – 1514/1810*. Buenos Aires: Ministério de Relaciones Exteriores. p. 393.

VÁRZEA, V. 1985. *Santa Catarina: a Ilha. Florianópolis*: Ludarnelli.

VIANA, A.; CORREA, N. S.; MOURA, M. L. 2004. Projeto Arqueologia Subaquática: O Patrimônio Cultural Marinho do Estado de Santa Catarina. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP*, 14:387-391.

WAFER, L. 1903. *A New Voyage and description of the Isthmus of America*. Cleveland: Burrows.

WILLEY, G. R. 1966. *An introduction to American Archaeology: South America*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.

ZAPATA, J. E. L. 2005. *Memórias históricas, físicas, crítico, apologéticas de la América Meridional*. Lima: PUC-Peru/Univ. Nac. de San Marcos/Inst. Francés de Estudios Andinos.



Comunicação

Ronald Raminelli

Daniel Martins Gusmão

Artefatos, imagens e a grandiosidade do Império Colonial (1770-1806)

Ronald Raminelli

Possui doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo (1994) e realizou estágio pós-doutoral na Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales - Paris (2002-2003). Atualmente é professor associado II da Universidade Federal Fluminense. Tem experiência na área de História Moderna, com ênfase em História do Brasil Colônia, atuando principalmente no estudo sobre as estratégias de ascensão social nas sociedades luso-brasileiras, a partir dos serviços prestados à Monarquia.

Em 1806, o naturalista luso-brasileiro Alexandre Rodrigues Ferreira enviou do Museu de História Natural de Lisboa à Universidade de Coimbra, uma extensa lista de produtos naturais e industriais provenientes de diferentes partes do Império¹. No manuscrito, os produtos industriais encontram-se com três informações básicas: o nome, a origem e a matéria-prima empregada na confecção. Entre os itens, estão ornamentos, armas de tiro e instrumentos das artes e ofícios. Esses produtos eram chineses, tapuias do Rio Negro, muras, yurupixunas, cambebas, guaicururus do Rio Paraguai, dos índios civilizados do Pará, dos negros de Benguela e Angola. Para além das fronteiras imperiais, o naturalista também enviava ao museu coimbrão, umas poucas peças “peruvianas” e dos índios civilizados da Nova Espanha. Ao reunir objetos tão díspares, Ferreira não pretendia compor um gabinete de curiosidade ao modo antigo, mas conceber uma lista de objetos recorrendo à classificação muitíssimo original².

Para entender como essas peças foram parar no museu lisboeta é indispensável perceber como o ultramar e a metrópole se integravam lentamente desde as Reformas Pombalinas, como o comércio criou elos entre as colônias e intensificou a circulação de pessoas, mercadorias e instituições³. No

final do século, mesmo durante a turbulência revolucionária, as autoridades lusitanas e, particularmente, alguns vassalos luso-brasileiros apostavam na solidez do Império colonial, nos frutos que a metrópole ainda poderia colher nas conquistas. Os povos impulsionavam as lavouras, as minas e as mercadorias responsáveis por ativar laços entre as colônias e a metrópole. Os produtos industriais reunidos por Ferreira faziam parte, talvez, de um possível processo, responsável por dinamizar as trocas incessantes e estruturar as bases do Império colonial. Suas técnicas construtivas e matérias-primas seriam, possivelmente, contribuições para ativar o comércio e promover a unidade das províncias do Império. Produzidos em Benguela, Macau ou Mato Grosso, os artefatos atuavam como moeda de troca, como mercadoria potencialmente capaz de ativar as rotas entre lugares distantes.

Assim, a produção de inventários e a circulação de notícias permitiram tornar mais palpável a ideia de um Império colonial, composto por possessões que aos poucos se integravam e tornavam-se interdependentes. Os contemporâneos registraram suas primeiras impressões sobre as tramas entre o centro e o extenso ultramar, como as partes se articulavam por meio de trocas

¹ Arquivo Histórico do Museu Bocage (Lisboa) – ARF – 26a Alexandre Rodrigues Ferreira. Relação de produtos naturais e industriais que deste Real Museu se remetterão para Universidade de Coimbra em 1806.

² Uma análise mais aprofundada da mencionada lista ver: Ronald Raminelli. *Viagens ultramarinas; monarcas, vassallos e governo a distância*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2008. cap.6.

³ Vale mencionar os escritos de: Dom Rodrigo de Souza Coutinho. *Memória sobre o melhoramento dos domínios de Sua Majestade na América (1797 ou 1798)* in: *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*. Intr. e org. de André Manuay Diniz Silva. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. v. 2.; Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial – 1777-1808*. São Paulo: Hucitec, 1983.; José Luís Cardoso (coord.). *A economia política e os dilemas do Império Luso-brasileiro (1790-1822)*. Lisboa: CNPCDP, 2001.

de produtos agrícolas e manufaturados. A produção desses inventários era condição necessária para manter as fronteiras, fomentar minas e lavouras e, enfim, incentivar trocas comerciais⁴.

Outra dimensão do fenômeno encontra-se nos desenhos, aquarelas e óleos concebidos por engenheiros militares e artistas luso-brasileiros que foram instruídos a representar a diversidade de povos do Império. Produzidos nas últimas décadas do Setecentos, os tipos étnicos e sociais da América e da Ásia portuguesas, retratados por Carlos Julião e Leandro Joaquim, tornaram-se tema de imagens que atuavam como verdadeiro inventário visual das diversas comunidades do ultramar lusitano⁵. As dezenas de pranchas dedicadas aos tapuias do Pará, Rio Negro e Mato Grosso e a lista de artefatos reunida por Alexandre Rodrigues Ferreira eram igualmente manifestações da ideia de Império colonial lusitano que se tornou cada vez mais concreta, quanto mais frágil a soberania portuguesa no continente europeu.

Neste sentido, vale mencionar que a virada para o século XIX presenciou a atuação de eruditos como Azeredo Coutinho e Jose da Silva Lisboa⁶, preocupados em analisar as redes que, desde o início da expansão marítima, se tornaram mais densas e originaram interesses comuns e interdependências. As transações comerciais eram, então, os principais vínculos imperiais, mas esses testemunhos ainda valorizavam a circulação de plantas, a produção de manufaturas, as memórias econômicas, os ensinamentos agrícolas, a cartografia e os povos.

Para melhor sistematizar esse farto ma-

terial, Domingos Vandelli defendeu o plano de reunir em museus as produções naturais que, em princípio, permaneciam espalhadas nos domínios ultramarinos. Nos museus metropolitanos, a natureza seria apresentada como em um anfiteatro: “os esqueletos, as preparações anatômicas, os fetos, monstros mamais; as aves, seus ninhos, ovos; os peixes, anfíbios, vermes, e suas conchas, litófitos, e zoófitos, e até os mais mínimos insetos”. Incluíam também as plantas secas, as sementes, gomas, resinas e bálsamos. Do mundo mineral, encontrariam as terras, pedras, sais, enxofre, semimetais, petrificados e amostras de erupções vulcânicas. Não deveriam faltar os vestidos, ornamentos, armas e manufaturas das nações mais desconhecidas, desde os simples artefatos de povos americanos ou dos Mares do Sul, às manufaturas mais admiráveis asiáticas e europeias.

Para além de instruir os alunos de história natural, os museus demonstravam a disposição dos monarcas para restaurar as artes e a agricultura. Senhores de vasto Império, Dom José I e Dona Maria I enviaram expedições às suas conquistas para reunir, na Corte, na cabeça do Império, uma pequena mostra de suas vastas riquezas. Não sem razão indagou Vandelli: “Que nação há, que mais necessita de um museu nacional, para nele conhecer as produções da natureza, e seus usos, do que aquela que possui tão vastos domínios em Ásia, África e América? Nação, que ainda pela multiplicidade delas, não teve tempo de conhecer todas as do seu Reino, e muito poucas de suas conquistas, respectivamente a tantas que ainda estão desconhecidas”⁷.

⁴ Dom Rodrigo de Souza Coutinho. Memória sobre o melhoramento dos domínios de Sua Majestade na América (1797 ou 1798) in: *Textos políticos, econômicos e financeiros (1783-1811)*. Intr. e org. de André Mansuy Diniz Silva. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. v. 2.

⁵ Carlos Julião. Configuração que mostra a Entrada do Rio de Janeiro... in: Nestor Goulart Reis. *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Faperj, 2000. p. 181 e 366; Carlos Julião. Riscos iluminados de figurinhos de brancos e negros dos uzos do Rio de Janeiro e Serro Frio, aquarelas de Carlos Julião. Introd. e catálogo de Lygia da Fonseca F. da Cunha. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1960; Elevasam e Fasada, que mostra emprospeto pela Marinha a Cidade do Salvador da Bahia... in: Nestor Goulart Reis. *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Faperj, 2000. p. 39 e 316.

⁶ Dom José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho. Ensaio econômico de Portugal e suas colônias (1794) in: *Obras econômicas* de J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho. Introd. de S. B. de Holanda. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966.; Luís dos Santos Vilhena. *Pensamento político sobre a Colônia*. Introd. de Emanuel Araújo. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1987.; José da Silva Lisboa. *Princípios da Economia Política*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1956.

⁷ Domenico Vandelli. Memória sobre a utilidade dos museus de História Natural In: *Memórias de História Natural* – Domingos Vandelli. Introd. e coord. editorial de José Luís Cardoso. Porto: Porto Editora, 2003. p. 61 e 65.

Enfim, os diversos testemunhos – as memórias, as imagens e os artefatos – indicam a diligência de naturalistas e artistas em reunir tanto informações sobre a diversidade de povos quanto em constatar a grandeza dos domínios do Império colonial português. A reunião de artefatos, sob o comando do naturalista Alexandre Rodrigues

Ferreira, deixa, portanto, de ser uma mera lista para ganhar a inteligibilidade de uma coleção. A relação entre os artefatos é a mesma que permite entender as imagens de Carlos Julião ou as memórias de Azeredo Coutinho ao compendiar povos e produtos que circulavam entre bandas do Atlântico, entre as rotas e criavam os elos imperiais.

Os Arquivos de Memória da Marinha brasileira – constituição e trajetória¹

Daniel Martins Gusmão

Coordenador do Projeto Memória da Marinha (Programa de História Oral), atua como Oficial Historiador Naval na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, membro da Associação Brasileira de História Oral, Bacharel em História e Especialista em História do Brasil pela Universidade Federal Fluminense.

I - RESUMO

No âmbito da Marinha do Brasil, a organização militar que tem por propósito contribuir para o estudo, a pesquisa e a divulgação da História Naval brasileira, bem como a conservação da documentação pertinente e do patrimônio histórico e artístico é a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

No intuito de promover estudos e pesquisas sobre assuntos concernentes à história da Marinha e à cultura naval em geral, mantendo o registro desta história, a Marinha iniciou as atividades de registro da memória oral no século XX, através de gravações de conteúdos variados, sendo que as primeiras foram realizadas na década de 70, estendendo-se até início dos anos 90.

Foi no final dos anos 90, que esta atividade ganhou escopo e formou-se uma equipe que, através dos métodos utilizados pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas, criou o Projeto Memória, em 1998, que, em última análise, tem o objetivo de elaborar o registro da História Naval brasileira, englobando a história administrativa e operativa da Marinha, dos seus navios, estabelecimentos, biografias e dos Corpos e Quadros da Instituição. O conteúdo deste programa baseia-se em depoimentos individuais, enfocando a história de

vida dos militares envolvidos direta ou indiretamente nos respectivos temas, contando atualmente com depoimentos de mais de 70 colaboradores.

O presente trabalho busca resgatar a trajetória de formação da memória oral da Marinha brasileira, pois de acordo com o renomado Historiador Naval, Max Justo Guedes, a História da Marinha é a História do Brasil.

Criada em 1943, em pleno auge da Segunda Guerra Mundial e com o País envolvido na Batalha do Atlântico, a DPHDM² é a organização militar que tem por propósito PRESERVAR e DIVULGAR o patrimônio histórico e cultural da Marinha, contribuindo para a CONSERVAÇÃO DE SUA MEMÓRIA e para o desenvolvimento da consciência marítima brasileira.

Dentre as suas diversas atividades, destaca-se como de suma importância as seguintes:

- 1 – promover estudos e pesquisas, consolidar e publicar documentação sobre assuntos concernentes à CULTURA MARÍTIMA;
- 2 – manter o registro da HISTÓRIA MARÍTIMA do Brasil;
- 3 – promover intercâmbios com entidades públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, envolvidas com a HISTÓRIA e a CULTURA MARÍTIMAS; e
- 4 – propor e incentivar a divulgação da CULTURA e HISTÓRIA MARÍTIMA para a sociedade em geral.

¹ Trabalho apresentado no *III Encuentro Internacional de Historia Oral*, realizado na Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, em Managua, no período de 16 a 21 de fevereiro de 2009.

² Em 1º de julho de 2008, a Portaria nº 209, do Comandante da Marinha, extinguiu a Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) e alterou a denominação do então Serviço de Documentação da Marinha (SDM) para Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Publicada no *Diário Oficial da União* em 24 de julho de 2008. Os propósitos e as atividades da DPHDM estão expressos na íntegra em seu Regulamento Interno. Mais informações podem ser obtidas em: www.dphdm.mar.mil.br

Diante destas atividades percebe-se que os termos História e Cultura Marítima estão intimamente interligados e para melhor desenvolver estes conceitos existe na DPHDM um Departamento de História com três divisões: uma de História Marítima e Naval, uma de Pesquisas e uma de Arqueologia Subaquática.

O Departamento de História supervisiona o estudo, a pesquisa e o registro da história marítima brasileira em seus múltiplos aspectos. Coordena a edição dos volumes e tomos da Coleção *História Naval Brasileira* e da história administrativa da Marinha, é responsável pela pesquisa e elaboração do histórico dos navios da Armada, dos estabelecimentos e biografias de militares, organiza a edição da *Revista Navigator*³ (publicação científica que tem o propósito de promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico), e por último, mantém em atividade o Projeto Memória, o qual eu coordeno.

A partir dos anos 90, diversas instituições no País começaram a se preocupar com a construção de sua memória buscando recuperar sua própria história. Instituições como o Banco Central, a Petrobras e a Eletrobras partiram para a organização de “centros de memória” e passaram a buscar na História Oral uma forma de restaurar e consolidar origens e trajetórias fundamentais para a constituição da identidade e definição de seu lugar na estrutura do País (MOTTA, 1995, p. 1). Instala-se neste momento um quadro de transformações profundas que possibilitaram um verdadeiro *boom* na história oral, que é “explicado a partir de mudanças no próprio campo da história, com o rompimento do paradigma estruturalista, mas também a partir de transformações mais gerais na sociedade brasileira” (FERREIRA, 1998, p. 22).

O alinhamento da história com outras ciências sociais favoreceu o surgimento de novas abordagens de atuação. Conforme

Prins (1992, p. 194) “[...] a força da História Oral é a força de qualquer história metodologicamente competente. Vem da extensão e da inteligência com que muitos tipos de fonte são aproveitados para operar em harmonia”. Desta forma, a História Oral, no Brasil, ganhou projeção e os anos 90 foi tido como de ouro. Criou-se o Núcleo de Estudos em História Oral (NEHO), da Universidade de São Paulo (USP); a Associação Brasileira de História Oral – 1994 (ABHO); a Associação Internacional de História Oral – 1996 (IOHA); e uma extensa produção historiográfica sobre o tema.

Destaco durante os anos 90, o lançamento de quatro obras coletivas⁴ de História Oral publicadas no Brasil:

Entrevistas: abordagens e usos da História Oral, lançada durante o *// Encontro Nacional de História Oral*, no Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas, em abril de 1994; História Oral e multidisciplinaridade, que reúne quatro palestras proferidas por ocasião daquele encontro, também publicado em 1994; (Re)introduzindo a História Oral no Brasil, lançada durante o *III Encontro Nacional de História Oral*, no Centro de Memória da UNICAMP em maio de 1996; e Usos e abusos da História Oral, também publicada em 1996. (ALBERTI, 1997, p. 207).

É sobre esta influência de ideias e consciente da importância da conservação de sua memória que a MARINHA DO BRASIL resolveu RETOMAR com fôlego o Programa de História Oral instituindo oficialmente, em 1998, o Projeto Memória. Para isto, uma equipe composta de dois oficiais da reserva e uma historiadora (Marcya Valéria Galvão Pereira) com conhecimentos da

³ Publicações da revista na íntegra em: www.revistanavigator.com.br

⁴ São elas: FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *Entrevistas: abordagens e usos da História Oral*. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1994; _____ (org.). *História Oral e multidisciplinaridade*. Rio de Janeiro: Diadorim/Finep, 1994; _____ & AMADO, Janáina (coord.). *Usos & abusos da História Oral*. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1996; e MEIHY, José Carlos Sebe Bom (org.). *(Re)introduzindo a História Oral no Brasil*. São Paulo: USP/Xamã, 1996.

metodologia do trabalho de história oral entraram em campo.

A partir dos pressupostos teóricos, este grupo concebeu um plano de ação com o objetivo de elaborar o registro da História Naval brasileira, englobando a história administrativa e operativa da Marinha, dos seus navios, estabelecimentos, biografias e dos Corpos e Quadros da Instituição.

Falei aqui em retomada do Programa de História Oral, pois bem, no início dos anos 70⁵ que a Marinha preocupou-se em registrar depoimentos pessoais⁶ sobre temas importantes e a história de vida de militares destacados no âmbito naval, num momento em que essa metodologia se firmava como novidade no mundo acadêmico internacional. (ALBERTI, 1998, p. 1).

Nos primórdios da História Oral deste programa, a primeira série a ser gravada consta de depoimentos sobre os Serviços de Hidrografia da Marinha. Os depoentes (Almirantes Levy Penna Aarão Reis, Djalma Garnier de Albuquerque e Paulo Antônio Telles Bardy) destacam a criação do curso de especialidade em hidrografia para oficiais por terem sido os pioneiros nesta formação, que ocorreu no início da década de 30, e o levantamento hidrográfico realizado nas Baías de Ilha Grande e Angra dos Reis, um dos primeiros até então.

Outros temas como o ciclo de revoluções ocorrido na década de 30 no Brasil, Primeira e Segunda Guerras Mundiais, entre outros, são metodicamente registrados no decorrer dos anos 70 e 80. Ao todo são 287 fitas, entre cassetes e de rolo que marcaram o início do Programa de História Oral da Marinha. De forma incipiente, nesta fase buscou-se apenas o registro sonoro dos depoimentos. Não há transcrição deste acervo.

A reconstrução das trajetórias de vida que a Marinha buscou com o lançamento de seu programa de História Oral enfatizou dar voz àquelas personalidades que durante a sua carreira naval influenciaram de maneira positiva para a constituição da memória da

instituição. Trabalhar com histórias de vida na construção de acervos institucionais, na concepção da cultura política, permite iluminar “aspectos poucos esclarecidos pela documentação, em geral muito pródiga em destacar os atos e muito pobre em detalhar os meandros decisórios” (MOTTA, 2000, p. 108). Os primeiros depoimentos, além de destacar atividades específicas da instituição, também buscam realçar passagens que de uma forma ou de outra não foram normatizadas, isto é, postas no papel.

Na Marinha, a organização responsável por esta atividade era o então Serviço de Documentação da Marinha, que recentemente foi renomeado para DPHDM. As entrevistas eram realizadas numa sala do Museu Naval e a condição imprescindível para a realização das mesmas é de que o militar não estivesse mais em atividade, possibilitando ao mesmo falar abertamente de sua história de vida, enfatizando a carreira naval. Eram gravadas em fitas de rolo, duplicadas e guardadas. Não havia por esta época nenhuma metodologia específica para tratamento da fonte oral, diferentemente do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC), que desde o início de seu programa de História Oral, também no início dos anos 70, buscava fazer um tratamento da fonte, que “incluía a duplicação da gravação para a formação do acervo de segurança; a passagem da entrevista para a forma escrita, na qual se sucediam as etapas de transcrição, conferência de fidelidade, copidesque e leitura final; a elaboração de instrumentos de auxílio à pesquisa – como o sumário e os índices temático e onomástico – e, finalmente, a liberação para consulta, com a elaboração de ficha técnica, folha de rosto e ficha catalográfica”. (ALBERTI, 2005, p. 2).

Um dos poucos trabalhos que utilizaram metodologia da História Oral para falar da instituição Marinha foram as obras de pesquisadores do CPDOC (Maria Celina D’Araújo, Celso Castro e Zairo

⁵ A primeira entrevista do Programa de História Oral da Marinha foi realizada em 31 de outubro de 1974.

⁶ Sobre a distinção entre depoimento pessoal e história de vida ver: QUEIROZ, Maria Isaura Pereira. *Relatos orais: do “indivisível” ao “divisível”*, in *Ciência e cultura*. São Paulo: n. 3, v. 39, mar., 1987 e LIZA, Holzmänn. *Histórias de vida e depoimentos pessoais*, in *Emancipação*. Ponta Grossa: n. 2, v. 1, p. 43-56, 2002.

Cheibub⁷). Em 1998, realizaram um trabalho com militares que cursavam a Escola de Guerra Naval, isto é, eles estavam em plena atividade militar e o livro *Militares e política na Nova República*⁸ trata de depoimentos com ex-ministros das três forças destacando a atuação de suas atividades ministeriais.

Retomando o Projeto Memória, foi explicado como se deu a ideia e o interesse da Marinha para reativar o programa de História Oral, a formação de sua primeira equipe de trabalho e o plano de ação a ser empreendido.

Há como marco de início deste projeto o dia 9 de julho de 1998, quando é realizada a primeira entrevista desta segunda fase, buscando destacar a história de vida e fatos relevantes com o tema relacionado à Aviação Naval. Desta forma, estava criado no Projeto Memória o subprojeto Aviação Naval.

Neste subprojeto, entre 1998 e 2004, foram realizadas 30 entrevistas com militares, sendo nove da aeronáutica, cujo tema resgatava não só a história de vida destes militares mas também da criação da Aviação Naval brasileira, que se deu em 1916 e passou por turbulentos períodos, de ápice de atividades até de extinção, num total de quatro fases de existência, mas que tiveram suas operações definidas por completo em 1998. Este tema contempla mais de 90 horas gravadas, copiadas e transcritas.

Duplicação da gravação para a formação do acervo de segurança e a passagem da entrevista para a forma escrita tornaram-se práticas habituais desde então.

Cabe destacar, também, que como feito na primeira fase o militar para prestar o seu depoimento de forma imparcial deveria já estar na reserva, isto é, na “inatividade”; sem vínculos com a instituição, gerindo desta forma depoimentos isentos de influência que possam tomar partidos em prol ou contra a Marinha.

Outro subprojeto de suma importância para a compreensão da instituição MARINHA DO BRASIL, por ocasião da abertura democrática e início da Nova República, é a série de depoimentos, que se iniciou em 1999 até 2002, que contemplam cinco ex-ministros cujos mandatos perduraram de 1984 a 1998, num momento da conceituada “abertura política”, depois de o País passar por mais de 20 anos sob um regime de governo militar.

Na sequência ao subprojeto Ministros, temos o subprojeto Intendência⁹ com a colaboração de cinco ex-militares intendentes que explanam através de suas histórias de vida, a própria história de criação do Corpo de Intendentes da Marinha, que se deu em dezembro de 1951 e a experiência que tiveram na organização do Serviço de Intendência através de intercâmbio e conhecimento das instalações do Serviço de Intendência da Marinha dos Estados Unidos, a partir de 1952.

No subprojeto Engenharia, destaca-se o progresso que a Marinha vem trazendo para o País no campo da Ciência e Tecnologia. O projeto encontra-se em atividade sendo realizado com depoimentos de oficiais engenheiros, que de alguma forma contribuíram significativamente para o desenvolvimento não só da Marinha, mas também do Brasil. Nesta série, os colaboradores que prestaram depoimentos na reserva ocupam atualmente importantes cargos em grandes empresas na área tecnológica e foram importantes pelo destaque do Programa Nuclear da Marinha, que já possui o domínio tecnológico de enriquecimento do urânio, matéria-prima para a produção da energia nuclear.

No subprojeto Corpo de Fuzileiros Navais¹⁰, sobressai o levantamento histórico dos fuzileiros navais, que a partir da década de 50 estruturou-se para emprego operativo como força de desembarque, passando a

⁷ D'ARAÚJO, Maria Celina; CASTRO, Celso; CHEIBUB, Zairo Borges. *O Brasil e as forças armadas na percepção dos oficiais da Marinha*. Rio de Janeiro: CPDOC, 2002.

⁸ _____ e _____. (org.). *Militares e política na Nova República*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001.

⁹ O Serviço de Intendência de uma Força Armada engloba todas as atividades logísticas, administrativas e financeiras da instituição.

¹⁰ O Corpo de Fuzileiros Navais é uma tropa profissional da Marinha, apta a executar, com rapidez e eficiência, ações terrestres de caráter naval, as quais lhe confere credibilidade quanto à sua capacidade de projeção sobre terra. Além de bombardeio naval e aeronaval, os fuzileiros navais, atuam em operações de desembarque, comumente conhecidas como Operações Anfíbias.

constituir parcela da Marinha destinada às ações e operações terrestres necessárias a uma força naval. Nesta série, encontramos também depoimentos sobre as primeiras missões internacionais nas quais a Marinha mandou militares para participarem como Observadores da Organização das Nações Unidas (ONU), atuando em áreas de conflito como El Salvador, Bósnia, Honduras, Moçambique, Ruanda, Peru e Equador.

Submarinistas, Plano Diretor, Segunda Guerra Mundial, Corpo de Saúde da Marinha, Marinha Mercante, Forças de Paz e Movimento Revolucionário de 1964 são sub-projetos que se encontram em atividades, tendo nestas séries até o presente momento mais de 20 colaboradores, totalizando mais de 300 horas de depoimentos.

II - DESAFIOS E PERSPECTIVAS

Todo pesquisador que se empenha com a História Oral conhece os obstáculos de trabalhar com esta ciência, ainda mais quando lidamos com a história do tempo presente. No entanto, não se pode esmorecer diante dos êxitos que serão legados a posteridade, pois "o estudo da presença do passado incorporada ao presente das sociedades, iniciado pelos historiadores do tempo presente, abre novas temáticas e abordagens para pesquisadores de outros períodos da história". (FERREIRA, 2000, p. 121).

Os avanços tecnológicos propiciados à História Oral têm suavizado grandes problemas recorrentes da preservação de acervos sonoros em longo prazo. Há poucos anos, "grande parte dos arquivos, bibliotecas, centros de pesquisa e instituições de guarda em geral tratava de classificar filmes e fitas como sendo 'documentos especiais', evidenciando uma dificuldade em identificar

as particularidades e características desses documentos". (BUARQUE, 2008, p. 2).

Estes "documentos especiais", ainda mais os arquivos sonoros, precisam estar atualizados com o presente, tanto na forma quanto no suporte, e para isto busca-se como solução a informatização de acervos de História Oral, trabalho que não é tão simples.

Dos gravadores de bobina, que utilizam fitas de rolo até os gravadores portáteis digitais, muito se desenvolveu neste campo. *Pari passu*, a Marinha procura acompanhar este desenvolvimento tecnológico e no presente momento esforça-se para informatizar todo o acervo de seu programa de História Oral, a exemplo do que vem fazendo o CPDOC, que por ocasião do projeto de modernização de seu setor de História Oral listou como essencial para constituição da base de dados "dispor de tempo e de recursos financeiros para a tarefa". (ALBERTI, 2002, p. 48).

A partir destes preceitos, com as entrevistas realizadas neste ano utilizamos gravadores digitais e preservando esta fonte de acordo com os procedimentos recomendados pela Associação Internacional de Arquivos Audiovisuais e Sonoros (IASA).

As perspectivas são grandes e os desafios também, como coordenador do Projeto Memória, a estratégia é continuar no rumo que vem sendo tomado, buscando a adequação do programa às novas metodologias; inclusão de novos subprojetos como a participação da Marinha do Brasil na Antártida e o ingresso de mulheres na Marinha, no intuito de, não só manter o registro da HISTÓRIA MARÍTIMA, mas divulgá-lo, tornando acessível a historiadores, pesquisadores e estudantes o rico acervo que contribuirá sobremaneira para o melhor conhecimento e compreensão da História Naval brasileira.



Resenha

Marcello José Gomes Loureiro

Domínio da navegação, domínio do Império: considerações sobre o conhecimento náutico no Portugal do Antigo Regime

Marcello Loureiro

Graduado pela Escola Naval, com habilitação em Administração. É doutorando em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, possui o Curso de Especialização em História do Brasil da Universidade Federal Fluminense e é bacharel e licenciado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Resenha de PEREIRA, José Manuel Malhão. *Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos. Um Livro de Marinharia do Século XVIII. Estudo Crítico*. Lisboa: Mar de Letras, 2008, 220 páginas.

Escrito em 2001, mas publicado em 2008, em Portugal, o estudo crítico *Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos* é, originalmente, a dissertação de Mestrado em *História dos Descobrimientos e da Expansão* (Universidade Nova de Lisboa) do Oficial da Marinha Portuguesa José Manuel Malhão Pereira, realizada sob a orientação de Luís Filipe Thomaz, historiador português bastante conhecido no Brasil. O estudo trata de um manuscrito inédito, muito provavelmente da primeira metade do século XVIII, mais precisamente de 1730-1735, que está localizado na Biblioteca da Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro.

A autoria desse manuscrito, cujo título completo é *Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos, Em Que Se Contem Os Pontos Mais Dificéis Da Navegação*, é de um tal Manuel dos Santos Raposo, de quem pouco se sabe. Além de cartógrafo, segundo a chancelaria de Dom Pedro II, foi examinado como piloto em 1705 por uma banca presidida pelo cosmógrafo-mor Manuel Pimentel, tendo sido considerado apto para as “Carreiras da Índia, Brasil, Angolla, San Thome, Gine, Cabo Verde e ilhas”. Muito interessante, aliás, porque, como conclui José Manuel Pereira, o *Norte dos Pilotos* é deveras tributário da *Arte de Navegar* (1699), de autoria do próprio Manuel Pimentel.

Conforme se afirma na introdução, o manuscrito “corresponde às técnicas náuticas utilizadas na Marinha portuguesa nas primeiras décadas do século XVIII e mostra ainda como se manobravam e aparelhavam os navios da época, dando também muitas noções práticas de tática naval” (p. 19). Em suma, uma significativa compilação do saber náutico que se acumulou e se transformou por cerca de duzentos anos em Portugal.

É pertinente registrar que, desde o século XV, com o início da expansão marítima e da configuração do Império, houve alguma preocupação em se reunir conhecimentos dessa natureza em Portugal. Apenas para citar exemplos, basta lembrar as *Instruções* de Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral, datadas do final do século XV; o *Esmeraldo de Situ Orbis*, de Duarte Pacheco Pereira, provavelmente redigido entre 1505-1508, que traz um conjunto razoável de informações, como os meses mais adequados para o suspender dos navios em direção às Índias, as derrotas a serem seguidas, os pontos ideais de guinada, etc; o *Roteiro da Navegação daqui para a Índia*, de Diogo Afonso (1530); o *Roteiro* de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão (1600); e, o mais conhecido, o *Tratado Completo da Navegação*, de

Francisco Xavier do Rego, cujo manuscrito primeiro parece ser de 1740.

Tudo indica que o livro de marinharia de Manuel Raposo era destinado muito mais aos pilotos no exercício de fato da navegação do que ao ensino didático dessa matéria. Ademais, tendo em vista que utiliza como exemplo a navegação para a América, nessa época, principal área da monarquia lusa, em razão da riqueza das Minas Gerais, parece também se ter destinado a navios de guerra que comboiavam as frotas do Brasil.

Essa necessidade de sistematizar saberes vinculados ao uso do mar é evidente em um Império que dependia sobremaneira desse domínio para se manter conectado. Rotas marítimas funcionavam como estradas, transportando desde mercadorias e oficiais da Coroa até a fé católica. A importância do mar foi tão logo reconhecida pela Coroa que Dom Manuel I usava o título programático de *Senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia*. Ainda no seu reinado, como uma tentativa de controlar área marítima e se imiscuir nas malhas do comércio no Oriente, foi implementado o sistema de cartazes ou de salvo-condutos no Oceano Índico (1502), concedidos aos residentes dos estados considerados seus vassallos. Sem esse salvo-conduto – que inicialmente se traduzia por uma bandeira com o escudo da monarquia lusa, mas depois substituído por um documento que explicitava o nome do navio, o porto de armamento e de destino, e a carga transportada – os estrangeiros poderiam ser detidos pelo corso português.

O domínio do mar também era fundamental porque a possibilidade de se ampliar a fazenda real a partir do Império existia graças à capacidade de movimentar artigos por alfândegas dispostas em pontos estratégicos de articulação de redes mercantis. Conforme indicam os estudos de Vitorino Magalhães Godinho, toda a sociedade portuguesa dependia, direta ou indiretamente, das receitas advindas do ultramar.

Além disso, em um Império onde as distâncias frequentemente interferiam nas práticas governativas, a circulação de informações tinha papel ponderável. A bordo das embarcações, partiam de Lisboa decisões

para os diversos cantões do Império, bem como chegavam dos espaços locais cartas, representações, solicitações, etc, que se mostravam fundamentais para subsidiar novas deliberações nos complexos quadros administrativos da Coroa. Assim, pode-se afirmar que governar o Império português era, em larga medida, informar e ser informado, de modo que o trânsito de navios estabelecia relação estreita com a própria governabilidade régia.

Em síntese, do domínio do regime de ventos e correntes, das marés, da correta operação dos instrumentos náuticos, das técnicas de construção naval, enfim, de todo um arcabouço vinculado ao uso do mar, dependia, nada mais nada menos, a possibilidade de tributação sobre artigos, a configuração de redes de poder, a expansão da fé católica e a capacidade de governo da Coroa.

Não foi à toa que a diplomacia portuguesa se empenhou em assegurar o domínio de áreas marítimas. Nesse sentido assinou, com Castela e Aragão, em 1479 e em 1481, os convênios de Alcáçovas e Toledo, definindo, em resumo, que todos os tratos, zonas marítimas e terras, descobertas e por descobrir, situadas abaixo de um paralelo que passava na altura das Canárias estariam sob jurisdição portuguesa. Esses acordos foram complementados em 1494, quando se assinou, em Tordesilhas, a Capitulação da Partição do Mar Oceano, tratado que, a rigor, dividiu águas e não terras e afiançou, em tese, o monopólio da navegação portuguesa no Atlântico sul pelo uso de uma referência longitudinal. A política do *mare clausum* português foi incrementada novamente em 1529, com a assinatura da avença de Saragoça, quando se firmou, tacitamente, um contrameridiano para Tordesilhas, em decorrência da aquisição das Molucas por Dom João III.

Para além de um estudo crítico sobre o manuscrito de Manuel Raposo, José Manuel Pereira revisita uma discussão clássica na historiografia náutica portuguesa: se houve uma decadência nas práticas lusitanas de navegar em fins do século XVII, suplantadas a partir de então por novos métodos inaugurados pelos navegantes do norte da Europa. Debatendo com historiadores (brasileiros e

portugueses) consagrados, como Max Justo Guedes, Luís de Albuquerque, Teixeira da Mota e Fontoura da Costa, o autor conclui que é preciso mitigar tal decadência, na medida em que não apenas “a técnica náutica portuguesa, no seu aspecto teórico, acompanhou de perto a evolução da técnica europeia”, mas também que “há pelo menos um instrumento, a agulha de marear portuguesa, que terá sido muito bem aceito e frequentemente utilizado pelos navegadores europeus...” (p. 189). Assim, discorda fron-

talmente das considerações clássicas de Teixeira da Mota e Fontoura da Costa sobre esse ponto.

A dissertação de mestrado de José Manuel Pereira reavalia, portanto, o significado das práticas náuticas em Portugal, na virada do século XVII para o século XVIII. Permite, ainda, uma reflexão e compreensão mais refinada das práticas atinentes ao domínio do mar no Antigo Regime, faceta da complexidade do Império Português pouco estudada, mas de importância vital na sua dinâmica.



Documento

DOCUMENTO: Registro de Serviço Diário da Academia Real dos Guardas-Marinha de 1790. Despachos da Academia Real dos Guardas-Marinha.

DATA: 24 de dezembro de 1790.

LOCALIZAÇÃO: Arquivado na Divisão de Documentos Escritos da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha sob o número 16663.

RESUMO: Histórico da Escola Naval - Portugal, 1782.

Com o fim de estabelecer uma organização militar e acadêmica para formar regularmente Oficiais para o serviço da Marinha Real, Dona Maria I, rainha de Portugal, criou, em 14 de dezembro de 1782, a Companhia de Guardas-Marinha. Seus estudos passaram a se fazer na Academia Real dos Guardas-Marinha, que começou a existir juntamente com a citada Companhia.

As aulas da Academia Real dos Guardas-Marinha tiveram início em 24 de março de 1783, na Casa das Formas do Arsenal de Marinha de Lisboa.

Dezembro

24

1790

Observações

8^a Mm e Cmm S^{ra} Sua Magestade
a Informaçã de V. Ex.^a de 15 de presente mez: He a Nossa Senhora
Serena, que seja admittido a Representante Guarda e Marinha Francisco Ro-
mano Pereira Ferraz deprehendendo da differença da idade determinada a
nos Decretos de 14 de Julho de 1788. Deus Guarde a V. Ex.^a Paço
em 24 de Dezembro de 1790. Martinho de Mello e Castro. S^o
Conde de São Vicente

9^a Mm e Cmm S^{ra} Sua Magestade attenden-
do a Supplica de D. Alexandro Augusto de Souza Guarda e Marinha,
que Representava a impossibilidade em que se achava de poder continuar
no exercicio da Companhia de Guardas Marinhas, pedindo por este mo-
dão a sua Demissão: Novas Nossa Senhora por bem conceder-lha: o-
que participe a V. Ex.^a Deus Guarde a V. Ex.^a Paço em 24 de De-
zembro de 1790. Martinho de Mello e Castro. S^o Conde de São Vi-
cente

10 Mm e Cmm S^{ra} Sua Magestade, foi Ser-
vida permitir que embarcasse no Paquete Nossa Senhora Monte
de Carmo, o Segundo Tenente do Mar D. Manuel José de Sá: o que
participo a V. Ex.^a para sua intelligencia. Deus G^o a V. Ex.^a Paço
em 24 de Dezembro de 1790. Martinho de Mello e Castro.
S^o Conde de São Vicente.

Dezembro24
Observações1790

8ª - Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor = Sendo presente a Sua Magestade a Informação de Vossa Excelência de 15 do presente mez: Hé a Mesma Senhora Servida, que seja admittido a Aspirante Guarda Marinha Francisco Romano Pereira Ferraz dispensando-o da differença da idade determinada no Decreto de 14 de julho de 1788 = Deus Guarde a Vossa Excelência. Paço em 24 de dezembro de 1790 = Martinho de Mello e Castro = Senhor Conde de São Vicente.

9ª = Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor = Sua Magestade attendendo à Supplica de D. Alexandre Augusto de Souza Guarda Marinha, a que representava a impossibilidade em que se achava de poder continuar no exercício da Companhia de Guardas Marinhas, pedindo por este motivo a Sua Demissão: Houve a Mesma Senhora por bem conceder-lha: o que participo a Vossa Excelência, Deus Guarde a Vossa Excelência. Paço em 24 de Dezembro de 1790 = Martinho de Mello e Castro = Senhor Conde de São Vicente.

10 - Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor = Sua Magestade foi servida permitir que embarcasse no Paquete Nossa Senhora Monte do Carmo, o Segundo Tenente do Mar D. Manoel João de Lucio: o que participo a Vossa Excelência para sua intelligencia. Deus Guarde a Vossa Excelência. Paço em 24 de dezembro de 1790 = Martinho de Mello e Castro = Senhor Conde de São Vicente = .

[Transcrição realizada por Marcelo Guimarães Cruz]

