



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 Marcos Martins Torres

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

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

Departamento de História

Capitão-Tenente (T) Carlos André Lopes da Silva

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.9 V.5	p. 84	2009
------------------	-----------------------	----------------	--------------	-------------



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

CONSELHO EDITORIAL

CMG (T) *Mônica Hartz Oliveira Moitrel*
CMG *Alexandre Soviero*
CF (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*
CT (T) *Carlos André Lopes da Silva*
CT (T) *Ricardo dos Santos Guimarães*
1T (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*
Prof. Dr. *Arno Wehling (IHGB/UGF)*
Prof. Dr. *Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)*
CMG (RM1-T) *Edina Laura Nogueira da Gama (IGHMB)*
Prof. Dr. *Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRJ)*
CMG (RM1) *Francisco Eduardo Alves de Almeida (IGHMB)*
Prof. Dr. *Gilson Rambelli (UNICAMP)*
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

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

Identidade Visual

Edna Costa

Editoração Eletrônica

Edna Costa
Bruno Nogueira

Capa

Bruno Nogueira

Revisão

Denise Koracakis
Donato Barbosa do Amaral
Jacir Roberto Guimarães
Mauro da Silva

Web Designer

Célia Gutierrez

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985); n.9 (jun. 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**
- 9 **DOSSIÊ INHAÚMA**
A campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai
Armando Amorim Ferreira Vidigal
- 15 **A Guerra da Tríplice Aliança – Aspectos militares**
Aureliano Pinto de Moura
- 23 **A interação entre Caxias e Inhaúma no Rio Paraguai**
Armando de Senna Bittencourt
- 31 **Joaquim José Ignácio, Ministro da Marinha de Caxias**
Francisco Eduardo Alves de Almeida
- 41 **O diário de Visconde de Inhaúma**
Guilherme de Andrea Frota
- 45 **ARTIGO**
Arqueologia Subaquática na Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo (SP)
Ricardo dos Santos Guimarães
- 65 **COMUNICAÇÃO**
Chega a Corte, muda a cidade
Luiz Edmundo Tavares
- 75 **RESENHA**
BRAGA, Cláudio Costa. O último baile do Império: o baile da Ilha Fiscal. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha
Persistências de um antigo regime nos trópicos: reflexões acerca das possibilidades de uma “Sociedade de Corte” no Brasil monárquico
Marcello José Gomes Loureiro
- 81 **DOCUMENTO**
Carta de Joaquim José Ignácio (futuro Visconde de Inhaúma) ao Barão de Tamandaré

Apresentação

Imbricada com as comemorações do Bicentenário do Visconde de Inhaúma, esta edição da *Revista Navigator* apresenta como dossiê temático cinco artigos que se conectam por desenharem não apenas a trajetória biográfica deste Almirante, mas também por abordarem as circunstâncias por que passou o Império do Brasil à época da Guerra da Tríplice Aliança.

Os dois primeiros trabalhos publicados dialogam estreitamente, na medida em que estão vinculados à apresentação do panorama militar brasileiro à época da Guerra. Nesse sentido, o Almirante Armando Vidigal vincula a sua narrativa à Revolução Industrial para explicar o acúmulo técnico que permitiu o desenvolvimento da propulsão de navios, dos projetis e de suas couraças, por exemplo. Faz ainda um balanço acurado das forças navais paraguaias e brasileiras, evidenciando a importância de um programa de construção naval que modernizou a Marinha Imperial brasileira.

Em seguida, a partir de testemunhos de personagens brasileiros na Guerra, o General Aureliano Pinto de Moura disserta não apenas acerca de questões fundamentais para o ingresso de forças militares em um conflito, a exemplo da mobilização e organização das tropas, mas também apresenta práticas logísticas para a manutenção da capacidade bélica dessas mesmas forças na dinâmica da guerra, a exemplo do serviço médico.

Ao investigar as relações multifacetadas entre Caxias e Inhaúma no teatro de operações, o trabalho do Almirante Armando de Senna Bittencourt acaba por articular, de forma refinada, duas escalas distintas de compreensão historiográfica. Ao mesmo tempo em que deslinda a complexidade da macroestrutura da Guerra, não perde de vista, entretanto, as questões microanalíticas, traduzidas neste caso pela interação entre aqueles dois líderes. O texto é, pois, dessa sorte, uma espécie de interseção entre os dois primeiros artigos deste dossiê, de tendência analítica mais abrangente, e os dois últimos, mais específicos.

O Comandante Francisco Eduardo Alves de Almeida, invocando as considerações do historiador francês Jacques Le Goff acerca da escrita biográfica, desenha em seu artigo uma trajetória do Almirante Inhaúma no período em que foi Ministro da Marinha, no Gabinete de Caxias. Extrapolando a personagem, examina a Marinha Imperial no início da década de 1860. Discorre sobre importantes projetos de Inhaúma, como as modificações na estrutura administrativa da Marinha, a partir da implantação de Distritos Navais. Não descarta nem mesmo das tensões políticas do Ministro com Tavares Bastos e Zacarias de Góes e Vasconcelos, personagens centrais nesse contexto.

Concluindo esta seção, o Professor Guilherme de Andrea Frota busca reconstituir as linhas biográficas do Almirante Inhaúma. Para além, apresenta publicação de indiscutível valor historiográfico: o *Diário do Visconde de Inhaúma*, lançado no decorrer do Simpósio Comemorativo referente ao Bicentenário do Visconde de Inhaúma, que ocorreu no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em outubro de 2008.

Ainda dialogando com este dossiê, publica-se na sessão Documento uma correspondência pessoal trocada entre Inhaúma e Tamandaré, em que se pode perceber a amizade existente entre essas duas figuras de importância notável no século XIX.

Além do dossiê temático, esta edição ainda publica o artigo do Capitão-Tenente (T) Ricardo dos Santos Guimarães.

Amealhando história e arqueologia, o artigo se detém sobre as técnicas e métodos, bem como apresenta resultados instigantes, de uma pesquisa arqueológica realizada na enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo (SP), local de evidência na costa sul brasileira desde as primeiras viagens realizadas à América do Sul, no século XVI.

Na sessão *Comunicação*, está uma Conferência do Professor Luiz Edmundo Tavares, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, que trata das conjunturas pertinentes à transmigração da Família Real portuguesa, em 1808. Primeiro, o Professor apresenta o complexo quadro diplomático que modulava as decisões dos homens de Estado de Portugal, privilegiando a conformação dos interesses britânicos. Depois, analisa com maestria as transformações, sobretudo sociais e urbanísticas, do Rio de Janeiro, que desde o século XVIII se tornara uma das principais praças do Império Ultramarino português.

Finalmente, na sessão *Resenha*, o Tenente Marcello José Gomes Loureiro, a partir do livro *O Último Baile da Ilha Fiscal*, do Comandante Cláudio Costa Braga, discute as possibilidades de se pensar algumas permanências de práticas típicas de uma sociedade de Antigo Regime para o Brasil dos oitocentos. Estabelecendo interlocução com a historiografia disponível, questiona a adequabilidade da utilização do conceito de "Sociedade de Corte" para o período em análise, bem como verifica a necessidade premente do desenvolvimento de estudos acerca da arquitetura gótica no Brasil imperial.

CONSELHO EDITORIAL



Dossiê Inhaúma

Armando Amorim Ferreira Vidigal

Aureliano Pinto de Moura

Armando de Senna Bittencourt

Francisco Eduardo Alves de Almeida

Guilherme de Andrea Frota

A campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai

Armando Amorim Ferreira Vidigal

Vice-Almirante, graduado em Ciências Navais pela Escola Naval, é membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, do Núcleo de Estudos Estratégicos da UNICAMP e do Instituto Brasileiro de Estudos Estratégicos. Autor de diversas obras, foi conferencista em muitos países, como Portugal, Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Uruguai e Suécia.

RESUMO

Esta comunicação pretende não apenas narrar a sequência dos fatos que constituíram a Campanha Naval da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, mas também apresentar o esforço para a reformulação das forças navais brasileiras a partir das profundas transformações tecnológicas oriundas da Revolução Industrial.

PALAVRAS-CHAVE: Revolução Industrial, Guerra da Tríplice Aliança, Batalha Naval do Riachuelo

ABSTRACT

This paper presents the sequence of facts in the Naval Campaign of the Triple Alliance War against Paraguay. It also shows the effects made to renew the Brazilian fleet after the technological transformations achieved through the Industrial Revolution.

KEY-WORDS: Industrial Revolution, Triple Alliance War, Naval Battle of Riachuelo

A Revolução Industrial, que teve início no fim do século XVIII, somente na segunda metade do século XIX veio provocar mudanças na arte da guerra, quando, então, essas mudanças ocorreram com enorme velocidade, em especial no que diz respeito à guerra no mar. As mudanças tecnológicas nos meios de fazer a guerra, conseqüentemente, determinaram, em grande parte, as táticas e a estratégia empregadas.

As ações navais na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (1864-1870) têm de ser vistas, portanto, à luz das transformações tecnológicas que ocorreram no período precedente.

Após a derrota da Esquadra franco-espanhola pelos ingleses, comandados por Nelson, em Trafalgar (1805), a Inglaterra passou a dominar os mares. A derrota de Napoleão Bonaparte (1815) garantiu essa supremacia por praticamente um século, estabelecendo-se o que ficou conhecido como a *Pax Britannica*.

Entretanto, em relação à poderosa Esquadra inglesa, esse predomínio criou uma complacência perigosa que mascarava a deterioração de sua eficiência em combate por trás de uma fachada de esplendor e de um cerimonial impecável. Ao fim da primeira metade do século XIX, novas circunstâncias iriam trazer novos desafios para o Poder Naval inglês.

Sendo o Reino Unido o Poder Naval dominante e a França o Poder Naval desafiante, esta procurava, através da inovação tecnológica, pôr em xeque a supremacia naval britânica. Em 1850, os franceses lançaram o *Napoléon*, um navio de propulsão mista, mas já com hélice em substituição à roda com balancim, que não só obstruía o convés dos navios, diminuindo o número de canhões que podiam ser instalados, como tornava o navio extremamente vulnerável à artilharia inimiga. Logo depois, em 1852, os ingleses replicaram com um navio semelhante, o HMS *Agamemnon*. Na Guerra da Crimeia (1852-1856),¹ esses navios de propulsão a vapor demonstraram, apesar da enorme limitação das máquinas a vapor então existentes, a sua superioridade sobre os navios a vela; o uso do hélice eliminava a roda e todos os inconvenientes a ela associados, já mencionados. Nessa mesma guerra, ainda por iniciativa francesa, foram usadas baterias flutuantes providas de couraça. Criavam-se assim as duas condições que iriam mudar a situação até então existente no duelo entre navios e fortalezas de terra: a incapacidade de os navios de madeira propulsionados a vela de resistirem ao fogo dos grandes canhões montados nas fortalezas e a dificuldade de os navios a vela de se posicionarem convenientemente em relação às fortalezas. O bombardeio, por navios franceses e ingleses, das baterias de Kinburn, atesta essa nova realidade.²

O projétil explosivo Paixhans – projétil oco, cheio de pólvora, que explode por meio de uma mecha – foi usado pela primeira vez nessa mesma guerra, na Batalha de Sinope (1853), no Mar Negro, quando a Esquadra russa, já dispondo desses projéteis, incendiou e destruiu a força turca, o que deu, aliás, motivo para a intervenção anglo-francesa.

A experiência francesa com as baterias flutuantes encouraçadas deu lugar ao desenvolvimento de navios encouraçados, protegidos por uma couraça de ferro. O *Gloire*, projeto do grande arquiteto naval Dupuy de Lôme, no final da década de 1850, é o primeiro de uma série de navios com couraça de proteção. Em 1860, os ingleses lançam ao mar o HMS *Warrior*, que já foi totalmente construído de ferro, além de dotado com couraça no seu corpo central; nas extremidades,

a subdivisão em compartimentos estanques era considerada proteção suficiente e constituía um novo avanço na construção naval. Num ponto, entretanto, os ingleses assumiram a liderança, embora temporária:³ os canhões do navio eram do tipo Armstrong, de alma raiada, carregamento pela culatra e usavam projéteis cônicos (eram, pois, mais certos, propiciavam maior rapidez de tiro e o projétil tinha melhor capacidade de furar a couraça dos inimigos).

A Guerra de Secessão (1861-1865) mostrou ao mundo o primeiro combate naval entre dois navios encouraçados – o *Monitor* e o *Merrimack* (Virginia), na Batalha Naval de Hampton Roads, quando ficou demonstrado, definitivamente, a superioridade dos navios a vapor encouraçados sobre os navios sem essa proteção e as vantagens da propulsão a vapor. Em Hampton Roads, o navio confederado *Merrimack*, usando o esporão de que era dotado, afundou a Corveta *Cumberland*, de 30 canhões, podendo aproximar-se para o abalroamento graças à sua couraça.⁴ O duelo entre os dois encouraçados não foi conclusivo, pois um não podia furar a couraça do outro. As operações navais empreendidas pelas forças do Norte, sob o comando de David Farragut, contra Nova Orleans e Mobile (1862 e 1864, respectivamente), vieram mostrar o que a Guerra da Crimeia já permitira vislumbrar: a capacidade de uma força naval de forçar a passagem de pontos estratégicos defendidos por fortalezas. Essa lição seria importante para os brasileiros na Guerra do Paraguai.

Não se pense, porém, que as forças navais que vão se defrontar na Guerra da Tríplice Aliança acompanharam a evolução tecnológica de países como a Inglaterra e a França. As Esquadras argentina e brasileira que se enfrentaram na Cisplatina (1825-1828) pouco diferiam da Esquadra anglo-franco-russa que, em 1827, na mesma época portanto, derrotou a Esquadra turca em Navarino, na Guerra da Independência da Grécia. O mesmo não se pode dizer em relação aos navios que tomaram parte na Guerra da Crimeia e os navios brasileiros e paraguaios que tomaram parte na Guerra do Paraguai, tecnologicamente bem mais atrasados (pelo menos no início do conflito).

¹ Alguns analistas consideram que a Guerra da Crimeia só teve início em 1853, quando ocorreu a intervenção anglo-francesa no conflito entre a Rússia e a Turquia.

² Somente a Guerra de Secessão, conforme veremos, iria fazer pleno uso do navio encouraçado para sobrepujar fortalezas de terra.

³ Temporário, pois o canhão Armstrong teve de ser retirado por muito tempo de serviço devido aos defeitos apresentados no seu sistema de disparo.

⁴ O esporão podia atingir o navio inimigo onde este não era protegido pela couraça. A aproximação para o abalroamento era possível graças à resistência da couraça ao poder de fogo dos canhões da época.

A frota brasileira, no começo de 1865, compreendia 45 navios armados, dos quais apenas 33 eram de propulsão mista e os demais a pano; todos tinham o casco de madeira e muitos já usavam canhões de alma raiada e carregamento pela culatra; 609 oficiais e 3.627 praças tripulavam esses navios. Entretanto, nem todos esses navios podiam ser concentrados no Prata e muitos tinham que ser mantidos ao longo de nossas extensas costas, engajados em tarefas específicas. A flotilha do Prata que, pouco antes, sob o comando de Tamandaré, havia intervindo no Uruguai, contra o governo de Manuel Aguirre, era composta por 19 vapores, dos quais muitos ainda usavam a roda (por exemplo, a fragata capitânia de Barroso em Riachuelo, a *Amazonas*) e três transportes a vela. A *Niterói*, que fazia parte da flotilha, por força de seu calado, não podia operar nos Rios Paraná e Paraguai, pouco podendo contribuir para o esforço de guerra.

A Flotilha de Mato Grosso, envolvida nas operações, compreendia apenas seis pequenos vapores que, no total, dispunham apenas de dois canhões.

O grande fator de força, porém, estava no Arsenal da Corte que, além de apoiar os navios existentes, deu início a um gigantesco programa de construção naval: em 1865, são lançados a Canhoneira a vapor *Taquari*, dois navios encouraçados – o *Tamandaré* e o *Barroso*; em 1866, o navio encouraçado *Riachuelo*, as Bombardeiras *Pedro Afonso* e *Forte de Coimbra*; em 1867, a Corveta *Vital de Oliveira*, os Monitores encouraçados *Pará*, *Rio Grande* e *Alagoas*; em 1868, mais três Monitores encouraçados *Piauí*, *Ceará* e *Santa Catarina* e é iniciada a construção da Corveta encouraçada *Sete de Setembro*, do Vapor *Level* e do Rebocador *Lamego*.

Há que destacar o extraordinário esforço dos engenheiros Napoleão Level e Carlos Braconnot e do Capitão-de-Fragata Henrique Antônio Batista, especialista em armamento.

O Arsenal de Mato Grosso, o segundo em importância, construiu em 1864 o Vapor fluvial de rodas *Paraná* e o estaleiro de Ponta da Areia, no ano seguinte, duas canhoneiras: a *Greenhalgh* e a *Henrique Dias*.

No exterior foram contratados, em 1865, cinco pequenos encouraçados, um na França e quatro na Inglaterra – *Silvado*, *Bahia*, *Lima Barros*, *Herval* e *Mariz e Barros*. Esses navios haviam sido encomendados pelo Paraguai que, por força do bloqueio imposto pelo Brasil, teve de desistir deles. Foram adquiridos ainda dois encouraçados na In-

glaterra, o *Colombo* e o *Cabral*. Todos esses navios já estavam incorporados em 1866. Na França, foram adquiridas as Canhoneiras *Henrique Dias*, *Fernandes Vieira*, *Felipe Camarão* e *Vital de Oliveira*, incorporadas em 1868.

O primeiro navio encouraçado a chegar à área de operações, em dezembro de 1865, foi o Encouraçado *Brasil*, adquirido na França com os recursos provenientes da subscrição pública quando da Questão Christie (1863).

Para que os navios em operação no Prata não tivessem que se deslocar para o Rio de Janeiro para reparos, e não existindo facilidades adequadas para reparo e apoio logístico dos navios nos portos do Prata, foi estabelecido o Arsenal do Cerrito, nas proximidades da confluência do Paraná com o Paraguai, que prestou inestimáveis serviços na guerra.

A força paraguaia, além dos dois navios argentinos (Vapores *Gualeguay* e *25 de Maio*) e um brasileiro (Vapor *Marquês de Olinda*), apresados logo no início das hostilidades, dispunha de 23 vapores, de madeira e propulsão mista, à roda (a única exceção era o *Pirabebe*, pequeno navio fluvial, de estrutura de ferro e a hélice), três navios a vela, três lanchões e inúmeras chatas que teriam importante papel no conflito. O número total de canhões era de 99. Grande parte desses navios era navios mercantes convertidos – a exceção era o *Taquary* –, fato muito comum numa época em que a diferença entre navios mercantes e de guerra era quase que exclusivamente o provisionamento de artilharia.

Para impedir que navios inimigos subissem o Rio Paraguai, os paraguaios construíram uma série de fortalezas nas margens do rio, em pontos estrategicamente escolhidos, onde as condições geográficas e hidrográficas dificultavam a manobrabilidade dos navios. Antes da guerra, todos os esforços foram feitos no sentido de impedir que as condições hidrográficas do rio fossem conhecidas, tornando a praticagem muito arriscada. Essas fortalezas foram construídas próxima à foz do rio e, junto com as baterias de canhões montadas nas barrancas e de atiradores armados de fuzis, tornavam impossível o deslocamento dos navios brasileiros em apoio às tropas de terra na sua penetração no território inimigo.

A "inexpugnável" Humaitá era a mais poderosa dessas fortalezas que, em conjunto, eram o mais poderoso obstáculo à liberdade de ação dos navios brasileiros no Rio Paraguai, mesmo sem se levar em conta a frota paraguaia.

A Batalha Naval do Riachuelo (1865) é um dos poucos exemplos de batalha deci-

siva, isto é, a batalha que termina com a destruição quase total da Esquadra inimiga. Apesar de pouco adequada às condições da área de combate – um trecho do Rio Paraná de difícil navegação, já que abrangia um canal tortuoso, entre bancos de areia, inadequado para a manobra dos navios brasileiros de grande porte – tendo de enfrentar, além dos navios paraguaios e das chatas artilhadas, a forte artilharia instalada nas barrancas ao Norte e ao Sul de Riachuelo, e os infantes armados, que das barrancas alvejavam as guarnições dos navios, a divisão brasileira, sob o comando do Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, obteve uma vitória decisiva graças, principalmente, à arrojada manobra do chefe naval brasileiro que, mesmo seu navio não dispendo de esporão, abalroou os navios inimigos que, de menor porte, não resistiram (um ano mais tarde, na Guerra Austro-Prussiana, em Lissa, os austríacos usariam a mesma tática contra os italianos, aliados da Prússia). A eliminação da Esquadra paraguaia – apenas quatro navios escaparam da destruição – teria importantes consequências estratégicas: impediu a invasão da Província de Entre Rios, isolou as tropas de Estigarribia que estava atacando o Rio Grande do Sul e pôs fim ao Poder Naval paraguaio. Entretanto, em termos totais ela não foi estrategicamente decisiva, pois as fortalezas e as chatas paraguaias – “verdadeiros monitores de madeira”, armadas com canhões de 68 (os maiores da época) – eram um obstáculo formidável, impedindo que a Esquadra brasileira se deslocasse livremente pelo Rio Paraguai para dar o indispensável apoio às tropas de terra. Em consequência, as operações, no período de abril de 1866 a julho de 1868, concentraram-se na confluência dos Rios Paraná e Paraguai.

Um bom exemplo dessas dificuldades ocorreu em 1866: a tentativa de Bartolomeu Mitre, então comandante-em-chefe das operações contra o Paraguai, de atacar os fortes de Curuzu e Curupaiti, à margem direita do Rio Paraguai, para ameaçar Humaitá. Atacada de surpresa, Curuzu foi conquistada pelas tropas do Barão de Porto Alegre a 3 de setembro de 1866, mas Curupaiti resistiu ao assalto de cerca de 20 mil argentinos e brasileiros, que sofreram uma esmagadora derrota: morreram cerca de cinco mil homens, dos quais apenas cerca de 200 eram paraguaios. O apoio da Esquadra brasileira, sob o comando de Tamandaré, não evitou a derrota.

As dissensões entre os chefes aliados levaram à substituição de Osório por Caxias;

Tamandaré doente é substituído pelo Almirante Joaquim José Ignácio, futuro Visconde de Inhaúma.

Em meados de 1867, Mitre, de volta ao comando dos exércitos, deu ordens para que a Esquadra forçasse a passagem de Curupaiti e Humaitá. A 15 de agosto, duas divisões de encouraçados (ao todo, dez navios) ultrapassaram, sem perdas, Curupaiti, mas tiveram de se deter diante dos canhões de Humaitá. Inhaúma resistiu bravamente às pressões de Mitre para forçar a passagem de Humaitá por julgar, com razão, que isso colocaria em risco os seus navios. Os navios brasileiros que ultrapassaram Curupaiti ficaram em situação muito difícil, separados do restante da Esquadra pelo Forte de Curupaiti e impedidos de seguir adiante pela Fortaleza de Humaitá. Para apoiá-los foi necessário construir, na margem direita do Rio Paraguai, quase em frente à Humaitá, uma pequena base avançada, Porto Elisário, e construir, em pleno Chaco, uma ferrovia ligando a base a Porto Quia.

Novas dissensões entre os chefes aliados fizeram com que Mitre mais uma vez se afastasse, assumindo Caxias o Comando-em-Chefe. Após a chegada dos navios encouraçados, inclusive os construídos no Arsenal da Corte, foi decidido que havia condições para ultrapassar Humaitá. Em fevereiro de 1868, a passagem foi forçada pelos Encouraçados *Barroso*, *Bahia* e *Tamandaré*, cada um levando a contrabordo, por bombordo, um monitor, respectivamente o *Rio Grande*, o *Alagoas* e o *Pará*. A praça de Humaitá foi cercada pelas forças de terra, rendendo-se em julho de 1868. A força brasileira que forçou a passagem foi comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Delfim Carlos de Carvalho que, por esse feito, foi mais tarde agraciado com o título Barão da Passagem.

Os monitores, por força de seu pequeno calado, puderam cruzar sobre as correntes que bloqueavam o rio nas proximidades de Humaitá e, por serem rasos com a água, ofereciam alvo muito pequeno ao fogo inimigo, além de, graças à couraça, resistirem melhor caso fossem atingidos. Pelo fato de disporem de torres couraçadas, contêríveis, não corriam o risco, caso elas fossem atingidas, de explodirem, como acontecera em Itapiru com os Encouraçados *Tamandaré* e *Barroso*.

Com a queda de Humaitá, a Esquadra Imperial teve seu caminho livre até Assunção, passando a bombardear a capital inimiga. As tropas terrestres, porém, não conseguiam avançar, pois os paraguaios tinham se entrincheirado ao longo do Arroio Piquisiri, barrando o caminho para Assunção.

Essas defesas eram apoiadas pelos Fortes de Lomas Valentinas e de Angustura, este à margem direita. As tropas aliadas estavam concentradas em Palmas, em frente às fortificações de Piquissiri. Para vencer o impasse, Caxias desenvolveu uma das mais brilhantes concepções da guerra. Em pleno Chaco, fez construir uma estrada de 11 km, em apenas 23 dias. Nos primeiros dias de dezembro de 1868, três divisões do Exército Brasileiro foram embarcadas na Esquadra Imperial na margem esquerda do rio, atravessando-o; essas tropas desembarcaram então na margem direita, percorreram a pequena estrada construída até atingirem o Porto de Valleta, onde foram reembarcadas, atravessando de novo o rio em direção à margem esquerda, desembarcando nos Portos de Santo Antonio e Ipané, cerca de 20 quilômetros à retaguarda das tropas paraguaias em Piquissiri, surpreendendo López completamente, já que ele não julgava possível que uma tropa considerável pudesse se deslocar através do Chaco.

Em 6 de dezembro de 1868, as tropas iniciaram o avanço para o sul, dando início ao que ficou conhecido como a Dezembrada. Itororó, Avaí e Lomas Valentinas são etapas da vitória aliada. As forças navais usando o porto de Valleta mantiveram as tropas de Caxias reabastecidas. A queda de Lomas Valentinas levou à de Angustura. A 30 de dezembro, López e um pequeno contingente de paraguaios fugia para o Norte. Nos primeiros dias de janeiro de 1869, Assunção foi ocupada e, em termos políticos, a guerra estava encerrada. Entretanto, ela só o seria de-

finitivamente a 1ª de março de 1870, quando uma lançada do Cabo Chico Diabo pôs fim à vida de Solano López, em Cerro Corá.

O Brasil pagou um alto preço pela guerra. Dos cerca de 160 mil brasileiros que tomaram parte na guerra, 50 mil perderam a vida e cerca de mil ficaram inválidos.

Da mesma forma que em outros conflitos no século XIX, as altas taxas de mortalidade foram uma consequência das péssimas condições de higiene reinantes e da má alimentação das tropas, facilitando a propagação de doenças que, mais que os combates, causaram os óbitos. A cólera-morbo possivelmente foi a maior responsável pelas baixas.

O Império do Brasil gastou nos cinco anos de guerra quase o dobro de sua receita, sendo necessário angariar empréstimos no Banco de Londres e nas casas Baring e Rotschild. Não se pode dizer o mesmo da Argentina, que muito se beneficiou com as compras feitas pelo Brasil em Entre Rios e Corrientes, incluindo gado, mantimentos e outros produtos essenciais para as tropas.

Infelizmente, o avanço tecnológico na construção naval que teve lugar durante o conflito não teria continuidade, já que as dificuldades financeiras do País impediram que a Esquadra se renovasse. O Brasil não acompanhou as mudanças que tiveram lugar no resto do mundo e veria, a partir do fim da Guerra do Paraguai, o seu Poder Naval se deteriorar inexoravelmente, o que só iria se reverter com a efetivação do Programa Naval de 1906.

A Guerra da Tríplice Aliança

Aspectos Militares

Aureliano Pinto de Moura

General, Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e da Comissão Brasileira de História Militar, filiada à Comissão Internacional de História Militar, com sede em Bruxelas.

RESUMO

Com base nos depoimentos dos grandes Chefes Militares sobre a campanha da Tríplice Aliança, esta comunicação analisa diversos aspectos militares da Guerra da Tríplice Aliança, a exemplo da mobilização; organização; escrituração de arquivos; infantaria; cavalaria; artilharia; serviços especiais; instrução e evolução militares; serviço médico e eclesiástico; e ação conjunta.

PALAVRAS CHAVE: Guerra da Tríplice Aliança, Exército Brasileiro, Organização Militar.

ABSTRACT

This paper is based in testimonies of high military authorities on the Triple Alliance War. It analyzes several military aspects of this war, such as mobilization, organization, archive registration, infantry, cavalry, artillery, special services, military instruction and evolution, medical and ecclesiastical service, and combined action.

KEY-WORDS: Triple Alliance War, Brazilian Army, Organization Military.

ASPECTOS PRELIMINARES

Muito se tem dito sobre o Exército Brasileiro na Tríplice Aliança. Da sua organização, do seu desempenho, dos seus homens, do seu armamento e equipamento, das manobras realizadas. E sobretudo dos seus condutores, questionando Caxias pelo tempo de permanência em Tuiuti.

Muito se tem escrito com base, ou não, em fontes primárias. Críticas dos mal informados ou revisionistas, levados por suas ideologias.

A Guerra da Tríplice Aliança marca o apogeu e o ocaso do Império. No período de 1865 a 1870, o Império participou do maior conflito bélico da América Latina, integrando a Tríplice Aliança, juntamente com a Argentina e o Uruguai em confronto bélico com o Paraguai, de Francisco Solano López.

López organizara um Exército de 73.273 homens (1862), muito bem armado, segundo alguns autores, não tão bem na opinião de outros. Levantou várias fortificações desde Passo da Pátria, nas margens do Rio Paraná, até Assunção. Destacando-se Humaitá.

Não tendo um planejamento de defesa, o Império contava, em 1864, com um Exército de apenas 18 mil homens, distribuídos por todo o território nacional. Dos quais, seis mil no Uruguai, sob o comando de Osório.

O Exército, na época, não contava com um plano de defesa. As preocupações eram com a segurança das fronteiras sul e sudoeste, que dispunham de parques efetivos ou fortificações. Além do Rio de Janeiro.

Como reflexo da guerra civil uruguaia, Solano López ordenou a captura do navio mercante *Marquês de Olinda*, no final de dezembro de 1864, quando partia de Assunção para Corumbá. No dia 28, o Coronel Vicente Barrios, com cerca de 4.200 homens, conquistou Forte Coimbra (875 Soldados), Albuquerque e Corumbá. Enquanto o Coronel Francisco Isidoro Resquin, com 3.500, invadia Mato Grosso por Miranda, Nioaque e Dourados.

Após lhe ter sido negada a passagem pelo território missioneiro, 22 mil paraguaios, comandados pelo General Robles, invadiram Corrientes, enquanto o Tenente-Coronel Antonio de la Cruz Estigarribia invadia Misiones, com 12.300 homens. Atravessaram o território argentino e invadiram São Borja, em 10 de junho com dez mil soldados, seguindo depois para Itaqui e Uruguaiana. Os outros 2.300, seguindo o Rio Uruguai até passos de Los Libres, sob o comando do Major Duarte, acaba derrotado por Venâncio Flores em Yataí.

As tropas imperiais que guardavam a fronteira no Rio Uruguai não tiveram condições de defendê-la diante do ataque paraguaio, permitindo a ocupação de São Borja, Itaqui e Uruguaiana.

Vejamos o que disseram aqueles que lá estiveram, que lá combateram e que, apesar dos pesares, nos levaram à vitória. No *Relatório da Repartição dos Negócios da Guerra*, de 1872, consta o relato apresentado à Assembleia Geral Legislativa (1ª Sessão da 14ª Legislatura) assinado pelo General João José de Oliveira Junqueira, então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Guerra.

Oliveira Junqueira, em sua apresentação, complementou o relato de seu antecessor descrevendo a realidade do Exército Imperial "... reduzido a 14.474 praças das três armas...", distribuídos por diversos pontos do Império, sendo que 2.870 permaneciam em território paraguaio, integrando uma divisão.

Em 16 de maio de 1872, o então Ministro, Visconde do Rio Branco, cumprindo determinação do Imperador, enviou a vários chefes militares, veteranos da Guerra, um expediente onde pediu seus pareceres, louvados na "proveitosa experiência da guerra".

MOBILIZAÇÃO

Os oficiais-generais brasileiros, em sua maioria, tinham experiência de guerra. Os demais oficiais eram formados em Escola

Militar ou em combate. Nem todos experientes em combate. A tropa normalmente era mal adestrada e pouco disciplinada.

O Exército contava como reserva a Guarda Nacional, criada em 1831 pelo Regente Feijó. Tropa quase nada adestrada para o combate, com exceção aos corpos de cavalaria do Rio Grande do Sul, presentes nas guerras platinas.

Ao tomar conhecimento do ataque paraguaio, o Imperador, no dia 7 de janeiro de 1865, decretou a criação do Corpo de Voluntários da Pátria e, no dia 21, o recrutamento de 15 mil guardas nacionais. Foram incorporados dez mil voluntários. Homens sem nenhum conhecimento da arte da guerra. Como complemento, foram incorporados: galés indultados, escravos libertos, recrutamento forçado, "... homens vadios, ou criminosos... a escória da sociedade e de constituição física imprópria" (Conde D'Eu).

O reflexo desse recrutamento foi organizar uma tropa inexperiente, de pouca disciplina, sem muito adestramento, sem espírito de corpo ou mesmo noção de pátria. Uma das causas dos insucessos na defesa de nossas fronteiras, em Mato Grosso e no Rio Grande do Sul.

O adestramento só foi sendo adquirido ao longo da marcha até as barrancas do Rio Paraná, já sob comando de Osório.

Faltavam oficiais para o enquadramento das forças combatentes.

ORGANIZAÇÃO

As tropas foram organizadas em corpos de Exército, constituídos por divisões ou brigadas das armas combatentes. Com as divisões integradas por brigadas, regimentos ou batalhões das armas. Existia, ainda, o Batalhão de Engenheiros.

Brigada de Infantaria, de Cavalaria e de Artilharia eram integradas por regimentos ou batalhões das respectivas armas.

Infantaria:

Batalhão de Infantaria Leve
Batalhão de Infantaria Pesada
Batalhão de Voluntários da Pátria
Batalhão de Caçadores

Cavalaria:

Regimento de Cavalaria
Corpo de Cavalaria
Batalhão de Caçadores a Cavalo
Esquadrão ou Companhia de Cavalaria

Artilharia:

Regimento de Cavalaria a Cavalo
Batalhão de Artilharia a Pé

Batalhão de Engenheiros

ARMAMENTO

Infantaria:

Fuzil de pederneira Towner ou Barnett
Fuzil Minié de fulminante, raiado de ante-carga

Fuzil prussiano 1851 e Roberts 1867: má qualidade

Fuzil Spencer raiado de retrocarga (no final)

Fuzil Comblain (Conde D'Eu)

Falta de armas de retrocarga

Baioneta triangular ou espada baioneta

Mochila pesada

“Não vem o caso dizer qual dos sistemas é o mais vantajoso. Apenas dizer que as de cartucho metálico são as de mais fácil conservação e muito preferível a qualquer outro. Assim como seria preferível o Comblain, aos de ferrolho entre os quais o Chassepot e o Berdan”. (Conde D'Eu)

Cavalaria: Clavina Minié raiada de ante-carga

Clavina Spencer raiada de retrocarga (re-ceptáculo: 7 cartuchos)

Patrona de 60 tiros Minié (necessários 100 tiros)

Pistola de fulminante. A única arma adestrada e bem armada (Caxias).

Artilharia: Whitworth, 32, – só para o sítio de Humaitá

La Hitte: campanha, montanha ou sítio.

Artilharia raiada: bom desempenho

Calibres variados

Peças de bronze de origens e modelos diversos

Granadas nacionais de qualidade inferior.

“A Artilharia brasileira mostrou-se superior pelo seu alcance e justeza do tiro à de que dispunha o inimigo” (Conde D'Eu).

COMENTÁRIOS DO GENERAL CÂMARA – Visconde de Pelotas

A guerra não serviu para uma avaliação do nosso armamento. “Lutamos contra um inimigo inferior e mais atrasado”. Enquanto nosso armamento era superior em alcance e precisão (General Câmara).

“Para muitos, a guerra demonstrou a desnecessidade da conservação de um exército regular em pé de guerra; os que assim pensam cometem um grave erro. É difícil dissuadi-los de tão enraizada convicção. Nem o fato do prolongamento da guerra por cinco anos, nem o de terem apenas retornado ao Norte do Império 17.000 homens, dos 80.000 que de lá saíram. Nada poderás convencê-los”.

“O serviço das armas é o mais pesado e por isso deveria tocar a todos, através de um serviço militar obrigatório”. Afirmou Câmara em seu relato.

“A nossa vantagem foi diminuindo com o passar do tempo em função dos desgastes das armas e da péssima gente que era mandada para preencher os claros do nosso exército de linha e voluntários” (General Câmara).

ESCRITURAÇÃO DE ARQUIVOS (Conde D'Eu)

Foram grandes os desfalques de oficiais e praças para atender as necessidades burocráticas dos quartéis-generais e repartições, assim como de oficiais do Exército, empregadas em unidades de voluntários.

Ao se referir ao sistema de escrituração, mostrou a sua inteira paralisação desde o início da campanha. As unidades foram deixando para trás os seus livros mestres e os respectivos arquivos. Foram sendo abandonados pelos locais porque passavam essas unidades. Não se escrituravam mais os assentamentos de oficiais e dos praças. O que até hoje se ressentem os arquivos para a pesquisa histórica. Recomendou o Conde a escrituração sem interrupção pela sua importância não só para o militar, mas também para o Exército. Segundo ele, Caxias dissolveu o 5º Batalhão de Infantaria, e ele mesmo o 18º mandando recolher ao Império os seus arquivos. Na guerra, tornara-se difícil o transporte dos pesados arquivos, além do risco de extravio ou perda da documentação. O que ocorreu em vários momentos.

Para guardar ou colocar em dia os numerosos documentos arquivados, o Marechal Guilherme Xavier de Souza (antecessor do Conde) chegou a criar uma comissão de arquivistas, que prestou serviços até o final da guerra. Mas foi impossível regularizar a escrituração.

DESEMPENHO DAS ARMAS – Infantaria

A organização das armas não precisava ser tão complicada. Não via necessidade em estabelecer diferenças entre a infantaria pesada e a ligeira (Caxias e Conde D'Eu).

Na guerra procurou-se organizar os batalhões indistintamente, com efetivo de 500 homens. Foram, raríssimas vezes, em que se usaram os dois tipos de batalhão. As diferenças entre eles desapareceram no momento em que passaram usar as mesmas armas, de precisão, mais própria dos caçadores.

Os soldados não eram adestrados convenientemente, "... sendo desligados de exercícios de adestramento ao uso de suas armas". "Praticavam pouco o tiro ao alvo ou o manejo da baioneta, desconhecendo os seus meios de defesa e de ataque". (Caxias e Conde D'Eu)

O Conde D'Eu criticava a existência de companhias de infantaria de posição. Pois em tempo de guerra teriam a "obrigação de se tornarem móveis para engrossar as fileiras".

Em grande parte pelos defeitos do recrutamento onde, na maioria, "homens vadios ou criminosos, a escória da sociedade. Que são pela sua ignorância, sua falta de qualidade moral e mesmo condições físicas impróprias para o bom desempenho". (Conde D'Eu)

A dificuldade em mobilizar bons oficiais, decorreu do número insuficiente de militares oriundos da Escola Militar. (Conde D'Eu)

Voluntários e guardas nacionais, pouco entendiam da arte da guerra, prejudicando o desempenho, em combate.

Não sendo iguais os batalhões de infantaria e tendo eles que manobrem juntos, era conveniente que fossem igualados, elevando-se os da infantaria ligeira à organização de infantaria pesada (Caxias). Assim como havia necessidade em uniformizar o material bélico da Infantaria (General Câmara).

DESEMPENHO DAS ARMAS – Cavalaria

As praças de *pret*, da Cavalaria rio-grandense, eram superiores aos infantes da Infantaria, por serem homens experientes pelos frequentes conflitos ocorridos na região. Assim como os guardas nacionais participavam na defesa das fronteiras. O espírito militar estava incutido na própria população. (Conde D'Eu)

Os guardas nacionais e os voluntários gaúchos sempre demonstraram muita coragem e aptidão para lidar com o cavalo. Eram homens da campanha, que se destacaram no combate.

Causaram alguns problemas por não serem muito letrados, nem muito afeitos à disciplina e à administração. Isso se refletiu na falta de cuidado com os animais, agravando a situação da cavalaria. A sugestão do (Conde) foi a de criar um depósito de Cavalaria onde os recrutas pudessem aprender não só as primeiras letras, como aprimorar a lida com os animais e o uso das armas.

A falta de um esquadrão de transporte, durante a guerra, foi sentida, chegando a ser criado pelo General Guilherme, com oficiais e praças da Guarda Nacional.

Na opinião de alguns chefes militares os corpos de cavalaria deveriam contar com seis companhias ou três esquadrões. Sendo um de clavineiros armados com Spencer, raído de retrocarga. (General Câmara e Conde D'Eu)

Para Caxias, ficou patente, durante a guerra, a necessidade da criação de um Corpo de Transporte, a ser entregue à Cavalaria, devendo ser estacionado no Rio Grande do Sul. Quanto à organização da Cavalaria, propriamente dita, não deveria ser alterada, pois tendeu as necessidades da guerra. (Caxias)

DESDOBRAMENTO DAS ARMAS – Artilharia (Conde D'Eu)

O que mais chamou a atenção, no Paraguai, foi a falta de artilharia de campanha. Já em 1865, com a organização do 2º Corpo de Exército, criou-se mais um Regimento de Artilharia a Cavalos (provisório) constituído por voluntários e guardas nacionais.

Para o cerco de Humaitá, a necessidade levou à criação de quatro unidades de artilharia (Whitworth 32).

Os batalhões de artilharia a pé foram transformados em unidades de montanha ou a cavalo. Com exceção das unidades de Mato Grosso. Esse tipo de unidade não tinha mais razão de existir. A sugestão foi a criação de dois Regimentos de Artilharia a Cavalos. Uma no Paraná e outra no Rio Grande do Sul. (Caxias e o Conde D'Eu)

No litoral poderiam existir as guarnições das fortalezas, com pessoal adestrado em peças de grosso calibre.

Para o teatro de operações no Paraguai, o Arsenal de Guerra da Corte preparou batalhões de artilharia de montanha com reparos especiais para serem tracionados sem os armões, tornando-se mais leves. Mas a alteração não aprovou quando em operações. Os canhões Whitworth deveriam ser conduzidos em seus reparos e tracionados com a munição acondicionada em seus armões e carrões manchegos, em vez de usar os muares, de difícil controle.

Durante a guerra, os batalhões de artilharia de montanha foram adaptados, com reparos especiais a serem puxados sem os armões, tornando-se mais leves, alteração condenada pelos artilheiros de campanha. Não tinham estabilidade, no movimento. Os *La Hütte* não eram transportados por muares, como em outros exércitos. Na guerra ficou comprovado que a artilharia brasileira era muito pesada, carecendo de artilharia ligeira e de montanha. Por isso foi necessária a criação de mais um corpo de artilharia a cavalo, e aligeirar os batalhões de artilharia de posição existentes. (Caxias e Conde D'Eu)

DOS SERVIÇOS ESPECIAIS

Em campanha, o número de oficiais de Estado-Maior de 1ª Classe era superior aos habilitados em curso de engenharia. Por maior que possa ser o efetivo do Exército, em armas, os serviços próprios da comissão de engenheiros serão suficientemente preenchidos se houver uma comissão central, junto ao comando, composta por um chefe e um subchefe, oficiais superiores e de mais quatro oficiais.

Durante a guerra, afirma D'Eu, “nunca foram tantos os oficiais desse corpo em serviço, no exército em operações. Não convém entretanto, por várias razões, ser reduzido a tão pequeno número, o respectivo quadro”.

Quanto ao Estado-Maior, de 1ª Classe, recomendou que fossem “tirados os assistentes dos diferentes quartéis-generais e até, se possível, os ajudantes de campo”, como acontecia na Europa.

Quanto ao Estado-Maior de 2ª Classe, que por várias vezes foi ameaçado de extinção, por ser considerado de “excrescência do Exército”, na visão do Conde D'Eu, não seria bom essa extinção. O que havia, em realidade, era um número elevado desses oficiais sem habilitação científica. Entretanto,

afirmou que o quadro de Estado-Maior de 2ª Classe “carece de ser retocado”, aumentando o número de subalternos e capitães e diminuindo o número de oficiais superiores.

Seria interessante criar outro batalhão, o de *pontoneiros*. Isso levaria a necessidade de aumentar o número de oficiais engenheiros (Caxias). No Paraguai, havia um excesso de engenheiros. Ao passo que os de Estado-Maior eram carentes de pessoal.

Os oficiais de Estado-Maior de 2ª Classe foram suficientes durante a campanha.

A organização dos corpos especiais de Engenheiros e Estado-Maior de 1ª e 2ª Classes, na opinião do General Câmara, prestou-se perfeitamente ao serviço de campanha. Corpos compostos por oficiais habilitados em escolas do Império, que prestaram exemplares serviços na guerra. Entretanto, o efetivo de oficiais do Estado-Maior de 1ª Classe foi insuficiente. O que fez com que oficiais arregimentados recebessem as atribuições do Estado-Maior, desfalcando os regimentos e batalhões.

No Corpo de Engenheiros, pela visão do General Câmara, houve um excesso de oficiais, mormente superiores. A redução desses oficiais poderia propiciar o aumento dos efetivos no Estado-Maior de 1ª Classe.

Quanto ao Corpo de Estado-Maior de 2ª Classe, não há motivos para modificação. Estão em condições para atuarem na guerra como na paz.

A INSTRUÇÃO E AS EVOLUÇÕES MILITARES

a. Infantaria

O Decreto nº 2.978, de 2 de outubro de 1862, determinou que fossem adotadas as instruções constantes dos Regulamentos e Ordenanças portuguesas, de 1861. Essas instruções eram por demais complicadas. (Conde D'Eu)

Não seria recomendável mudar de chofre, o que se está habituado a fazer. Poderá haver muita dificuldade.

“Os toques de corneta e clarim devem continuar os mesmos (segundo o decreto) e não os previstos nas ordenanças portuguesas; embora nada exista escrito regulando os toques entre nós”. (Conde D'Eu)

b. Cavalaria

Na opinião do Conde D'Eu, na Cavalaria reina a maior confusão quanto à doutrina a ser usada. Ao marcharem para o Uruguai em 1864, os generais mostraram os inconvenientes das instruções portuguesas, enquanto em campanha. Deveria ser mantido o regulamento do Lord Beresford, de 1850. Em particular pela Guarda Nacional do Rio Grande.

c. Artilharia

Com artilharia raiada, já não justificava continuar adotando os regulamentos portugueses, que não eram aplicáveis, naquele momento.

Quanto à artilharia de montanha, a cavalo ou de sítio, de sistema *La Hitte* (cal. 4 e 12) estava sendo revista e estudado um projeto de instrução. Faltava apenas regular as manobras de evoluções das baterias.

Caxias julgava ser indispensável a elaboração de instruções reguladoras para as evoluções e manobras militares em harmonia com o armamento disponível.

As instruções que regulavam as manobras e as evoluções das três Armas deveriam ser revistas e uniformizadas por uma comissão de peritos. A instrução da Artilharia não vinha acompanhando o progresso. Havia necessidade de revisão de acordo com as táticas modernas, de cada uma das Armas assim como há necessidade de corrigir as faltas e a precisão dos tiros por armas de fogo. (General Câmara)

Seria importante para Cavalaria realizar instrução de velocidade, pois "a Cavalaria já não se presta mais aos grandes choques, mas destina-se aos grandes feitos que tem por fim paralisar e desorganizar o inimigo". (General Câmara)

O SERVIÇO MÉDICO (Conde D'Eu)

Não havia muita necessidade de reformas a serem introduzidas nesses corpos porque a sua organização não devia ser complicada.

No seu entendimento, não se justificava que o médico tivesse uma hierarquia igual aos demais oficiais. Assim também pensavam os Generais Polidoro, Henrique Rohan e o próprio Barão de Villa da Barra, que dirigiu o Corpo, no Paraguai, por algum tempo.

Segundo o barão, os médicos não estavam preocupados com a hierarquia, contanto que lhes dessem vantagens pecuniárias.

Não parecia ao Conde D'Eu que a hierarquia de capitão fosse recomendável ao médico, como preconizava o Barão de Villa da Barra, considerando que teria que exercer o cargo de diretor de hospital. Para Polidoro, deviam ser majores, com exceção dos chefes, que podiam chegar a brigadeiro. (Conde D'Eu)

O efetivo de médicos não poderia ser pequeno, como aconteceu no Paraguai. Em particular em uma situação de guerra, como foi o caso. Civis contratados exigiram remunerações extraordinárias para seguir para o teatro de operações, tendo sido muito dispendioso para o Exército. (Conde D'Eu)

O que seria de fato recomendável que se atribuíssem gratificações ao respectivo quadro. Havia pouco interesse pela carreira de médico militar. Em 1871, existiam apenas cerca de 80 vagas ao primeiro posto. (Conde D'Eu)

Era essencial que o médico militar recebesse um ensino especial, criando-se cadeiras específicas, anexas à Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, à semelhança da França e outros países europeus. (Conde D'Eu)

O que foi considerado inconveniente, em campanha, foi a existência nos hospitais de um diretor médico e o 1º cirurgião, também diretor. O que causava sempre uma desarmonia. O médico ficava tolhido em atuar no Estado-Maior do hospital. O Decreto nº 2.715, de 26 de dezembro de 1860, estipulava a presença de um oficial mais antigo do que o médico de maior patente. Havia um projeto para que o diretor do hospital fosse um primeiro tenente ou o 1º cirurgião do hospital. (Conde D'Eu)

O Corpo de Saúde não estava na proporção desejada. Deveriam ser no mínimo de 200 médicos, ao contrário da realidade dos 169 oficiais, incluídos os boticários.

SERVIÇO ECLESIASTICO (Conde D'Eu)

Quanto ao serviço eclesiástico não se conseguia preencher os claros por não haver vantagens que atraíssem os sacerdotes. Em 1856 foi estabelecido em 40 o número de capelães (tenentes ou capitães), o que era compatível com as necessidades do momento. Existiam, na época, 25 capelães militares no Exército.

No Paraguai foi observado que os capuchinhos se distinguiram pelo zelo e caridade aos doentes e moribundos.

Quanto aos eclesiásticos, acreditava Caxias que necessitavam ter um superior, um capitão-mor. Foi necessário contratá-lo. (Caxias)

Segundo o General Câmara, ele pouco ou nada tinha a comentar sobre o Corpo Médico e o Eclesiástico. Seria, entretanto, recomendável dispor de mais transportes compatíveis para ambulâncias ligeiras, farmácias móveis e carros com instrumentos cirúrgicos indispensáveis para os primeiros atendimentos em combate. Quanto ao Corpo Eclesiástico, nada tinha a declarar.

AÇÃO CONJUNTA

Praticamente, durante toda a guerra a Marinha e o Exército realizaram ações conjuntas. Onde destaca-se a Batalha do Riachuelo na qual o desempenho de Barroso com a vitória fechou o Rio Paraná aos navios paraguaios. Embarcados em nossos navios, tropas de infantaria estavam a bordo.

Outra operação, pouco lembrada, de grande envergadura e complexidade, foi a transposição do Rio Paraná para a invasão do território inimigo. Desde o período dos reconhecimentos até o apoio de fogo no desembarque no Atajo, a oeste de Itapiru. Foi importante o apoio de fogo até a ocupação do Passo da Pátria.

Para a conquista de Humaitá, Marinha e Exército estiveram juntos todo o tempo durante as operações. Nas conquistas de Curuzu e Curupaiti e na passagem de Humaitá, onde, atuando de maneira criteriosa e sem precipitações, fez-se a junção com as tropas de Caxias, com a sua manobra de flanco em direção a Tuiu-Cuê, Estabelecimento e Taii, associada a uma fixação em Paso Pucu, Ângulo e Espinillo.

No prosseguimento podemos ver a transposição do Rio Paraguai para a realização da manobra do Chaco, até frente a San Antonio onde nova transposição retornam à margem esquerda dois corpos de Exército que iriam logo em seguida desencadear as operações da Dezembroada em direção ao sul, em que as tropas brasileiras conquistaram grandes vitórias, em Itororó, Avai e Lomas Valentinas,

onde praticamente a guerra se transformou em uma perseguição as tropas paraguaias até Cerro Corá. Pondo fim a guerra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos depoimentos dos grandes Chefes Militares sobre a campanha da Tríplice Aliança, podemos concluir que:

O aprisionamento do *Marquês de Olinda*, seguido da invasão de Mato Grosso e Rio Grande, desencadeou uma guerra, que poderia ter sido evitada.

O Império, com um efetivo diminuto de 18 mil homens, estava apenas preocupado com as fronteiras guarnecidas por alguma tropa de linha e pela Guarda.

A mobilização nacional foi falha, onde o recrutamento foi voltado para voluntários e para as camadas menos favorecidas, de homens sem a mínima preparação para o combate.

Os soldados eram despreparados assim como muitos oficiais mobilizados pelo voluntariado ou guardas nacionais sem experiência de guerra. Sem a instrução e sem o adestramento desejado, a tropa deixava a desejar em relação à disciplina.

Ressaltam durante todo o conflito as dificuldades para a realização do apoio logístico. Tendo havido uma melhora por ocasião do comando do Marquês de Caxias, que organizou e normatizou essa atividade. Mas no final, quando as tropas se afastaram das margens dos rios navegáveis para os nossos navios, a situação agravou-se crescendo o número de desertores nas operações nas Cordilheiras.

Apesar dos relatórios dos nossos comandantes, os ensinamentos da guerra não serviram para uma avaliação que resultasse na reorganização da Força Terrestre.

A preocupação do governo imperial ao fim da guerra foi a rápida desmobilização e redução dos efetivos. As sombras da República e do abolicionismo preocupavam o governo. Somente com o advento da República, passou haver uma preocupação pela reorganização da Força Terrestre.

A interação entre Caxias e Inhaúma no Rio Paraguai

Armando de Senna Bittencourt

Vice-Almirante (EN-Ref^o), graduado em Ciências Navais pela Escola Naval, em Engenharia Naval pela Universidade de São Paulo e mestre em Arquitetura Naval pela Universidade de Londres. É autor de diversos artigos e livros sobre História e Engenharia Naval. Atualmente é membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, do Conselho Internacional de Museus (ICOM) e o Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

RESUMO

Designado o Marquês de Caxias para o cargo de Comandante-em-Chefe de todas as Forças brasileiras na guerra contra o Paraguai, o Comando da Força Naval do Brasil coube, por escolha dele, ao Chefe-de-Esquadra Joaquim José Ignácio. A partir de então, havia unidade de comando nas Forças brasileiras. Sem dúvida, de fundamental importância para o bom êxito alcançado nessa guerra, foi o perfeito entendimento e cooperação entre o Marquês de Caxias e o Visconde de Inhaúma, objeto de análise desta comunicação.

PALAVRAS-CHAVE: Guerra da Tríplice Aliança, Marquês de Caxias, Visconde de Inhaúma

ABSTRACT

When the Marquis Caxias was assigned to the position of Commander in Chief of all Brazilian Forces, he chose the Fleet Commander Joaquim José Ignácio to be in charge of the Brazilian armada. The perfect understanding and cooperation between the Marquis of Caxias and the Viscount of Inhaúma was of fundamental importance to the success achieved in this war, and is to be the object of analysis in this paper.

KEY-WORDS: Triple Alliance War, Marquês of Caxias, Visconde of Inhaúma

A Guerra Civil Americana (1861-1865), que foi o conflito mais sangrento do continente americano, ainda não havia terminado quando se iniciou a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, na América do Sul. Foi uma guerra terrível, na qual ocorreram os sacrifícios e barbaridades peculiares à violência dos conflitos humanos de longa duração. Não se sabe exatamente seu número de vítimas, mas pode-se assegurar que ela tem o segundo lugar garantido. Foram cinco longos anos que exigiram do Brasil um enorme esforço de mobilização que, por outro lado, muito contribuiu para sedimentar a nacionalidade brasileira. Nessa época, as regiões do País mal se comunicavam por terra e foi nessa guerra que os brasileiros de todas as origens – regionais e sociais – se conheceram melhor. Eles alcançaram uma vitória notável, em condições muito adversas, motivados pela defesa dos interesses da Pátria.

O ditador do Paraguai, Francisco Solano López, poderia ter vencido se fosse uma guerra rápida e ele conseguisse efetivar a adesão dos argentinos fiéis a Urquiza e dos uruguaios do Partido Blanco, seus potenciais aliados. Apesar de o Paraguai estar se mobilizando desde o início de 1864, ele deveria ter esperado o recebimento dos navios encouraçados que encomendara na Europa, que lhe garantiriam o controle dos rios, que eram as principais vias de comunicação na região. A sucessão de vitórias que López conseguiu no início foi interrompida pela Batalha Naval do Riachuelo, no Rio Paraná, em junho de 1865.

Riachuelo foi uma batalha que pode ser considerada decisiva para a estratégia aliada. Garantiu o bloqueio do Paraguai; praticamente eliminou a participação futura da Esquadra paraguaia; e mostrou aos argentinos e uruguaios simpatizantes de López o risco que correriam com sua participação no conflito, pois aquela não seria mais uma guerra rápida, em que o Paraguai tinha uma boa probabilidade de vitória. Riachuelo mudou o curso da guerra.

Essa batalha teve como origem a operação conjunta aliada, que pretendia recuperar a cidade de Corrientes, então ocupada pelos inimigos. As tropas desembarcadas foram repelidas pouco depois. O ataque foi um fracasso, mas mostrou para os paraguaios o perigo do flanco exposto à projeção de Poder Naval, para sua coluna de Exército, que ocupava território argentino e avançava para o sul, pela margem esquerda do Paraná. Era óbvio que era necessário derrotar a Força Naval brasileira que, em junho de 1865, estava em frente à Corrientes após o reembarque das tropas aliadas, praticamente na retaguarda das forças terrestres invasoras. O ataque paraguaio, em 11 de junho de 1865, levou à derrota de sua Esquadra em Riachuelo. Poderia, talvez, ser bem-sucedido se tivessem levado adiante a abordagem dos navios brasileiros fundeados, ou se Barroso aceitasse a perda de três de seus nove navios e não regressasse rio acima para, em mais um combate, vencer a batalha, após passar pela primeira vez pela região do Paraná próxima à foz do Riachuelo, escapando de uma verdadeira armadilha.

De forma semelhante ao que ocorreu durante a Guerra Civil Americana, na bacia do Rio Mississippi, a Guerra da Tríplice Aliança se caracterizou pela importância das operações combinadas ou conjuntas – o termo depende de haver ou não unidade de comando na operação – entre Marinha e Exército. No teatro de operações, a logística da guerra e as operações militares muito dependeram dos grandes rios da região, o Paraná e o Paraguai.

Ocorreram outras operações navais, durante o conflito, de maior envergadura tática do que Riachuelo. O desembarque de Passo da Pátria, por exemplo, foi uma operação conjunta de grande vulto, em que o Exército da Tríplice Aliança invadiu o território do Paraguai. Foram transportados, pelo menos, uns 45 mil homens e também cavalos, canhões, equipamentos e provisões. Depois, ocorreram também operações conjuntas importantes, em Curuzu e Curupaiti.

Nessa fase inicial da guerra, o Comando Geral dos Exércitos Aliados era exercido pelo Presidente da República Argentina, General Bartolomé Mitre. As Forças Navais do Brasil não estavam diretamente subordinadas a ele. Havia-se intencionalmente previsto no Tratado da Tríplice Aliança que não haveria essa subordinação. O comando das Forças Navais brasileiras, que representavam praticamente a totalidade do Poder Naval presente no teatro de operações, era exercido pelo Visconde de Tamandaré, que também não estava subordinado ao comando das Forças Terrestres brasileiras. As operações em que participavam forças navais e terrestres eram, portanto, operações conjuntas, sem unidade de comando. Aliás, durante a Guerra Civil Americana, também não houve unidade de comando entre forças navais e terrestres, o que não impediu o bom êxito em uma grande quantidade de operações conjuntas realizadas pelos Estados Unidos da América, na bacia do Mississippi. Concorreu para isto o bom entendimento, confiança, amizade e cooperação entre os que lá exerciam o comando, principalmente entre o General Ulysses S. Grant e o Comodoro David D. Porter. Cabe observar que o início da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai se caracterizou pela falta de unidade de comando, mesmo nos exércitos, onde, formalmente, cabia a Mitre o comando geral. Os brasileiros não confiavam nos argentinos, seus inimigos recentes nos conflitos anteriores da região do Rio da Prata. Artur Silveira da Mota, o Barão de Jaceguai, que exercia, então, a função de secretário de Tamandaré, é bastante claro neste aspecto, em seu livro *Reminiscências da Guerra do Paraguai*. Richard Burton, em seu *Cartas dos Campos de Batalha do Paraguai*, opina que a aliança entre brasileiros e argentinos era uma "amizade de cão e gato"

Em Curupaiti houve a maior derrota aliada. O preparo da operação foi, provavelmente, insuficiente. Mitre não fizera um reconhecimento completo e, também, faltara-lhe a habilidade que Ulysses Grant demonstrou possuir na Batalha de Shiloh, utilizando, oportunamente o bombardeio naval e deslocando reforços, em navios, para as posições críticas. Mitre poderia, por exemplo, ter embarcado um destacamento de infantaria para desembarcá-lo entre Curupaiti e Humaitá, atacando Curupaiti por todos os lados. Houve, também, desentendimentos entre os generais brasileiros; Polidoro ficou inativo. Seguiram-se acusações e críticas, principalmente contra Tamandaré.

As inimizades vieram à tona. Tamandaré, que era acusado de ser excessivamente cauteloso, inclusive pela imprensa da Argentina, desta vez não teria dado a cobertura de fogo suficiente. Ele, por outro lado, insinuava que Mitre, como argentino, queria que os navios brasileiros se arriscassem, pois poderia ter o interesse de sacrificá-los, para reduzir o Poder Naval brasileiro. O Poder Naval do Império sempre esteve muito presente na Região do Rio da Prata, respaldando os interesses do Brasil em guerras ou em períodos de paz; sua existência podia ser considerada uma ameaça aos interesses da Argentina. É possível que Mitre não tivesse conscientemente essa intenção, de reduzir o Poder Naval brasileiro, porém, mais tarde, Caxias e Inhaúma compartilharam da mesma suspeita. Ela não poderia deixar de ser considerada por um chefe militar, como uma possibilidade.

Como resultado da derrota de Curupaiti e para superar a crise, aceitou-se o afastamento de Tamandaré, que tantos bons serviços prestara na fase inicial da guerra, inclusive organizando um excelente sistema de apoio logístico. Ele é, por tudo que fez antes, durante e depois da Guerra do Paraguai, muito justamente, o patrono da Marinha do Brasil. Tamandaré, porém, estava esgotado, já solicitara sua substituição por motivo de saúde e, dificilmente se entenderia, daí por diante, com Mitre.

O Marquês de Caxias foi, então, designado para o cargo de comandante-em-chefe de todas as forças brasileiras em operações contra o governo do Paraguai. Caxias já havia demonstrado ser um excelente general e estadista. O comando da Força Naval do Brasil coube, por escolha dele, ao Chefe-de-Esquadra – o posto de chefe-de-esquadra corresponde, atualmente, ao de contra-almirante – Joaquim José Ignácio, que foi subordinado a Caxias, mas não ao Comando-Geral de Bartolomé Mitre, mantendo-se o previsto no Tratado da Tríplice Aliança. Agora, havia unidade de comando nas forças brasileiras, porém, provavelmente, mais importante do que isso eram a experiência política dos dois comandantes brasileiros e a amizade que existia entre eles.

Caxias e Joaquim José Ignácio se conheciam há muito tempo; eram amigos e assim se tratavam. Em 1861, por exemplo, quando Caxias foi incumbido de organizar o Gabinete, escolheu o futuro Inhaúma para a pasta de Marinha e para, também, implantar o Ministério da Agricultura e Obras Públicas, recém-criado.

Nomeado em 3 de dezembro de 1866, Joaquim José Ignácio viajou imediatamente para o Paraguai; visitou o túmulo do filho, Tenente Mariz e Barros, morto em combate no Rio Paraná, em frente ao Forte de Itapiru, quando comandava o Encouraçado *Tamandaré*; e, no dia 22, recebeu do Almirante Tamandaré o comando da Força Naval. Assumiu-o como interino. Em 21 de fevereiro de 1867, já promovido a vice-almirante em janeiro, foi nomeado comandante-em-chefe.

Os navios bombardeavam, frequentemente, Curupaiti ao realizarem reconhecimento. Em 14 de janeiro, em sua Ordem do Dia nº 13, Joaquim José Ignácio transcreveu o ofício de Caxias ao Ministro da Marinha, em que ele relatou esses reconhecimentos efetuados sobre as posições inimigas, elogiando a atuação da Força Naval.

Em 15 de agosto de 1867, cerca de oito meses após sua posse, Joaquim José Ignácio comandou a Passagem de Curupaiti, enfrentando o fogo das baterias de terra e ultrapassando estacadas de madeira, no rio. Participaram da passagem dez encouraçados que, logo em seguida, começaram a bombardear Humaitá. Pelo feito, recebeu, pouco depois – em 27 de setembro –, o título de Barão de Inhaúma.

Em sua Ordem do Dia nº 78, de 29 de agosto, Joaquim José Ignácio transcreveu outros dois ofícios de Caxias, datados, respectivamente, de 18 e 17 de agosto, elogiando a operação do dia 15. Caxias reconhece o zelo e perícia de seu amigo, em quem confia e, sem dúvida, seus elogios formais aos feitos da Força Naval são importantes para estimular as tripulações.

A nova posição dos navios da Esquadra brasileira, entre Curupaiti e Humaitá, expunha-os aos tiros dos canhões de Humaitá. Inhaúma considerava que ainda era impossível forçar Humaitá. Caxias, portanto, o autorizou a retornar para Curuzu, se assim julgasse necessário. Isto causou um protesto de Mitre e sua correspondência com Caxias se tornou tensa, com relação ao emprego das forças navais. Mitre acreditava que não se deveria abandonar uma posição conquistada, pois isso afetaria negativamente o ânimo dos aliados e fortaleceria o do inimigo.

No ofício datado de 27 de agosto, para Caxias, Mitre questionou a conveniência da ordem de retirada dada à Esquadra, negando a Caxias a competência para expedi-la sem que tivesse havido prévio acordo e solicitou que a suspendesse. Considerou que aquela posição era importante e que o forçamento de Humaitá deveria ser realizado, por estar

no plano de campanha acordado. Mitre também argumentou que, se era o general-em-chefe dos Exércitos aliados, ele comandava não somente as forças terrestres, mas também as outras forças que concorriam para a guerra no teatro de operações e, portanto, a Esquadra estaria sob sua direção, enquanto estivesse naquelas águas.

Caxias respondeu no dia seguinte, recordando que já havia relatado que considerava uma “indesculpável temeridade arriscar a Esquadra a destruição completa e inevitável, não só na falta de esperança fundada de êxito feliz, como tendo certeza de resultado infrutífero”. Lembrou, também, entre outras observações, que, em suas ordens ao vice-almirante, havia ponderado que, do estado dos navios após a passagem de Curupaiti, decidir-se-ia o que fazer quanto à passagem de Humaitá. Considerando, portanto, as avarias decorrentes da passagem de Curupaiti e a posição difícil em que ficaram os navios, ele havia autorizado o vice-almirante a regressar, quando entendesse que era necessário. Respondeu, também, que pelo Tratado da Tríplice Aliança, não fora conferido a Mitre o comando direto da Esquadra brasileira, mas que isto não queria dizer que ela não estava à disposição para as manobras dos Exércitos aliados. Concluiu que, se no plano de operações constasse a passagem de Humaitá pela Força Naval, ela o faria, se fosse humanamente possível. Caso contrário, ela cooperaria com os Exércitos aliados onde se achava, ou em qualquer posição rio abaixo.

Enquanto isso, Inhaúma, de sua difícil posição, mantinha as fortificações de Humaitá sob frequente bombardeio. Os suprimentos vinham por terra, de um local denominado de Porto Elisário; no início, através de um caminho precário aberto no Chaco, na margem direita do rio. Depois, construiu-se uma estrada de ferro, para apoiar a Esquadra em Porto Elisário. Até do ponto de vista exclusivamente logístico, somente com uma base de suprimentos estabelecida pelos exércitos, acima de Humaitá, haveria condições de efetuar a passagem e manter os navios rio acima.

Mitre considerava que a passagem de Humaitá era tão importante que aceitava a perda de dois terços da Esquadra, ou mesmo, sua perda total, para realizá-la. Voltou, portanto, ao assunto, em setembro, através de novo ofício, que incluía uma memória sobre a situação da guerra e operações que deveriam ser realizadas, insistindo na passagem de Humaitá pela Esquadra. Após um resumo dos ofícios anteriores, ele insistia para

que a posição da Esquadra, junto a Humaitá, fosse mantida, como vinha sendo até então, por ser uma posição conquistada, inclusive devido às vantagens que trazia, em relação ao inimigo. Considerava que isso era válido, mesmo sem forçar a passagem de Humaitá, até que se resolvesse, de comum acordo, o que seria mais conveniente. Afirmou, também, que o abandono dessa posição seria considerado uma derrota. Quanto ao comando da Esquadra, bastava-lhe, por enquanto, que Caxias reconhecesse que não poderia deixar de prestar sua cooperação eficaz, toda vez que ele a solicitasse, para realizar as operações acordadas entre ambos. Em seguida, voltou a insistir em sua interpretação sobre a subordinação da Força Naval brasileira a ele, no teatro de operações, deixando, porém, para os governos dos respectivos países a solução do impasse.

Inhaúma, por sua vez, continuava mantendo a posição conquistada. O bombardeio realizado por seus navios, além de enfraquecer o ânimo dos defensores, conseguiu afundar quatro das chatas que sustentavam as correntes passadas de uma para outra margem do rio, que eram obstáculos em frente à fortaleza.

Caxias respondeu ao ofício de Mitre somente em 24 de dezembro de 1867. Explicou a demora por ter esperado a resposta de Inhaúma, que permanecia muito ocupado, entre Curupaiti e Humaitá. Comentou a memória anexa ao ofício de Mitre e, com referência à passagem de Humaitá, citou um texto de jornal, que descrevia o insucesso do ataque do Comodoro Dupont, da Marinha dos Estados Unidos, com navios encouraçados, a Charlestown, durante a Guerra Civil Americana. Comentou que Charlestown não estava mais bem defendida que Humaitá e que os encouraçados brasileiros não eram melhores do que os do Comodoro Dupont. Referiu-se, também, a outros exemplos, que demonstravam que esquadras de encouraçados tinham seus impossíveis e estes não eram raros, em circunstâncias mais favoráveis do que aquelas em que se achava a Força Naval de Inhaúma. Comentou, também, a vantagem obtida pelos Exércitos aliados, que haviam estabelecido uma fortificação acima de Humaitá, junto ao rio, no Taji. Além de cortar as comunicações de Humaitá com o interior do Paraguai, por via fluvial, também serviria de base para os navios. Negou-se, em seguida a comentar as acusações que Mitre também fizera, em seu ofício, a Tamandaré e, depois, disse que não se alongaria na dis-

cussão das opiniões emitidas por Mitre, com algumas das quais não concordava inteiramente, ou absolutamente. Desculpou-se, concluindo que, com o inimigo à vista e as preocupações da guerra, declinava dessa discussão, que, em sua opinião, naquele momento, não teria razão de ser.

Em 14 de janeiro de 1868, devido ao falecimento do vice-presidente, Mitre precisou reassumir a presidência da Argentina e deixou o Paraguai, passando o Comando-em-Chefe das Forças Aliadas para Caxias.

Enquanto isso, Inhaúma, mantendo Humaitá sob bombardeio, esperava o momento certo para agir. O respaldo e a confiança que sempre tivera de Caxias, seu superior, durante todo esse período de dificuldades, permitia-lhe agir sem precipitações. Os primeiros três monitores construídos no Arsenal de Marinha, que seriam fundamentais para o sucesso da operação, chegaram ao Paraguai no final de dezembro e juntaram-se à Força Naval, em Porto Elisiário. Eram navios encouraçados, projetados e construídos no País, com características que incluíam as inovações do *Monitor*, da Guerra Civil Americana, como o canhão instalado em uma torre contêrvel, na linha de centro do navio, e com requisitos de projeto que os adequavam para as peculiaridades das operações no Rio Paraguai. Em 14 de janeiro, uma enchente do Rio Paraguai mostrou que o sistema defensivo de correntes podia ser ultrapassado, por navios de pequeno calado, bombardeando antes as chatas que sustentavam as correntes, e aproveitando uma próxima oportunidade.

Na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, iniciou-se a Passagem de Humaitá. A Esquadra de Inhaúma intensificou o bombardeio e a Divisão Avançada comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Delfim Carlos de Carvalho, genro de Inhaúma, depois Almirante e Barão da Passagem, avançou, rio acima, para ultrapassar os obstáculos e as fortificações da margem. Essa Divisão era formada por seis navios, os Encouraçados *Barroso*, *Tamandaré* e *Bahia* e os Monitores *Rio Grande*, *Pará* e *Alagoas*. Deles, somente o *Bahia* não fora construído no Brasil. O *Bahia*, por suas características, também era um monitor, mas, nessa guerra, somente os construídos no Arsenal do Rio de Janeiro são assim denominados pelos brasileiros. Eles acometeram a passagem formando três pares compostos, cada um, de um encouraçado com um monitor amarrado ao seu contrabordo. Esse arranjo, aos pares, fican-

do os encouraçados no lado mais vulnerável ao fogo de artilharia de terra, repetia um arranjo semelhante, que ocorrera na campanha do Mississipi, em uma das passagens da Força Naval nortista por Vicksburg, em abril de 1863. Vários oficiais da Marinha e do Exército do Brasil estudaram a Guerra Civil americana, que era muito relevante para as táticas a serem empregadas no Rio Paraguai. Caxias, em um de seus ofícios a Mitre, citou o insucesso do Comodoro Dupont em Charlestown; Inhaúma citou Porter e Farragut, como exemplos, em sua Ordem do Dia nº 76, de 14 de agosto de 1867, mas não conheço referência de terem conscientemente copiado o arranjo de Vicksburg.

Ao meio-dia, os seis navios da Divisão Avançada chegaram a Taji, tendo, antes, enfrentado as baterias do forte paraguaio do Timbó, que tinha, na avaliação do comandante do Alagoas, cerca de 12 canhões de grosso calibre, até então desconhecido dos aliados. Três dos seis navios tiveram que ser encalhados para não afundarem. O *Alagoas* fora atingido por mais de 160 projetis. Estava, no entanto, vencida Humaitá, que, aos poucos, seria desguarnecida pelos paraguaios. O Brasil não perdera um único navio.

Caxias escreveu uma carta para Inhaúma, datada de 20 de fevereiro:

"Meu amigo. A sua Esquadra brilhou: não se podia fazer mais, nem com mais habilidade. Estive já ontem com o Delfim (Delfim Carlos de Carvalho) a quem dei um apertado abraço. E agora vem o cumprimento do plano por parte do Exército: Eu por terra fiz o que lhe prometi: não mandei, fui em pessoa dirigir uma coluna de seis mil homens das três armas, na hora ajustada para a passagem dos monitores e encouraçados da Esquadra, e com essa força atacar o exterior de Humaitá; tomei depois de três horas de renhido combate, o forte do flanco esquerdo daquela praça, que estava guarnecido com 15 bocas de fogo, todas já estão no meu acampamento... Seu amigo e colega Luís".

Em sua Ordem do Dia nº 123, de 1ª de março, Inhaúma transcreve a Ordem do Dia nº 5, de Caxias, sobre a Passagem de Humaitá. Inhaúma comenta que "nunca os serviços da Marinha brasileira foram tão autêntico e pomposamente reconhecidos, nunca foi ela tão eloquentemente recomendada ao reconhecimento da Pátria e ao da posteridade".

Ultrapassada e flanqueada, a posição defensiva do Paraguai, baseada em Curupaiti e Humaitá, perdeu sua importância. Foi sendo

abandonada e acabou conquistada pelos Exércitos da Tríplice Aliança. As tropas paraguaias recuaram para o Norte do Rio Tebiquari. López preferiu, em seguida, concentrar suas defesas no Piquissiri, mais próximo de Assunção, fortificando, posteriormente, Angustura, na sua foz. A linha paraguaia possuía cerca de 100 canhões, apoiava-se à direita em Angustura, e à esquerda em alagados, chamados de esteiros.

Cabia a Caxias avançar em direção à capital, Assunção, no norte. Essa é uma fase do conflito em que as operações combinadas foram de vital importância para o resultado da guerra. A interação entre Caxias e Inhaúma foi intensa e eficaz. A confiança existente entre os dois – chefe e subordinado –, já demonstrada naquele período difícil, após a Passagem de Curupaiti e antes da de Humaitá, foi muito importante para o sucesso que mais tarde foi alcançado.

No dia 8 de agosto de 1868, Caxias embarcou no Encouraçado *Bahia* para examinar um local de desembarque para as tropas que atacariam o reduto paraguaio do Timbó. Muitas vezes depois, ele utilizou os navios para realizar reconhecimentos ao longo do Rio Paraguai. Empregou-os, também, para transportar tropas, que eram desembarcadas em locais convenientes para os ataques, e utilizou a artilharia naval para apoiar operações ribeirinhas, até mesmo distraindo a atenção do inimigo.

No dia 16 de agosto, Inhaúma começou a subir o Rio Paraguai com parte da Força Naval brasileira, passando pela bateria paraguaia instalada no Timbó, com poucas avarias em seus navios. No mesmo dia, no Taji, incorporou à sua força os navios da Divisão Avançada que vencera Humaitá, comandada por Delfim e prosseguiu para Pilar. A maior parte do Exército iniciou sua marcha para o norte, pela margem esquerda do Paraguai, no dia 19. No dia 22, o Encouraçado *Lima Barros* informou que o Timbó fora abandonado pelos paraguaios. Por ordem de Caxias, um dos monitores transportou um destacamento de engenheiros para arasar o reduto.

Seguiu-se, de importante, a transposição do Tebiquari pelas forças terrestres aliadas. Caxias empregou novamente, com competência, a força naval. Três monitores penetraram no Rio Tebiquari e encouraçados bombardearam a bateria paraguaia instalada na foz desse rio até ser abandonada, no dia 29, pelos inimigos. Depois, outros navios de guerra brasileiros entraram no Tebiquari,

transportando o trem de pontes do Exército. Em primeiro de setembro, iniciou-se a transposição e no dia 6, quase todo o Exército já estava na margem direita e, pouco depois, prosseguiu em seu avanço para o norte e chegou a Palmas em 24 de setembro, vencendo diversos cursos d'água, atoleiros e chuvas, em terreno praticamente desconhecido.

Simultaneamente a essa transposição, a Segunda Divisão da Esquadra, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Mamede Simões da Silva, foi designada para hostilizar Angustura, no Piquissiri. Chegou ao objetivo em 7 de setembro. O Encouraçado *Silvado* ultrapassou Angustura, recebendo 30 acertos de balas inimigas. Depois de bombardear a fortificação e outros alvos na margem, com seus navios, Mamede foi fundear à jusante, fora do alcance das baterias inimigas.

Concentrando-se em Palmas, o Exército aliado iniciou, no dia 28 de setembro, os primeiros reconhecimentos das defesas paraguaias no Piquissiri. Os navios foram empregados para bombardear o flanco direito do inimigo. O Barão da Passagem (Delfim Carlos de Carvalho), no dia primeiro de outubro, com quatro navios, simultaneamente a um desses reconhecimentos por terra, ultrapassou Angustura, com a tarefa de fazer um reconhecimento, rio acima. No dia 10 e no dia 15, outros navios brasileiros ultrapassaram Angustura, inclusive o Encouraçado *Brasil*, capitânia de Inhaúma, porém ainda sem o almirante a bordo. O *Brasil* voltou a passar Angustura, rio abaixo, em 21 de setembro, para regressar transportando munição e o Almirante Inhaúma, rio acima, no dia 26, com mais outros dois navios. Dessa posição à montante de Angustura, foram empregados para bombardear e metralhar o campo inimigo e a fortificação, para distrair a atenção do inimigo, durante os principais reconhecimentos e surtidas de forças terrestres.

Verificando que as defesas paraguaias no Piquissiri eram muito difíceis de vencer com um ataque frontal, Caxias optou por uma ousada manobra de flanco pela margem direita do Rio Paraguai, onde se situava o Chaco. Era um terreno pantanoso, com lagoas e cursos d'água, sujeito a alagamentos imprevisíveis. Era preciso construir uma estrada com os materiais existentes no local, forrando o solo dos atoleiros e improvisando pontes com troncos da palmeira carandá, para passar as tropas, canhões, carretas; todo o equipamento de guerra. Foi uma obra notável, com 10,7 quilômetros de extensão, que utilizou aproximadamente mil palmeiras e que, poucos dias

depois de usada, foi submergida por uma enchente do Rio Paraguai. Essa estrada terminava acima de Angustura, pois não se poderia transportar tropas nos conveses dos navios ao passar pelas baterias dessa fortificação.

No dia 4 de setembro, Caxias percorreu a nova estrada, a cavalo, até a margem em frente à Vileta. Embarcou, em seguida, no Monitor *Rio Grande* e subiu o rio, para escolher um local do desembarque, na margem esquerda. Voltou a percorrê-la outras vezes, não deixando de interagir com os navios de Inhaúma, que estavam disponíveis a montante de Angustura.

Nos últimos dias de setembro, com o nível do Rio Paraguai subindo, tornou-se urgente a realização da operação. Logo, as tropas iniciaram seu deslocamento. Enquanto isso, a força naval de Inhaúma bombardeava Vileta com frequência, para dificultar a construção de defesas.

O Barão da Passagem recebeu, então, ordens para subir o rio até Assunção, com os Encouraçados *Bahia* e *Tamandaré* e os Monitores *Alagoas* e *Rio Grande*, para desviar a atenção dos paraguaios. No dia 29 de setembro, esses navios bombardearam Assunção, mirando em objetivos militares, como o arsenal e o estaleiro, e edifícios públicos, onde havia bandeiras, inclusive o palácio presidencial, que foi avariado.

Inhaúma expediu, em 2 de dezembro, suas instruções sobre a operação para atravessar o Rio Paraguai e para desembarcar as tropas, que haviam avançado pela estrada do Chaco, na margem esquerda. Era sua tarefa, nessa grande operação combinada da Guerra da Tríplice Aliança. Alguns dos navios serviram de transporte, outros bombardeariam Vileta, que era onde os paraguaios esperavam que ocorresse o desembarque.

Na noite de 4 para 5 de dezembro os navios designados para transportar as tropas para a margem esquerda, na retaguarda das defesas paraguaias, iniciaram a cumprir sua missão. O ponto escolhido para desembarque foi San Antonio, acima de Vileta. No final do dia 5, haviam desembarcado uns 17 mil homens e prosseguiram transportando tropas, até o dia 9. O avanço para o sul iniciou-se no dia 6. Essa magnífica operação militar possibilitou a Dezembrada, em que, em uma sucessão de combates – Itororó, Avaí, Lomas Valentinas e outros –, o Exército paraguaio foi derrotado. Seguiu-se a ocupação de Assunção. A guerra teria acabado se Solano López

não tivesse fugido para a Cordilheira, onde prolongou a agonia do Paraguai por mais um ano, até 1870, recrutando crianças e velhos para reforçar o que restara de seu Exército.

Caxias e Inhaúma estavam exaustos, nesse final do ano de 1868 e início de 1869. A saúde de ambos estava abalada, não tinham mais condições físicas e psicológicas para prosseguir. Caxias desanimara após o enorme e corajoso esforço dos últimos meses, para manter um Exército extenuado atacando posições defensivas. As doenças antigas de Inhaúma haviam se agravado, sua vida chegava ao fim. Caxias o autorizou a se retirar para Montevidéu. Passou “a direção de todo o movimento” da Força Naval para o Barão da Passagem, em 16 de janeiro de 1869 (Ordem do Dia nº 204), sem deixar, porém, de ser seu comandante-em-chefe. Em Montevidéu, foi exonerado do cargo, conforma solicitara, e para substituí-lo foi designado o Chefe-de-Esquadra Elisiário Antonio dos Santos. Foi, também, promovido a almirante e elogiado pelo Imperador.

No dia 18 de fevereiro, o Almirante Joaquim José Ignácio, Visconde de Inhaúma, regressou ao Rio de Janeiro, após comandar a Força Naval do Brasil em Operações de Guerra contra o Governo do Paraguai, durante aproximadamente dois anos. Essa foi sua última viagem. Estava exausto, a guerra e a doença haviam lhe consumido todo o vigor. Desembarcou da Corveta *Niterói* em uma maca e, no cais do Arsenal, foi, praticamente, carregado pelos parentes e amigos. “Voltaram seus restos, quase inanimados”, como noticiou um jornal. Faleceu, um mês depois, em 18 de março.

Inhaúma foi, sem dúvida, um dos principais artífices da difícil vitória alcançada, numa guerra cruel, em território remoto e hostil, em que o Rio Paraguai era a artéria da logística dos exércitos em operações. Foi uma tarefa grandiosa, conduzida com bom senso e competência; ainda mal compreendida, por muitos, mesmo em nossos dias, principalmente no que se refere ao papel desempenhado pela Marinha do Brasil. Um detalhe muito importante que, sem dúvida, foi de fundamental importância para o bom êxito alcançado nessa guerra, foi o perfeito entendimento e cooperação entre o Marquês de Caxias e o Visconde de Inhaúma.

Joaquim José Ignácio, Ministro da Marinha de Caxias

Francisco Eduardo Alves de Almeida

Capitão-de-Mar-e-Guerra, historiador graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), instrutor e membro do Centro de Estudos de Política e Estratégica da Escola de Guerra Naval e Segundo Vice-Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Atualmente é aluno do mestrado do programa de Pós-graduação em História Comparada da UFRJ, tendo exercido o cargo de diretor do Serviço de Documentação da Marinha de 2005 a 2007.

RESUMO

Na Marinha, um dos personagens mais conhecidos é o Visconde de Inhaúma. No entanto, existem apenas dois trabalhos de importância publicados sobre ele. Se pouco se escreveu sobre Inhaúma, muito menos de seu período como Ministro da Marinha. Assim, esta comunicação discute exatamente o período da vida desse relevante personagem da Marinha, procurando apontar as suas dificuldades e ideias como Ministro.

PALAVRAS-CHAVE: Visconde de Inhaúma, Marquês de Caxias, Ministério da Marinha

ABSTRACT

The Viscount of Inhaúma is one of the most widely known characters in the Brazilian Navy; however, only two major works are known to having been published about him. If little has been written about Inhaúma, even less was written of his stay as Navy Minister. Therefore, this paper discusses this time in the life of so relevant a character in the Navy and intends to show the challenges he faced, as well as his ideas as a Minister.

KEY-WORDS: Viscount of Inhaúma, Marquês de Caxias, Ministry of Navy

O historiador francês Jacques Le Goff certa vez disse que a biografia histórica é uma das maneiras mais difíceis de fazer história.¹ Com toda a certeza, Le Goff tinha razão ao fazer tal afirmativa. No entanto, apesar dessa dificuldade, esse gênero histórico floresceu na Antiguidade até o início do século XX.

Quem efetivamente não leu Suetônio, com o seu sempre fascinante e atual *A vida dos doze cézares*? Ou mesmo Plutarco, com as suas sempre saborosas *Vidas paralelas* inaugurando, segundo alguns historiadores, a história comparada?

Voltaire escreveria em 1731 *A história de Carlos XII*, uma obra de transição entre o relato heróico e épico de seu personagem, com a pesquisa documental e testemunhal de seus contemporâneos. O caráter heroico da biografia teve em Thomas Carlisle o seu maior expoente já no século XIX. Na própria história naval, campo de pesquisa de meu interesse, o grande historiador norte-americano Alfred Thayer Mahan escrevia em 1897 a *The life of Nelson: the embodiment of british sea power* em dois volumes, relato profundo sobre a vida do herói inglês Lorde Horatio Nelson, morto em Trafalgar em 1805.

Com o advento da Escola francesa dos Annales, em 1929, a biografia passou por nova avaliação crítica, sendo a partir dos historiadores ligados a essa escola considerada como um gênero menor devido, principalmente, à forte influência de historiadores ligados a Fernand Braudel. Para esse grupo de intelectuais, a biografia transitava na superfície da História, sem analisar as grandes estruturas que governavam os processos sociais de longa duração². O enaltecimento dos feitos heroicos de personagens do passado deveria ser abandonado em prol de uma historiografia mais problematizada e imparcial, transitando com outros campos do conhecimento como a sociologia e a antropologia, por exemplo. Em certo sentido, esses historiadores tinham razão. A biografia poderia ser modificada, porém não abandonada como muitos propugnavam.

¹ CADIQU, François et al. *Como se faz a História: historiografia, método e pesquisa*. Petrópolis: Vozes, 2007, p. 187.

² SCHMIDT, Benito Bisso. *A biografia histórica: o retorno do gênero e a noção de contexto*. In: GUAZELLI, César Augusto Barcellos et al. *Questões de teoria e metodologia da história*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2000, p. 123.

Apesar de todos esses percalços, as vidas dos grandes e pequenos personagens nunca deixaram de ser lidas por um público fiel e ávido por descobrir as "intimidades" de seus ídolos e a inserção desses homens em seu tempo histórico.

Na Europa, particularmente na França, o próprio Le Goff, herdeiro natural de Braudel, escrevia em 1996 uma extensa biografia de São Luís. Na Inglaterra, Antonia Fraser se aventurava na densa biografia de Cromwell. A biografia continuava na moda e vendendo bem. Ela mudara e o interesse público até aumentou.

No Brasil, o gênero biográfico tem tido um retorno bem auspicioso. Biografias bem pesquisadas e escritas de grandes personalidades da história do Brasil, como a de Dom Pedro II, do professor José Murilo de Carvalho, assim como a do Barão de Mauá, de Jorge Caldeira, têm sido campeãs de vendas.

Certamente, a história dos grandes homens brasileiros nos atrai. No campo da história militar, por exemplo, existem, pelo menos, meia dúzia de biografias sobre o Marquês de Caxias, considerado o militar padrão. Seu exemplo de correção de atitudes e de dedicação a serviço do Brasil tem merecido homenagens no Exército.

Na Marinha, o personagem mais biografado tem sido Joaquim Marques Lisboa, com os conhecidos trabalhos de José Francisco de Lima, Gustavo Barroso, Henrique Boiteux e Frederico Vilar. Outros personagens da Marinha não têm tido a mesma sorte. Poucas biografias e trabalhos avulsos têm ocorrido.

O que efetivamente levaria um historiador ou mesmo um escritor despretensioso a se debruçar sobre a vida de alguma personalidade? Apenas curiosidade seria uma resposta apropriada? A mim não parece.

A resposta lógica a essa pergunta seria a sua importância para a história de sua instituição ou a de seu país, suas realizações, ações e pensamentos.

Na Marinha, um dos personagens mais conhecidos é o Visconde de Inhaúma. No entanto, por incrível que possa parecer, existem apenas dois trabalhos de importância publicados sobre ele. Um por seu irmão Antônio Vitorino de Barros, obra apologética esgotada de 1870 e uma raridade; outro de Henrique Boiteux, de 1932, porém apenas um capítulo do livro *Os nossos almirantes*. Por que esse esquecimento de um personagem tão relevante?

Joaquim José Ignácio foi personagem fundamental na história da Marinha Imperial. Comandou diversos navios e exerceu o cargo de Ministro da Marinha em 1861. Chefiou as Forças Navais brasileiras na Guerra do Paraguai por mais de dois anos. Foi, além disso, chefe modesto e leal ao Império.

Se pouco se escreveu sobre Inhaúma, muito menos de seu período como Ministro da Marinha. Eu, particularmente, desconheço qualquer trabalho acadêmico sobre esse lapso de tempo em que Joaquim José Ignácio exerceu o cargo de ministro no Gabinete Caxias.

O que pretendo hoje nesse Instituto Histórico é exatamente discutir esse período da vida desse relevante personagem da Marinha, procurando apontar as suas realizações e ideias que, posso afirmar, foram muitas e algumas bem criativas desse português nascido em Lisboa e que se tornou brasileiro por amor e paixão.

Voltemos ao ano de 1856. A morte prematura de Honório Hermeto Carneiro Leão, o voluntarioso e eficiente Marquês do Paraná, nesse ano foi um golpe profundo na Conciliação, no entanto ela ainda persistiu no primeiro Ministério Caxias, até maio de 1857, e no Gabinete do Marquês de Olinda.

A crise financeira se abateu sobre o Brasil em 1857 fazendo com que o Ministro da Fazenda de Olinda, Souza Franco, aumentasse o número de bancos emissores, de modo a desdobrar o meio circulante, com o que não concordou Dom Pedro II³. Em dezembro de 1858, o Gabinete Olinda finalmente caiu, sendo substituído pelos dois gabinetes conservadores seguintes do Visconde de Abaeté e do Barão de Uruguaiana, sem a força necessária para conduzir os destinos políticos do País. A (Política de) Conciliação (entre liberais e conservadores) estava efetivamente acabada.

Os dois partidos do Império, o Conservador e o Liberal, iniciaram diversos embates que aumentaram a intranquilidade política. O Imperador, então, recorreu à única figura que poderia tranquilizar ambos os partidos e garantir moderação e tranquilidade. Lembrou-se, então, de Luís Alves de Lima e Silva, o já Marquês de Caxias.

Caxias resolveu aceitar mais essa missão do Imperador e imediatamente organizou o seu Gabinete: Império, Visconde de Niterói, posteriormente substituído por José Antônio Saraiva e Visconde de Jaguarí; Justiça, Visconde de Niterói; Estrangeiros, Visconde do Rio Branco, posteriormente substituído

³FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos anos de história do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2000, p.347.

pelo Deputado Antônio Sá e Albuquerque e Benevenuto Magalhães Taques; Fazenda, Visconde do Rio Branco⁴. Para a Marinha, Caxias lembrou-se de seu velho companheiro das lutas no Rio Grande do Sul, na Farroupilha, Joaquim José Ignácio, que se encontrava em disponibilidade devido a desavenças com o Ministro da Marinha Francisco de Paes Barreto. Não satisfeito, convidou Joaquim Ignácio para acumular o recém-criado Ministério da Agricultura. Caxias manteria para si, no entanto, a pasta da Guerra. Não era apenas o conhecimento anterior que movera Caxias a convidar Joaquim Ignácio. Ambos tinham um elo comum. Eles eram maçons fervorosos e se reconheciam como tal.

Embora não fosse um político profissional, Joaquim Ignácio aceitou a tarefa, em parte pela admiração que sentia pelo velho general. Seria realmente um grande desafio para o Chefe-de-Esquadra Joaquim Ignácio. A função política trazia grandes responsabilidades e certamente percalços, além disso o Partido Conservador não tinha a mesma unidade do tempo de Paraná. Muitos grupos se dividiram, enfraquecendo ainda mais a base de sustentação parlamentar. Os liberais, então, passaram a ser mais agressivos em seus ataques ao Gabinete Caxias.

Em 3 de março de 1861, Caxias compareceu ao Senado e pronunciou o seguinte discurso:

Os princípios do Gabinete estão bem indicados pelos precedentes das pessoas que dele fazem parte. Os meus colegas e eu somos conhecidos; por isso penso que me posso dispensar de dizer qual o sentido em que dirigimos os negócios da governança. Entendo que presentemente o país quer, sobretudo, a rigorosa observância da Constituição e das leis e a mais severa e discreta economia dos dinheiros públicos, atentas às circunstâncias do nosso actual estado financeiro. Os actos, senhores, devem valer mais do que as palavras, e peço a todos que nos julguem por nossos actos.⁵

Nesse mesmo dia, Joaquim José Ignácio assumiu a pasta da Marinha e da Agricultura. Suas primeiras palavras foram “não posso mudar de natureza e por isso conto passar por muitos desgostos, mas o que asseguro é que entro Joaquim José Ignácio no firme propósito de sair Joaquim José Ignácio. Não hei de dar aos ‘abissínios’, que me festejaram ministro, o trabalho de me apedrejarem ex-ministro”.⁶

Quais as principais ideias de Joaquim Ignácio e de que forma ele conduziu a pasta da Marinha naqueles anos de crise que culminariam na Guerra do Paraguai quatro anos depois?

Inicialmente, a Marinha de Guerra em 1861 era composta de uma Força Naval com 60 navios, sendo 23 a vela e 37 a vapor. Dos navios a vela, um era fragata, sete corvetas, um brigue-barca, dois brigues, um patacho, dois iates, três transportes e seis escunas. Dos navios a vapor, 20 eram a rodas e 17 a hélice.⁷ Estavam divididos em quatro estações navais congregando um total de 290 bocas de fogo, 2.870 praças e 740 oficiais.⁸

Ao assumir o Ministério, disse Joaquim Ignácio em seu relatório inicial sobre a situação material dos navios:

Muitos dos navios que ainda figuram nos quadros da Força Naval estão consideravelmente deteriorados, e quase imprestáveis, outros terão de desaparecer em curto período; poucos preenchem as condições de um bom vaso de guerra... a Marinha do Brasil, que em seu começo contava naus, não possui hoje uma fragata em estado de navegar... a falta de sistema nas construções navais, ou de discernimento na apreciação das necessidades e autorização das despesas, acarreta sensíveis prejuízos à Fazenda Pública, torna impossível a perfeita composição da força, gerando a desordem, fraqueza e atraso.⁹

Joaquim Ignácio acreditava que a Marinha a vela estava condenada como agente de guerra e que o navio misto era o principal

⁴CARVALHO, Affonso. *Caxias*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1976, p.164.

⁵Ibidem, p. 164.

⁶BARROS, Antonio Vitorino de. *O Almirante Visconde de Inhaúma*. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1870, p.174.

⁷MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 2ª Seção da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Ignácio*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860, p.10.

⁸Ibidem, p. 11.

⁹Idem.

meio das futuras frotas de combate. Apenas como esclarecimento técnico, o navio misto congregava tanto a propulsão eólica como a propulsão a vapor. Os navios a serem construídos ou adquiridos pela Marinha deveriam ser bem organizados administrativamente e superiormente guarnecidos por pessoal treinado, dizia, compensando a inferioridade de números da Marinha brasileira em relação às grandes Marinhas do mundo.¹⁰ Advertia, no entanto, que os navios a vela ainda seriam úteis no patrulhamento da costa e como escola para futuros oficiais e praças nas lides do mar. Considerava que os vapores eram navios caros devido ao valor alto do combustível, além disso, reconhecia que os vapores no Brasil se deterioravam por falta de pessoal adestrado na manutenção e reparos. Reconhecia que faltavam ainda algumas fragatas, corvetas mistas e cerca de 20 canhoneiras a hélice, vapores menores para os rios, alguns brigues e iates a vela para se considerar a Marinha como boa.¹¹

Um fato muito debatido na Marinha nos anos 80 do século XX foi a concentração de navios no Rio de Janeiro, que até hoje preocupa muito o Almirantado brasileiro, nesse início do século XXI. Por incrível que possa parecer, essa preocupação já ocorria em 1861. Joaquim Ignácio já diagnosticava que a concentração dos navios nas capitais das províncias populosas, principalmente no Rio de Janeiro, sede de uma das estações e a mais importante, muito contribuía para “enervar a atividade dos oficiais e marinagem, que pela longa estadia nos portos, contraem relações que dificilmente se arrancam, quando chamados a servir em outros pontos”.¹² Infelizmente ele não pôde corrigir essa deficiência.

No ano em que assumiu a pasta da Marinha, oito navios foram retirados do inventário naval, sendo dois por afundamentos e seis por baixa. Foram incorporados três navios, o que provocou uma pequena diminuição do efetivo naval disponível.¹³ Ao mesmo tempo, lançou-se ao mar a Corveta *Niterói* e o Vapor *Carioca*, em 1862; inaugurou-se o primeiro dique na Ilha das Cobras, com a presença do Imperador Dom Pedro II, em 21 de setembro de 1861, e se iniciou os traba-

lhos do segundo dique na Ilha das Cobras, em abril desse mesmo ano.

Joaquim Ignácio tinha consciência de que as inovações técnicas estavam modificando as estruturas e organização navais. Embora a Guerra de Secessão ainda estivesse em curso, Joaquim Ignácio mantinha-se atualizado com suas inovações. Pode-se observar o que disse ao final de sua permanência à frente do Ministério da Marinha em 1862, transcorrido apenas um ano desde o início da Guerra de Secessão norte-americana:

Quando vimos as descobertas sucederem-se uma após as outras, os melhoramentos multiplicam-se e o espírito engenhoso da indústria vem anular no dia seguinte o invento da véspera; quando presenciávamos em poucos anos o navio a vapor suplantando o de vela, o navio misto conquistando a proeminência sobre aquele e a fragata encouraçada pôr em dúvida a excelência deste e finalmente a máquina de guerra americana, ao mesmo tempo casamata e navio, fortaleza e aríete, ameaçar de completo e total aniquilamento as mais fortes esquadras, as mais bem combinadas frotas, cumpre não avançar às cegas.¹⁴

Um dos projetos mais interessantes de Joaquim Ignácio foi o estudo para o estabelecimento de uma Força Naval brasileira na Europa, pois, para ele, isso proporcionaria aos oficiais e praças, pela prática das grandes manobras conjuntas com outros países, a “educação marítima e alentado espírito militar e interesse pela profissão”¹⁵. Acreditava, inclusive, que essa estação tornaria mais conhecido o Brasil e faria com que os europeus travassem contato com nossos costumes, concorrendo pelo trato ameno e cavalheiresco do brasileiro, para acabar com os preconceitos e “desmentir calúnias que, prejudicando-nos na opinião dos estrangeiros, ferem os legítimos interesses do nosso comércio e contrariam os esforços para atrair imigrantes”.¹⁶ Joaquim Ignácio acreditava convictamente que a Marinha de Guerra seria o instrumento fundamental para

¹⁰ Idem.

¹¹ Idem.

¹² Idem.

¹³ Deram baixa do serviço ativo o Brigue-Escuna *Xingu*, a Escuna *Tibagy*, o Transporte *Tapajós*, as Canhoneiras *Itajai* e *Araguari* e mais o late *Capiberibe*. Os Vapores *Pedro II* e *Paraguassu* naufragaram. Foram incorporados os Vapores *Beberibe*, *Jaguarão* e *Alfa*. Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado à Assembleia-Geral Legislativa na 2ª Seção da 11ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Ignácio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861, p.10.

¹⁴ Ibidem, p.13.

¹⁵ Relatório do MM, 1860, op.cit. p.12.

¹⁶ Idem.

projetar os interesses brasileiros na Europa e que com essa estação naval estabelecida o Brasil começaria a participar mais ativamente das decisões políticas internacionais.

Um dos eventos que mais o magoou foi o afundamento da Corveta *Dona Isabel* em viagem de instrução, na noite de 11 de novembro de 1861, a seis milhas ao Sul do Cabo Espartel, nas costas do Marrocos. Foi realmente uma tragédia que tocou profundamente naquele ano a Força Naval e particularmente o velho Ministro da Marinha. Morreram nesse naufrágio 123 tripulantes, sendo 100 marinheiros e 23 oficiais, inclusive o comandante do navio, seu irmão Capitão-Tenente Bento José de Carvalho. Sobreviveram dez oficiais e 93 praças. Ainda lembrava-se do dia em que ele, Joaquim Ignácio, e Bento atiraram-se juntos nas ondas que tomavam a *Jaguaribe* naquele distante ano de 1833. Naquela oportunidade, Joaquim Ignácio era o comandante da Escuna *Jaguaribe* e seu irmão mais moço Bento era o escrivão desse navio. Eles não se ligavam apenas pelos laços de sangue, mas principalmente por grande amizade e lealdade mútua.

A Escuna *Jaguaribe* era um navio que requeria muita atenção de Joaquim Ignácio. Era um navio antigo, mal construído e com diversos problemas na mastreação e no casco. Em 23 de fevereiro de 1833, de regresso de uma viagem a Santa Catarina, onde fora transportar munições de guerra, a escuna suspendeu de Santos para o Rio de Janeiro. Ao se aproximar da Ponta da Moela, o mar e o vento começaram a refrescar. Por precaução, Joaquim Ignácio resolveu regressar a Santos, no entanto as condições atmosféricas não permitiram. As ondas aumentaram de tamanho rapidamente e a chuva tornou-se torrencial. A única solução foi "correr com o mar" de modo a poupar o navio, já cambaleante com as condições reinantes. Por cerca de seis dias "correu com o mar". No entanto, no dia 29, de madrugada, veio o navio a encalhar em baixios de areia próximo à costa a cerca de duas amarras, isto é, cerca de 370 metros.¹⁷ Os violentos solavancos e trancos que o navio dava, fizeram

com que a *Jaguaribe* atravessasse na praia, adernando. Deu Joaquim Ignácio, então, ordem para o abandono do navio, percebendo que o seu salvamento seria impossível. O desembarque ocorreu com relativa facilidade, havendo, apesar disso, algumas poucas vítimas.¹⁸ Como determina a ética naval, o comandante foi o último a desembarcar, entretanto, para o seu espanto, seu irmão Bento¹⁹ ocultou-se em um canto destruído do navio e perfilou ao seu lado no momento do abandono. As ondas eram enormes e o vento ensurdecedor. Joaquim Ignácio, comovido se dirigiu a Bento:

– Fizeste mal em ficar. Agora somos dois, não sabemos nadar. Com dificuldades nos salvaremos; agarra-te aquele pedaço de verga; eu me agarrarei a esta tábua. Eia! Coragem e Deus nos protegerá.

Bento respondeu:

– Deus já indicou o meio. Olha – disse-lhe apontando para um cesto forrado de couro –, sobre esta boia nos salvaremos ou morreremos. Agora ao mar, é o nosso elemento; ele nos há de favorecer²⁰.

Ambos abraçaram-se e se lançaram ao mar à procura do cesto. Alcançaram-no e em breves, mas horripilantes momentos, conseguiram chegar à praia, juntando-se aos outros companheiros.

Em terra, ainda durante o temporal, Joaquim Ignácio reuniu sua tripulação e procurou abrigo. Por informações descobriu que se encontravam próximo ao Cabo de Santa Marta, perto de Laguna. Para lá se dirigiu, apresentando-se ao Juiz de Paz, a quem solicitou auxílio para os seus homens. O Juiz colocou à disposição do jovem comandante e de sua tripulação uma casa e um negociante local ofereceu mantimentos necessários a matar a fome de todos²¹. Assim se salvaram os naufragos.

A morte de Bento, já como comandante de seu próprio navio, lhe foi penosa e dolorida. Sentiu profundo sentimento de perda. Disse Joaquim Ignácio: "O triste acontecimento que destruiu em flor tantas esperanças encerra, porém, uma lição grandiosa: só a luta engrandece o homem e a luta com os elementos eleva-o acima do comum da hu-

¹⁷ Amarra é uma unidade tradicionalmente usada a bordo para avaliar distâncias no mar. Provém das amarras dos navios a vela, correspondendo a 1/10 da milha náutica. Logo, a distância aproximada entre o navio e a praia era de 370 metros, correspondendo a $185 \times 2 = 370$. Fonte: Diretoria de Portos e Costas, *Manual do Tripulante*. Rio de Janeiro: DPC, 1975, p.525.

¹⁸ BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. V.5. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932, p.83.

¹⁹ Bento possuía na ocasião 21 anos de idade, sendo mais moço que Joaquim Ignácio cerca de quatro anos. Morreu em 11 de novembro de 1860 quando comandava a Corveta *Dona Isabel* nas costas do Marrocos. Fonte: BARROS, op.cit, p.153.

²⁰ BARROS, op.cit, p.152.

²¹ BOITEUX, op.cit, p.83.

manidade".²² Assim Joaquim se despedia de seu grande amigo Bento, falecido no cumprimento do dever. Bento tinha 49 anos de idade quando faleceu.

Na questão envolvendo o material, Joaquim Ignácio preocupou-se com a grande burocracia envolvendo o setor, determinando a formação de um grupo de trabalho, sob a chefia do Barão de Tamandaré, incluindo o Chefe-de-Esquadra Diogo Ignácio Tavares, o Chefe-de-Divisão Jesuíno Lamego Costa e mais alguns oficiais²³ para elaborarem um parecer sobre que tipo de Força Naval seria mais conveniente e propor as bases para um plano de organização geral do material naval.

Com respeito ao pessoal, determinou que outro grupo fosse organizado para se estudar os currículos da Escola de Marinha, sob a chefia do Chefe-de-Divisão Antônio Leocádio do Couto, de modo a se intensificar a parte prática do ensino ao aspirante. Como uma das propostas levantadas pelo grupo, propôs-se a criação de um quarto ano superior (o curso tomava três anos de estudos acadêmicos) de modo a ter "exercícios práticos das teorias desenvolvidas nos anos anteriores, principalmente observações astronômicas, trabalhos hidrográficos, exercícios de artilharia e noções de tática naval".²⁴ O que o ministro pensava era que se deveria começar cedo para ser um bom marinheiro. Espelhava-se exatamente em seu próprio exemplo, ao começar o serviço ativo como guarda-marinha aos 15 anos de idade. Dizia que "é mister dedicar-se desde menino a essa vida de privações e de glória, do combate e emoção, a qual o homem feito dificilmente se amolda. Precisamos possuir oficiais familiares com a parte prática de sua profissão"²⁵.

O ponto, no entanto, que mais incomodou Joaquim Ignácio, no período em que permaneceu na pasta da Marinha, foi a questão da organização do Ministério. Para ele, a estrutura da ocasião não funcionava e, muito pelo contrário, atingia a própria moral do pessoal da Marinha pelo anacro-

nismo burocrático e funcional. O que Joaquim Ignácio imaginava para organizar a pasta?

Inicialmente desejou ajustar os postos às funções previstas em tabela de lotação, mal conectadas e afastadas da realidade, com um aumento de 25 oficiais, principalmente de capitães-tenentes, posto com uma falta crônica de efetivos.

Joaquim Ignácio também propôs extinguir o posto de chefe-de-divisão por não existir "congêneres no mundo e por provocar conflitos de hierarquia com outros países"²⁶. As funções desse posto seriam distribuídas pelos outros dois postos de cima, o de chefe-de-esquadra e vice-almirante. Ele tampouco desejava que o Encarregado do Expediente no Quartel-General da Marinha (sem a denominação de ajudante de ordens) fizesse parte do Conselho Naval pelo acúmulo de tarefas que tinha e porque no Conselho teria que muitas vezes interpor pareceres sobre atos praticados por ele mesmo, o que era realmente um anacronismo, ou "sobre os quais tenha sido chamado a informar".²⁷ Propôs, assim, aumentar para mais dois membros o Conselho, retirando o Encarregado do Expediente que passaria a ser o Chefe do Estado-Maior do ministro e principal juiz do espírito militar e fiscal da disciplina e boa ordem da Força Naval²⁸.

Joaquim Ignácio acreditava que as reformas e os regulamentos aprovados anteriormente não tinham produzido nenhuma melhoria na condução dos serviços navais.²⁹ Para ele, o sistema francês de administração com três elementos básicos que constituía a Marinha – homens, navios e dinheiro – deveria ser aplicado à Marinha do Brasil. O restante das tarefas gravitaria em torno desses três elementos e seria secundário. Dessa maneira, propôs quatro grandes Diretorias (incluindo a responsável pela direção geral dos três serviços), a saber:

Diretoria Central – composta da Secretaria de Estado, incumbida da centralização de responsabilidades, dos métodos de trabalho administrativo, da resolução de questões relevantes e orientação de serviços.

²² *Ibidem*, p.12.

²³ Complementavam o grupo de trabalho, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Torres e Alvim, Capitão-de-Fragata José Secundino de Gomensoro, Capitão-Tenente Sabino Eloy Pessoa, Engenheiro Naval Napoleão Level, Maquinista Antonio Gomes de Matos, Secretário Antonio Carlos César de Mello e Andrada. Fonte: Relatório do MM, 1861, *op.cit.* p.13.

²⁴ Complementavam o grupo de trabalho o Capitão-de-Mar-e-Guerra Elizário Antonio dos Santos, os Capitães-Tenentes Sabino Eloy Pessoa e Manoel Francisco Correa Leal e o Primeiro-Tenente Antonio da Silva Teixeira. Fonte: Relatório do MM, 1861, *op.cit.* Anexo A1.3

²⁵ Relatório do MM, 1860, *op.cit.* p.13.

²⁶ Relatório do MM, 1860, *op.cit.* p.5.

²⁷ Relatório do MM, 1860, p.3.

²⁸ *Ibidem*, p.4.

²⁹ Joaquim Ignácio estava se referindo à Lei 874, de 23 de agosto de 1856, e os regulamentos de 23 de julho de 1858, 19 de fevereiro de 1859, de 25 de fevereiro e de 30 de abril de 1860.

Diretoria do Pessoal – composta da estrutura do Quartel-General da Marinha, incumbida da gestão de oficiais e praças, disciplina, instrução e adestramento, hospitais, capitânicas, tribunais, navios, forças navais e operações.

Diretoria de Material – composta dos arsenais, almoxarifados, setores de compras, serviços de logística, construção naval, obras civis, artilharia, fornecimento e aquisição de material.

Contabilidade Geral – composta de contabilidade e pagamento.³⁰

Outra proposta interessante formulada por Joaquim Ignácio foi a substituição das estações navais localizadas ao longo da costa brasileira, que seriam extintas, e em seu lugar se criariam quatro ou cinco distritos navais, chefiados por oficiais-generais, como comandantes gerais de área, respondendo diretamente ao Ministro da Marinha.³¹ Nos dias atuais, a Marinha de Guerra possui nove distritos navais distribuídos em território nacional com tarefas similares àquelas imaginadas por Joaquim Ignácio. Pode-se assim, com convicção, atribuir a ele a paternidade da criação dos distritos navais no Brasil. Terminava ele essas propostas, afirmando que:

Não tenho a veleidade de pretender que todas as minhas ideias sejam imediatamente incorporadas em atos e se insisto nelas é porque, convencido de sua proficiência, reputo de imperioso dever não desabrir de ensejo que se me ofereça de, pugnando pela sua realização perante quem como vós melhor pode conhecer-lhe a oportunidade, promover os interesses da Reparação que me foi confiada e o que mais de um título me liga.³²

Joaquim Ignácio contava com um grande amigo que muito o ajudou durante a sua permanência à frente do Ministério: o Vice-Almirante Barão de Tamandaré, que era o seu Ajudante de Ordens e Encarregado do

Expediente do Quartel-General da Marinha e fiel aliado, apesar de pertencer ao Partido Liberal. Tamandaré assumiu essa função em 21 de novembro de 1860 ainda no Ministério Paes Barreto e a transferiu em 25 de setembro do ano seguinte ao Chefe-de-Divisão Jesuíno Lamego Costa para assumir o honroso cargo de Ajudante de Campo do Imperador Pedro II, quando já era Ministro Joaquim Ignácio. Vale a pena transcrever as palavras de Joaquim Ignácio sobre o desempenho de seu amigo Tamandaré à frente do Quartel-General da Marinha. Disse ele o seguinte:

À frente do QGM acha-se o Vice-Almirante Barão de Tamandaré, marinheiro destemido e cavalheiro, amando extremamente a sua profissão, este distinto general pode, eu espero, concorrer no eminente lugar que ocupa, para a eficaz expansão dos germens generosos, que em si encerra a nossa jovem e esperançosa oficialidade, habituada a venerar nele o desinteresse, dedicação e mais virtudes que caracterizam o perfeito homem do mar³³.

Esse período no Ministério não foi só de alegrias e realizações para Joaquim Ignácio. Um dos dissabores por que passou Joaquim Ignácio foi a exoneração por ele conduzida de Aureliano Cândido Tavares Bastos³⁴, na época 1º oficial da Secretaria de Estado, em 18 de setembro de 1861. Tavares Bastos, advogado, jornalista, ensaísta e político sagaz, vinha há muito criticando na imprensa a administração de Joaquim Ignácio, o que o contrariava demasiado. As alegações de Tavares Bastos eram de centralização excessiva e despotismo na condução dos assuntos afetos à pasta. Por estar exercendo uma função política no Ministério e assim, por dever ético, manter-se afastado de críticas ao titular, a quem se ligava por confiança, não restava a Joaquim outro caminho senão a exoneração.

³⁰ Relatório do MM, 1861, op.cit. p.6. Interessante observar que a estrutura material x pessoal x recursos é em parte a utilizada pela Marinha do Brasil na atualidade. O quarto elemento seria o operativo nos dias atuais.

³¹ Ibidem, p.6. Interessante observar que em 1863 a denominação de Estação Naval foi alterada para Distrito Naval, com as tarefas propostas por Joaquim Ignácio.

³² Relatório do MM, 1861, op.cit p.8.

³³ Relatório do MM, 1860, op.cit p.4.

³⁴ Aureliano Cândido Tavares Bastos foi advogado, jornalista e político. Nasceu na Cidade dos Alagoas em 20 de abril de 1839. Formou-se em Direito pela Faculdade de São Paulo em 1859. Transferiu-se para o Rio de Janeiro, onde foi nomeado Oficial da Secretaria da Marinha. Foi deputado geral por Alagoas em três legislaturas de 1861 a 1870. Utilizou a imprensa e a tribuna para a disseminação de suas ideias, principalmente o *Correio Mercantil* de Francisco Otaviano, sob o pseudônimo "Solitário". Em 1864, participou da Missão Saraiva como secretário. Faleceu aos 36 anos na cidade de Nice, na França, em 1875.

Os ataques de Tavares Bastos a Joaquim Ignácio passaram a ser mais virulentos. Já oito dias depois de sua demissão, em 26 de setembro de 1861, utilizando o pseudônimo “Solitário”, publicou no *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro o seguinte comentário:

Aponte a circunstância de ser o ministro árbitro de todas e ainda das menores questões. É um fato das mais graves consequências. Todos aqueles que trataram com a administração devem ter conhecido que nisso está a explicação de muitas demoras, da fraqueza das autoridades inferiores que nada fazem por si, dos embaraços à marcha do serviço e imperfeição de seus resultados.³⁵

Em 12 de outubro, novamente publicou ataques ao ministro dizendo ser Joaquim Ignácio “o árbitro supremo. Em derredor e abaixo dele ninguém possui vontade, juízo, autonomia. O ministro é um ente privilegiado, um pachá que resume em si toda a ciência e toda a experiência do mundo. E como todos os pachás, eles embaraçam mais do que produzem”.³⁶ Não satisfeito, continuou atacando o Ministro da Marinha no ano seguinte. No dia 6 de março de 1862, Tavares Bastos publicou outra carta no *Correio Mercantil* com ataques não só ao ministro, como também aos almirantes na atividade. Disse ele:

E são esses navios podres e esses oficiais bisonhos (com exceções notáveis, que confirmam a regra), esses almirantes sem esquadra e sem emprego, o resultado de tantos sacrifícios do pobre contribuinte, do pobre povo, que paga mais caro, por amor disso, a farinha nacional

ou estrangeira, a carne nacional ou estrangeira, o pano que veste, o ferro com que trabalha, o leito em que descansa? Funestos governos têm sido os nossos, meu amigo!³⁷

Tavares Bastos e Joaquim Ignácio mantiveram uma grande inimizade, que viria a se intensificar durante a campanha do Paraguai. Nunca fizeram as pazes.

Outro grande adversário de Joaquim Ignácio foi Zacarias de Góes e Vasconcelos.³⁸ Político baiano experimentado, advogado perspicaz que já tinha ocupado o Ministério da Marinha, Zacarias movia intensa campanha contra o Gabinete Caxias. Seus discursos não se dirigiam somente a pasta da Marinha, muito pelo contrário. Seu propósito era a derrubada do próprio Gabinete Conservador de Caxias. Brillhante orador, inteligência acima da média, Zacarias era um político a ser temido.

Em 16 de julho de 1861, Zacarias na tribuna voltou a defender Paes Barreto contra Joaquim Ignácio que fora Ajudante de Ordens do Ministro da Marinha a contragosto, pois considerava a função demeritória. Era uma provocação direta a Joaquim Ignácio, que se encontrava no plenário. Zacarias tinha consciência que esse assunto deixava o Ministro da Marinha irritado e aborrecido. Joaquim Ignácio não resistiu e pediu a palavra na tribuna, o que foi atendido. Disse então o seguinte:

Em que parte do mundo, senhores, tem o Ministro da Marinha um ajudante de ordens oficial-general? O que é um ajudante de ordens senão um oficial moço que transmite ordens e até recados que recebe do seu chefe? O título pois de ajudante de ordens não pode caber a um oficial que dirige a disciplina

³⁵ Carta publicada em 28 de setembro de 1861 no periódico *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. Fonte: *Cartas do Solitário* de Tavares Bastos, Rio de Janeiro: Cia Editora Nacional, 1938, p.37.

³⁶ Carta publicada em 12 de outubro de 1861 no periódico *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. Fonte: *Ibidem*, p.56.

³⁷ Carta publicada em 6 de março de 1862 no periódico *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. Fonte: *Ibidem*, p.265.

³⁸ Zacarias de Góes e Vasconcelos foi advogado e destacado político no Segundo Império. Nasceu em Valença na Bahia em 5 de novembro de 1815. Formou-se pela Faculdade de Direito de Olinda em 1837. Foi nomeado Presidente de Sergipe e do Piauí, tendo pertencido ao Partido Liberal. Foi Deputado-Geral pela Bahia, depois Presidente do Paraná em 1853. Foi Deputado-Geral também pelo Paraná, entrando em seguida para o Senado. Ocupou a pasta da Marinha em 1852. Foi Chefe do Gabinete que substituiu o Gabinete chefiado por Caxias em 1862, do qual Joaquim Ignácio era ministro, depois de efetuar intensa campanha de oposição ao general. Voltaria mais duas vezes ao governo já no Partido Progressista, sendo que na última vez permaneceu dois anos, em um período conturbado da História do Brasil, durante a Guerra do Paraguai. Foi um dos políticos de maior prestígio, vindo a falecer no Rio de Janeiro em 28 de dezembro de 1877.

da Armada e por ela responde... E ainda mais senhores, compostos os Ministérios, como ordinariamente se compõem, atendendo-se unicamente às conveniências políticas, é chamado para ser Ministro da Marinha, um cidadão, aliás, cheio de conhecimentos, de inteligência, mas que chega a repartição e diz – “eu não sei o ABC da Marinha” [risadas no plenário]; por ventura pergunto, este cidadão pode dirigir convenientemente os serviços técnicos daquela repartição? Não tem a necessidade absoluta e indeclinável de ouvir os conselhos de alguém? E quem há de ser este alguém? Há de ser um segundo-tenente ou um primeiro-tenente ou outro qualquer oficial de patente pequena, que não tem a prática precisa, nem o prestígio do posto?³⁹

Joaquim Ignácio estava criticando diretamente as nomeações de políticos pouco afetos aos assuntos da Marinha, apenas indicados por acordos nem sempre explícitos, aí incluídos Paes Barreto e Zacarias. Era uma resposta direta à provocação do político liberal baiano.

Zacarias permaneceu na ofensiva contra o Gabinete Caxias. Na seção parlamentar de 19 de maio de 1862 ele criticou a política governamental com relação à organização municipal e a instrução pública, resumindo sua exposição a um ataque frontal à fraqueza do Gabinete, solicitando mudanças na situação política. Disse Zacarias:

O Gabinete, senhor Presidente, permita-se-me com franqueza dizê-lo na tribuna, não está à altura de sua missão e as causas de sua fraqueza são, além de outras, as duas que vou apontar. A primeira... é que, dizendo ele compor-se só de um partido, nota-se na sua composição a ausência das primeiras capacidades desse partido [os melhores em sua opinião] ... Outra causa da fraqueza ... vem a ser as candidaturas de alguns de seus membros [pouco qualificados segundo ele]⁴⁰

Sem sustentação política e diante de moção de censura, cinco dias depois, o Gabinete Caxias caiu, substituído por outro chefiado pelo próprio Zacarias, um dos articuladores dessa queda.

Joaquim Ignácio passou o Ministério para José Bonifácio de Andrade e Silva nesse mesmo dia. Terminava assim a sua experiência política no Partido Conservador. Voltava a ser Joaquim José Ignácio, Chefe-de-Esquadra.

Senhores, esse foi o período de Joaquim Ignácio como Ministro da Marinha de Caxias. Joaquim José Ignácio, português de nascimento. Brasileiro de coração e emoção. Ele presenciou e participou de quase todos os principais eventos da Marinha Imperial desde a sua criação. Fora guarda-marinha de Lorde Thomas Cochrane na *Pedro I*; lutara na Guerra da Independência e na terrível Guerra da Cisplatina, quando foi feito prisioneiro. Evadiu-se de seus captores e continuou a combater com denodo e bravura.

Joaquim Ignácio depois Visconde de Inhaúma era um almirante modesto e preocupado com os seus subordinados. Modesto a ponto de mostrar, com a maior satisfação e simplicidade, a todas as pessoas que o visitavam, que uma das suas maiores relíquias guardadas não era uma condecoração ou medalha mais significativa, mas sim um simples repuxo de palombar com que ele, no início da carreira na Marinha, cosia as velas dos navios em que serviu.⁴¹ Não expôs seus homens a perigos desnecessários na Guerra do Paraguai e por isso, muitas vezes, foi considerado inerte por seus adversários. Seu estilo de comando o fazia consultar, sempre que necessário, seus comandantes de navios e oficiais de Estado-Maior a quem tratava como verdadeiros filhos. Fora realmente um chefe estimado por seus pares e subordinados.

Como chefe de família, Inhaúma foi pai preocupado e amoroso. Suas cartas para a esposa demonstram um amor extremo. Seus muitos amigos lhe queriam muito bem. Sua ligação com a maçonaria o fez se aproximar de brasileiros ilustres como Caxias e dessa ligação o convite para o Ministério. A sua fé no Criador o fazia profundamente místico e religioso. Na maioria de suas Ordens do Dia no Paraguai terminava a alocação com um “viva a Nação brasileira!”, um “viva o Imperador!” e por fim um “viva

³⁹ BOITEUX, op.cit, p.97. Henrique Boiteux nessa passagem comentou que Zacarias teria sido o autor da exoneração de Joaquim Ignácio da Comissão de Presas por ser o ministro na ocasião. Tal fato não corresponde a realidade. O ministro responsável pela exoneração foi Francisco Paes Barreto.

⁴⁰ VASCONCELOS, Zacarias de Góes e. *Discursos parlamentares*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1979, p.109.

⁴¹ SENNA, Ernesto. *Rascunhos e perfis*. Rio de Janeiro: Typographia do *Jornal do Commercio*, 1909, p.631.

a Esquadra!”. Inhaúma era por convicção monarquista.

No entanto, sua grande paixão foi a Marinha Imperial. A ela dedicou 48 anos de sua vida e por ela encontrou a morte. Ele faz parte de uma plêiade de chefes navais que fizeram a Marinha ser o que ela é. Homens como Tamandaré, Teffé, Pedro de Frontin, Alexandrino, Marques de Leão, Inhaúma e muitos outros têm deixado um legado de dedicação ao serviço naval que devem servir de inspiração e exemplos às gerações que os seguem. As biografias servem exatamente para reavivar às novas gerações o que esses personagens realizaram.

Não existe Nação que não cultue os seus heróis. Inhaúma foi, é e será sempre importante para a Marinha do Brasil pelo seu exemplo de chefe modesto e dedicado.

O poeta João Cardoso de Menezes e Souza, logo depois da morte de Inhaúma, fez publicar um eloquente e belo texto em sua homenagem. Ele terminou o seu elogio fúnebre, escrevendo o seguinte:

– Sua morte foi um sacrifício que lhe impôs a vitória: ele o aceitou.

– Caiu como um soldado, que não trai a bandeira a que se abriga.

– O holocausto foi belo, mas foi o cumprimento de um dever.

– Ao Visconde de Inhaúma nada mais restava a fazer.

– A sua missão estava cumprida; e quando a pátria atirava-lhe aos pés as coroas, que lhe tecera, quando a história abria em seu panteon um nicho para o grande vulto, ele caiu cansado pelo labor incessante da luta, prostrado pelo veneno que sorvera na terra estrangeira.

– O raio da guerra respeitou o soldado em frente do inimigo; o raio da enfermidade matou o pai nos braços dos filhos.

– O lidador goza hoje do sossego, que em vida não pôde encontrar. O seu nome é um florão, que a grata memória da pátria há de colher no passado para ornar com ele o templo do futuro⁴².

Esse foi Joaquim José Ignácio, o Ministro da Marinha de Caxias. Um marinheiro, apesar de combativo, modesto.

⁴² BARROS, op.cit., p.428.

O diário de Visconde de Inhaúma

Guilherme de Andrea Frota

Bacharel e Licenciado em História pela Faculdade de Letras da Pontifícia Universidade Católica, diplomado pela Escola Superior de Guerra, foi Professor efetivo do Quadro Permanente do Magistério do Comando da Marinha. Autor de diversos trabalhos, sendo de sua autoria o livro Quinhentos Anos de História do Brasil (BIBLIX, 2000). Membro de várias instituições, dentre elas o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Atualmente, pertence ao Corpo Docente do Curso de Pós-Graduação em História Militar Brasileira, realizado em parceria da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro com o Comando do Exército.

RESUMO

Esta comunicação tem por propósito primordial apresentar o diário do Visconde de Inhaúma, fonte primária de notável importância, não só porque foi escrita pelo próprio Comandante-em-Chefe da Esquadra, como porque existem poucas fontes sobre a atuação da Marinha e de seus chefes na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai.

PALAVRAS-CHAVE: Visconde de Inhaúma, Diário do Visconde de Inhaúma, Campanha Naval da Guerra da Tríplice Aliança

ABSTRACT

This paper is the primary purpose of the present day Viscount of Inhaúma, the primary source of considerable importance, not only because it was written by the Fleet Commander, but also because there are few sources on the performance of the Navy and its leaders in Triple Alliance War against Paraguay.

KEY-WORDS: Viscount of Inhaúma, Diary of Viscount of Inhaúma, Naval Campaign of the Triple Alliance War

Joaquim José Ignácio nasceu em Lisboa a 1^a de agosto de 1808, filho de um oficial da Marinha de Portugal. Com menos de dois anos, veio para o Brasil trazido por seus pais em navio que transportava restos de bagagem do Príncipe Regente Dom João, cuja Família Real trasladara para o Brasil em fins do ano anterior.

Na cidade do Rio de Janeiro, sede da Corte, o menino estudou e optou por entrar na Academia Real de Marinha, tornando-se guarda-marinha na mesma ocasião que o Brasil realizava a sua independência do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves e se transformava no Império do Brasil, sob o governo de Dom Pedro I.

Jovem oficial, Joaquim José participou da Guerra da Cisplatina. Cumprindo diversas comissões próprias da carreira de oficial embarcando e desembarcando de vários navios da Esquadra. Esteve presente na pacificação da Província do Maranhão, bem como na do Rio Grande de São Pedro, agitada pelos revolucionários farrapos, e em Pernambuco, quando os praieiros se insurgiram contra o governo legal. Dirigiu o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro conseguindo prontificar diversas unidades e reformar outras. Membro do Conselho Naval, foi chamado a participar do Gabinete Caxias, sendo o primeiro oficial de Marinha a ocupar a Pasta, organizando também o recém-criado Ministério da Agricultura e Obras Públicas. Não pôde realizar tudo o que desejava no curto período em que esteve como governo. Com a nomeação do Marquês de Caxias para o Comando das forças brasileiras que atuavam contra o Governo do Paraguai, este chefe convidou-o para assumir o comando da Esquadra, já que o Visconde de Tamandaré retirava-se para o Rio de Janeiro. Assim, Joaquim José Ignácio, Chefe-de-Esquadra, aceitou a missão, sendo nomeado interinamente para o cargo em dezembro de 1866, nele permanecendo até janeiro de 1869.

Não há qualquer indício do porquê este insigne Chefe Naval tomou a deliberação de escrever um diário que registrasse os episódios do cotidiano deste seu comando. Não existe nada de parecido a respeito de sua vida e atividades que precederam este comando. É bem verdade que Joaquim José Ignácio não se limitava à profissão que abraçara. Era um cristão fervoroso e militava na maçonaria desde jovem. E excursionava nas letras com facilidade tendo deixado escritos vários, traduções e cartas, muitas das quais perdidas. Do porquê tenha resolvido escrever este diário não é possível descobrir nem há, na família, alguma tradição oral que se possa aproveitar como explicação.

O diário apresenta-se escrito em quatro cadernos pautados de capa dura, comprados no comércio do Rio de Janeiro, mas fabricados em Paris com papel de muito boa qualidade e costurados na lombada. Joaquim José Ignácio escreveu sempre de próprio punho, não se utilizando de secretário ou escrevente, com a tinta ferrogálica então de uso na época. Sua letra é razoavelmente legível, mas muito pequena, dificultando a compreensão de algumas mas, felizmente, não muitas palavras. Apesar da sua antiguidade, o documento acha-se em bom estado, havendo, contudo, algumas páginas que se soltaram e outras cujas bordas estão se esfacelando, perdendo-se a identificação de algumas palavras.

Como o próprio título sugere, Joaquim José Ignácio, Barão e Visconde com Grandeza de Inhaúma, foi anotando, dia a dia, os assuntos que achava que devia registrar. Trata-se, evidentemente, de uma fonte primária de notável importância, não só porque partiu do próprio Comandante-em-Chefe da Esquadra, como porque existem poucas fontes sobre a atuação da Marinha e de seus chefes nesta guerra. Apresentava-se, assim, primordial para o estudo das operações navais e de tudo que se passava na Esquadra. Não vamos, porém, imaginar que o diário modifique o que se conhece sobre a guerra em traços gerais. Complementa, certifica e, sobretudo, permite confirmar episódios ou passagens da referida campanha. Não pensemos, porém, que o Visconde limitou-se apenas a observar neste seu diário somente as coisas de Marinha. O documento apresenta diversas outras vertentes, como o estado sanitário, movimentação de navios e oficiais, presença de estrangeiros, situações diplomáticas, observações sobre o inimigo, relação dos "passados", operações do Exército além, é claro, de algumas observações

sobre a sua pessoa e as incomodidades que sofria.

O que realmente espanta o leitor deste documento é o seu linguajar solene, muito respeitoso quando se refere aos diversos personagens que vão desfilando ao correr de sua pena. Com relação ao Marquês de Caxias, por exemplo, sempre se refere "o Sr. Marquês" ou "Sua Excia." ou mesmo "o Sr. Comandante-em-Chefe". Teria imaginado que algum dia este documento seria retirado do esquecimento e publicado? Difícil resposta. Pouco deixa transparecer sobre os seus sentimentos e dificuldades que se acumulavam à medida que a guerra se prolongava e descontentava aos seus opositores e desconhecadores da arte de se fazer a guerra.

Não sei afirmar quantas pessoas possam ter lido este diário. Acredito que os quatro cadernos devem ter feito parte da bagagem do Visconde quando se deslocou do Paraguai para o Rio de Janeiro, em janeiro de 1869. É possível que tenha sido entregue a seu irmão Antonio José Victorino de Barros. O livro que este publicou em 1870, sob o título *O Visconde de Inhaúma*, uma quase biografia em tom apologético, deixa claro que consultou o diário e nele se inspirou para escrever alguns dos capítulos do citado livro, hoje obra muito rara.

Suponho que, em seguida, os volumes tenham sido entregues a sua filha segunda, Carlota de Mariz e Barros, casada com o médico da Marinha Manoel Joaquim da Rocha Frota, meus bisavós, e passados depois a meu avô, Guilherme Barros da Rocha Frota, que, como o pai, optou pela carreira médica e faleceu coronel médico da Polícia Militar. Muito sistemático e organizado, guardou com carinho o documento, passando-o a seu filho Fernando quando se formou na Escola de Marinha. Mas o meu tio Fernando não teve tempo de se dedicar ao assunto diverso da profissão marinha e da sua especialidade após a reforma, que foi a Marinha Mercante brasileira e seus problemas.

Eu nada sabia sobre este documento quando comecei a inclinar-me para os estudos históricos. E o fiz com paixão. Pouco depois de formado e já lecionando, meu tio Fernando entregou-me os quatro volumes do diário e, como bom militar, deu-me a missão a ser cumprida. Devia eu assim transcrevê-lo e publicá-lo. E essa foi a missão da minha vida que, agora, posso dizer que está cumprida.

Primeiramente, transcrevi manualmente o documento para poder compulsar o material em sua totalidade e evitar que o mesmo

fosse muito manipulado. Foi, assim, feita a cópia com a mesma grafia empregada originalmente. Depois, contratei um datilógrafo para que passasse tudo a limpo, perfazendo 303 páginas, tamanho ofício em espaço um. Em seguida, concluí que somente a sua publicação não atendia ao meu espírito de historiador; deviam ser identificados os personagens, bem como explicar termos de Marinha para o público leigo. Passaram-se muitos anos porque outros trabalhos iam sendo colocados na frente ou porque o cotidiano profissional, ministrando a cadeira de História do Brasil no Colégio Naval, em Angra dos Reis, absorviam todo o tempo disponível. Mesmo assim, prossegui reunindo o disperso nos arquivos e bibliotecas públicas, tudo feito com o magro soldo de professor. Aposentado, resolvi retomar a missão imposta e aproveitar o ano de 2008, comemorativo do bicentenário do nascimento do Visconde. Precisava, porém, encontrar um auxiliar, um assistente com conhecimento na área de informática. Enquanto procurava aliciar alguém para a difícil tarefa, contratei um digitador para passar o texto para o disquete para ser o mesmo, em seguida, manipulado em computador. Meses se passaram enquanto eu já procurava iniciar o trabalho de pesquisa histórica.

Por um acidente do destino, descobri interesse em um estudante de História. Marcos Vinicius Ribeiro de Lima aceitou o trabalho mediante um salário que lhe permitia suprir os estudos universitários. Foi assim que empreendemos a jornada de múltiplas revisões, pesquisa e organização do trabalho que hoje é apresentado ao público em lançamento nesta Casa de Memória Nacional. Elaborei um esboço biográfico do Visconde objetivando introduzir a sua personalidade ao leitor e, também, preencher lacunas sobre as dificuldades que teve de enfrentar e que não são relatadas no diário. Infelizmente, a maior parte das cartas escritas pelo Visconde está perdida. Cheguei a ver, sem que me fosse permitido tocar, as cartas endereçadas a sua mulher, de posse da família Andrade Pinto. Não imagino o destino que tiveram; uma delas foi entregue por Nelson Andrade Pinto ao Vice-Almirante Levy Paiva Aarão Reis, então Diretor do Serviço de Documentação da Marinha, para integrar o acervo da Instituição, datada do dia da Passagem de Humaitá. Não sei onde se encontra atualmente.

Finalmente, devo declarar que as cartas publicadas na revista *Semana Ilustrada*, editada por Henrique Fleiuss e assinadas sob o pseudônimo de "Leva Arriba", creio ser de sua autoria, como aliás é tradição da família.

Artigo

Arqueologia Subaquática na Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo (SP)

Ricardo dos Santos Guimarães

Capitão-Tenente (T), licenciado em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), mestrando em Arqueologia junto ao Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP) e encarregado da Divisão de Arqueologia Subaquática da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

Arqueologia Subaquática na Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo (SP)



RESUMO

Menos estudados que os sítios de naufrágio, porém não menos importantes, os sítios arqueológicos depositários são excelentes fontes de documentação material. A Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo se constitui em um sítio depositário por excelência, formado a partir da utilização social de seu ancoradouro natural desde o início do século XVI. Este artigo tem como objetivo explicar a pesquisa arqueológica que foi desenvolvida naquele espaço, que está inserido no contexto histórico-marítimo da costa sul do Estado de São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE: Arqueologia Subaquática, Ilha do Bom Abrigo, Sítio Depositário

ABSTRACT

No more studied than shipwreck sites, but no less important, deposits sites are excellent sources of documentation material. The bay of Bom Abrigo island establish itself in a deposit site for excellence, formed by social utilization in this great natural anchorage since beginning of the XVI century. This article objectifies to explain the archaeological research that was developed in that space, that it is inserted in the historical-marine context of the south coast of the State of São Paulo.

KEY-WORDS: Underwater Archaeology, Bom Abrigo island, Deposit Site

A INTRODUÇÃO

O projeto acadêmico (mestrado) que originou o presente artigo é intitulado “Arqueologia Subaquática: estudo de caso do Sítio Depositário da Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo – SP”. Foi desenvolvido junto ao Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP) e foi um dos diversos projetos que integrou o Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira (SP). Esse Programa foi concebido com objetivo de identificar padrões de ocupação dos habitantes da região, assim como estudar os diferentes processos de intervenção e adaptação realizada por grupos humanos na paisagem, ao longo do tempo, tendo sido coordenado pela Professora Doutora Maria Cristina Mineiro Scatamacchia e financiado pela Fundação de Amparo e Apoio a Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

O LOCAL DA PESQUISA

A Ilha do Bom Abrigo está localizada no litoral sul do Estado de São Paulo, aos 25°07'23"S de latitude e 47°51'46"W.Gr. de longitude, e a aproximadamente sete milhas¹ e meia da Cidade de Cananeia. Possui uma área de 1.180.000 m², de formação granítica, coberta de vegetação, três fontes de água potável e relevo acidentado com altitude que chega a 130 metros. Atualmente a Ilha do Bom Abrigo é oficialmente desabitada, faz parte de uma área de proteção ambiental (APA) e está sob jurisdição da Marinha do Brasil.



Figura 2 – Localização da Ilha do Bom Abrigo. (Carta Náutica 1703/ DHN)

A ILHA DO BOM ABRIGO: BREVE RELATO HISTÓRICO

A notícia do achamento oficial de terras ao sul do Novo Mundo, em abril de 1500, pelo nobre português Pedro Álvares Cabral, poucos anos após portugueses e castelhanos dividirem o mundo pelo Tratado de 1494, levou os dois reinos a envidarem esforços no sentido de conhecer as potencialidades econômicas e garantir, conforme seus interesses, a integridade de seus novos territórios. Não obstante, no início do século XVI, o

interesse mercantilista ibérico encontrar-se prioritariamente focado no Oriente, diversas expedições foram direcionadas para as terras austrais do novo continente.

A primeira expedição portuguesa de reconhecimento da costa brasileira foi comandada por Gonçalo Coelho. Composta por três caravelas, essa expedição partiu de Lisboa em 1501, dela participando o polêmico navegador florentino Américo Vespúcio. Após 67 dias de viagem, chegaram à costa brasileira, na altura do atual Estado do Rio Grande do Norte. A partir desse ponto, a expedição partiu em direção ao sul, navegando pela costa, onde avistou e nomeou pontos litorâneos conforme calendário religioso da época. O périplo costeiro da expedição teve limite em local denominado Rio de Cananeia (Cananeia), como aparece descrito no planisfério anônimo denominado Kunstmann II de 1504; no Planisfério de Nicolai de Canerio – 1503/1504; na Carta Náutica (assinada) de Vesconte di Maggiolo – 1504 e no planisfério anônimo atribuído a Waldseemüller, de 1507 (GUEDES, 1975).

A partir da viagem de Gonçalo Coelho, diversas expedições portuguesas e castelhanas tiveram suas derrotas direcionadas aos mares mais austrais da América. Entre elas, podemos citar a expedição portuguesa armada por Dom Nuno Manuel e Cristóvão de Haro, em 1514, composta de dois navios, tendo como piloto João de Lisboa, e que teriam atingido o Rio da Prata; a expedição de João Dias de Solis, português a serviço da coroa de Castela, que suspendeu de Lepe, em junho de 1515, seguindo rota tradicional onde na costa brasileira passou por Cabo Frio, Rio de Janeiro, Cananeia e aportou em Santa Catarina, antes de seguir rumo ao Rio da Prata, passando a ser oficialmente seu descobridor; as expedições guarda-costas de Cristóvão Jacques em 1516, 1521 e 1527; e Fernando de Magalhães, outro português a serviço da Espanha, que em 1520 ultrapassou o estreito que ganhou seu nome (TRIAS, 1975; VIANNA, 1994).

Navegando pelo litoral sul da costa brasileira, ainda no primeiro quarto do século XVI, pode-se citar ainda as expedições espanholas de Jofre de Loyasa, em 1525; Sebastião Caboto, em 1526; e Diego Garcia, em 1527. Todas essas expedições passaram necessariamente ao largo da Ilha do Bom Abrigo, não sendo totalmente inverossímil

¹ 1 milha náutica equivale a 1.852 metros.

a possibilidade de alguma delas terem feito uma rápida parada na tranquila enseada da ilha, seja para fazer aguada ou refresco da tripulação, embora não tenha sido documentada.

Dentre as expedições em que a documentação textual registra a presença de navegadores europeus na Ilha do Bom Abrigo, pode-se citar a expedição portuguesa comandada pelo nobre luso Martim Afonso de Sousa, em 1531, e a do espanhol Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, a serviço da Espanha, em 1541.

Enviado pelo Rei de Portugal Dom João III ao Brasil, Martim Afonso de Sousa teve por missão combater os franceses, além de descobrir terras e explorar alguns rios – sendo o de maior prioridade o de Santa Maria (Rio da Prata). Ao rumar do Rio de Janeiro em direção ao sul da costa brasileira, a expedição enfrentou grande tormenta na costa paulista, buscando refúgio na Enseada da Ilha do Bom Abrigo. Pero Lopes de Sousa, piloto da expedição e irmão do comandante, registrou em diário de navegação a perda de material náutico durante a permanência da expedição, por 44 dias, nesse espaço da ilha: “Aqui perdeo muitas muitas anchoras, e nos quebraram muitos cabres” (SOUSA, 1964, p. 40).

Foi na Enseada do Bom Abrigo que Martim Afonso fez contato com a polêmica figura do Bacharel de Cananeia. Esse português já vivia na região, considerada limítrofe entre as terras pertencentes aos dois reinos ibéricos, segundo o Tratado de Tordesilhas, por pelo menos 30 anos.

Já Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, adelantado espanhol, tomou posse do que chamou de “Porto de Cananeia” em nome do rei da Espanha, em março de 1541, ao fazer parada na ilha. Segundo o Arqueólogo e Historiador Leandro Duran, o mencionado porto onde fundeou a expedição de Cabeza de Vaca não foi outro se não o próprio ancoradouro natural da Ilha do Bom Abrigo (DURAN, 2008).

É neste contexto histórico do início do século XVI, em que o mercantilismo europeu levou nações a arrostarem o mar tenebroso, que a pequena Ilha do Bom Abrigo tornou-se um marco náutico importante para a concretização dos interesses econômicos dos novos invasores vindos do mar e “a principal estrutura marítima relacionada à região de Cananeia...” (DURAN, op. cit., p. 168).

Um pedaço de Cananeia no mar

Com o passar do tempo, a Ilha do Bom Abrigo notabilizou-se por sua localização estratégica (quase em frente à barra de Cananeia) e suas ótimas condições de ancora-

gem, permitindo que diversas embarcações fizessem uso de seu porto natural. Assim, tornou-se marco náutico conhecido dos navegadores de longo curso, cabotagem, assim como pelos ladrões do mar.

O historiador Antônio P. de Almeida, ao discorrer sobre a história da Ilha do Bom Abrigo, também destacou a presença de diversas embarcações suspeitas fundeadas em seu ancoradouro, fato que deixava sobressaltada população e autoridades locais. Essas embarcações são protagonistas de muitas histórias de piratas e de tesouros enterrados na ilha. Segundo Almeida (1963):

Não só nos tempos coloniais, como da antiga Província, as vilas de São Sebastião, ao norte, e de *Cananeia ao sul*, viviam constantemente ameaçadas pelos ladrões do mar, cujos navios passavam a fazer bases de operações ora no canal do Toque-Toque ora na pitoresca Enseada do Bom Abrigo (ALMEIDA, 1963, p. 177).

Quando da Guerra da Cisplatina (1825-1828), corsários argentinos também fizeram da Ilha do Bom Abrigo um local de parada, lançando suas âncoras na enseada. Revolucionários liderados pelo então “Capitão-Tenente” José Garibaldi, durante a Guerra dos Farrapos (1835-1845), ao realizarem ações navais na altura da costa sul paulista, também não prescindiram da utilização dos bons recursos da ilha (ALMEIDA, op. cit.; MAIA, 1965).

A Ilha do Bom Abrigo também esteve relacionada com a pesca da baleia, tendo abrigado uma pequena armação instalada a nordeste da ilha. Segundo Ellis (1969), esta estrutura marítima era menor que suas congêneres localizadas mais ao norte, da qual seria sucursal, e provavelmente foi construída na segunda metade do século XVIII. O óleo produzido pela armação era utilizado na adubagem do breu destinado à calafetagem das embarcações, assim como serviu de combustível utilizado na iluminação das casas da Vila de Cananeia. Provavelmente foi desativada em 1830 e atualmente ainda restam as ruínas da armação localizada junto a uma pequena enseada, conhecida como Saco da Armação. A armação de baleia da Ilha do Bom Abrigo foi alvo de uma minuciosa pesquisa arqueológica realizada por Leandro Duran (2008), em que se pode obter informações detalhadas sobre a estrutura, o funcionamento e as atividades desenvolvidas durante o seu período de funcionamento. Existe uma estreita relação entre a armação e a enseada, tese comprovada por

meio da pesquisa arqueológica do sítio depositário da enseada da Praia do Farol.

Interessante pontuar que a pesca à baleia, uma atividade exercida por portugueses e escravos, não serviu como um motor de desenvolvimento para pesca no litoral sul paulista (DIEGUES, 2004). A atividade pesqueira em Cananeia era feita no chamado “Mar de Dentro” e estava associada à subsistência, denotando uma total falta de tradição pesqueira, quadro que só começa a ser modificado a partir de meados do século XX, trazendo intensificação e transformação na relação do homem do mar com a Ilha do Bom Abrigo, principalmente na sua enseada.

No final do século XIX foi construído pela Marinha Imperial brasileira um farol no ponto mais alto da Ilha do Bom Abrigo. Esse farol tinha como objetivo guiar e garantir a navegação costeira da então Província de São Paulo e foi inaugurado em agosto de 1886 (REIS, 1913).

Em 1956, além de novas residências, foi edificada uma nova torre, guarnecida por militares da Marinha até 1968².

Quanto à ocorrência de naufrágio na Enseada do Bom Abrigo, a única menção textual encontra-se registrada no jornal *Correio de Cananeia*, de 24 de julho de 1921. Este periódico faz menção ao naufrágio do Pontão Helomar, vapor de 300 toneladas pertencente à Companhia Nacional de Navegação Costeira. Esta embarcação, proveniente de Paranaguá, foi rebocada pelo vapor Fidelsen até o Ancoradouro do Bom Abrigo em meio a condições climáticas bastante adversas. Segundo relatado no citado periódico:

A violência da tempestade então não só ocasionou a perda total do pontão naufragado, como também *arrastou para o mar diversos objetos e até um dos escaleres*, de que dispunha a sua tripulação [grifos do autor].

No início da década de 1960, alguns pescadores catarinenses e suas famílias estabeleceram-se na Ilha do Bom Abrigo. Eles foram responsáveis por difundir novas técnicas de pesca, assim como introduzirem novidades tecnológicas no meio dos pescadores de Cananeia. Dentre as inovações tecnológicas, encontra-se o motor de centro, a dois tempos. A utilização do motor de centro possibilitou aos pescadores locais realizarem a pesca oceânica, muito mais rendosa em relação à pesca realizada

no “Mar de Dentro” de Cananeia, onde “os pescadores encontravam-se exauridos em relação às principais espécies” (MOURÃO, 1971, p. 39).

A inserção de novas tecnologias determinou a emergência do profissional de pesca na região onde seu ofício passou a ser encarado como profissão, em contraposição a condição marginalizada do início do século. Foi justamente neste período que apareceu entre os próprios pescadores da região o que se convencionou chamar de “ideologia de pesca” (MOURÃO, op. cit., p. 39).

A abertura da Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), em 1961, possibilitou o escoamento da produção de pescado rumo ao mercado consumidor da Cidade de São Paulo. Cananeia despontou como verdadeiro centro de pesca, estando o grande pescador da região localizado em frente à Ilha do Bom Abrigo.

A partir de 1968, tem início a pesca semi-industrial na região e com ela a presença de embarcações de dimensões maiores, como as baleeiras do tipo catarinense. Ainda hoje, embarcações de diversas regiões, como Santos, Paranaguá, Santa Catarina, Guaratuba, dentre outros, disputam com pescadores de Cananeia a captura de pescado na região.

Dentro deste contexto, o Ancoradouro da Prainha, como também é conhecida a Enseada da Praia do Farol, transformou-se, além de abrigo, em um ponto de apoio logístico, no mar, para os pescadores de várias localidades que concorrem à pesca na região. Durante a pesquisa de campo, foi observado que na enseada, por exemplo, existe até a prática de um pequeno comércio informal feito entre as embarcações que ali pontuam. A moeda empregada costuma ser o próprio pescado, sendo possível adquirir itens como, por exemplo, óleo combustível e cigarros.

O fenômeno de intensificação da utilização do ancoradouro do Bom Abrigo, a partir da década de 1960, é responsável por diversas transformações de origem antrópica que vem ocorrendo não apenas na paisagem da superfície da ilha mas principalmente na paisagem submarina de sua enseada, contribuindo na formação do sítio depositário.

² Conforme consta no Ofício no 0197, de 20 de julho de 1990, da Diretoria de Hidrografia e Navegação.

A ENSEADA DO BOM ABRIGO: UM NOTÁVEL ANCORADOURO NATURAL

Do ponto de vista climático, a região de Cananeia apresenta condições meteorológicas extremamente instáveis, peculiares do Sul do Brasil, sofrendo com frequência a ação das massas de ar Tépido Atlântico (Ta) e Polar Atlântico (Pa) e com passagens de frentes frias, que provocam a ocorrência de chuvas torrenciais, queda na temperatura, relâmpagos e trovoadas, além de mudança dos ventos prevalentes de leste para o quadrante sul (ALBA, 2004; GEOBRÁS, 1966). A Enseada da Ilha do Bom Abrigo está posicionada de tal maneira que fica quase totalmente protegida tanto dos ventos provenientes do leste quanto dos fortes ventos oriundos do quadrante sul, que na linguagem local dos caiçaras (pescadores locais) são conhecidos respectivamente como lestadada e a suestadada.

Segundo Fonseca (2002), para ser considerado um bom ancoradouro, o local deve preencher, pelo menos, alguns dos seguintes requisitos: ser abrigado, sem ou com pouco vento, correntes ou vagas³; ser de pouca profundidade, evitando assim necessidade da embarcação largar um grande filame⁴; apresentar fundo de boa tença⁵; fundo que não possua gradiente acentuado; além de bastante espaço para o giro do navio fundeado⁶. O ancoradouro do Bom Abrigo preenche todos os requisitos acima e com a vantagem de possuir uma tranquila praia para desembarque onde existe um córrego de água potável que desce da vertente que dá acesso ao farol. Na figura 3, pode-se observar que, mesmo em dia de tempo bom, a enseada fica abrigada das pequenas vagas provocadas pelos ventos.



Figura 3 – Vista aérea da Ilha do Bom Abrigo (BASE S/A)
Crédito: L. Duran

Já no início do século XIX, as boas condições de fundeio da Enseada do Bom Abrigo eram pontuadas em cartas da época. A figura 4 mostra a carta datada de 1820 em que, nas anotações, além das condições de navegabilidade da região, foi registrada no último parágrafo a boa condição de fundeio da ilha, ainda chamada de “Ilha da Cananeia”:

2 legoas ao mar de Cananea fica a ilha q chamam da Cananea aonde pode ancorar qualquer navio, com huma grande Ribeira de agoa no meyo da Ilha, e muita lenha boa, e praya para desembarcar (MOREIRA, 1820).



Figura 4 – Carta nº 7 (1820) demonstração das Ilhas de Cananeia e Iguape (Fonte: Biblioteca da Marinha)

Assim, pode-se afirmar que a Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo, mais que um bom local de abrigo, tornou-se ao longo do tempo um verdadeiro “porto edificado” na mentalidade do homem do mar.

SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS DEPOSITÁRIOS

Menos estudados em relação aos sítios de naufrágios, porém com grande potencial para geração de conhecimento, os sítios arqueológicos submersos classificados como depositários são caracterizados pela presença de artefatos abandonados, descartados voluntariamente ou perdidos em águas marinhas ou interiores, assim como em locais que vieram a se tornar submersos (RAMBELLI, 2002). Estes sítios estão muitas

³ Ondas.

⁴ Cabo.

⁵ Areia dura, lodo macio e os de lama e areia.

⁶ A área livre para um navio fundear é equivalente a um círculo de raio igual à soma do filame mais o comprimento do navio.

vezes localizados em áreas portuárias edificadas ou em portos naturais, como no caso da Enseada da Praia do Farol. Nessas áreas portuárias, pode-se encontrar vestígios de materiais resultantes das atividades rotineiras das embarcações, descartados voluntariamente ou até perdidos durante suas estadas. Segundo o Arqueólogo Jean-Yves Blot:

Os vestígios dessas estadas de um dia ou de uma hora permanecem no fundo da água, enterrados na areia, formando um tapete espesso de vários séculos de depósitos anônimos cujos objetos, perdidos ou abandonados por seus proprietários, resumem a história da navegação ao longo da costa vizinha (BLOT apud RAMBELLI, 2002, p. 50).

Sítios depositários também podem integrar diretamente com contextos arqueológicos terrestres. Praias localizadas em áreas contíguas a sítios depositários são áreas de interface desse tipo de sítio e automaticamente devem ser pesquisadas.

É interessante registrar, conforme comunicação pessoal de Rambelli⁷, que no Brasil, dentre os artefatos que são voluntariamente lançados no mar, ajudando a compor o contexto arqueológico dos sítios depositários, encontram-se oferendas, realizadas por diferentes grupos religiosos, a entidades espirituais relacionadas às águas, entre elas lemanjá e Nossa Senhora dos Navegantes. Sobre essa prática cultural marítima, Luna Erreguerena (1982) enfatizou que praticamente todos os grupos humanos que estiveram assentados juntos a corpos d'água, ao longo da história, como cenotes⁸, lagos, rios e mares, os utilizaram não apenas para abastecimento, mas também como lugares de oferendas a suas deidades. Em alguns desses corpos d'água pode se formar um tipo de sítio muito semelhante aos sítios depositários, conhecidos como "Sítios Santuários". Nos Sítios Santuários costumam ser encontrados desde artefatos comuns até esqueletos humanos originados de práticas de sacrifício (RAMBELLI, 2002).

A PESQUISA ARQUEOLÓGICA NO SÍTIO DEPOSITÁRIO DA ENSEADA DA PRAIA DO FAROL

As pesquisas de campo na Enseada do Bom Abrigo foram iniciadas a partir de da-

dos obtidos pela aplicação de métodos geofísicos de prospecções no entorno submerso da Ilha. Este trabalho foi realizado pelo arqueólogo Leandro D. Duran com apoio de oceanógrafos do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (IO-USP). Foram empregados dois sistemas acústicos independentes: o sonar de varredura lateral e a perfilagem sísmica contínua.

O emprego de equipamento geofísico para realização de trabalhos de prospecção arqueológica subaquática é uma prática comumente aceita e reconhecida pela comunidade nacional e internacional. Assim, tanto textos de divulgação quanto a bibliografia especializada já incorporaram definitivamente essa técnica de pesquisa, "a caixa de ferramentas" à disposição do arqueólogo (DURAN, 2008, p. 128).

Em linhas gerais, o sonar de varredura lateral constitui-se em um método geofísico de investigação de áreas submersas e está fundamentado nos princípios de propagação do som na água. Esta técnica é utilizada no mapeamento de superfícies submersas em substituição aos métodos usualmente aplicados no mapeamento terrestre como, por exemplo, a fotografia aérea ou imagens de satélite e radar, tendo em vista a forte atenuação de sinais, principalmente a luz, na água. Os registros obtidos em campo a partir da utilização desses métodos são denominados sonogramas (MC QUILLIN & ARDUS, apud SOUZA, 1995).

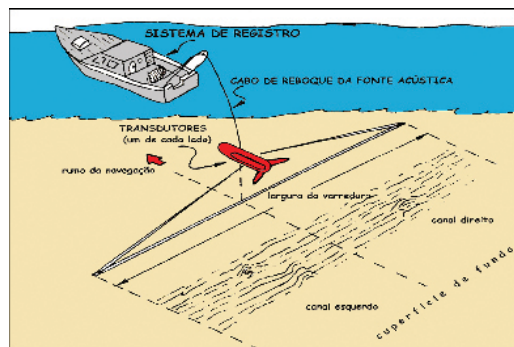


Figura 5 – Construção da imagem do Sonar de Varredura Lateral (Fonte: Souza, 2006, p. 100)

Para a realização da sonografia, os pesquisadores utilizaram um Sonar de Varredura Lateral Marine Sonics, operando com

⁷ Comunicação feita na SAB de 2007.

⁸ Cenotes são largos poços naturais com paredes abruptas. Dentre os mais famosos estão os do Yucatan, onde os maias jogavam suas oferendas (RAMBELLI, 2002, p. 45).

transdutor de 300 kHz acoplado a um DGPS. O levantamento foi realizado no entorno da Ilha com abertura de 50 metros para cada lado do sonar, permitindo resolução centimétrica do registro sonográfico (MAHIQUES, 2006; DURAN, 2008).

Na Enseada do Bom Abrigo, a sonografia detectou a presença de três pontos de anomalias com possibilidades de conterem material de interesse arqueológico que foram denominados anomalias: 2, 3 e 8. Essas anomalias serviram como pontos de referência de onde partiram as primeiras prospecções diretas (com emprego de mergulhadores-pesquisadores) da pesquisa ora citada.

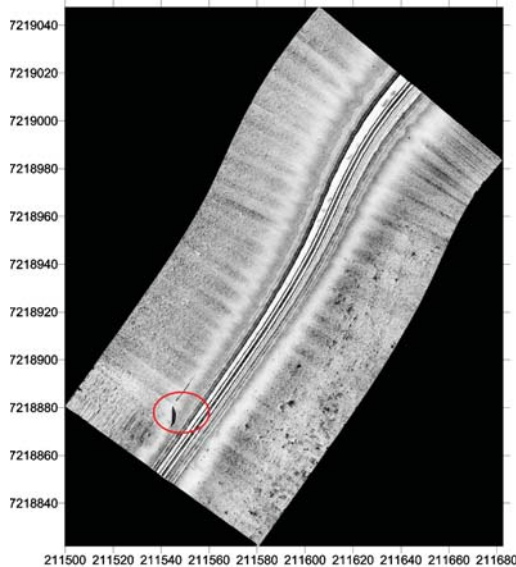


Figura 6 – Sonograma com ponto de anomalia nº 2

Pontos	Coordenadas UTM	Coordenadas Geodésicas
2	211547 E/ 7218877 N	25° 07.107' S/ 47° 51. 631 W.Gr.
3	211515 E/ 7218757 N	25° 07.172' S/ 47° 5. 651' W.Gr.
8	211444 E/ 7218831 N	25° 07. 128' S/ 47 ° 51. 693 W.Gr.

Tabela 1 – Coordenadas das anomalias

A perfilagem sísmica contínua também se constitui em método de investigação de áreas submersas, desta vez possibilitando investigar a presença de artefatos enterrados no fundo marinho. Este método baseia-se no princípio de reflexão de ondas acústicas nas interfaces dos estratos sedimentares que apresentam contrastes de impedância acústica⁹ (SOUZA, 1995).

Na realização da perfilagem sísmica contínua de alta resolução, Duran e os pesquisadores do Instituto Oceanográfico (IO) utilizaram o sistema Meridata MD-DSS, operando com dois transdutores: PINGER (24 kHz) e CHIRP (no espectro de 2 a 8 kHz), também acoplado a um sistema DGPS. Quanto ao emprego da perfilagem sísmica, Duran esclarece que “do ponto de vista da arqueologia, seria como tivéssemos realizado uma série de enormes trincheiras no fundo marinho...” (DURAN, op. cit., p.131). Especificamente na área da Enseada do Bom Abrigo não foi plotado a presença de material de interesse arqueológico enterrado.

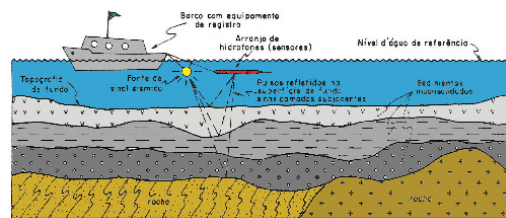


Figura 7 – Desenho do emprego da perfilagem sísmica contínua (Souza, 1998)

O início das prospecções diretas realizou-se a partir dos pontos de anomalia nºs 2, 3 e 8 e de um ponto conhecido denominado âncora¹⁰. O processo escolhido para realização das prospecções iniciais foi o método de Círculos Concêntricos. A escolha deste método levou em consideração fatores como o fundo marinho lamacento; a profundidade baixa, entre três e dez metros; e a pouca condição de visibilidade local.

O emprego do método de círculos concêntricos consiste na materialização de um ponto, balizado na superfície por meio de uma boia presa a um peso. A partir desse ponto, considerado como ponto zero, o pesquisador-mergulhador nada em círculos concêntricos e documenta a sequência de achados com auxílio de uma bússola, prancheta e câmara subaquática (RAMBELLI, op. cit.).

Outro método de prospecção empregado foi o por linhas direcionais. Este método consiste em o pesquisador-mergulhador definir um ponto de partida e, com auxílio de uma bússola a partir do ponto zero, traçar o rumo que deseja prospectar, registrando assim os achados (RAMBELLI, op. cit.). Durante o emprego desse método de prospecção na Enseada do Bom Abrigo, devido à baixa profundidade aliada a períodos de boa visibilidade, pode-se aplicar a técnica de mergulho em apneia com sucesso.

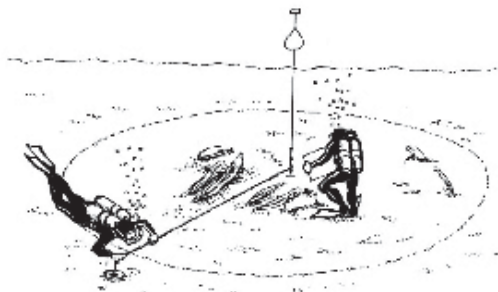
⁹ Velocidade de propagação das ondas acústicas x densidade do meio.

¹⁰ Ponto, nas coordenadas 23J-211575E e 7218677N, onde encontra-se uma âncora tipo almirantado com 1,80 m de haste achada durante prospecção coordenada por Leandro Duran, no qual o autor integrou a equipe de pesquisadores. Este artefato é comumente conhecido a bordo como ferro do navio.

Figura 8 – Boia materializando ponto de anomalia na área de pesquisa



Figura 9 – Prospecção por círculos concêntricos. (Fonte: Rambelli, 2002)



Buscando dar continuidade ao trabalho de levantamento sistemático empreendido no sítio depositário da Enseada da Praia do Farol por meio de prospecções diretas, foi realizada a abertura de duas trincheiras. Esta técnica visou identificar a existência de material de interesse arqueológico enterrado nos sedimentos marinhos da enseada.

O local escolhido para abertura das trincheiras foi na linha prospectada a partir do Ponto nº1 (Figura 13), área mais centralizada da enseada e próxima à Praia do Farol. Este local é propício ao fundeio de embarcações de pequeno porte e consti-

tui-se em boa área de fundeio para navios de grande calado¹¹ que estejam na iminência de naufragar.

Para a abertura das trincheiras, foi utilizado o jato d'água e a sugadora, equipamentos conhecidos como water-jet e water-suction dredge respectivamente (ADAMS, 2002).

O jato d'água constitui-se de uma mangueira, tipo incêndio, acoplada de um lado a uma motobomba, presa à embarcação, e na saída acoplada a um redutor de fluxo. Este equipamento possibilitou o deslocamento de grande quantidade de sedimentos de fundo, permitindo o posterior emprego da sugadora de maneira mais eficaz. O inconveniente da utilização desse método é o efeito que causa na visibilidade, que no local nem sempre é satisfatória, porém a presença de sedimentos de fundo compactados justificou tal utilização em um primeiro momento.

A sugadora se constitui no mesmo equipamento, porém operando com a saída da mangueira conectada a um dispositivo em formato de Y, fazendo com que a água enviada sob pressão saia por um cano de PVC conectado a parte inferior do Y, proporcionando uma sucção na outra extremidade, como em um airlift (Figuras 10 e 11).

Figura 10 – Motobomba acoplada à embarcação. (Foto: Alvanir, 2008)



¹¹ O calado d'água, calado na quilha, ou simplesmente calado, em qualquer ponto que se tome, é a distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa do navio naquele ponto (FONSECA, 2002).

Figura 11 – Conexão em Y da sugadora



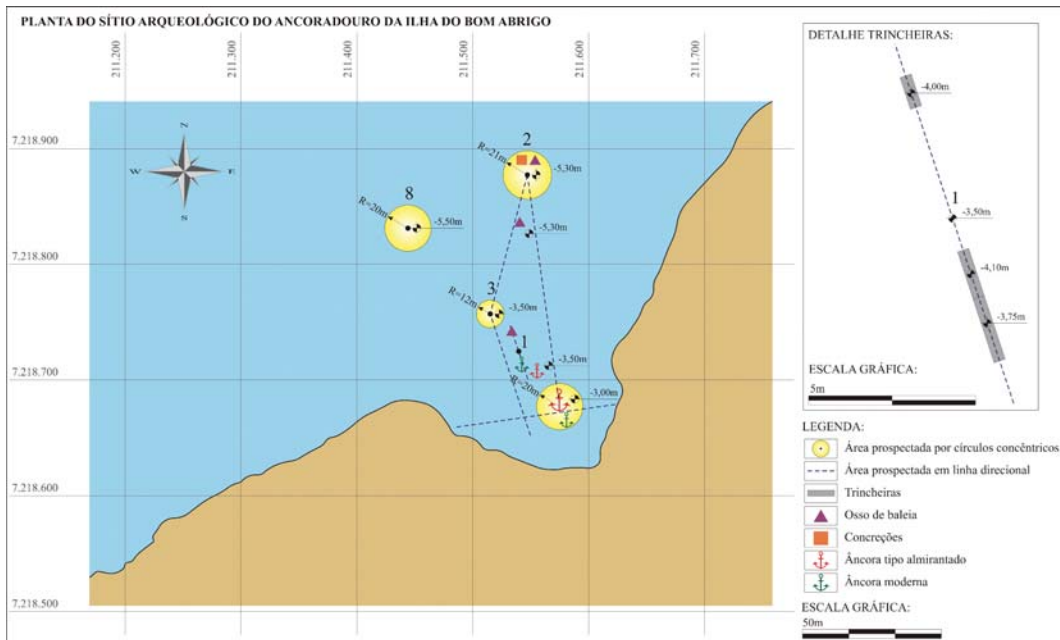
Figura 12 – Escavação junto à costela de baleia



Com a utilização da sugadora, foi realizada uma escavação no interior de um triângulo equilátero de 3m de lado, materializado junto ao fundo marinho, nas coordenadas 23 J – 2111550E e 7218894N, local onde foi encontrada uma costela de baleia durante as prospecções. Na escavação feita neste local, também foram encontradas e recolhidas duas concreções a uma profundidade de aproximadamente 20cm.

Durante as prospecções e a escavação no sítio da Enseada da Praia do Farol, foram encontrados e registrados diversos vestígios. Entre eles, pode-se citar os relacionados a hábitos alimentares, como garrafas, embalagens de alimentos industrializados, fragmentos de restos faunísticos; equipamentos de embarcação; equipamento de pesca; cabos de diversos tamanhos; aparelhos de fundear (âncoras); concreções; ferramenta;

Figura 13



pneus de automóvel; fragmento de material construtivo; recipientes de cosmético, perfume e remédios, dentre outros. Na Figura 13, pode-se observar as áreas prospectadas e o posicionamento dos principais achados no sítio Arqueológico.

Faz-se muito importante enfatizar que a aplicação de técnicas de prospecção em pesquisas arqueológicas, seja em terra ou debaixo d'água, tem a finalidade de possibilitar ao pesquisador encontrar os vestígios materiais produzidos pelo homem. Desta forma, fica claro que pesquisa arqueológica não se traduz apenas no uso de técnicas de campo. As técnicas são necessárias para busca do registro arqueológico, constituindo-se apenas em uma das fases da pesquisa. A análise e a interpretação desse registro constituem-se em outra fase da pesquisa arqueológica. É nesse momento que irão pesar as influências de ordem teórica do pesquisador e, com certeza, elas estarão presentes no resultado final de sua pesquisa.

BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS VESTÍGIOS MATERIAIS ENCONTRADOS

As prospecções diretas, as sondagens e a escavação realizadas durante a pesquisa debaixo d'água possibilitaram a identificação e o registro de diversos vestígios resultantes do processo de perda, descarte e/ou abandono realizados por embarcações de diferentes épocas e pertencentes a diversos grupos sociais, durante suas estadas na Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo. Esse processo de transferência dos artefatos de um contexto sistêmico para um contexto arqueológico é conhecido como "processo de deposição cultural" ou "Transformadores C" (SCHIFFER, 1987; TRIGGER, 2004) e constitui-se no maior responsável pela formação do registro arqueológico¹² do sítio estudado, porém deve-se destacar que não é o único.

Além de processos formativos deposicionais de ordem cultural, o sítio depositário da enseada sofre a influência de processos pós-deposicionais de origem antrópica e fisiogênica. A pós-deposição de ordem fisiogênica pode ser inserida no conceito de Schiffer sobre processos formativos de ordem não

culturais ou "Transformadores N" e que permite ao arqueólogo realizar inferências sobre aspectos do meio onde os artefatos são recuperados (TRIGGER, 2004, p. 350).

Entre os fatores que influenciam o processo de formação de ordem não cultural do sítio da enseada pode-se citar os seguintes: efeitos da maré vazante na Barra de Cananeia; ação das correntes marinhas, entre elas a oceânica, de deriva litorânea e as originadas pelo vento; mecanismos de preamar e baixa-mar; e a dinâmica praiana. Desta maneira, pode-se afirmar que o sítio depositário da enseada encontra seu similar, no mar, nos sítios de naufrágios classificados por Gould (2000) como terciários, ou seja, aqueles que contêm contextos bastante dispersos e por isso com processo de formação bastante complexo.

RESTOS FAUNÍSTICOS: OS OSSOS DE BALEIA

Segundo parecer do professor doutor Volkmer¹³, as amostras de ossos encontradas no sítio arqueológico da Enseada da Praia do Farol são de cetáceos da família dos Balaenopteridae (baleia jubarte ou minke), que frequenta a costa brasileira. Esses ossos foram encontrados em diferentes locais no sítio arqueológico da Enseada da Praia do Farol, durante a fase de prospecção, sendo devidamente georreferenciados.

Figura 14 – Ossos de cetáceos achados no sítio arqueológico da enseada



¹² O termo registro arqueológico é uma referência genérica feita a objetos, artefatos, estruturas e construções produzidas pelas sociedades do passado inseridas em determinado contexto (MOURÃO; MORAES, 2005).

¹³ O professor doutor Pedro Volkmer de Castilho é graduado em Ciências Biológicas pela Universidade Federal de Santa Catarina (2000), doutor em Zooarqueologia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR) e pós-doutorado em Arqueologia pelo Museu Nacional do Rio de Janeiro (UFRJ). Atua na área de Zoologia, com ênfase em Arqueozoologia, Osteologia e Tafonomia de Mamíferos Marinhos. Atualmente é professor adjunto da Universidade do Estado de Santa Catarina (UESC) e ministra as disciplinas de Fauna Silvestre, Ecologia, Zoologia e Parasitologia.

Esses achados são evidências de que os cetáceos eram capturados e também processados na enseada. Segundo Duran:

Essa hipótese é bem plausível uma vez que a enseada garante uma boa lâmina d'água para os procedimentos de rotação e manipulação dos cetáceos, além de ser uma área muito ampla onde poderiam ser processados vários indivíduos ao mesmo tempo (DURAN. 2008, p. 288-289).

Desta maneira, a evidência material conduz a conclusão de que realmente a Enseada da Praia do Farol, além de ancoradouro natural, também serviu como um verdadeiro anexo da mais complexa estrutura marítima da Ilha do Bom Abrigo: a Armação de Baleia.

AS CONCREÇÕES

As concreções I e II enterradas no sedimento marinho e coletadas da Enseada do Bom Abrigo após escavação realizada no triângulo ABC (coordenada E 211550 / N 7218894) foram submetidas, respectivamente, a uma análise química e física. As duas peças coletadas indicavam, em um primeiro momento, tratar-se de algum tipo de artefato ou mesmo fragmento metálico envolto em concreção, fato que motivou a coleta para realização de análise laboratorial.

Segundo Muckelroy:

There is no direct parallel on land for marine iron concretion. The degeneration of iron in sea-water creates compounds which serve to bind together everything in the neighbourhood – sand, stone, epifauna, other artifacts – into a hard matrix by processes which vary according to region, and whether the iron object is lying on or within the seabed (NORTH, 1976; HAMILTON, 1976; apud MUCKELROY, 1978, p. 34).

A concreção (I), com aproximadamente 15cm de comprimento foi submetida a análise química realizada no Laboratório do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (IO-USP) pelo professor doutor Moysés Gonzalez Tessler¹⁴. Essa análise¹⁵ revelou que a concreção trata-se de uma cimentação, ocorrida por processo natural, composta por restos vegetais, conchas, areia e lama.

Esse fenômeno geralmente ocorre quando a fauna marinha, como conchas e ostras, por exemplo, liga-se a restos de vegetação. Esse conjunto, quando inserido em ambiente lamacento e anóxico, passa a sofrer o ataque de ácidos húmicos. Esse processo provoca então a precipitação do conjunto que, somado à areia e à lama presentes no sedimento marinho, formam literalmente uma concreção.

Quanto à presença de uma coloração ferruginosa no material analisado, o que em princípio sugeriu tratar-se de algum artefato metálico, a análise laboratorial demonstrou ser decorrente da presença de pequena quantidade de óxido ferroso (Fe₂O₃). Esse fenômeno ocorreu devido à presença de ferro (Fe) existente tanto na água do mar como nos restos vegetais encontrados nas amostras, bastando apenas a presença de uma diminuta concentração desse elemento, em ambiente oxidante, para que a concreção apresente partes com coloração ferruginosa.

Figura 15 – Amostra de um fragmento de concreção que não sofreu análise química



Figura 16 – Aspecto de amostra da concreção após ser retirada da solução de HCl (10%)



¹⁴ O professor doutor Moysés Gonzalez Tessler é doutor em Geociências (geologia sedimentar) e docente da Universidade de São Paulo. Possui experiência na área de Oceanografia, com ênfase em Oceanografia Geológica. Atua principalmente nos seguintes temas: Espectrometria Gama, Taxa de Sedimentação e Plataforma Continental do Estado de São Paulo.

¹⁵ A concreção foi repartida em três amostras. Uma delas foi mergulhada em recipiente contendo ácido clorídrico (HCl), a segunda amostra foi mergulhada em recipiente contendo água oxigenada (H₂O₂) a 10%. A finalidade do primeiro composto foi atacar o carbonato de cálcio presente na amostra; o do segundo, o material orgânico. Ficou-se, assim, com as amostras passíveis de análise microscópica.

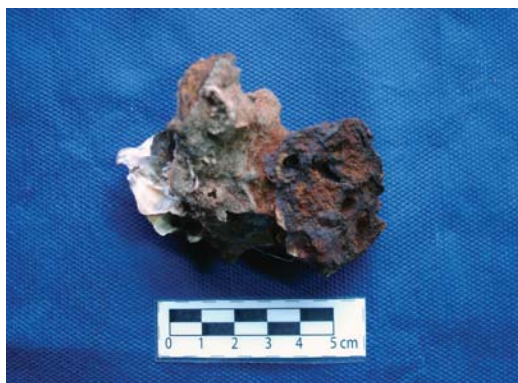


Figura 17 – Aspecto de amostra da concreção após ser retirada da solução de H₂O₂ (10%)

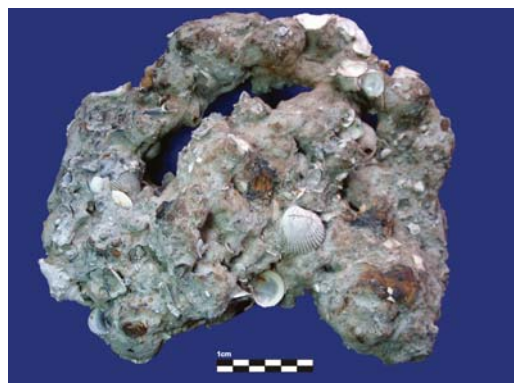


Figura 18 – Imagem da concreção (II)

Sondagens pontuais realizadas na enseada constataram a existência de sedimentos lamacentos com mais de 60 centímetros, rico em matéria orgânica, formando um ambiente anóxico. Para pesquisa arqueológica, este estudo foi importante, pois revelou que este tipo de ambiente favorece a preservação de vestígios metálicos, que ora podem estar enterrados no sedimento marinho da enseada.

O resultado da análise química feita na concreção, embora não tenha revelado a existência de material de interesse arqueológico, demonstrou, porém, o grande potencial arqueológico deste sítio e a possibilidade de aprofundamento da pesquisa no local, já que material metálico enterrado pode estar de certa forma preservado.

A segunda concreção (II) foi submetida a uma análise não destrutiva conduzida pelos professores doutores Márcia A. Rizzuto¹⁶ e Nemitala Added¹⁷, além da doutoranda Jéssica Fleury Curado. Esta análise foi realizada no Laboratório de Dosimetria do Departamento de Física Nuclear da USP.

A investigação consistiu na irradiação da peça por Raios X utilizando ordem de 100 a 120KV, 15mA, filtro de alumínio de 2mm, distância de 3,5 metros e tempo de exposição de 5 minutos.



Figura 19 – Resultado da irradiação da concreção (II)

O resultado da investigação demonstrou a existência de uma amarra, sem presença de malhete, no interior da concreção. Pode-se visualizar a existência de alguns elos abertos, deformação possivelmente motivada pela amarra ter sofrido forte tensão.

AS ÂNCORAS

As âncoras são parte essencial do conjunto que compõe o chamado aparelho de fundear e suspender de uma embarcação. São esses equipamentos que têm a função de manter o navio no fundeadouro, evitando que ele seja arrastado pelos ventos, corren-

¹⁶ Pós-doutorada em Física Nuclear Aplicada com Aceleradores na Universidade de São Paulo. Atualmente é professora doutora dessa universidade, atuando principalmente na área de Física Aplicada com Aceleradores nos seguintes temas: PIXE-PIGE, Caracterização de Materiais Biológicos, Materiais Metálicos e Obras de Arte com Feixes Iônicos.

¹⁷ Atualmente é professor doutor da Universidade de São Paulo. Tem experiência na área de Física, com ênfase em Física Nuclear, atuando principalmente nos seguintes temas: Correlação Angular, Fragmentação, Fusão Incompleta, Processos Dissipativos, Decaimento Sequencial.

tezas ou ondas, sendo também utilizados em manobras para se conseguir efeitos evolutivos. Por efeito de seu peso e desenho, a âncora trabalha de maneira tal que, quando largada da embarcação e tracionada, prende-se ao fundo e, quando içada pela amarra, solta-se com facilidade do fundo marinho (MARTÍNEZ, 1957; FONSECA, 2002).

As âncoras também são conhecidas como “ferros” do navio. A denominação ferro é mais comum nas vozes de comando e na linguagem de bordo, sendo o termo âncora mais frequentemente utilizado para definir seus vários tipos e modelos.

No sítio depositário da enseada foram achadas seis âncoras, duas com modelos do século XX, três com cepo de ferro, datadas do século XIX (comumente chamada de tipo almirantado) e uma última de ferro com encaixe para cepo de madeira, o que indica ser um modelo utilizado até o segundo quarto do século XIX.

Dois âncoras com cepo de ferro encontram-se unhas, evidenciando que foram tracionadas. Decidiu-se para esse artigo apresentar apenas as inferências da pesquisa feitas para esses dois casos.

A âncora, que segundo estudo tipológico é do tipo almirantado e, é referência do chamado “ponto âncora” (Figura 13), encontra-se unhas, ou seja, com uma das unhas e pata cravada no fundo marinho a uma profundidade de aproximadamente três metros. Com sua haste medindo 1,80 metro e cepo móvel de ferro, seu peso foi estimado em 1.000 libras (aproximadamente 450 kg), peso de âncora correspondente a uma embarcação de 140 toneladas. Esse contexto deposicional sugere que a âncora foi perdida durante uma manobra de suspender feita por alguma embarcação que tenha fundeado muito próximo à praia. Conforme relato oral feito por pescador local, esse ferro foi encontrado por pescadores e levado para a enseada, passando a ser utilizado como poita. Seu posicionamento, porém, não evidencia um contexto de abandono, situação na qual o cepo estaria na posição vertical. Apesar do posicionamento de uma âncora do tipo almirantado, com cepo na vertical, ser bastante instável – que propiciaria, ao receber pequena força horizontal, passasse facilmente a posição de unhar o fundo marinho –, a profundidade em que se encontra cravada a pata da âncora só poderia ocorrer em caso da mesma ter sido tracionada por um cabo ou amarra a partir de uma embarcação. Não se acredita na hipótese de uma embarcação de pequeno porte, tipo bale-

eira, transportar e unhar uma âncora com aproximadamente dez vezes o peso das âncoras que costumam normalmente equipar as baleeiras, colocando em risco o próprio costado da embarcação.

As evidências conduzem à hipótese preliminar de que alguma embarcação, necessitando suspender às pressas do local, ao ter sua âncora garrada ao fundo, ter seus condutores decidido picar (cortar) a amarra e abandoná-la no local, já que um artefato náutico tão importante e imprescindível para um navio não é simplesmente abandonado em local com tanta facilidade de recuperá-lo, sem que para isso haja um motivo de força maior.

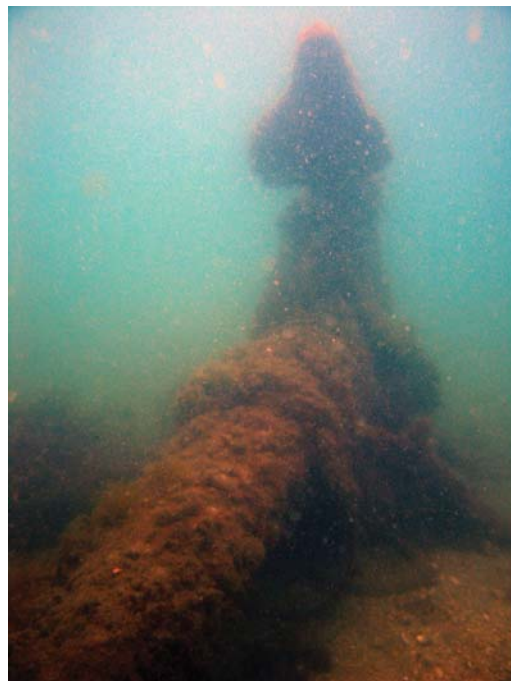


Figura 20 – Âncora tipo almirantado (I).
Fonte: L. Duran

A outra âncora, também, segundo análise tipológica, tipo almirantado, encontra-se unhas a profundidade de 3,5 metros. Esse ferro possui uma haste de três metros e teve peso estimado em 2.625 libras (cerca de 1.181kg). Conforme tabela de dimensões de âncoras em relação aos navios do ano de 1830, esse ferro corresponde a uma embarcação de 300 toneladas (CURRYER, 1999). A extremidade superior de sua haste encontra-se disposta em direção à praia. Não foi encontrada amarra talingada ou anilha presa ao anete. Seu contexto deposicional evidencia que foi utilizada em manobra

de fundeio. A baixa visibilidade da água, a quantidade de cabos enroscados na âncora, e a presença de bioincrustação impossibilitaram a obtenção e o registro de maiores detalhes. Porém o artefato, em seu contexto deposicional, permite inferir, como hipótese preliminar, ter pertencido a uma embarcação do século XIX, que, por motivo desconhecido, necessitou embicar em direção à praia, utilizando-se do ferro de popa para prender a embarcação a ré enquanto a proa era encaçada o mais próximo da praia.

A possibilidade deste artefato ter pertencido ao Pontão *Helomar*, vapor de 300 toneladas naufragado em 1921 na Enseada, se faz plausível. Provavelmente esta embarcação foi construída no século XIX e por já encontrar-se obsoleta foi classificada e utilizada pela Companhia Nacional de Navegação Costeira como pontão. Segundo o Jornal Correio de Cananeia do dia 10 de julho de 1921, “os naufragos amarraram cabos de aço à embarcação”. Possivelmente a proa foi levada a encahar na praia e dessa forma amarrada com cabos pela tripulação, ficando a ré, presa pela amarra talingada a âncora achada na pesquisa.

Acredita-se que a continuidade de pesquisas na Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo, com realização de escavações sistemáticas, promoverá acesso a maior número de documentação material, que possibilitaria a realização de esclarecimentos mais conclusivos sobre a presença, no local, desse artefato náutico. Afinal, além da presença de piratas e corsários na enseada, conforme citado por Almeida (1963), o historiador Ernest Young acrescenta que:

É voz geral aqui que esta localidade serviu durante muitos annos para introdução de escravos africanos, e, de fato, pelos livros da câmara pudemos verificar que havia frequentemente troca de correspondência entre a Câmara e os juizes de paz a respeito da chegada de algum negreiro à ilha do Bom Abrigo. Porém podemos supor que estes avisos eram simplesmente para afastar suspeitas de conivência neste tráfico, visto que não consta a menor providencia dada para reprimi-los, além desses simples avisos [grifo do autor] (YOUNG, 1903 p. 349).

Muitos testemunhos da presença dos navios negreiros ainda podem estar enterra-

dos na Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo. Não é improvável que navios realizando o tráfico ilegal de escravos necessitassem suspender às pressas picando suas amarras e abandonando os ferros da embarcação para fugirem à perseguição.

OS VESTÍGIOS MODERNOS

Discorrendo rapidamente sobre os vestígios modernos, entre eles os que compõem basicamente o lixo descartado na Enseada do Bom Abrigo, os relacionados com os hábitos alimentares fornecem informações interessantes sobre costumes do homem do mar.

Entre os vestígios modernos descartados com maior índice de incidência estão as garrafas de bebida, destacando-se a garrafa de aguardente de cana. Esta ocorrência está associada a um hábito secular entre os homens do mar: o consumo de bebida a bordo das embarcações. A garrafa de aguardente de cana representa atualmente o que representou, a bordo de embarcações de séculos passados, a famosa e tradicional garrafa de rum. No Brasil, a aguardente de cana, por ser de preço mais acessível, tornou-se a bebida mais difundida e consumida entre as classes sociais menos favorecidas, como, por exemplo, a de pescadores do litoral sul paulista.

Outros tipos de garrafas de bebidas também foram encontrados no sítio da enseada e em sua área de interface, como garrafões de vinho, de cerveja e de bebidas finas, como vinhos espumantes. A presença de garrafas de “bebidas finas” está associada ao descarte feito a partir da presença de turistas pertencentes a uma elite social que frequentemente fundeia na enseada a bordo de embarcações de luxo. Interessante destacar que foi observado que, apesar de ocorrer diferenças de ordem econômica e social na escolha e consumo de produtos, a maneira de descarte do lixo produzido no sítio da enseada ocorreu de maneira semelhante. Neste aspecto, pode-se concluir, a partir desta observação, que na enseada a maneira de se descartar o lixo no mar é uma prática, um comportamento cultural que independe de classe ou status social.

Quanto aos prováveis questionamentos sobre a possibilidade da pesquisa arque-

ológica desenvolvida a partir de descartes modernos produzir conhecimento científico, o arqueólogo Oliane Andrade responde com seu interessante trabalho intitulado Arqueologia do lixo: um estudo de caso nos depósitos de resíduos sólidos da Cidade de Mogi das Cruzes-SP, onde argumenta que:

O lixo sempre fará parte do cotidiano do ser humano, trazendo consigo um retrato fiel de seus hábitos... tornando o lixo um objeto que representa e revela uma determinada cultura [grifos do autor] (ANDRADE, 2006, p. 175).

Conforme observado pelos pesquisadores, os artefatos arqueológicos são encontrados em maior quantidade em contextos de abandono. Este fator levou esses pesquisadores concluírem que a Arqueologia constitui-se “basicamente, e por necessidade, uma ciência do lixo” (TRIGGER, 2004, p. 350). Dessa forma, pode-se afirmar que a análise do produto de descartes modernos na Enseada da Praia do Farol pode ajudar no entendimento do comportamento e aspectos da vida do homem do mar.



Figura 21 – Garrafa de medicamento (óleo de rícino) do final do século XIX achada no sítio arqueológico



Figura 22 – Garrafa de vinho espumante

Quanto ao estudo da cultura material moderna, Funari (2003, p. 13) esclarece que “a arqueologia tem, nos últimos anos, alargado seu campo de ação para o estudo da cultura material de qualquer época, passada e presente”. Ele acrescenta que a arqueologia deixou de ser meramente descritiva¹⁸ para tornar-se mais interpretativa, melhor se posicionando e destacando-se entre outras ciências do conhecimento humano como uma ciência social preocupada em buscar, por meio do estudo da cultura material, compreender as relações sociais e a transformação da sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo procurou apresentar de maneira sucinta alguns dos resultados obtidos com o estudo de caso do Sítio Depositário da Enseada da Praia do Farol da Ilha do Bom Abrigo. É importante pontuar que esse projeto de mestrado realizado junto ao Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP) na realidade é a primeira fase de uma proposta mais ampla de pesquisa voltada o estudo dos sítios depositários da Ilha do Bom Abrigo. Pode-se afirmar que a finalização dessa primeira fase já trouxe importantes contribuições.

No campo metodológico, por exemplo, a opção pela utilização de técnicas pouco intrusivas de prospecção alcançou resultados bastante positivos. Esse procedimento metodológico permitiu que o sítio estudado permaneça “preservado” possibilitando que, para os futuros estudos, novas abordagens teóricas possam ser testadas e procedimentos metodológicos reavaliados. Esse procedimento possibilitou que os principais artefatos arqueológicos ficassem preservados em seu contexto de deposição, evitando retiradas que iriam onerar a pesquisa com a necessidade de conservação dos artefatos que entram em processo degenerativo acelerado quando removido do meio onde se encontra em equilíbrio. Cabe esclarecer que esse autor defende a posição de que a retirada de qualquer artefato arqueológico de um sítio deve atender a imperativos científicos, salvo quando existe uma necessida-

¹⁸ Uma das grandes críticas feitas à abordagem teórica histórico-culturalista, principalmente pelos movimentos processualistas e pós-processualistas. A abordagem histórico-culturalista sempre esteve muito preocupada com a apresentação de relatos descritivos e detalhados das escavações, assim como localização de sítios escavados em cronologias locais, regionais e até continentais (ORSER, 1992). Ainda é uma abordagem teórica muito utilizada até os dias atuais (FUNARI, 2003).

de de remoção dos artefatos para efetuar o salvamento do Patrimônio Arqueológico Subaquático.

No campo da história, a pesquisa trouxe uma relevante contribuição para a Ilha do Bom Abrigo. A partir dos achados faunísticos, foi possível concluir que a Enseada da Praia do Farol, além de ponto de parada e refúgio de embarcações, foi utilizada como um local de descarte de baleia. Dessa forma, comprovou-se que a enseada funcionou como um verdadeiro "anexo" da Armação de Baleia da Ilha do Bom Abrigo, a principal estrutura econômica da ilha em atividade entre o final do século XVIII e início do XIX. Ainda no campo da história, o estudo demonstrou que a Enseada do Bom Abrigo tornou-se a principal estrutura não edificada que a partir da década de 1960 foi o principal responsável pelo incremento da pesca oceânica por parte dos pescadores de Cananeia, tendo inclusive a participação atual da presença feminina. Assim a enseada transformou-se atualmente em uma importante "base de apoio" para embarcações pesqueiras oriundas de vários locais da costa sul brasileira que buscam aquele importante ponto de pesca.

No campo dos achados, os artefatos modernos, que em princípio podem parecer ao leitor sem importância, possibilitou ao estudo traçar um perfil referente aos hábitos alimentares e cultura de descarte do homem do mar que frequenta a região, fruto de uma interação de longa duração com esse pequeno espaço marítimo.

Ainda no campo dos achados, as âncoras (ferros) constituem um conjunto de evidências muito significativo sobre a estada das embarcações na Enseada da Praia do Farol feita ao longo do tempo. Classificadas tipologicamente e analisadas do ponto de vista

contextual, ou seja, de sua condição deposicional no sítio, pode-se dizer como primeira hipótese de trabalho que a maior delas, de ferro e com cepo, deve estar relacionada com o naufrágio do Pontão Helomar, ocorrido em 1921. Já uma outra âncora, por exemplo, de ferro e sem cepo, que se encontra no mesmo local, pode estar relacionada com a perda de ferros dos navios portugueses da Esquadra de Martim Afonso de Sousa, quando permaneceu 44 dias ancorados no local, em 1532. A continuação dos estudos arqueológicos na enseada junto a esses artefatos poderá confirmar ou refutar essas hipóteses.

Uma relevante contribuição desse projeto de mestrado foi a realização de um estudo tipológico das âncoras e das amarras. Esse interessante estudo muito contribuirá para classificação tipológica de âncoras achadas em sítios depositários ou de naufrágio. Não foi possível abordar tal tema nesse artigo, estudo que merece um artigo em separado e que em breve pretende-se publicar nessa revista.

Enfim, espera-se que esse pequeno artigo desperte o interesse do leitor pela Arqueologia Subaquática, principalmente pelo estudo realizado em sítios depositários que guardam grande potencial arqueológico. Tem-se a certeza de que o estudo de qualquer tipo de sítio arqueológico submerso e a divulgação de seu resultado será sempre mais uma contribuição para derrubar as barreiras simbólicas da nossa sociedade em relação ao mar, sendo um importante componente para o desenvolvimento da mentalidade marítima brasileira.

Cabe enfatizar que toda observação e mesmo críticas a esse artigo serão sempre muito bem vindas.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

ADAMS, J. Excavation methods, underwater. In: ORSER, Charles (ed.). *Encyclopédia of Historical Archaeology*. London: Routledge, 2002, p.192-196.

ALBA, José Juan Barrera. *Dinâmica metabólica e transporte de propriedades no sistema estuário-lagunar de Cananeia-Iguape*. São Paulo: 2004. Tese (Doutorado em Oceanografia) – Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo.

ALMEIDA, Antônio Paulino de. Memória histórica de Cananeia (VI). In: *Revista de História*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, v. 26, n. 53, p. 177-217, 1963.

_____. Bom Abrigo. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. São Paulo, p. 39-108, 1938.

ANDRADE, André Wagner Oliani. *Arqueologia do Lixo: um estudo de caso nos depósitos de resíduos sólidos da cidade de Mogi da Cruzes em São Paulo*. São Paulo: 2006. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP).

BASE S/A. *Obra-724*. Nov.2000. Faixa 2050, foto 0002. Escala 1: 35.000.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Costa Sul: Porto de Cananeia*. 4.ed. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2004.

CURRYER, Betty Nelson. *Anchors: An Illustrated History*. Annapolis: Naval Institute Press, 1999.

DIEGUES, Antônio Carlos. Esboço de História ecológica social caiçara. In: DIEGUES, Antônio Carlos (Org.). *Enciclopédia caiçara: o olhar do pesquisador*. São Paulo: HUCITEC, 2004, v.1, p.273-319.

DURAN, Leandro D. *Arqueologia marítima de um Bom Abrigo*. São Paulo, 2008. 338f. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP).

ELLIS, Miriam. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Melhoramentos, 1969.

ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR. Dir. José María Martínez-Hidalgo y Téran, 9 v. Madrid/Barcelona: Ediciones Garriga, 1957-1989.

FONSECA, Maurílio Magalhães. *Arte Naval*. 6 Ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. v. 2.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu. *Arqueologia*. São Paulo: Contexto, 2003.

GEOBRÁS S.A. ENGENHARIA E FUNDAÇÕES. *Complexo Valo Grande, Mar Pequeno e Rio Ribeira de Iguape*: relatório para serviço do Vale do Ribeira do DAEE. São Paulo: 1966.

GUEDES, Max Justo. As primeiras expedições de reconhecimento da costa brasileira. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. t. 1, v. 1, p. 179-245.

LUNA ERREGUERRENA, Maria del Pilar. *La Arqueología Subacuática*. México: 1982. 509f. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Escuela Nacional de Antropología e Historia de la Universidad Nacional Autónoma de México (ENAH), 1982.

MAHIQUES, Michel M. *Relatório sobre levantamento sonográfico e batimétrico na região da Ilha do Bom Abrigo – Cananeia – SP*. São Paulo, mimeo, 2006.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império: tentativa de reconstituição histórica*. Rio de Janeiro: Olympio, 1965, 347 p.

MORAIS, José Luís; MOURÃO, Henrique A. Inserções do direito na esfera do patrimônio arqueológico e histórico-cultural. In *Direito ambiental visto por advogados*. Belo Horizonte: Del Rey, 2005, p. 341-393.

MOREIRA, F.P.A. *Demonstração das Ilhas Cananea e Iguape e sua costa até o Rio Una*. Lisboa: GEAEML, 1820.

MOURÃO, Fernando A. *Os pescadores do litoral sul de São Paulo: um estudo de sociologia diferencial*. São Paulo: 1971. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

MULKELROY, Keit. *Maritime archaeology*. Cambridge: University Press, 1978.

RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002. 159 p.

_____. *Arqueologia subaquática do Baixo Vale do Ribeira, SP*. São Paulo, 2003. 259 p. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo.

REIS, Altamiro. *Histórico de pharoes existentes no Brazil e organização das respectivas repartições*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1913.

REIS, Antonio Estácio dos. A navegação astronômica nos séculos XVI e XVII. In: *Nossa Senhora dos Mártires: a última viagem*. Lisboa: Verbo, 1998, p. 85-95.

SCHIFFER, M.B. *Formation processes of the archaeological record*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1987.

SOUSA, Pero Lopes de. *O diário de navegação*. São Paulo: Obelisco, 1964.

SOUZA, Luiz Antônio Pereira de. *A planície costeira de Cananeia-Iguape, litoral sul do Estado de São Paulo: um exemplo de utilização de métodos geofísicos no estudo de áreas costeiras*. São Paulo: 1995. Dissertação (Mestrado em Oceanografia Física) – Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo, (IO-USP).

_____. *Revisão crítica da aplicabilidade dos métodos geofísicos na investigação de áreas submersas rasas*. São Paulo, 2006. Tese (Doutorado em Oceanografia Química e Geológica) – Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (IO-USP).

TRÍAS, Rolando A. Laguarda. Cristóvão Jacques e as Armadas guarda-costa. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. t. 1, v. 1, p. 249-299.

TRIGGER, Bruce G. *História de pensamento arqueológico*. São Paulo: Odysseus, 2004.

VIANNA, Hélio. *História do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1994.

YOUNG, Ernesto Guilherme. Subsídios para História de Iguape. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, v.8, p.222-375, 1903.

Comunicação

Chega a Corte, muda a cidade

Conferência proferida no Seminário “Projeto 200 Anos da Corte à Corte – O Rio de Janeiro, o STF e mais quatro instituições que reinventaram o Brasil – 9º Encontro de Magistrados Federais da 2ª Região 2008 - RJ/ES” (28 a 31 de agosto de 2008, Búzios, RJ. Organização: Tribunal Regional Federal, 2ª Região).

Luiz Edmundo Tavares

Graduado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, é Professor Assistente do Departamento de História da mesma universidade. Autor de diversos trabalhos, tem larga experiência em História, com ênfase em História do Brasil.

Chega a Corte, muda a cidade

O processo que dominou a história do Brasil nas últimas décadas do século XVIII foi a integração nas grandes transformações que Jacques Godechot denominou Revolução Atlântica. (Carlos Guilherme Motta)

O RIO DE JANEIRO ATÉ 1808

Desde os primórdios da ocupação inicial dos portugueses no Brasil, a Baía de Guanabara mereceu atenção, que se acentuou após a ocupação francesa de 1555. Nicolau Barré, um dos participantes da expedição mencionada, em correspondência enviada a Paris em fevereiro de 1556, descreve a baía da seguinte maneira:

No dia 10 de novembro, chegamos ao Rio Guanabara, rio que mais parece um lago. O local encontra-se exatamente sob o trópico de Capricórnio. [...] a baía é bela e fácil de fixar na memória, pois sua entrada é estreita e fechada de ambos os lados por duas altas montanhas. No alto da dita entrada (que tem cerca de meia légua), há uma rocha, com mais ou menos 100 pés de comprimento e 60 de largura (...). O referido rio é tão espaçoso que todos os navios do mundo poderiam aí ancorar com segurança; sua superfície é cheia de belas ilhas, todas cobertas por verdes bosques [...]¹

Expulso o invasor após combates intensos, Mem de Sá, governador da colônia, instalou a cidade no Morro de São Januário, assim descrito pelo próprio:

[...] escolhi um sítio que parecia mais conveniente, para edificar nêle a cidade do Rio de Janeiro o qual sítio era de um grande mato especo (sic) cheio de muitas árvores grossas em que em se levou asaz (sic) de trabalho em as cortar a impar o dito sítio e edificar uma cidade grande cercada de um muro por cima com muitos baluartes e fortes cheios de artilharia.²

A posição geográfica da cidade no interior da baía, verdadeiro forte natural, conferiu-lhe singular importância ao longo da sua história; embora acanhada, em 1808 contava apenas com cerca de 60 mil habitantes, seu porto exerceu peculiar relevância, especialmente no século XVIII quando se tornou o “porto das minas”. Efetivamente, foi fundamental na estrutura comercial europeia, dependente do Atlântico Sul, que tinha como principais portos, do lado do Brasil, Salvador e Rio de Janeiro, e no litoral africano, Luanda, com o qual o burgo carioca manteve intenso comércio, liderado, no século XVII, por Salvador Correia de Sá e Benevides, o mais português dos espanhóis, personagem controverso e poderoso.

¹ FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro*. _____. Antologia de Textos, 1531 – 1800, Rio de Janeiro: EdUERJ; José Olympio, 1999. P. 20.

² BARREIROS, Eduardo Canabrava. “A Cidade do Rio de Janeiro de sua fundação aos fins do século XVII”. *Revista do IHGB* (Vol. 288, 1970), Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1970. P. 202.

O Rio de Janeiro era então o vértice mais formidável de um triângulo comercial cujas demais pontas eram Lima e Buenos Aires. Nesse mesmo século, segundo Frederic Mauro,³ a melhor rota europeia na direção das Índias e para a costa oeste africana deveria trazer as embarcações até a Ilha de Trindade, e a proximidade do Rio de Janeiro, fundamentalmente da Baía de Guanabara, tornava quase que obrigatória a aguada no sítio carioca. A baía, relata-nos Corcino Medeiros dos Santos, é:

[...] ampla e ao mesmo tempo abrigada, pois tem barra estreita entre a ponta de São João e a de Santa Cruz, saliências que mais se aproximam com uma distância de 1.600 km. No interior a largura da baía chega a 28 km. O perímetro total é superior a 130 km e sua área, incluindo a parte ocupada pelas ilhas, chega a 412 km².⁴

Outra característica facilitadora da apreciável posição estratégica da cidade era o seu recôncavo, fértil e bem drenado, como acentuou o mestre Alberto Lamego:

[...] pelas águas do Meriti, do Sarapuí, do Iguaçú, do Pilar, do Saracuruna, do Guapemirim, do Suruí, do Magé, do Inhomirim, do Macacu e do Guaxindiba é que foram subindo os desbravadores. Ao longo de suas margens é que se foram alinhando os engenhos e as fazendas.⁵

Durante os setecentos, portanto, o Rio desenvolveu interessante atividade agrícola, destacando-se a cultura açucareira, e comercial, graças ao seu porto.

No século XVIII, a ocupação das terras do Sertão de Cataguá, além da necessidade de defender com maior eficácia a Colônia do Sacramento, sítio português erguido em frente a Buenos Aires, região disputada com a Espanha, levaram o governo português a transferir a capital do então Estado

do Brasil⁶ para o Rio de Janeiro. Nesse século o porto carioca tornou-se o mais movimentado do Brasil, especialmente em virtude do intenso tráfico de africanos destinados às minas.

Outro aspecto importante do burgo carioca no século XVIII pode ser observado na sua evolução urbana e arquitetônica. Foram obras de vulto nessa época, entre outras, a construção do Passeio Público, Paço dos Governadores, Arcos da Lapa, Arco do Teles, Chafariz de Mestre Valentim e os prédios das principais igrejas situadas na atual Rua Primeiro de Março, excetuando-se a igreja da Candelária.⁷

As freguesias rurais entre as quais avultam Irajá e Inhaúma, origem dos subúrbios⁸ do Rio de Janeiro, tiveram razoável progresso. A Estrada Real de Santa Cruz seria relevante para o contato entre a Fazenda dos Jesuítas e o centro do Rio, através do desfilar do Irajá (atual Largo do Campinho) e São Cristóvão. Dela “[...] saíram madeiras trabalhadas, tijolos, ladrilhos, telhas e ferragem para as construções da cidade e o levantamento de fortificações bem como materiais para obras de várias espécies, como fossem as hidráulicas e as aberturas de caminhos”.⁹ Do lado do que constitui atualmente a “região da Leopoldina”, já em 1635, encontramos a Capela de Nossa Senhora da Penha, origem da famosa Igreja da Penha, responsável pelo nome do importante bairro, construída por Baltasar Cardoso. O lugar transformou-se rapidamente em local de romaria, existindo ainda hoje a Rua dos Romeiros, reminiscência desse passado.

Concluindo, podemos asseverar que o Rio, até 1808, possuía singular importância para o governo português e para a própria colônia, pois, apesar de ser uma cidade pequena e acanhada, era dona de um porto extremamente movimentado, responsável por sua relativa autonomia e pela manutenção das regiões meridionais do Brasil.

³ MAURO, Frédéric. *Portugal, Brasil e o Atlântico*. Lisboa: Editorial Estampa, 1988. Vol. 1.

⁴ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. P. 13.

⁵ LAMEGO, Alberto, Apud TAVARES, Luiz Edmundo. “A Influência portuguesa no Rio de Janeiro de ontem e de hoje”. *APPA* (Vol. 1, n. 1, 1998), Londres: Goldsmiths College – University of London. P. 11.

⁶ A divisão Estado do Brasil e Estado do Maranhão existiu entre 1621 e 1774.

⁷ TAVARES, Luiz Edmundo. “Espaço e Lugar: o Rio de Janeiro e o Méier”. *Anais do Museu Histórico Nacional*, Vol. 35. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003. P. 92, 93.

⁸ “O subúrbio propriamente dito é uma longa faixa de terra que se alonga desde o Rocha ou São Francisco Xavier até Sapopemba, tendo para eixo a linha férrea da Central [Ferrovia Central do Brasil]. Para os lados não se aprofunda muito, sobretudo quando encontra colinas e montanhas...” in VASCONCELLOS, Eliane (org). *Lima Barreto: Prosa Seleta*. Rio de Janeiro: Nova Aguillar, 2001. P. 691

⁹ MORALES DE LOS RIOS, Adolfo. “Evolução Urbana Arquitetônica do Rio de Janeiro”. *Revista do IHGB* (Volume 288, 1970), Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1970. P. 202.

APOLÍTICA EUROPEIA E A TRANSFERÊNCIA DA CORTE

Os últimos anos do século XVIII assinalaram a avassaladora tentativa de Napoleão Bonaparte no sentido de controlar a Europa Continental. Rivalizando-se com o governante francês, a Inglaterra, temerosa de perder os privilégios que mantinha desde meados do século XVII, adotou uma política de embate: eram os ingleses, então, os únicos a ostentar uma indústria moderna, além de possuírem a principal Marinha europeia. A derrota francesa em Trafalgar, em 21 de outubro de 1805, demonstrou o poderio naval inglês, levando Napoleão a adotar, naquele momento, duas ações específicas para neutralizar a sua principal inimiga: a decretação do Bloqueio Continental e a assinatura do Tratado de Tilsit, em 7 de julho de 1807, com o Czar Alexandre. O Bloqueio Continental deveria causar a ruína econômica da Inglaterra, mercê do colapso do seu comércio; o Tratado de Tilsit neutralizaria a Esquadra inglesa, assim pensava o Imperador francês. O tratado, em suas cláusulas secretas, estabelecia que “[...] uma intimação, assinada por ambos, seria enviada a Portugal, à Suécia e à Dinamarca para que fechassem seus portos à navegação inglesa. Se qualquer desses países se recusasse a cumprir a ordem, seria tratado, então, como nação inimiga”.¹⁰

O plano francês previa metas ambiciosas. Tentaria obstruir as vias de acesso do comércio inglês na Europa Continental e apresaria as Esquadras sueca, dinamarquesa e portuguesa, o que permitiria aos franceses e russos aumentar sobremaneira o poderio naval na empreitada contra os britânicos. Conhecedor das cláusulas secretas de Tilsit, George Canning imediatamente arquitetou seu plano, que levou ao bombardeio de Copenhague e aprisionamento da Esquadra dinamarquesa; em relação a Portugal, o projeto foi diferente. Aguardaria

o aumento da pressão francesa sobre Dom João para, então, oferecer “proteção” a Portugal, forçando a transferência do Príncipe Regente para o Brasil. A agressão francesa sobre Portugal foi intensificada e como o reino lusitano, respeitando a aliança secular com os ingleses, não acatasse as decisões napoleônicas contra os súditos britânicos que tinham interesses comerciais em Portugal, o governante francês decidiu-se pelo aumento das exigências.

O ultimato de 12 de agosto de 1807, assinado pela França e pela Espanha, determinava que Portugal declarasse guerra à Inglaterra e fechasse seus portos aos navios ingleses, retirasse seu ministro de Londres, além de exigir a saída do representante britânico de Lisboa; os súditos ingleses residentes em Portugal deveriam ser aprisionados e suas propriedades e bens confiscados.¹¹ Lord Strangford, representante diplomático britânico em Portugal, e Rodrigo de Souza Coutinho, responsável pelos rumos da diplomacia portuguesa assinaram então a Convenção Secreta de Londres em 22 de outubro de 1807. Nela, o governo inglês “[...] constata a necessidade de o governo português fechar os portos portugueses à navegação britânica, para evitar a guerra com a França”.¹² Os ingleses também ofereciam o apoio necessário a uma possível transferência da Corte para o Brasil. Comprometiam-se a só reconhecer no trono português o legítimo Bragança, instalariam uma base militar na Ilha da Madeira, receberiam um porto livre e exclusivo na Ilha de Santa Catarina (no Brasil), além de Portugal se comprometer a abolir gradualmente o tráfico de africanos para o Brasil. Uma vez transferida a sede da monarquia, seriam iniciadas negociações para a assinatura de novos tratados; efetivamente a Convenção de outubro de 1807 é a base para os acordos de 1810, pactuados no Brasil. Estava aí concretizado o plano de George Canning no qual, mais do que nunca, prevalecia a ideia segundo a qual “a política inglesa é o comércio inglês”.

¹⁰ C FREITAS, Caio de. *George Canning e o Brasil (Influência da diplomacia inglesa na formação brasileira)*. Volume I. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. P. 13, 14.

¹¹ FREITAS, Caio. Op. Cit. P. 36, 37.

¹² TINÉ, José Sales. “A Grã-Bretanha e a Independência”. *O Sesquicentenário da Independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Universidade do Estado da Guanabara. 1974. P. 106.

O RIO DE JANEIRO DE DOM JOÃO

A ideia segundo a qual o Brasil poderia abrigar, em caso de necessidade, a Corte portuguesa não era recente, desde o século XVII aparece citada por Gabriel Soares de Souza, Ambrósio Fernandes Brandão, Frei Vicente Salvador e Antonio Vieira, por exemplo. Quando da restauração portuguesa em 1640, Dom João IV afirmava que Portugal dependia do Brasil e de Angola, “a vaca de leite e a mãe preta”, respectivamente. De fato, nos momentos de maiores dificuldades, o Brasil surgia como solução lógica. A necessidade imposta pela nova conjuntura europeia possibilitou, portanto, que um projeto tantas vezes pensado se realizasse e aí a Corte portuguesa atravessa o Atlântico – o inferno. Nesse momento, o Brasil, tantas vezes denominado de purgatório, transformava-se novamente em paraíso.

Ainda na Bahia, o Príncipe Regente assinou o decreto de Abertura dos Portos do Brasil às Nações Amigas, atitude, naquela conjuntura, absolutamente necessária e determinada desde a partida da Corte. O decreto de 28 de janeiro de 1808 estabelecia a cobrança de direitos alfandegários de 24% *ad valorem* sobre as mercadorias que chegassem ao Brasil, sem distinção entre os navios nacionais e estrangeiros em que fossem transportadas. Em 11 de junho, contrariando os interesses ingleses, o Príncipe Regente reduzia para 16% as tarifas sobre os gêneros secos transportados em navios lusitanos. O documento de 28 de janeiro, além de eliminar o monopólio comercial imposto pela metrópole desde o século XVI, conseguia neutralizar a cláusula da Convenção Secreta de outubro de 1807, em função da qual a Inglaterra propunha a concessão de um porto livre e exclusivo na Ilha de Santa Catarina.¹³

Instalada a Corte no Brasil, a Inglaterra cobraria a “proteção” oferecida ao Príncipe Regente: iniciavam-se as negociações para a assinatura dos Tratados de Comércio e Navegação e Aliança e Amizade,¹⁴ baseados nas cláusulas secretas da Convenção de 1807. Algumas deliberações desses acordos merecem menção especial, pois tiveram como consequência a singular influência

inglesa sobre o Brasil. Em relação ao Tratado de Comércio e Navegação, acreditamos que os artigos números 10, 12 e 19 tornaram-se extremamente relevantes para entendermos a ganância inglesa em relação ao Brasil. Fixam a criação no Brasil do cargo de Juiz Conservador, da liberdade de culto dos ingleses no Brasil e do estabelecimento de uma tarifa preferencial para o comércio inglês com os portos portugueses. O Juiz Conservador julgaria os súditos ingleses residentes no Brasil, de acordo com a legislação inglesa, o que implicaria em “[...] pretensão e descaro dos britânicos”.¹⁵

O artigo nº 12, extremamente criticado pelos representantes da Igreja Católica, garantia aos súditos ingleses o direito de realizar suas práticas religiosas em prédios que mantivessem o aspecto externo residencial e não dispusessem de sinos para anunciar os serviços religiosos. O de nº 19 praticamente garantia o monopólio do comércio britânico com a colônia brasileira, pois:

[...] ficou estabelecido que as mercadorias inglesas, quer consignadas a súditos ingleses ou a portugueses, pagariam apenas nas alfândegas do Brasil 15 por cento *ad valorem* e, como retribuição, a Inglaterra garantiria a Portugal o ‘tratamento platônico’, como bem disse Oliveira Lima, de nação mais favorecida.¹⁶

Em relação à cidade do Rio de Janeiro, as três cláusulas citadas contribuíam apreciavelmente para mudar as feições urbanas uma vez que o porto, ainda sem infraestrutura adequada, passou a receber produtos ingleses em grande quantidade, alguns sem nenhuma utilidade para os habitantes da cidade; os cidadãos ingleses não tinham necessidade de respeitar a legislação portuguesa e algumas edificações passaram a apresentar padrões arquitetônicos ingleses.

Em relação ao convênio denominado Aliança e Amizade, entendemos que a cláusula mais significativa é aquela em que Sua Majestade Britânica se comprometia a só reconhecer no trono português o legítimo Bragança, o que garantia a permanência de Dom João e seus herdeiros no governo português na luta contra as pretensões napoleônicas.

¹³ O rompimento do Pacto Colonial foi móvel das lutas que levaram à condenação e morte de personagens como Joaquim José da Silva Xavier, envolvido na Conjuração Mineira; Lucas Dantas, Luiz Gonzaga das Virgens, Manuel Faustino dos Santos Lira e João de Deus do Nascimento, participantes da Conjuração Baiana.

¹⁴ Os tratados foram ratificados pelo governante português em 26 de fevereiro 1810.

¹⁵ FREITAS, Caio. Op. Cit. P. 36, 37.

¹⁶ Idem. P. 281.

Concluindo, acerca dos tratados de 1810, utilizamos a opinião do Embaixador Caio de Freitas, que nos assevera:

Uma análise, superficial que seja, do espírito que presidiu a elaboração desses tratados revela, desde logo, que o Brasil, funcionando como parte sem advogado na questão, teria de ser, como de fato o foi, a principal vítima naquela distribuição unilateral de favores. No Gabinete português não figurava um só brasileiro e a base sobre a qual as negociações versaram foi a dos antigos tratados luso-britânicos, com Strangford, de um lado, representando as exigências inglesas, e Linhares, do outro, falando em nome de Portugal.¹⁷

Como observamos o impacto inicial da chegada do Príncipe Regente não é dos melhores para a cidade que, em última análise, transformou-se provisoriamente em sede do Império português. Todavia, sob o ponto de vista político, a presença da Corte alteraria algumas características do processo de emancipação política que tinha se tornado mais agudo desde o século XVIII e apresentava acentuada individualidade de acordo com os interesses das várias regiões brasileiras. A monarquia uniria diversas forças políticas, contribuindo para a unidade do movimento de independência, principalmente durante a regência de Dom Pedro (1821-1822).

Além dos convênios com a Inglaterra, a chegada da Corte trouxe a necessidade da instalação de numerosas instituições. Assim foi criado o primeiro ministério lusitano no Brasil, composto por Dom Fernando José de Portugal, mais tarde Marquês de Aguiar, na Pasta dos Negócios do Reino; Dom João Rodrigues de Sá e Menezes, que recebeu o título nobiliárquico de Visconde de Anádia, na Secretaria da Marinha e Ultramar; e Dom Rodrigo de Souza Coutinho,¹⁸ posteriormente Conde de Linhares, Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, mentor da política exterior portuguesa nos primeiros tempos da Corte no Brasil. Simultaneamente

te à instalação do Ministério, foram criados ou transferidos de Lisboa para o Rio de Janeiro o Conselho de Estado, o Conselho de Fazenda, a Mesa da Consciência e Ordens, a Junta de Comércio, a Casa da Suplicação, o Supremo Conselho Militar e de Justiça¹⁹ e a Intendência-Geral de Polícia. O aparato administrativo joanino necessitaria ainda da instalação de outros órgãos como a Academia de Marinha; a Academia de Artilharia e Fortificações; o Arquivo Militar; a Fábrica de Pólvora; o Jardim Botânico; o Hospital do Exército; a Biblioteca Real (franqueada ao público em 1814); a Impressão Régia (o primeiro jornal, a *Gazeta do Rio de Janeiro*, circulou em 10 de setembro de 1808); a Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios, mais tarde Academia de Belas Artes; o Banco do Brasil e o Real Teatro de São João. Cabe lembrar que em 16 de dezembro de 1815 o Brasil foi elevado à categoria de Reino Unido a Portugal e Algarves, por influência de uma ideia surgida durante o Congresso de Viena.²⁰

Inegavelmente, a chegada do Príncipe Dom João e seus seguidores modificou repentinamente as feições da cidade colonial, que agora abrigava mais de aproximadamente 15 mil habitantes portugueses, além de comerciantes, notadamente britânicos; botânicos; zoólogos; representantes diplomáticos, cujo número de indivíduos aumentou significativamente após a derrota de Napoleão Bonaparte e o Congresso de Viena de 1815. A população carioca praticamente dobraria entre 1808 e 1821.

No século XIX, quando da chegada da Corte portuguesa, em 1808, a população era estimada em aproximadamente 60.000 almas. E, em 1821, chegávamos a cerca de 116.000 habitantes, dos quais 31.121 localizavam-se no sertão. Em 1850, o número demonstrava acentuado crescimento, atingindo a quantidade de 266.466 habitantes, sendo 155.864 livres e 110.602 escravos. Nas freguesias urbanas viviam 205.906 indivíduos, cerca de 77% da população, enquanto nas freguesias rurais residiam 60.550 indivíduos.²¹

¹⁷ FREITAS, Caio. Op. Cit. P. 283.

¹⁸ Durante o período da sua permanência no Brasil, os principais ministros de Dom João foram: Dom Rodrigo de Souza Coutinho, Conde de Linhares, (1808/ 1812); Dom Antônio de Araújo Azevedo, Conde da Barca (1812/1817); e Tomaz Antônio Vilanova Portugal (1817/ 1821).

¹⁹ Nesse momento, o Brasil foi retirado da esfera de atribuições do Conselho Ultramarino, ficando sob orientação direta do Príncipe Regente Dom João.

²⁰ Durante a sua permanência na Bahia, Dom João, além de assinar o decreto de Abertura dos Portos, criou a Escola Médico-Cirúrgica.

²¹ TAVARES, Luiz Edmundo. "Espaço e Lugar: o Rio de Janeiro e o Méier". *Anais do Museu Histórico Nacional*, Vol. 35. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003.P. 95.

A expansão urbana foi imediata. A cidade que até então estava limitada a um quadrilátero irregular, cujos vértices eram o antigo Morro de Manuel de Brito, onde está instalado o Mosteiro de São Bento; o Morro de Santo Antônio, abrigo do Convento de Santo Antônio; o Morro do Castelo, no qual estavam erguidos a Igreja dos Jesuítas, o Hospício e o Colégio dos Inacianos; e o Morro da Conceição, expandiu-se. Excetuando-se a colina de São Bento, as demais foram arrasadas, alterando sobremaneira a fisionomia do centro da cidade. A cidade ganhara uma feição mais atraente na centúria anterior, a mineração possibilitou transformações que são preservadas ainda hoje, fundamentalmente na região da Praça XV de Novembro, antigo Largo do Carmo, e na Lapa, com os suntuosos arcos.

Apesar da região do Largo do Carmo continuar sendo a mais movimentada em função da existência do Paço e do comércio ali estabelecidos, existiu uma expansão na direção a São Cristóvão, onde Dom João se instalou na antiga residência de Elias Antônio Lopes, na Quinta da Boa Vista. Tornou-se necessária a criação de uma via que encurtasse o caminho entre o centro da cidade e São Cristóvão. Até então o trajeto era vencido seguindo-se pela Rua Mata Cavalos (hoje Riachuelo) e Mata Porcos até a região da atual Praça da Bandeira em razão da necessidade de circundar a Lagoa da Sentinela. Uma das primeiras medidas da administração joanina foi oferecer isenções de impostos a quem se estabelecesse no sertão, além da Igreja de Santana. Essas vantagens contribuíram para o aterro da Lagoa da Sentinela e o aparecimento da Cidade Nova, onde passaram a habitar pessoas desejosas de ficarem mais próximas do Príncipe.

O novo bairro foi constituído por residências de dois e três pavimentos, indicando a existência de moradores abastados e de maior projeção social. Mais tarde, obra do francês Grandjean de Montigny, o mangue de São Diogo foi drenado e construído o Caminho do Aterrado, também chamado Caminho das Lanternas, para que Dom João VI pudesse se locomover mais rapidamente nas viagens à cidade, inclusive no horário noturno. O Caminho do Aterrado abriu maiores perspectivas para a ocupação do interior da cidade, na direção do atual subúrbio. Em 1817, com a concessão dada ao Sargento-Mor Sebastião Fábregas Suruqué (18 de outubro) foram criadas as duas pri-

meiras linhas de gôndolas no Rio de Janeiro. Uma dirigia-se a São Cristóvão, facilitando o acesso à Quinta da Boa Vista; a outra partia para Santa Cruz, cobrindo o percurso entre o centro urbano e a zona rural em aproximadamente cinco horas. No sentido contrário, também havia razoável movimento com a ocupação da área em torno do Outeiro da Glória, Catete, Santa Teresa e, mais tarde, Botafogo. Na época, as freguesias rurais, onde surgiram os subúrbios eram pouco habitadas em comparação com as urbanas e suburbanas, e assim permaneceram por bastante tempo. Em meados do século XIX, o Rio de Janeiro já experimentava mudanças mais sensíveis; tornou-se grande centro de consumo, estimulando o desenvolvimento das zonas periféricas, como as freguesias rurais, por exemplo. Fábricas, bancos, estabelecimentos comerciais e voltados ao lazer atraíam novos indivíduos à cidade. A importância cultural carioca não tinha par no País. Segundo Luiz Carlos Soares, baseado em Noronha Santos:

Nos anos de 1820, as freguesias urbanas do Município da Corte (Rio de Janeiro) eram Sacramento, Santa Ana (Santana), Santa Rita, Candelária e São José (que incluía a Glória). As freguesias suburbanas eram Engenho Velho e Lagoa, enquanto as freguesias rurais incluíam Irajá, Inhaúma, Jacarepaguá, Ilha do Governador, São João do Meriti (que foi desmembrada mais tarde da Corte), Campo Grande, Guaratiba e Itaguaí.²²

A cidade urbanizava-se.

Acentuadamente relevante para a nossa cidade foi, durante e imediatamente posterior ao período joanino, a chegada de numerosos estrangeiros estudiosos de geologia, flora, fauna, geografia, paleontologia e etnologia. Entre outros, cabe menção especial à Maria Graham, autora de um "diário" elucidativo acerca da vida na Corte, especialmente na Quinta da Boa Vista; João Maurício Rugendas, pintor, que retratou nossas terras, hábitos e gente de maneira magistral; Alexandre Von Humboldt, Jorge Henrique (Barão Von Langsdorff) e Auguste de Saint-Hilaire, que nos legaram contribuição indelével ao estudo da flora, fauna e geografia brasileiras.

²² SOARES, Luiz Carlos. Rameiras, ilhoas e polacas – *A prostituição no Rio de Janeiro do século XIX*. São Paulo: Ática, 1992. P. 10.

A busca para aprimorar o conhecimento sobre o Brasil se intensificou de forma proeminente após a chegada da Arquiduquesa Leopoldina de Habsburgo, que se casou com o futuro Imperador do Brasil, Dom Pedro em 1817. A Princesa Leopoldina muito se interessava pelas ciências naturais e pelas artes. Por sua influência, o Brasil recebeu Carlos Frederico Filipe Von Martius, médico e botânico, que se fez acompanhar de João Batista Von Spix, estudioso da zoologia. Spix ficaria pouco tempo no Brasil, porém Martius aqui permaneceu, tendo desempenho destacado na fundação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 1838, e produzido obras que permitiriam singular conhecimento a respeito da flora brasileira.

Em 26 de março 1816, apesar da oposição do cônsul-geral da França no Brasil, Maler, o Rio de Janeiro acolheu os componentes da Missão Artística Francesa, contratados por iniciativa do Conde da Barca. Coube ao Marquês de Marialva, encarregado dos Negócios de Portugal na França, desenvolver as negociações iniciais para a vinda de alguns artistas que após a derrota de Napoleão Bonaparte atravessavam período de intensas dificuldades em seu país, concluídas pelo seu sucessor Francisco José Maria de Brito. A Missão contou com aproximadamente 1.200 indivíduos, entre os quais avultam, além do seu chefe Joaquim Le Breton; Augusto Taunay, Nicolau Antonio Taunay, Jean Baptiste Debret, Grandjean de Montigny, Marcos Ferrez e Zeferino Ferrez, estes incorporados posteriormente.

A iniciativa do representante da facção francófila no governo de Dom João revelou-se particularmente feliz. A cidade até então caracterizada no que diz respeito à sua arquitetura, pelas “[...] expressões jesuíticas, barroca e rococó [...]”²³ legítimas para a nossa arquitetura religiosa; porque a civil, quando rural nas suas formas desataviadas era despreendida de pretensões eruditas [...]”²³ recebeu, embora de forma acanhada, a estética neoclássica. Ainda hoje, é exemplo marcante desta estética a construção do prédio da Alfândega, depois Il Tribunal do Júri, hoje Casa França-Brasil, cujo traço pertence ao arquiteto Grandjean de Montigny. Os demais participantes também colaboraram para alterações do nosso quadro arquitetônico e artístico. Debret, por exemplo, deixou-nos

preciosa coleção de quadros e gravuras que facilitam o estudo do cotidiano carioca na primeira metade do século XIX. É de Paulo Santos a seguinte análise:

No Período Imperial, com a Abertura dos Portos decretada pelo Príncipe Regente, quando em 1808 fugindo da invasão napoleônica transferiu a Corte para o Brasil, passamos a receber toda sorte de influências, na arquitetura e nas artes em geral predominando paradoxalmente as da França, resultado da vinda em 1816 de uma missão de artistas desse país para o Rio de Janeiro. Assinalam-se no período duas influências principais: uma estilística, o neoclassicismo, que foi aqui antes uma revivescência de formas ainda uma vez da Renascença, do que um retorno às fontes primárias da Grécia e Roma antigas, como na França, Inglaterra e Alemanha; outra, como tendência do espírito, romantismo, com variadas expressões formais.²⁴

Quando do regresso de Dom João em 1821, o Rio de Janeiro tinha a fisionomia alterada. A população dobrara, a cidade expandira-se. Sob o ponto de vista político, o processo de Independência se intensificou. Dom Pedro, agora regente, profundamente respeitoso ao pai claudicava quando sondado acerca da possibilidade de liderar o movimento de emancipação. Em carta datada de 4 de outubro de 1821, encaminhada a Dom João VI, afirmava:

A Independência tem-se querido cobrir comigo e com a tropa; com nenhum consegui, nem conseguirá porque a minha honra e a dela é maior que todo o Brasil; quieram-me e dizem que me querem aclamar imperador; protesto a vossa majestade que nunca serei perjuro, que nunca lhe serei falso, e que eles farão essa loucura, mas será depois de eu e todos os portugueses estarem feitos em postas; é o que juro a vossa majestade, escrevendo nesta com o meu sangue estas palavras: “Juro sempre ser fiel a vossa majestade, à nação e à constituição portuguesa.”²⁵

²³ SANTOS, Paulo F. “Quatro séculos de arquitetura na Cidade do Rio de Janeiro”. *Quatro séculos de cultura*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1964. P. 48

²⁴ Idem. P. 47.

²⁵ Cf. TINÊ, José Sales. *História do Brasil*. 6ª Ed. Duque de Caxias: AFE/ SEGRAFE, 1978. P. 93.

Meses depois, em agosto de 1822, Dom Pedro, mercê dos novos acontecimentos provocados pela ação das Cortes, que tinham transformado o rei em prisioneiro após jurar a Constituição portuguesa em branco; das tentativas de fazê-lo regressar a Portugal; das dificuldades encontradas pelos representantes brasileiros nas Cortes de Lisboa, e da atuação das forças políticas no Brasil, passou a apoiar a causa da emancipação política do Brasil. Efetivamente, a contestação ao sistema colonial não era nova, já em 1649, o Padre Antônio Vieira registrava no *Sermão das Nuvens*.

Com terem tão pouco do céu os ministros que isto fazem, temo-los retratados nas nuvens. Aparece uma nuvem no meio daquela baía, lança uma manga ao mar, vai sorvendo por oculto segredo da natureza grande quantidade de água, e, depois que está bem carregada, dá-lhe o vento e vai chover daqui a trinta, daqui a cinquenta léguas. Pois, nuvem ingrata, nuvem injusta, se na baía tomaste essa água, se na baía te encheste, por que não choves também na Bahia? Se a tiraste de nós, por que não a despendes conosco? Se a roubastes a nossos mares, por que não a restituís a nossos campos? Tais como isto são os ministros que muitas vezes vêm ao Brasil, e é fortuna geral das partes ultramarinas. Partem de Portugal estas nuvens, passam as clamas da Linha, onde diz que também reservem as consciências, e em chegando *verbi gratia* a esta baía, não fazem mais que chupar, adquirir, ajuntar, encher-se – por meios ocultos, mas sabidos – e, ao cabo de três ou quatro anos, em vez de fertilizarem a nossa terra com a água que eram nossa, abrem asas ao vento, e vão chover a Lisboa, desperdiçar a Madrid. Por isso nada lhe luz ao Brasil por mais que dê, nada lhe monte e nada lhe aproveita por mais que faça, por mais que desfaça. Tudo que der a Bahia, para a Bahia há de ser: tudo que se tirar do Brasil, com o Brasil há de se gastar.²⁶

Vieira antecipava em praticamente dois séculos a visão do herdeiro do trono português, em documento redigido por José Bonifácio de Andrada e Silva, entretanto assinado por Dom Pedro; o célebre “Manifesto do Príncipe Regente do Brasil aos governos e nações amigas”, datado de 6 de agosto de 1822, assinala “[...] os motivos que me têm obrigado a anuir à vontade geral do Brasil, que proclama à face do universo a sua independência política [...]”²⁷ “[...] enquanto durar o cativo de El-rei meu augusto pai.”²⁸

O manifesto se reporta a diversos momentos em que Portugal recorreu ao Brasil, sendo sempre atendido nas suas necessidades, e critica os lusitanos que “[...] queriam que os brasileiros pagassem até o ar que respiravam e a terra que pisavam”.²⁹ Alude, também, à cortesia brasileira que recebeu o Príncipe Regente em 1808 e “[...] supriu com generosidade e profusão as despesas de uma nova Corte desregrada e o que mais é, em grandíssima distância, sem interesse algum seu particular, mas sim pelo simples laço de fraternidade...”³⁰

A Independência proclamada em 1822, através do manifesto, assinala duas consequências creditadas à transmigração; a consecução do processo, cujo início é anterior à transferência da Corte e a manutenção da unidade territorial do país, que a exemplo da América Espanhola, em virtude das diferenças regionais desde o período colonial, poderia ter fragmentado o Brasil em numerosos países. A elite brasileira, receosa das cenas ocorridas no Haiti e da possível perda dos seus privilégios apoiou o Príncipe, que pensava manter para si a parte mais rica do reino enquanto perdurasse o cativo do pai, o Rei Dom João VI.

Coube à cidade do Rio de Janeiro centralizar os acontecimentos que marcaram e desfecharam todo esse processo histórico, também fruto da passagem da Corte portuguesa no Brasil.

Hoje, 29 de agosto de 2008, ao relembramos os 183 anos do Reconhecimento da Independência do Brasil por parte do Reino Português, uma reflexão se impõe. Urge que se complete de forma total a obra iniciada há tempos atrás. A luta cotidiana em busca do fortalecimento do nosso País é a tarefa que nos compete.

²⁶ Cf. Tavares, Luiz Edmundo. “História – Indagações”. *América Latina e Caribe: os desafios para o século XXI*. Rio de Janeiro: UERJ/ PROEALC, 1995. P. 196.

²⁷ Cf. GARCIA, Nilo. “A Independência do Brasil à luz de sua Declaração”. *O Sesquicentenário da Independência do Brasil*. Rio de Janeiro: UEG, 1974. P. 115.

²⁸ Ibidem. P. 114.

²⁹ GARCIA, Nilo. Op. Cit. P. 112.

³⁰ Ibidem. P. 113.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

BARREIROS, Eduardo Canabrava. "A Cidade do Rio de Janeiro de sua fundação aos fins do século XVII". *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1970. Volume 288.

CARVALHO, Jean Marcel. *Visões do Rio de Janeiro*. _____. Antologia de Textos, 1531 – 1800, Rio de Janeiro: EdUERJ: José Olympio, 1999.

FREITAS, Caio de. *George Canning e o Brasil (Influência da diplomacia inglesa na formação brasileira)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

GARCIA, Nilo. "A Independência do Brasil à luz de sua Declaração". *O Sesquicentenário da Independência do Brasil*. Rio de Janeiro: UEG, 1974.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História da Civilização Brasileira*. 3ª ed. São Paulo: DIFEL, 1973. Tomo 2, v. 1.

MAURO, Frèdèric. *Portugal, Brasil e o Atlântico*. Tradução Manuela Barreto. Lisboa: Editorial Estampa, 1988.

MONTEIRO, Tobias. *História do Império – A Elaboração da Independência*. 2ª Ed. Brasília: Ministério da Educação e Cultura/ Instituto Nacional do Livro, 1972.

MOTTA, Carlos Guilherme. *A Ideia de Revolução no Brasil (1789-1801)*. Petrópolis: Vozes, 1979.

NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. *As Freguesias do Rio Antigo*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1965.

NOVAIS. Fernando Antônio. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1983.

RIOS, Adolfo Morales de Los. "Evolução Urbana Arquitetônica do Rio de Janeiro". *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1970. Volume 288.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

SANTOS, Paulo F. "Quatro Séculos de Arquitetura na Cidade do Rio de Janeiro". *Quatro Séculos de Cultura*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1964.

SOARES, Luiz Carlos. *Rameiras, ilhoas e polacas – A prostituição no Rio de Janeiro do século XIX*. Ática: São Paulo, 1992.

TAVARES, Luiz Edmundo. "História – Indagações". *América Latina: os desafios para o século XXI*. Rio de Janeiro: UERJ/ PROEALC, 1995.

TAVARES, Luiz Edmundo. "O Porto do Rio de Janeiro: reflexões sobre a sua influência no Prata no século XII". *América Latina em Discussão*. Rio de Janeiro: UERJ, 1994. 2v.

TAVARES, Luiz Edmundo. "Subúrbio: a ("In") Previsão". *Revista [Syn]Thesis. Cadernos do Centro de Ciências Sociais*, v. 1, nº 2. Rio de Janeiro: UERJ, 1997.

TAVARES, Luiz Edmundo. "Espaço e lugar: o Rio de Janeiro e o Méier". *Anais do Museu Histórico Nacional*, Volume 35. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003.

TAVARES, Luiz Edmundo. "A Influência portuguesa no Rio de Janeiro de ontem e de hoje". *APPA*, Volume 1, nº 1, 1998, Londres: Goldsmiths College – University of London, 1998.

TAVARES, Luiz Edmundo. "O Rio de Janeiro e a Conjuração Mineira". *A Conjuração Mineira e a maçonaria que não houve*. São Paulo: A Gazeta Maçônica. S/d.

TINÉ, José Sales. "A Grã-Bretanha e a Independência". *O Sesquicentenário da Independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Universidade do Estado da Guanabara. 1974.

TINÉ, José Sales. *História do Brasil*. 6ª ed. Duque de Caxias. AFE/ SEGRAFE, 1978.

VASCONCELLOS, Eliane (org). *Lima Barreto: Prosa Seleta*. Rio de Janeiro: Nova Aguillar, 2001.

Resenha

O último baile do Império: o baile da Ilha Fiscal

Marcello José Gomes Loureiro

Marcello Loureiro é graduado pela Escola Naval, com habilitação em Administração. É mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História Social da 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.

Persistências de um Antigo Regime nos Trópicos: reflexões acerca das possibilidades de uma “Sociedade de Corte” no Brasil Monárquico

BRAGA, Cláudio Costa. *Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.*



Publicado em 2006, *O último baile do Império: o baile da Ilha Fiscal*, do Comandante Cláudio Costa Braga, procura examinar a edificação do palacete em estilo neogótico provençal que faz deslumbrante a ilha na Baía de Guanabara, atualmente um dos principais cartões-postais do Rio de Janeiro. Privilegia também em sua análise o famoso baile que em diversas narrativas aparece vinculado ao fim da monarquia no Brasil.

O fato de ter o último baile do Império como objeto principal de pesquisa atribui relevante competência distintiva à obra. Circulando sobretudo nos campos da história social e cultural, ela instiga os historiadores a ampliar seus horizontes de investigação a partir de novas temáticas. Dessa sorte, é um dos poucos trabalhos da historiografia brasileira que elege uma festa para sua análise axial.

O autor viabiliza sua pesquisa com base em fontes de diversas categorias, recorrendo especialmente às publicações na imprensa da época. Em que pese a observação das fontes primárias parecer ter sido efetivamente exaustiva, é preciso registrar que nem sempre houve inter-relação explícita entre o texto e o seu suporte empírico, posto que a documentação (e até a biblio-

grafia consultada) não foi citada e controlada no decorrer textual. Assim, o leitor se sente por vezes descolado do processo que gerou as conclusões apontadas em alguns momentos da escrita. Escrita, aliás, que é ricamente recheada por charges de época. Lamenta-se, embora esta não parecer ter sido sua proposta, que Costa Braga não as tenha sujeitado a uma fina análise iconográfica.

Em um primeiro momento, o autor apresenta sinteticamente o contexto político que se tecia às vésperas da instauração do regime republicano. Em seguida, percorre de forma fantástica a história da construção do palacete que singulariza de modo tão significativo a Ilha Fiscal. A partir de então, vasculha detalhadamente diversos aspectos da organização do evento, a exemplo da lista de convidados, dos convites, do cardápio e das vestimentas.

Com sentimento nostálgico, que por vezes faz lembrar a narrativa sem pressa de Varnhagen, em que até as forças da natureza parecem conspirar para o sucesso da recepção, o autor se detém finalmente em seu objeto crucial: o baile dedicado à oficialidade do navio chileno *Almirante Cochrane*. Fica a curiosidade do leitor acerca dos motivos

que realmente teriam incentivado o governo imperial a promover uma festa tão suntuosa, “certamente exagerada para a simples recepção devida a um navio de guerra estrangeiro”, conforme indica, no Prefácio, o Almirante Armando de Senna Bittencourt. Um Império que não conhecera festas tão grandiosas como esta, de repente pareceu querer compensar uma espécie de “tempo perdido”.

Em texto recente, publicado em *O Brasil como Império*, organizado por Sonia Guarita do Amaral, o Almirante José Maria do Amaral Oliveira discute justamente as possíveis razões para a realização do baile. Explica que a hipótese de a recepção da Ilha Fiscal ser uma resposta cordial da Marinha do Brasil ao acolhimento deferido pela Marinha Chilena ao Cruzador *Barroso*, que em janeiro de 1889 precisou de apoio logístico em Valparaíso, deve ser mitigada, na medida em que o programa de festividades foi assumido não pela Marinha, mas pelo Presidente do Conselho de Ministros e pela própria família imperial. Depois, circulando com facilidade pelos problemas imbricados à política externa brasileira, deslinda a suposição de o governo imperial exprimir sutilmente, por meio do baile, seu apreço ao Chile contra Argentina, Peru e Bolívia, posicionando-se assim para o equilíbrio da balança de poder latino-americana. Uma última possibilidade, que não exclui a anterior, vincula-se às crises de solução por que passava a monarquia ao fim da década de 1880. Nessas circunstâncias, em que a conservação da Coroa estava ameaçada, o baile “representaria, na prática, uma demonstração de poder e influência do governo imperial, onde a elite do Império estaria presente ao evento, prestigiando, acima de tudo, a imagem da monarquia e de seus dirigentes”.

Nesse sentido, em meio à ostentação de comendas e símbolos diversos, em um ambiente cuja etiqueta explicitava ordenamentos e redes sociais, sugere-se a função social deste último baile: é ele que produz sentido a uma cidade que abriga a única Corte americana nos trópicos; é o espaço para o desfile do poder e para a fixação e consagração das hierarquias, inerentes a uma sociedade modulada por elementos caracteristicamente persistentes de uma cultura de Antigo Regime, ainda que em pleno século XIX.

Tal constatação não é tão estranha se procurarmos deslocar as considerações de Arno Mayer sobre as continuidades das práticas de Antigo Regime na Europa pós-Revolução Francesa para o Brasil dos oitocentos. Certamente, o Brasil dessa época também dialogou com a *Força da Tradição*. Em consonância, os recentes trabalhos de Maria Fernanda Martins sobre a *velha arte de governar* do Conselho de Estado demonstram como

a elite social e econômica do século XIX tinha uma ossatura conformada em grande medida por uma herança de Antigo Regime. O problema é que, em contrapartida, muitas vezes a historiografia insiste em falar apenas de uma sociedade capitalista, reduzida à empresa do café, permeada por uma cultura burguesa. Minimizamos, assim, sobremaneira o problema das permanências do processo histórico.

Desta constatação, pode surgir uma segunda. Se for possível pensar em persistências de um Antigo Regime no Império do Brasil, do mesmo modo é interessante refletir até que ponto a categoria analítica *Sociedade de Corte*, do sociólogo alemão Norbert Elias, pode ser aplicada à sociedade brasileira do século XIX.

Talvez as considerações de Elias possam realmente contribuir para a compreensão dessa sociedade monárquica. Dialogando com as teorias de Freud, Weber, Durkheim e Georg Simmel, Elias considerou a Corte francesa uma sociedade independente e original, dotada de comportamento sociológico próprio. De acordo com o autor, havia um equilíbrio de tensões entre a aristocracia e a burguesia propício ao absolutismo, pois os dois segmentos dominantes tinham interesses opostos, de modo que o rei, arbitrando os seus conflitos, aliava-se, ora a um, ora a outro. Nessa dinâmica, tornava-se mais forte diante de cada um deles, isoladamente. O monarca deveria assim permanentemente jogar nas tensões sociais, rivalizando os dois grupos. Sua manipulação era a própria origem do poder real.

Não se deve pensar, todavia, já alertado por Elias com propriedade, que nobreza e burguesia estivessem em plena luta de classe. Não se trata de marxismo. Ambos tinham um interesse comum: manter uma *figuração social*, conceito chave nos escritos do sociólogo, que lhes assegurassem posições privilegiadas.

Para ele, a autoridade real, que domesticava a nobreza, estava calcada sobre três instrumentos de controle. O primeiro era o monopólio fiscal, traduzido pela tributação em dinheiro e não em terras. O segundo era o monopólio sobre a violência legítima, sustentado no Poder Militar, que obrigava a aristocracia a se desposar de suas prerrogativas, aproximando-se do rei. O último era a etiqueta de Corte, muito evidenciado na obra de Costa Braga.

Escrevendo no contexto da Alemanha da década de 1930, Elias mostrava como a etiqueta, a forma como as pessoas se olhavam, controlavam-se e se comportavam revelavam um código específico de sociabilidade. Uma verdadeira linguagem simbólica tácita, que sacralizava posturas a partir da internalização de valores, definia regras de comportamento e posicionava cada inte-

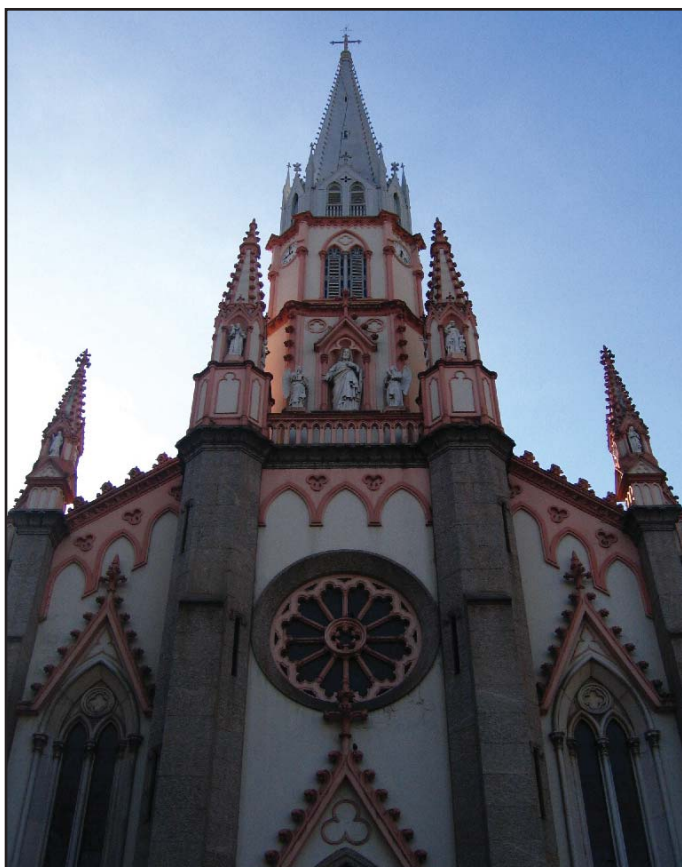
grante da Corte em seu devido lugar social. Em uma única palavra, delineava a *polidez* da ação social. No seu conjunto, a estruturação da *Sociedade de Corte*, com suas redes clientelares e figurações, também modulava uma determinada estruturação do exercício do poder real. Noutros termos, sinteticamente, a governabilidade régia passava pela prática da etiqueta.

Na historiografia brasileira, ainda que sejam marcantes os escritos clássicos de Lilia Schwarcz, infelizmente poucos trabalhos analisaram a linguagem simbólica do Império. Por exemplo, raros são os que procuraram associar o estilo neogótico, derivado da arte medieval, à legitimação do poder régio.

Não custa salientar que a identificação de nexos entre a arte e a filosofia não é algo inédito. Ao se debruçar sobre as motivações que influenciaram a construção e as transformações estilísticas de catedrais góticas na Europa da Idade Média, o historiador alemão Erwin Panofsky acabou por concluir que é impossível dissociar a dinâmica desse estilo arquitetônico das relações que estabeleceu com a lógica de pensamento de

orientação escolástica. Desse modo, o manejo das formas estéticas flutua conforme o manejo das formas imaginárias. Mas, quanto ao neogótico no Brasil, o máximo que podemos neste espaço é ensaiar caminhos para pesquisas futuras.

Sabe-se que na década de 1880, foram iniciadas as construções, todas em estilo neogótico, da Ilha Fiscal (1881), da Basílica de Nossa Senhora da Imaculada Conceição (1886), localizada na praia de Botafogo, e da famosa Catedral de São Pedro de Alcântara de Petrópolis (1884), onde atualmente estão sepultados os corpos do Imperador e de sua esposa. Não custa registrar que as três edificações se localizam em pontos estratégicos para a retenção do seu estilo arquitetônico: o palacete da Ilha e a Basílica tinham forte relevância para os visitantes que se dispunham a conhecer o Rio de Janeiro. No caso específico da Basílica, muito imponente, dominava a paisagem de Botafogo, área predominantemente rural em finais do século XIX, sendo uma das primeiras construções vistas por quem cruzava a barra da Guanabara.



Fachada da Basílica de Nossa Senhora da Imaculada Conceição. Rio de Janeiro. Sua construção levou seis anos, de 1886 a 1892.



Interior da Basílica de Nossa Senhora da Imaculada Conceição. Rio de Janeiro.

Já a Catedral de São Pedro de Alcântara foi pensada, antes, em estilo neo-renascentista, porém recusado em 1876. Além de receber o nome de um santo homônimo do Imperador, foi erguida na cidade de Petrópolis, fundada por iniciativa do próprio Dom Pedro II.

Neste estilo, de notável monumentalidade, normalmente se verifica nas igrejas,

do lado externo, a alta torre, a rosácea e imagens esculpidas em pedra. Contudo, é internamente que o impacto visual é mais contundente, especialmente devido à grandiosidade das dimensões, conseguida a partir da enorme altura do teto, do longo comprimento da nave, da repetição de marcantes colunas de sustentação e da filtagem da luz externa por vitrais que costu-



Fachada e interior da Catedral de São Pedro de Alcântara, em Petrópolis (RJ). Seu primeiro projeto foi de Frederico Ronsetti, em estilo neo-renascentista.

mam representar a iconografia católica. As torres, arcos e vitrais formam pontas que indicam a direção do céu. Em seu desenho, prevalecem as linhas retas, configurando-se uma verticalidade que parece mostrar aos homens o caminho correto a ser seguido para a sua redenção. Assim, uma estética pautada em pedras e vidro colorido criava a cena semiológica perfeita para oração e ataraxia a partir de elementos que lembravam aos homens sua inferioridade diante da glória infinita de Deus. Em suma, uma arquitetura sagrada que pode ser lida, porque possui um modo epistemológico.

Durante séculos, os reis mais tradicionais da Europa foram coroados e sagrados no interior de igrejas, primordialmente góticas. Desnecessário dizer que o fato de as coroações ocorrerem no interior dessas igrejas gerava uma associação modular implícita entre o poder temporal e o religioso, inserindo a Coroa em uma esfera simbólica mágica.

Talvez a construção de suntuosas edificações neogóticas no Brasil da década de 1880, em pleno romantismo artístico e literário, possa, ao menos em parte, ser explicada pela necessidade de se fabricar o rei, para usarmos uma expressão de Peter Burke. Talvez ao Imperador Dom Pedro II fosse interessante sugerir que sua monarquia era tão magnífica quanto aos seculares reinados de França e Inglaterra. Estabelecer referenciais em tradicionais monarquias europeias contribuía para tecer dispositivos linguísticos que acabavam por promover, em última análise, uma (re)significação e uma (re)simbolização da monarquia brasileira: um Império que se beneficiava de uma linhagem nobre tradicional, a dos Bragança, instalados no poder supremo em Portugal desde o 1º de dezembro de 1640, cujo estilo neogótico oportunamente procurava lembrar e reforçar. Simultaneamente, um Império acrescido de um discurso e de uma ideologia liberal, tão característica de sua figura-chave, Dom Pedro II.

Se existe a possibilidade de a monarquia estar procurando no passado outras bases para afiançar sua solução de continuidade, é porque devia haver um imaginário coletivo que guardava persistências culturais de um

Antigo Regime, ainda que de modo latente.

Insta-se sublinhar que muitas pesquisas – influenciadas sobremaneira pelos estudos de António Manuel Hespanha – vêm transformando a visão dos historiadores atuais acerca do período colonial brasileiro e, em decorrência, de seu legado para o Império. Algumas, particularmente, sustentadas em amplo arcabouço empírico e novos aportes teóricos e metodológicos, estão reduzindo e transformando uma antiga compreensão das relações entre Portugal e seus espaços coloniais. Ao menos desde 2001, ano da publicação do livro *O Antigo Regime nos Trópicos*, uma coletânea de artigos organizada por João Fragoso, Fernanda Bicalho e Fátima Gouvêa, inaugurou-se uma perspectiva que considera a necessidade de o sistema de normas e de valores do Antigo Regime europeu ser estendido aos espaços coloniais, havendo, então, a transposição e a adaptação de uma sociedade heterogênea e hierarquizada, típica da modernidade portuguesa dos séculos XVI-XVIII, para o ultramar. Tal é a marca social que se impôs nesses espaços e, a partir dela, definiram-se e se condicionam as formas de pensar e agir da sociedade ultramarina. A partir deste ângulo analítico, que considera o deslocamento de práticas de Antigo Regime para a América portuguesa colonial, torna-se, por óbvio, muito mais plausível a ideia de persistências culturais dessa mesma tipologia para o século XIX.

Desse modo, acreditamos que com esses ensaios possamos estar sugerindo novas pesquisas que verticalizem discussões sobre as características basilares de legitimação do poder imperial brasileiro.

Em síntese, resta dizer que a história do baile da Ilha Fiscal pode despertar uma multiplicidade de inquietações e curiosidades. Do significado social do baile e da etiqueta às possibilidades de interpretação acerca das relações entre o neogótico e a legitimação do poder. O livro de Costa Braga, sem paradoxo, reativa e dinamiza esses sentimentos. E contribui, como se registra no seu Prefácio, para que a Ilha e seu baile ocupem, de fato, parte da imaginação dos brasileiros.

Documento

DOCUMENTO: Carta de Joaquim José Ignácio ao Barão de Tamandaré

DATA: 21 de janeiro de 1865

LOCALIZAÇÃO: Arquivo do Almirante Tamandaré (Livro VIII, doc.739, pág. 79),
Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

RESUMO: Carta de Joaquim José Ignácio (futuro Visconde de Inhaúma) ao então Barão de Tamandaré, agradecendo as notícias enviadas a respeito de seu filho e felicitando-o pelo brilhante resultado das forças por ele comandadas.

Paris de Janeiro 21 de Janeiro de 1865.

Mes Chers... Monsieur Barad?

Je te milheas de paraboles pite brilhante sustentada de tres es-
pigos, hermetica mais com gloria paginas de nossa historia. Mas
de um so homem n'inte pair que desejo de fazer justiça as compor-
taes e a sua vida e a caracteristica de nossa primeira homagem e a sua
e tua carta foi um balcama lançado sobre pinguentes fe-
rides que laceram a nossa consciencia: contra prohibido como bom filho
n'esse campo de honra de Paganandhi; os meus genios que se dizem
com um torturador-um feroz e cruel que morreu elle victima de sua
creyença estupidas. Uzi agora querendo elle morrer de um digno Chefe, e
fui abito de orgulho por ter uma tal filha.

Abre-te, te, pois, de fundo da consciencia as noticias das gestas,
e me mandaste. Minha pobre velha ficou com ellas com a ideia de pro-
ar. Das te pagou contrapunctivamente a abjuria que me deste.

Vou profertissimamente com os nossos velhos collegas; ali
nos'rimos a profecia, com a inveja.

Tudo isto ultimamente enviado, com os outros juvenis, es-
tu e o orgulho d'ahi; mas nem por isso me levantas a expor-me
nada, dando-me malhas raras de caldas; continue a dieta. E por prohi-
co, por ser, mas me supponho morto e indolente.

Fora saudade, e se falia em tudo

Teu velho amigo e
Joachim de Barros

“Rio de Janeiro 21 de Janeiro de 1865.

Meu Charo..Illustre Barão.

Dou-te milhares de parabéns pelo brilhante resultado de teus esforços. Escreveste mais uma gloriosa pagina da nossa historia. Não há um só homem n´este pais que deixe de fazer justiça ao comportamento sempre bravo e cavalheirismo do nosso primeiro homem do mar.

A tua carta foi um balsamo lançado sobre pungentes feridas que lacerarão meu coração: contava perdido meu bom filho n´esse campo de honra de Paysandú; os maus gênios que se divertem em torturar-me farão [ilegível] elle victima de sua coragem estúpida. Vejo agora quanto elle mereceu de seu digno Chefe, e fico cheio de orgulho por ter um tal filho.

Agradeço-te, pois, do fundo do coração as noticias tão gratas, q' me mandaste. Minha pobre velha ficou com elas [ilegível]. Deos te pague centuplicadamente a alegria que nos deste.

Vou [ilegível] com os nossos velhos collegas; ali não reina a perfídia, nem a inveja.

Tenho sido ultimamente ouvido, bem como outros generais, sobre os negócios d'ahi; mas nem por isso me levantão a [ilegível], dando-me melhor noção de caldo; continua a dicta. A voz pública, porém, não se suppõe morta ainda.

Gosa saude, [ilegível] em tudo

Teu velho camarada e amigo

Joaquim José Ignácio”

[Transcrição realizada pelo Estagiário
Gabriel Gonzales B. de Souza]

