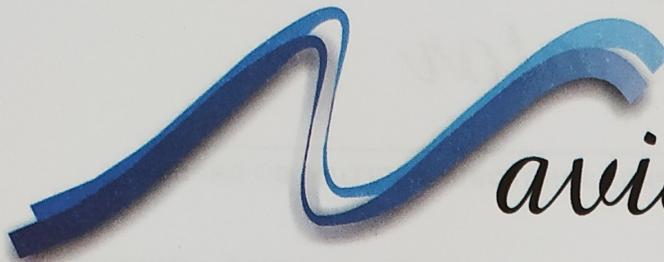


CARLOS ANDRÉ LOPES DA SILVA  
Capitão-Tenente (T)  
Chefe do Departamento de História



# avigator

---

## 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 (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt

### Departamento de História

Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

### Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) Ivone Maria de Lima Camillo

### REVISTA NAVIGATOR

<http://www.revistanavigator.net>

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

Tiragem: 1000 exemplares

CARLOS ANDRÉ LOPES DA SILVA  
Capitão-Tenente (T)  
Chefe do Departamento de História

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N. 7 V. 4	p. 114	2008
-----------	----------------	-----------	--------	------



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

## CONSELHO EDITORIAL

VA (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt  
CMG (T) Edina Laura Costa Nogueira da Gama  
CMG (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel  
CMG Alexandre Soviero  
CC (T) Ivone Maria de Lima Camillo  
CT (T) Carlos André Lopes da Silva  
Prof. Paulo Fernando Dias Vianna  
Prof. Luiz Octávio de Castro Cunha  
1T (IM) Marcello José Gomes Loureiro  
1T (T) Daniel Martins Gusmão  
2T (T-RM2) Renato Jorge Paranhos Restie Junior

## CONSELHO CONSULTIVO

Prof. Dr. Arno Wehling (IHGB/UGF)  
Prof. Dr. Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)  
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<sup>o</sup>) Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)  
Gen. (Ref<sup>o</sup>) Jonas de M. Correia Neto (IGHMB)  
Prof. Dr. José Miguel Arias Neto (UEL)  
Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)  
Prof<sup>a</sup>. Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)  
CA (Ref<sup>o</sup>) Max Justo Guedes (IHGB)  
Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (UNIRIO)  
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](http://www.sumarios.org)

## EQUIPE EDITORIAL

### Editor

Capitão-Tenente (T) Carlos André Lopes da Silva

### Identidade Visual

Edna Costa

### Editoração Eletrônica

Bruno Benevides  
Rebeca Gonçalves

### Capa

Eduardo Moscoso  
Rebeca Gonçalves

### Revisão

Denise Koracakis  
Donato Barbosa  
Jacir Guimarães  
Mauro da Silva

### Web Design

Célia Gutierrez

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun. 1985); n.7 (nov. 2008)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2008.

v. : il.; 27 cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação Geral 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**

**ARTIGOS**

7 **Transmigração da Família Real Portuguesa para o Brasil**  
*Luís Cláudio Pereira Leivas e Levy Scavarda*

23 **O processo de formação do Arquivo da Marinha do Brasil como instituição de pesquisa histórica e militar (1907-1953)**  
*Alessandra Reitz*

35 **Reconectando o Império: mercês e interesses mercantis na força naval de Salvador de Sá que reconquistou Angola**  
*Marcello José Gomes Loureiro*

49 **Dois motins**  
*Helio Leoncio Martins*

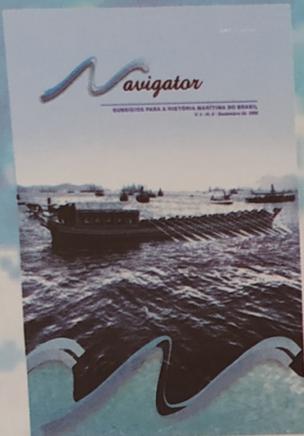
83 **Portos e mais portos: arqueologia marítima de Cananéia, SP**  
*Paulo Fernando Bava de Camargo*

99 **COMUNICAÇÃO**  
**A Transmigração da Família Real ao Brasil: a visão de um historiador naval brasileiro**  
*Francisco Eduardo Alves de Almeida*

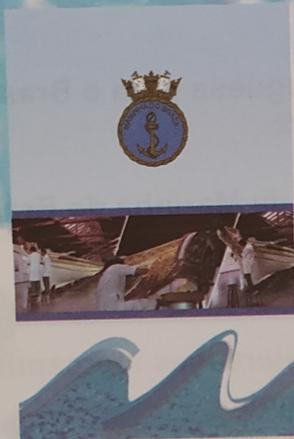
107 **RESENHA**  
**CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005**  
Entre tensões e disputas: a institucionalização das Forças Armadas no Brasil (1889-1945)  
*Marcello José Gomes Loureiro*

111 **DOCUMENTO**  
Carta do Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha ao Conselho Editorial da Revista de História da Biblioteca Nacional, divulgada na página dessa revista na internet.

NOSSA CAPA



QUARTA CAPA



## Galeota Real

Construída na Bahia no começo do século XIX, a Galeota D. João VI serviu para deslocamentos da Família Real pela Baía de Guanabara. Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos. Foi a bordo desta Galeota que D. João VI deixou as terras do Brasil, em 25 de abril de 1821, ao regressar a Portugal.

Iniciado em junho, o Projeto de Restauração da Galeota Real compreenderá, dentre outras ações, o douramento em folha de ouro das talhas e a colocação de todos os remos em tamanho original. A equipe de restauração será composta de seis técnicos, três brasileiros e três portugueses, a gestão será da Associação Espírito Santo Cultura e o patrocínio da VIVO, empresa brasileira operadora de telefonia.

# Apresentação

A galeota que conduzia D. João VI pelas águas da Baía de Guanabara, na capa e quarta capa desta NAVIGATOR, introduz uma edição heterogênea, que reúne história, arquivologia e arqueologia; e percorre uma longa singradura desde o Brasil do período joanino até o Vale da Ribeira paulista do século passado, com escalas em Angola sob domínio holandês e na Inglaterra de George III.

Este 27º número tem como seu artigo de abertura, seguindo as águas da galeota, um texto sobre a vinda da Corte portuguesa para o Brasil, de Luís Cláudio Pereira Leivas e Levy Scavarda, publicado originalmente, em duas partes, nas edições de NAVIGATOR números 15 (dezembro de 1978 a junho de 1979) e 16 (julho de 1979 a dezembro de 1980). Além de visitar um tema em voga, o bicentenário da chegada da Família Real Portuguesa no Rio de Janeiro, a republicação deste artigo presta uma homenagem ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (AA) Levy Scavarda, falecido há três décadas, um dos mais competentes e proficientes historiadores navais brasileiros, com dezenas de livros e artigos publicados.

Acompanhando esta temática, apresenta-se a comunicação proferida pelo Comandante Francisco Eduardo Alves de Almeida em novembro do ano passado, na Academia de Marinha Portuguesa, dentro do "Simpósio em Comemoração à Vinda da Família Real para o Brasil". Intitulado "A transmigração da Família Real ao Brasil: a visão de um historiador naval brasileiro", este texto revisita a historiografia produzida acerca da travessia atlântica da Corte portuguesa, em mais uma brilhante participação deste atuante colaborador da nossa revista.

Segue-se ao artigo de Scavarda e Leivas, artigos de dois pesquisadores que iniciam sua trajetória na História Marítima e Naval Brasileira. Em artigo intitulado "O processo de formação do Arquivo da Marinha do Brasil como instituição de pesquisa histórica e militar (1907-1953)", Alessandra Reitz, tenente habilitada em arquivologia e especializada em história militar brasileira, expõe os processos de formação dos acervos documentais dentro da Marinha brasileira, que redundaram na formação do Arquivo da Marinha. Já o Tenente Marcello José Gomes Loureiro adentra no período das lutas entre a Companhia das Índias Ocidentais e o Estado português restaurado pela posse do Nordeste açucareiro para indagar sobre as motivações que condicionaram a organização da força naval que reconquistou Angola em 1648.

Em significativo salto temporal e espacial que levará o leitor às Ilhas Britânicas dos últimos anos do século XVIII, o Almirante Helio Leoncio Martins disseca a insurreição de marinheiros que atingiu a Marinha inglesa em plena guerra contra a França revolucionária. O autor da obra *A Revolta dos Marinheiros – 1910*, volume 384 da Coleção Brasileira, editada pela Companhia Editora Nacional, empreende uma análise comparativa entre os motins que eclodiram nos navios de guerra ingleses nos fundeadouros de Spithead e Nore e as

revoltas de marinheiros e fuzileiros navais brasileiros de novembro e dezembro de 1910. Na esteira deste artigo, publica-se a carta do então Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt divulgada na página da internet da *Revista de História da Biblioteca Nacional*, que torna pública a visão da Marinha sobre a Revolta dos Marinheiros de 1910.

Mergulhando no campo da arqueologia marítima, Paulo Fernando Bava de Camargo discorre, através da arqueologia dos equipamentos físicos do Porto de Cananéia, sobre a dinâmica econômica singular da região do Vale do Ribeira paulista. O artigo deste pesquisador do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo reforça a tendência da NAVIGATOR de ampliar o espaço dedicado a ensaios relacionados às atividades fins da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Encerrando esta edição, Marcello José Gomes Loureiro resenha a obra *Forças Armadas e República no Brasil*, uma coletânea de ensaios do Professor José Murilo de Carvalho, um dos primeiros historiadores egressos do meio acadêmico a se dedicar ao estudo dos militares e das Forças Armadas em nosso País.

CONSELHO EDITORIAL

# A transmigração da Família Real portuguesa para o Brasil\*

**Luís Cláudio Pereira Leivas**

*Sociólogo, Professor, Procurador da República.*

**Levy Scavarda (1904-1978)**

*Capitão-de-Mar-e-Guerra, pesquisador, autor de vários artigos para a Revista Marítima Brasileira, como também redator de diversos textos para coleção Subsídios para a História Marítima do Brasil.*

## RESUMO

Em meio ao turbulento contexto da Revolução Francesa, Portugal teve de reformular a estrutura de sua Marinha. Contudo, o desdobramento dos fatos exigiu mais do Estado português: era fundamental não apenas tecer alianças diplomáticas com a Inglaterra, mas até mesmo providenciar uma solução imediata para o avanço agressivo francês.

PALAVRAS-CHAVE: MARINHA PORTUGUESA, REVOLUÇÃO FRANCESA, TRANSMIGRAÇÃO DA FAMÍLIA REAL.

## ABSTRACT

Amidst the turbulent French revolution, Portugal was forced to reorganize its Navy. However, new developments demanded more from the Portuguese state: it was imperative not only to form diplomatic alliances with England, but also to provide an immediate solution to the French offensive.

KEY-WORDS: PORTUGUESE NAVY, FRENCH REVOLUTION, TRANSMIGRATION OF THE ROYAL FAMILY.

## PRELIMINARES DA TRANSMIGRAÇÃO

### *A Revolução Francesa*

A Revolução Francesa marcou profundamente o panorama político da Europa, ainda mais, no caso da Península Ibérica, pelas ligações entre os Bourbons de França, Nápoles e Espanha. Na primeira fase, a reforma dos abusos do Antigo Regime e a expressão das liberdades e direitos apregoados pelos filósofos do século XVIII encontram mesmo o apoio e elogio de diversos homens públicos europeus.

O Embaixador português em Paris, D. Vicente de Sousa Coutinho, na sua correspondência com o Ministro Luiz Pinto de Sousa, chegou a elogiar os acontecimentos de 1789, inclusive propondo que a descentralização administrativa através das assembleias provinciais, as reformas na justiça, novos códigos, processos de rito público, assegurando ampla defesa e restrições ao número e comportamento dos magistrados, fosse estendida ao reino de Portugal. Ao gabinete português, "A revolução nos primeiros tempos, longe de assombrar e ter por inimigas as velhas monarquias, mais parecia pois, na sua empresa demolidora, ser digna de louvor e imitação."

Segundo o embaixador português, sobre as causas e efeitos da revolução,<sup>1</sup>

"não se teria ela realizado se as concessões feitas, forçadamente agora ao povo, se tivessem há mais tempo espontaneamente verificado, e que o não haver adotado esse partido, se devia aos maus conselhos das pessoas, que cercavam o rei." <sup>2</sup>

\* NOTA DO EDITOR: Este trabalho faz parte do II volume da *História da Intendência da Marinha*, publicado nas NAVIGATOR, número 15, de dezembro 1978 e número 16, de junho de 1979 - dezembro de 1980, e é dedicado ao saudoso Capitão-de-Mar-e-Guerra Levy Scavarda (1904-1978).

<sup>1</sup> COELHO, José Maria Latino. *História militar e política de Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1874.v. 2, p. 151-61.

<sup>2</sup> Idem. p. 164, rodapé.

Também na Inglaterra, vozes houve simpáticas às idéias revolucionárias, destacando-se Fox, na Câmara dos Comuns, o poeta Wordsworth, alguns cientistas, e os clubes e sociedades radicais, mantendo inclusive correspondência com a Assembléia Nacional e a Convenção.<sup>3</sup>

A Espanha, mergulhada nas tradições ibéricas de conservantismo e absolutismo real, ligada à França pelas relações de família, considerou-se diretamente atingida pelos acontecimentos e numa cédula real de 21 de novembro de 1789 mandava expulsar de Madri “todos os forasteiros que ali não vivessem de morada ou não tivessem conhecida profissão. Dos estrangeiros apenas se permitia o demorarem-se na Corte aos que viessem incluídos em autênticas relações dos seus ministros ou embaixadores, nas quais estaria designado o tempo que pretendiam estanciar na capital.” Uma série de medidas restritivas foi também tomada a fim de evitar a penetração das idéias revolucionárias no país.<sup>4</sup>

A marcha da revolução iniciou um processo de alienação das simpatias liberais. O governo português encetou uma série de providências repressivas, instigadas pelo Intendente de Polícia Pina Manique, sempre às turras com pretensos maçons ou sociedades libertárias. Conspirações dos emigrados, as pressões de Espanha e Nápoles e a Declaração de Pillnitz, de 27 de agosto de 1791, com seu caráter ameaçador, em nada contribuíram para apaziguar os franceses, que mais e mais se consideravam cercados por potências inimigas.<sup>5</sup>

As manobras do gabinete espanhol começaram a prejudicar as relações existentes entre a França revolucionária e Portugal. A diplomacia lusa passava a sofrer a hegemonia de seu vizinho, sendo opinião do ministro português dos Negócios Estrangeiros, em ofício de 27 de outubro de 1791 ao embaixador em Madri, que “achava tantas e tão manifestas contradições (na política da Espanha) que se não pode fazer um justo conceito do verdadeiro sistema dessa Corte, e muito menos me posso convencer de que ela tenha negociado com aquela abertura e franqueza, que as circunstâncias requeriam, pois que todas as transações que até agora se têm passado entre ela e o imperador me parecem escuras e misteriosas, e o que se colhe de tudo isso é que o ministério espa-

nhol nos pretende fazer girar à roda do seu turbilhão, qualquer partido que lhe pareça conveniente adotar”.<sup>6</sup>

### **A Invasão da França**

Em 1792, a Assembléia Nacional da França declarou guerra ao rei da Hungria e Boêmia, invadindo os Países Baixos Austríacos. A Prússia e a Sardenha aderiram àquele monarca e o Duque de Brunswick atacou o território gaulês, acrescentando ao ato a característica de ultimato de seu Manifesto de 26 de julho.

A 10 de agosto de 1792, o povo de Paris atacou as Tulherias, e Luís XVI, obrigado a refugiar-se na Assembléia, teve suas funções constitucionais suspensas. A 20 de setembro, os príncipes aliados foram derrotados em Valmy, passando a iniciativa à França revolucionária; no dia seguinte proclamava-se a República Francesa, já sob o regime de Convenção Nacional, estendendo-se as operações vitoriosas dos Exércitos gauleses à Savóia ao condado de Nizza às cidades de Spira, Worms, Mainz e Frankfurt e aos Países Baixos, com a tomada de Antuérpia, em 28 de novembro.<sup>7</sup>

A presença destas tropas nos Países Baixos aumentou a inquietação britânica. Em 31 de dezembro de 1792, o ministro do exterior inglês, Lorde Grenville, assim definiu a política de seu governo:

“A Inglaterra nunca consentirá que a França se arrogue o poder de anular o seu talante, pretextando um direito natural de que se faz o único juiz, o sistema político estabelecido em tratados solenes e garantido pelo consenso de todas as potências. Este governo, aderindo às máximas que tem seguido por mais de um século, nunca verá com indiferença a França tornar-se, direta ou indiretamente, senhora dos Países Baixos ou árbitro geral dos direitos e liberdade da Europa. Se a França estiver realmente desejosa de manter a paz e a amizade com a Inglaterra, precisará mostrar-se disposta a renunciar a suas intenções de agressão e engrandecimento, e confirmar-se dentro dos limites de seu próprio território, sem insultar outros governos, sem perturbar sua tranqüilidade, sem violar seus direitos.”<sup>8</sup>

<sup>3</sup> CHURCHILL, Winston S. France confronted. In: *History of the English speaking peoples*. v. 5, cap. 14, p. 164, rodapé.

<sup>4</sup> COELHO, J. M Latino. Op. Cit., p. 172-4.

<sup>5</sup> Idem, p. 221-3.

<sup>6</sup> Ibidem, p. 226-7.

<sup>7</sup> Ibidem, p. 245-57.

<sup>8</sup> CHURCHILL, Winston. Op. Cit., p. 2481-84.

## **Espanha e Inglaterra**

Na Espanha, o Ministro D. Manuel Godoy procurava continuar as negociações entabuladas por seu antecessor, o Conde de Aranda, com a França revolucionária, tentando salvar através de concessões a vida de Luís XVI. Em 28 de dezembro, estando já condenado à morte, o cônsul espanhol em Paris dirigiu uma carta à Convenção, apelando em favor da pessoa do monarca "e oferecendo a troca da clemência todas as condições que honrosamente se pudesse outorgar." A proposta foi recusada, rompendo-se praticamente as relações franco-espanholas.<sup>9</sup>

A Inglaterra tinha suas preocupações aumentadas pela ocupação francesa dos Países Baixos, e abertura do Escalda ao comércio internacional. Foi convocado o Parlamento, para definir-se a atitude a assumir com a República. Para esta, não era interessante a abertura de novo flanco, ameaçada que já estava pela pressão espanhola e pela invasão austro-prussiana, ao norte, de forma que solicitou a manutenção da neutralidade britânica.

A execução de Luís XVI, a 21 de janeiro de 1793, precipitou os acontecimentos; três dias mais tarde, o embaixador francês foi intimado a deixar a Inglaterra. Em 31 de janeiro, a Convenção decretou a anexação dos Países Baixos Austríacos à República Francesa, e no dia seguinte declarou guerra à Grã-Bretanha e Holanda, na convicção de serem verdadeiras as afirmações do embaixador francês em Londres, Marquês de Chauvelin, de que "os ingleses apenas esperavam o chamado da França para romper os laços da tirania."<sup>10</sup>

## **SITUAÇÃO DE PORTUGAL EM 1792**

### **O príncipe regente**

Em 10 de fevereiro de 1792, a loucura da Rainha D. Maria I obrigou a que D. João se tornasse regente, com a natural crise sucessora. A 10 de maio, faleceu o embaixador português em Paris, em época bem delicada para as relações entre os dois países. Pior ainda, o cargo permaneceria vago, implicando desconsideração ao governo revolucionário e agravando a situação diplomática por falta de representantes hábeis e credenciados.<sup>11</sup>

## **Evolução das coligações**

O jogo diplomático reservava muitas dificuldades à monarquia lusa. Presa à Espanha pelos tratados de 1777-1778, poderia ser arrastada a uma guerra contra a República Francesa, como aliás advertiam os seus dignitários. A Espanha, porém, não era um aliado em quem se confiava, ainda mais pelas disputas que até aqueles anos envenenaram as relações entre Madri e Lisboa sobre as colônias da América e suas fronteiras.

A Inglaterra exercia pressões de outro tipo. Indecisa entre uma estratégia continental e outra marítima, dedicou-se nos primeiros anos da guerra a expedições coloniais e conquista de pontos de apoio. Em janeiro e fevereiro de 1793, fez com que Portugal aparelhasse oito navios, seis fragatas, quatro cútereres e vasos menores para a proteção do litoral, e tomasse medidas de defesa. Essas notícias foram interpretadas na França como atitudes hostis por parte do governo português, acreditando-se que estas forças iriam reunir-se à Esquadra inglesa no Mediterrâneo, em operações contra a Convenção.<sup>12</sup>

A 7 de março de 1793, a França declarou guerra à Espanha, que procurou aliança com a Inglaterra; teve como resposta que para tal seria indispensável à assinatura de um tratado de comércio favorável a si abrangendo as colônias castelhanas, penetrando por meios pacíficos no monopólio comercial espanhol.<sup>13</sup>

Ao mesmo tempo, fazia a Corte de Madri gestões junto à Lisboa para uma ação ofensiva comum. A 13 de março de 1793, o Ministro Luís Pinto de Sousa ponderava a D. Diogo de Noronha, embaixador português em Madri, que

"... não obstante a suas atrocidades domésticas, nos não tem dado (a França) até o presente motivo plausível de ruptura... e nos declararia formalmente a guerra logo que lhe constasse que Portugal entrava em uma liga geral contra ela sem provocação de sua parte."<sup>14</sup>

Comentando a posição inglesa, a 17 de março, o mesmo ministro dizia a D. João de Almeida, enviado português em Londres: "Observarei agora confidencialmente a V. S<sup>a</sup> que a marcha que o ministério inglês se propõe

<sup>9</sup> COELHO, J. M. Latino. Op. Cit., p. 272-3.

<sup>10</sup> CHURCHILL, Winston. Op. Cit., p. 2481-84.

<sup>11</sup> COELHO, J. M. Latino. Op. Cit., p. 308.

<sup>12</sup> COELHO, J. M. Latino. Op. Cit., p. 325-6.

<sup>13</sup> Ibidem, p. 330.

<sup>14</sup> Ibidem, p. 320, rodapé.

a seguir a respeito da Espanha é exatamente a mesma que intenta prosseguir com Portugal. Não duvida a Corte de Londres que este reino se veja obrigado pela sua aliança e pelos seus conselhos a reunir-se em uma liga comum contra a França, e logo que o achar empenhado em uma guerra e inteiramente *sujeito à sua proteção, então cairá sobre nós* com o peso dos seus antigos e pretendidos gravames e obrigar-nos-á a um novo tratado do comércio, que será *bem funesto a esta monarquia*. Tais são as injustiças de que Mr. Walpole vem munido e de que aqui temos hoje uma completa notícia” (grifos do ministro).<sup>15</sup>

No meio de tal confusão, a fim de contestar ambos os lados, as fronteiras portuguesas foram fechadas para evitar a entrada de emigrados monarquistas franceses e o governo luso recusou-se a receber o cônsul enviado pela Convenção até que a República Francesa fosse reconhecida pela Inglaterra e pela Espanha. Nesse mesmo ano, a Convenção armou em Brest, por via indireta, através do clube *Cercle Social*, o Brigue *Le Diligent*, sob o comando do Capitão Aristide Aubert du Petit-Thouars, a pretexto de efetuar buscas da perdida expedição de La Pérouse, mas com o objetivo, afirmava-se, de reconhecer a costa do Brasil. Essa missão fracassou, pois o brigue foi capturado junto a Fernando de Noronha, embora reforçasse os temores portugueses de operações ofensivas contra o Brasil e especialmente o comércio marítimo, pelos navios franceses.<sup>16</sup>

### **Aproximação luso-britânica**

Pretendeu o gabinete português conseguir reforços navais para suas forças na América, através da Royal Navy, considerando o domínio do mar a melhor medida de defesa nas circunstâncias em que se achava o Brasil. Parecia mais fácil atacar o inimigo no mar que em terra, pois seria embaraçado pelos transportes e material de desembarque, além de estarem sempre expostas suas linhas de abastecimento marítimo.

Preocupando-se com o conflito europeu, não permitiam as ações dos corsários de Argel e Túnis, que Portugal esmorecesse a vigilância na área de Gibraltar, pela ameaça que representavam, esquiva e constante, às suas embarcações de guerra e mercantes.

Neste aspecto romanesco da História Naval, as grandes potências impunham o seu poderio através de tratados ou opera-

ções militares, mas as nações menores, como Portugal e os Estados Unidos, sofriam depredações e assaltos; a Esquadra Lusa do Estreito, policiando Gibraltar e proximidades, permitia o tráfego dos navios portugueses, representando elemento fundamental para a sobrevivência econômica do reino. Composta de uma nau, quatro fragatas, um cúter e um bergantim, estava sob o comando do Chefe-de-Divisão Pedro de Mariz de Sousa Sarmento e por ordem do Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro, de 2 de março de 1793, foi mandada reunir à britânica do Mediterrâneo, a quem obedeceria desde que “não ficassem desamparadas de proteção as costas de Portugal contra os corsários de Túnis e Argel.”<sup>17</sup>

Uma outra divisão foi constituída com seis naus, duas fragatas e dois bergantins, sob o comando do Tenente-General do Mar Bernardo Ramires Esquivel, para reunir-se à Esquadra inglesa do Canal da Mancha; ficariam em reserva no reino duas naus, três fragatas e quatro bergantins. Essa divisão partiu para Portsmouth a 5 de julho de 1703, sob o comando de José Sanches de Brito, com quatro naus e duas fragatas, incorporando-se à esquadra de 31 naus, sete fragatas, um navio-hospital e três brulotes, comandada por Lorde Howe. Retornou a Portugal, aportando a Lisboa a 2 de outubro do mesmo ano, pelas epidemias sofridas.<sup>18</sup>

Com tais medidas, tomadas com sacrifício, procuravam os lusos não só o apoio militar, mas a pressão diplomática britânica contra a Espanha, que embora aliada teórica, representava pelos choques do passado e contigüidade terrestre um problema maior que os próprios exércitos da Convenção.

### **As Reformas Navais de Melo e Castro**

Outra forma de aproximação com a Inglaterra, foi a contratação de oficiais britânicos para os quadros da oficialidade naval. Em 18 de março de 1793, dizia Martinho de Melo e Castro a Luís Pino de Sousa

“... que ainda que os comandantes e oficiais da esquadra maior, que Sua Alteza destina para se unir a uma das Grã-Bretanha, tenham todo o conhecimento do governo, manobras e direção dos seus respectivos navios, falta-lhes o uso e a prática das manobras e disciplina da guerra do mar, principalmente dos movimentos da artilharia a bordo.”

<sup>15</sup> Ibidem, p. 331.

<sup>16</sup> COELHO, J. M. Latino. Op. Cit., p. 347-8.

<sup>17</sup> Ibidem, p. 353.

<sup>18</sup> COELHO, J. M. Latino. Op. Cit., p. 353-9.

Foram contratados oficiais, com vantagens de acesso e melhores salários que os próprios portugueses, sendo licenciados do serviço naval inglês enquanto servissem a Portugal, conservando-lhes S. M. Britânica "... a metade dos soldos que percebiam na Inglaterra." Passaram a servir na Marinha portuguesa.

1) Capitães-de-Fragata:

John Douglas, Simpson Mitchell, Collis Horsford, Thomas Stone e Phillip Hancorn;

2) Capitães-Tenentes:

James Bunce e Samuel Wyckam;

3) Capitães-de-Mar-e-Guerra:

John Dilkes, Donald Campbell e Edward Roe;

4) Tenentes-do-Mar ou Primeiros-Tenentes:

Matthem Welsh, John Guyon, Joseph Martins, Thomas Parry, John Macklin, Crawford Duncan, Isaac Smith, James Allen e Palmer;

5) Chefe-de-Divisão:

Capitão Warren, como Major-General, ou Chefe do Estado-Maior.<sup>19</sup>

Diversas medidas foram tomadas, reparando-se embarcações e reformulando-se a Fazenda Naval, através do Alvará de 3 de junho de 1793, extinguindo o cargo de provedor dos armazéns e criando o de intendente.<sup>20</sup> Não seria possível a manutenção do comércio ultramarino nem a defesa da costa sem que a esquadra possuísse condições operativas e, em especial, provisionamento e manutenção estruturados.

## GUERRA COM A FRANÇA

### O Corso Gaulês

Aproveitando a confusão e pretextando os movimentos navais e ações lusas, navios de guerra e corsários franceses iniciaram suas operações e, em junho de 1703, o Bergantim *Nossa Senhora da Conceição Soberal*, comandado por Antônio José Pinto, foi capturado pelo corsário *Espérance* e logo repredado pela Fragata inglesa *Druid*.<sup>21</sup>

A Inglaterra, por sua vez, solicitou o apoio essencialmente logístico de Portugal, servindo este de base às esquadras bloqueando os portos e em operações contra a França.

Para a Administração portuguesa, o fim último da Inglaterra era assenhorear-se dos Impérios Coloniais de oponentes ou aliados conquistados, graças à sua esmagadora superioridade naval; para compensar esse risco solicitavam os lusos que a Royal Navy bloqueasse a frota francesa e cooperasse na defesa do ultramar. Afinal, a 15 de julho de 1703, Portugal assinou Tratado de Aliança com a Corte de Madri e a 26 de setembro, com a Inglaterra, obrigando-se a enviar um corpo expedicionário à Espanha, para colaborar na ofensiva que seria lançada contra o Roussillon.<sup>22</sup>

### Campanha do Roussillon

A expedição partiu do Tejo a 20 de setembro de 1793, chegando ao Porto das Rosas a 10 de dezembro, com vários problemas, em especial de abastecimento, fazendo junção com as tropas espanholas sob o comando do Tenente-General D. Antônio Ricardos y Carrillo; nela figurava o futuro intendente da Marinha no Rio de Janeiro, José Caetano de Lima, comandando a Nau *Bonsucesso*.<sup>23</sup>

Iniciadas as operações, os vícios da Administração Militar Espanhola vieram à tona, conforme se vê na correspondência do Marechal Forbes, comandante da Divisão Portuguesa, logo após o desembarque. Após combate de variado sucesso, o Gabinete Espanhol começou a avaliar os resultados obtidos, se valeram a campanha. Enquanto a Convenção lutava em várias frentes, o Sul da França recebera poucos recursos, constituindo uma frente secundária. À medida porém que os Exércitos franceses passavam à ofensiva no Norte, melhorando suas posições, chegavam mais e mais reforços fornecidos pela mobilização nacional ao teatro do Roussillon.

Em abril e maio de 1794, ofensivas francesas romperam a frente, obrigando os luso-espanhóis a uma desastrosa retirada. Frise-se que Portugal, até então, não recebera uma declaração formal de guerra, estando os dois países de relações cortadas, pela morte do embaixador português em Paris e expulsão do emissário da Convenção do território luso.<sup>24</sup>

<sup>19</sup> COELHO, J. M. Latino. Op. Cit., p. 355, rodapé. No Brasil, destacaram-se especialmente Donald Campbell e Filipe Hancorn, e em combate, na Corveta *Andorinha*, Crawford Duncan.

<sup>20</sup> LEIVAS, Luis Cláudio Pereira; SCAVARDA, Levy. *História da Intendência da Marinha*. Rio de Janeiro: Diretoria de Intendência da Marinha, 1972.

<sup>21</sup> COELHO, José Maria Latino. Op. Cit., p. 345-6.

<sup>22</sup> MONTEIRO, Tobias. *História do Império: o Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: F. Briguiet & Cia, 1939-1946. 2v, v. 1, p. 15.

<sup>23</sup> COELHO, José Maria Latino. Op. Cit., p. 94-8.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 307-26, rodapés. Faziam-se de informantes oficiosos de Portugal em Paris Henrique Roberto Tomasini, Secretário do finado embaixador, e José Antônio dos Santos Branco, funcionário da legação.

## **Modificação das alianças**

A guerra também pesava para a República Francesa. O sobressalto causado pela queda de Robespierre, a 27 de julho de 1794, propiciou negociações diplomáticas.

A 22 de julho de 1795, a Convenção e a Espanha celebraram o Tratado de Basiléia, devolvendo-se os prisioneiros, reatando-se relações com a República das Províncias Unidas dos Países Baixos, evacuando-se as fronteiras e passando a parte espanhola de São Domingos à França. Esta aceitava a Espanha como mediadora com Portugal ou quaisquer outras nações beligerantes que o desejassem. Desta forma, a Espanha abandonava Portugal, que se via ainda em hostilidade com a França.<sup>25</sup>

A 10 e 11 de dezembro de 1795, aportavam em Lisboa os transportes que conduziam de volta a Divisão Auxiliar Lusa, encerrando a participação de Portugal na campanha de Roussillon.<sup>26</sup>

## **O MINISTÉRIO SOUZA COUTINHO O futuro Conde de Linhares**

D. Rodrigo de Sousa Coutinho, filho do diplomata D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, nasceu em Chaves, a 3 de agosto de 1755, tendo como seu padrinho de batismo o Marquês de Pombal. Através dos anos, cursou a Universidade de Coimbra e ingressou em 1778 na vida pública, nomeado enviado extraordinário e ministro plenipotenciário da Coroa portuguesa na Corte da Sardenha. Pelo decreto de 7 de setembro de 1796, foi nomeado ministro e Secretário da Marinha e Ultramar.<sup>27</sup> Caber-lhe-ia dirigir a pasta durante as relações com o Diretório e com a França napoleônica, até 1801.

## **Aliança Franco-Espanhola**

Celebrada a Paz de Basiléia, Portugal fez gestões diplomáticas junto à França, recebendo, como resposta, que esta se considerava em guerra consigo, tendo ordenado o curso aos navios que vinham do Brasil.<sup>28</sup>

A Espanha, por sua vez, entregue às maquinações de D. Manuel Godoy, deslocava-se pouco a pouco para uma aliança com o inimigo. A Inglaterra, que evacuara Toulon em 1793, via crescer a importância de Gibraltar e de Portugal, como pontos de apoio e bases para suas esquadras.

A 18 de agosto de 1796, a Espanha assinou com a França um tratado de aliança contra a Inglaterra, o que, somando-se a uma revolta da Córsega contra os britânicos, levou a que fosse ordenada a evacuação do Mediterrâneo pelo Almirantado, em dezembro do mesmo ano.<sup>29</sup>

Como decorrência, buscou a diplomacia de Madrid conseguir o alinhamento de Portugal à sua política, fechando aos britânicos o complexo sistema de provisionamento e manutenção navais que era a costa portuguesa, onde Lisboa serviria de base à esquadra de Sir John Jervis. Em 1797, a Esquadra espanhola partiu de Cartagena, com destino a Cádiz, tendo como objetivos, junção e cooperação com os franceses, e assegurar a passagem de valioso comboio de mercúrio, vindo das minas de Almadén. Em brilhante ação, foi interceptada e derrotada por Jervis a 14 de fevereiro, ao largo de São Vicente, destacando-se a figura de Nelson no combate.<sup>30</sup>

Nesse mesmo ano de 1797, Antônio de Araújo de Azevedo, então exercendo o cargo de representante português em Haia, foi encarregado pela Corte de Lisboa de procurar fazer a paz com a França.<sup>31</sup> A 10 de agosto, o tratado foi assinado, mas a cedência de parte do Amapá; a vultuosa indenização a ser paga à França; a exigência da entrada das naus de guerra em Lisboa, em número maior que as dos britânicos; e a própria pressão destes, ameaçando ocupar a barra do Tejo se fosse ratificado pelo governo português, impediram recebesse a aprovação do Príncipe Regente, pois a Esquadra britânica, vencedora também dos holandeses em Camperdown, representava importante fator de dissuasão na Política Peninsular.<sup>32</sup>

<sup>25</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., v. 1, p. 15. "O comércio do reino sofreu (de 1794 a 1801) prejuízo avaliado em mais de 900 milhões de francos, quase tudo em cargas vindas do Brasil.", in LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil: 1808-1821*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1945, v. 1, p. 24.

<sup>26</sup> COELHO, José Maria Latino. Op. Cit., p. 528.

<sup>27</sup> COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). *O Conde de Linhares*. Lisboa: Tipografia Bayard, 1908, p. 24-37 e 197.

<sup>28</sup> COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 32-3.

<sup>29</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 15 e WOODWARD, David. Britain and the Mediterranean. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 14. 2510.

<sup>30</sup> WARNER, Oliver. Triumph at sea. In: *History of the English Speaking Peoples*. v. 5, cap. 14, p. 2504-7.

<sup>31</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 15.

<sup>32</sup> COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 33-6.

### **As Reformas Navais de D. Rodrigo**

Nem bem assumira seu cargo, sua primeira preocupação foi separar a parte militar daquela fazendária de Marinha, através das cartas régias, ordens e alvarás de 26 de outubro e 22 de novembro de 1796; de 7 de janeiro, 22 de fevereiro e 27 de setembro de 1797, bem como, no caso do Brasil, criando pelo alvará de 12 de agosto de 1797, o cargo de Intendente da Marinha e Armazéns Reais, em cada um dos Arsenais das Capitânicas da América.<sup>33</sup>

Dentre os aspectos operativos, ordenou a partida da Esquadra da América, comandada por Antônio Januário do Vale, não só por considerar indispensável à defesa do Brasil a presença de uma grande Força Naval, mas para disciplinar e fazer praticar as equipagens. Essa esquadra tinha como objetivo a patrulha ou cruzeiro de Pernambuco até além do Rio Grande, recebendo as autoridades do Brasil instruções claras e precisas para com ela cooperar.<sup>34</sup>

A coincidência de todas as datas, em especial a dos Alvarás de Fazenda das Esquadras, com as instruções para essa Força Naval, permitem-nos admitir a existência de uma concepção global nos planos do ministro, em que uma das constantes seria a proteção ao comércio do ultramar, através do soerguimento dos meios flutuantes, reorganização do provisionamento e manutenção, e o treinamento constante das equipagens.

A luta do Secretário da Marinha para a reforma da Fazenda Naval, fazendo respeitar a lei, ferindo privilégios, filhos da política dos cargos hereditários ou adquiridos, criou-lhe vastas inimizades. O Marquês de Ponte de Lima, Presidente do Real Erário, "chegava a negar a entrega dos fundos orçamentais para as despesas ocorrentes com os serviços navais", obrigando a intervenção direta do Príncipe D. João para evitar graves danos ao patrimônio naval.<sup>35</sup>

Desde a utilização dos rios, preservação das madeiras e organização de diretrizes que servissem de suporte econômico à sua pasta e ao ultramar, tudo foi abordado pelo irrequieto Secretário. Verdadeiro universalista, procurava a solução dos problemas através de alternativas globais, geralmente incompreendidas por seus pares.<sup>36</sup>

Pelos alvarás de 20 de janeiro e 20 de dezembro de 1798, criaram-se, respectivamente,

o Serviço do Correio Marítimo e a Real Sociedade Marítima Militar e Geográfica, efetivando as comunicações com as colônias dentro de uma perspectiva imperial ultramarina e fornecendo a base teórica e de estudos para a hidrografia e náutica da Marinha Militar e Mercante Lusas.<sup>37</sup>

Em 12 de janeiro de 1800, nova crise atingiu a Secretaria da Marinha, por ordenar o Príncipe Regente à suspensão das obras em andamento. O Ministro, por sua conta, mandou continuar aquelas do Arsenal e Cordoaria, não só pela sua importância, mas pela revolta do povo e artífice de Lisboa, "... irritados ao último ponto, vendo que no meio do mais rigoroso inverno se lhes tirava de repente a subsistência, suspendendo-se as obras." Estalara o conflito entre a Marinha e a Fazenda Real, no qual os inimigos do secretário pretendiam limitar-lhe a ação saneadora, dificultando os recursos para os fundos navais. Propusera o secretário que as Repartições da Fazenda e da Marinha fossem ouvidas no princípio de cada ano para fixação da despesa anual naval; feito isto, caberia à Repartição da Marinha elaborar o orçamento de aplicação ou dos investimentos, que depois de aprovação seria encaminhado para execução, através de decreto, à Junta da Fazenda da Marinha. Ao final do ano, seria feita a Conta Geral da despesa da Marinha e encaminhada à Repartição da Fazenda para, para ver se foram cumpridas as reais ordens, com as formalidades devidas, apenas no aspecto fazendário. Deveria também ser fixadas a época dos repasses das somas à Marinha, evitando-se atrasos e prejuízos nefastos à Repartição e os conflitos de jurisdição entre o órgão administrativo e o Secretário de Estado.

Entre as obras suspensas estavam a do Hospital Real da Marinha e futura instalação do Laboratório Químico e "Dispensatório" Farmacêutico; publicação de vários livros mandados traduzir ou publicar; suspensão da nitreira; da Fábrica de Tijolos e Cadilhos (cadinhos?), de Cesimbra, para a construção do Forno de Revérbero do Arsenal, e para fornecer cadinhos à Casa da Moeda e às fundições; o Porto de São Martinho; administração dos Pinhais, seus cortes e sementeiras.

Argumentava o ministro que em 1794 e 1795, "nessas épocas quase cessaram de

<sup>33</sup> LEIVAS, Luís Claudio Pereira; SCAVARDA, Levy. Op. Cit., p. 251-98. Íntegra dos referidos documentos.

<sup>34</sup> Carta de Dom Rodrigo de Sousa Coutinho para Antônio Januário do Vale, de 7 de janeiro de 1797. In: SÃO PAULO (Estado) – Arquivo Público. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. v. 89, p. 21-5.

<sup>35</sup> COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 42.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 49-70.

<sup>37</sup> BRASIL. Marinha. Arquivo da Marinha. Coleção da Legislação Portuguesa.

vender as alfândegas e o Reino chegou ao mais miserável estado de penúria." Com o reforço de Repartição, as balanças comerciais de 1796, 1797 e 1798 revelaram-se positivas, sendo necessárias à manutenção da Marinha, do sistema de cruzeiros e comboios.

Eram obrigações da Repartição manter o cruzeiro do estreito contra os piratas barbarescos; os comboios para o Mediterrâneo, para assegurar o consumo dos gêneros coloniais; cruzeiro e comboios nas costas do Algarves e Minho, protegendo as aproximações dos portos e as aterragens; os comboios dos Açores, Madeira e Cabo Verde; proteção da costa de Angola, assolada pelos corsários franceses, para onde fora enviada a Fragata *Tritão*; os comboios do Brasil e a defesa do seu litoral, devendo haver uma esquadra estacionada no Rio de Janeiro e outras forças no Pará, estas últimas só existindo pelo esforço do governador dessa Capitania. Além disso, deveria haver a Frota Metropolitana, baseada em Lisboa, para a defesa do Reino e eventual reforço do Ultramar. Eram mantidos também pela Secretaria da Marinha o Hospital Novo de Santa Clara, a Tipografia de Frei José Mariano da Conceição Veloso e a Nitreira,<sup>38</sup> existindo em operações no Mediterrâneo um esquadrão português, cooperando com Nelson.

### **OPERAÇÕES NAVAIS NO MEDITERRÂNEO (1798-1800) O bloqueio de Malta**

Em maio de 1798, Nelson recebeu ordens de seu chefe, Jervis, para penetrar no Mediterrâneo, procurando bloquear e reconhecer a força expedicionária em preparação por Napoleão, no Porto de Toulon.<sup>39</sup>

A 5 de maio, partia de Lisboa uma esquadra portuguesa, composta das Naus *Rainha*, *Príncipe Real*, *São Sebastião*, *Afonso de Albuquerque*, Corveta *Benjamim* e Brigue *Falcão* para os Açores, daí para Lagos e depois para Nápoles, onde surgiu a 16 de julho de 1798. A 31, chegou a notícia de que os franceses teriam saído de Toulon para o Egito, sendo esperados no arquipélago pelos ingleses. Os portugueses seguiram até Rodes e regressaram em direção a Malta.

A frota francesa, entretanto, foi quase completamente destruída em Albuquir, por

Nelson, a 1<sup>a</sup> de agosto. O Bergantim inglês *Mutine*, portador da notícia para a Inglaterra, encontrou os lusos ao largo de Creta, referindo-lhes os acontecimentos e à presença do Almirante em Alexandria.<sup>40</sup>

Além da Esquadra espanhola, bloqueada em Cádiz por Jervis, restavam apenas aos franceses e seus aliados, no Mediterrâneo, dois navios de linha (o *Guillaume Tell* e o *Généreux* e duas fragatas, escapos da batalha e que seguiram para Malta; alguns navios espanhóis em Cartagena e embarcações menores de Veneza no Adriático. Tendo já assegurado o comando do mar, a força de Jervis dividiu-se em dois esquadrões: o de Jervis, bloqueando Cádiz; e o do Comodoro Duckworth, apoiando a invasão de Minorca, uma das Ilhas Baleares, e a conquista de seu excelente Porto de Mahon.

A força de Nelson também se dividia em dois: o de Nelson – com alguns navios, para Nápoles, afora outros recolhidos à Inglaterra, para reparos; e o do Levante – comandado por Sir Sidney Smith, com a missão de vigiar e bloquear o Exército francês do Egito.<sup>41</sup>

Quando o esquadrão português ali chegou, só encontrou o de Sidney Smith e logo após recebeu ordens de seguir para Nápoles com outras embarcações aliadas. Em rota, no Estreito de Messina, foi alertado por um cúter inglês de que "... a Divisão francesa de Malta partira para a Sicília, composta de duas naus, duas fragatas e uma corveta; os navios portugueses procuraram-na e forçaram-na a recolher-se ao Porto de Valetta, em Malta, sendo estabelecido a 30 de agosto o bloqueio da ilha, juntamente com outros navios, participando de diversas ações militares até novembro, quando foram substituídos por embarcações britânicas, seguindo para Nápoles."<sup>42</sup>

### **Na Baía de Nápoles**

Em Nápoles, o Almirante Nelson envolveu-se nas intrigas da Corte local, estimulando que fosse lançada uma campanha contra os franceses, então em Roma.<sup>43</sup>

A Esquadra portuguesa, enquanto isso, fazia com dificuldades seu provisionamento e manutenção, reparando-se Nau *Rainha*, ainda mais que "... o governo tinha lançado

<sup>38</sup> COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. Representação de 21 de janeiro de 1800 ao príncipe regente, pedindo revogação de decreto de 12 do mesmo mês e ano. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 241-50.

<sup>39</sup> MACKESY, Piers Gerald. The Nile and After. In: CHURCHILL, Winston Spencer. Op. Cit., v. 5, cap. 15, p. 2535.

<sup>40</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino. *Quadros navaes*: ou collecção dos folhetins maritimos do patriota seguidos de uma epopéia naval portugueza. 2<sup>a</sup> impressão. Lisboa: Imprensa Nacional, 1861-1869. p. 180.

<sup>41</sup> MACKESY, Piers Gerald. Op. Cit., p. 2538.

<sup>42</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino. Op. Cit., p. 180-1.

<sup>43</sup> MACKESY, Piers Gerald. The Nile and After. Op. Cit., p. 2538.

mão de todos os objetos preciosos, recolhendo a moeda circulante e emitindo assinados que ninguém queria receber.” Os fornecimentos foram obtidos, através do banqueiro Leonardo Cottolini, sob a palavra do Marquês de Niza.<sup>44</sup>

Iniciado em novembro de 1798, o ataque napolitano aos franceses de Roma correu mal.<sup>45</sup> O General Championnet invadiu em represália o Reino Bourbon e a Corte embarcou a 2 de janeiro de 1799 nos navios de Nelson, “apoderando-se os ingleses do magnífico arsenal e recolhendo a seu bordo quantos sobressalentes encontraram, não deixando o necessário para a Esquadra napolitana”, da qual apenas as *Naus Samnite* e *Archimedes*, de 74 peças, acompanharam o rei. Coube à força portuguesa salvar ou destruir os outros navios, sendo queimados o *Guiscardo*, de 80 peças; o *Tancredi* e o *Partenope*, de 74, indo a pique o São Joaquim, de 64 peças e duas fragatas. Com grande dificuldade, salvaram os lusos a Fragata *Sibila*, a Corveta *Pallas* e quatro outras embarcações de porte; em meio e uma revolta geral, os portugueses zarparam a 10 de janeiro, com diversos destinos.<sup>46</sup>

### **O Almirante Bruix**

Em abril de 1799, a Esquadra francesa de Brest, comandada pelo Almirante Bruix e composta de 24 navios de linha, furou o bloqueio inglês, e dirigiu-se para Cádiz, onde frente à reação de outra força naval comandada pelo Almirante Keith, penetrou no Estreito de Gibraltar. Imediatamente os britânicos eram forçados à defensiva, em Minorca, Nápoles e Sicília, e ainda com as necessidades do bloqueio de Malta e do Egito. O Almirante Jervis abandonou Cádiz, deslocando-se para Minorca e aí se reunindo à força de Duckworth; a outra concentração britânica era comandada por Nelson, ao largo da Sicília, com os elementos navais portugueses.

O inimigo franco-espanhol apresentava-se em três grupos:

a) a Esquadra de Bruix, de 24 navios de linhas, perseguida por Keith;

b) forças espanholas em Maiorca e na Catalunha, que se dizia estarem preparando a invasão de Minorca, vigiadas por Jervis; e

c) a frota espanhola de Cádiz, com 17 navios, que zarpou, livre do bloqueio, para Cartagena.

Após levar abastecimento a Gênova, Bruix teve ordem de voltar ao Atlântico; o que fez, recolhendo os navios espanhóis em Cartagena, e perseguido por Keith. Nelson permanecia na Sicília, enquanto os Bourbons reconquistavam Nápoles, facilitados pelo avanço russo-austriaco na Lombardia.<sup>47</sup>

### **A paz com Trípoli e Túnis**

Quando os navios luso-ingleses estavam em Palermo, o Comandante português Marquês de Niza aproveitou a presença do cônsul britânico de Trípoli, que viera buscar instruções de Nelson, para “... obter uma paz vantajosa, podendo o mesmo cônsul servir de medianoiro.” Para esta missão, foi designada em abril de 1799 a Nau *Afonso de Albuquerque*.

Após negociações infrutíferas o comandante da nau, Donald Campbell, passou a bloquear o porto, fez presas e bombardeios, conseguindo arrancar do Paxá Yussef um armistício e um Tratado de Paz, a 14 de maio, ratificados a 1<sup>a</sup> de agosto de 1799.<sup>48</sup> Outro tratado foi celebrado com o Bey de Túnis, através do Almirante Rodrigo Pinto Guedes, a 29 de junho, e ratificado a 29 de setembro desse ano.<sup>49</sup>

A colaboração dos portugueses durou até dezembro de 1799, quando Nelson declarou ao Marquês de Niza que “... lhe bastavam às forças inglesas.” Os navios lusos dirigiram-se a Palermo, recebendo provisãoamento e manutenção, através dos navios comboiados pela Nau *Vasco da Gama* e Corveta *Boaventura*, regressando a Lisboa em abril de 1800, após 27 meses de campanha. Uma Carta Régia de 6 de junho de 1800, dirigida ao Marquês de Niza, louvava os trabalhos da esquadra, em especial “as pazes com as regências de Trípoli e Túnis.”<sup>50</sup>

### **A GUERRA LUSO-ESPANHOLA Os Tratados de 6 de junho e 29 de setembro de 1801**

Existindo ainda o estado de hostilidades entre França e Portugal, Napoleão pressionou o Ministério Espanhol, oferecendo inclusive

<sup>44</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino. Op. Cit., p. 181-2.

<sup>45</sup> DUFFY, Christopher. Blunders on land. In: CHURCHILL, Winston Spencer. Op. Cit., p. 2531.

<sup>46</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino. Op. Cit., p. 182-3.

<sup>47</sup> MACKESY, Piers Gerald. Op. Cit., p. 2538-9.

<sup>48</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino, Op. Cit., p. 43-50 e BRASIL. Marinha. Arquivo. Coleção da Legislação Portuguesa.

<sup>49</sup> BRASIL. Marinha. Arquivo da Marinha. Coleção da Legislação Portuguesa.

<sup>50</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino, Op. Cit., p. 178, 180-4.

recursos para atacar os lusos; em 3 de março de 1801, chegava ao governo português a notícia de que Madri lhe declarara guerra dois dias antes.<sup>51</sup> Após rápida campanha, os Tratados de Badajós, de 6 de junho de 1801, entre Espanha, França e Portugal, consagraram as derrotas desse último. Segundo esses diplomas, seria mantida a paz e amizade entre Portugal e Espanha; os portos de todos os domínios portugueses seriam fechados aos navios ingleses; a Espanha devolvia várias praças de guerra conquistadas, embora mantivesse a posse sobre Olivença; os danos causados aos súditos espanhóis por navios portugueses ou ingleses seriam pagos pelos lusos; quanto à França, recebia o território entre os Rios Araguari e Oiapoque, com fundos até o Rio Branco, além de enorme indenização de guerra.<sup>52</sup>

Outro Tratado, de 29 de setembro de 1801, aumentou a indenização à França, transferindo a fronteira da Guiana do Rio Araguari para o Carapanatuba. Era também reforçada a proibição dos navios ingleses frequentarem Portugal e os domínios.<sup>53</sup>

No Brasil, entretanto, em rápida campanha, as missões jesuíticas foram incorporadas à Coroa portuguesa, e a ação enérgica de Ricardo Franco assegurou em Mato Grosso a integridade de nosso território.

### **A Paz de Amiens**

Em 1<sup>a</sup> de outubro de 1801, a Paz de Amienz, entre Inglaterra e França, estabeleceu o direito português à perfeita integridade dos seus domínios e possessões. Havia, entretanto, um artigo secreto estabelecendo que os dispositivos do Tratado "... não levantarão obstáculos aos arranjos celebrados entre as Cortes de Madri e Lisboa para a retificação de suas fronteiras na Península, nem aos celebrados entre os governos da França e Portugal para a delimitação das fronteiras nas Guianas, desde que esta delimitação não excedesse a fixada pelo tratado assinado em Badajós a 6 de junho."<sup>54</sup>

### **Demissão de D. Rodrigo de Sousa Coutinho**

A 6 de janeiro de 1801, D. Rodrigo fora nomeado Ministro dos Negócios da Fazenda e Presidente do Real Erário.<sup>55</sup> Acumulou a

pastas com a da Marinha, até 14 de junho de 1801, durante a guerra com a Espanha, após a qual transmitiu a gestão dos assuntos navais ao Visconde de Anadia.

A carta-relatório de D. Rodrigo a seu sucessor é bem esclarecedora, permitindo-nos uma visão dos problemas da Marinha lusa. Apresentado o organograma de sua Secretaria, elogiava o Inspetor da Cordoaria, "... superior pelo merecimento a toda expressão"; o Intendente da Marinha, que "... tem não só grande merecimento, mas se lhe deve a maior parte do que se fez para a organização da contabilidade da Marinha"; o pessoal da repartição de Fazenda; o inspetor do arsenal e seus ajudantes, José de Santa Rita e Manuel de Sousa. A Escola de Construção era dirigida por João de Sousa Pather, tendo como subordinados Antônio Joaquim e Julião Pereira.

Considerando a importância do comércio marítimo e da manutenção dos laços com os domínios do ultramar, ainda mais à vista das campanhas coloniais da Inglaterra contra a França e outros países, foi estabelecido como atividade básica o sistema de comboios, restando para os cruzeiros apenas as embarcações que eventualmente fossem liberadas das necessidades e atividades das escoltas.

A decisão foi demonstrada correta pelos acontecimentos pois diminuíra bastante o número das praças, enquanto o sistema de comunicações, através dos serviços marítimos, passava também à Secretaria da Marinha.

As principais forças operativas eram as Esquadras de Lisboa, comandadas por Antônio Januário do Vale e a do Brasil, ou da América, por Donald Campbell.

Foram também criadas a Brigada Real da Marinha, a Real Sociedade Hidrográfica, as Nitreiras; desenvolvidos os Pinhais Reais; iniciada a construção do Hospital da Marinha e mantida a tipografia do Arco do Cego, não só para a impressão, mas para a produção de tipos e caracteres para o uso do Reino.<sup>56</sup>

Em 15 de novembro de 1803, D. Rodrigo pedia ao Príncipe Regente a sua demissão também da Presidência do Real Erário, por não se achar depositário da confiança régia e vendo que todas as propostas não mereciam a Real Aprovação. Discordava o previdente ministro da alienação de bens pela Coroa,

<sup>51</sup> Carta de Luiz Pinto de Souza, em 4 de março de 1801, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 252.

<sup>52</sup> BRASIL. Marinha. Biblioteca da Marinha. Coleção da Legislação Portuguesa.

<sup>53</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 16-7.

<sup>54</sup> LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil: 1808-1821*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1945, v. 1, p. 16.

<sup>55</sup> Carta de Luiz Pinto de Souza, em 6 de janeiro de 1801, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 251.

<sup>56</sup> Carta de 14 de junho de 1801 ao Visconde de Anadia. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). p. 197-201.

assim como a concessão de graça com ônus pecuniários para o Estado, no momento em que mais se impunha uma economia severa. Por outro lado, diversos projetos de lei econômicos sequer foram apreciados pelo governo. A demissão foi concedida e retirou-se até a crise de 1807.<sup>57</sup>

## A Operação Naval

### POLÍTICA DE NEUTRALIDADE *As pressões inglesas – Trafalgar*

Em 1803, estouraram de novo as hostilidades entre a França e Inglaterra. A importância do teatro de operações do Mediterrâneo fez com que, em maio desse ano, Nelson assumisse o comando da Esquadra inglesa local, passando a bloquear os franceses no Porto de Toulon.<sup>58</sup>

Os portos da costa lusa tornavam-se cada vez mais necessários aos britânicos, por suas facilidades de escala e abastecimento. Em contrapartida, aumentavam as pressões francesas, fazendo com que fosse celebrada a Convenção de 12 de março de 1804, obrigando os lusos a pagar um subsídio mensal à França, a partir retrospectivamente de 1º de dezembro de 1803.<sup>59</sup>

O gabinete inglês preocupava-se com a atitude a ser adotada pelo governo português. Em 4 de abril de 1805, Antônio de Araújo, o futuro Conde da Barca, respondia a Lorde Mulgrave, que:

- o Governo luso procuraria manter-se neutro, mesmo através das contribuições pecuniárias, até onde fosse possível;
- quanto às forças mobilizáveis, Portugal achava por bem reduzir o Exército, "... para facilitar o restabelecimento da disciplina e melhorar suas finanças." A maior parte dos licenciados ou era incapaz para o serviço, ou composta de recrutas, sempre prontos a desertar, e cuja mão-de-obra faltava na lavoura. Havia entretanto 30 mil homens em armas e a milícia; e
- em caso de guerra, seriam convocados para o comando o Marechal Conde de Vio-ménil e o Conde de Goltz.

Tecendo comentários sobre os boatos que se entrecruzavam, o diplomata portu-

guês justificava a ansiedade de sua Corte em saber se os ingleses poderiam e estariam dispostos a socorrer Lisboa em caso de guerra, terminando por assegurar a lealdade de aliança de seu governo à Sua Majestade britânica.<sup>60</sup>

No mar, a frota francesa de Toulon conseguiu reunir-se à espanhola, seguindo até as Índias Ocidentais e regressando à Europa. Em 21 de outubro de 1805, foram derrotadas pela esquadra de Nelson, em Trafalgar, afirmando totalmente o controle do mar pelos britânicos.<sup>61</sup>

### A PAZ DE TILSIT *Campanha de Copenhague*

As operações ofensivas de Nelson contra os dinamarqueses em abril de 1801; as campanhas coloniais; as derrotas navais da França; as invasões de Popham, Auchmuty e Whitelocke no Prata em 1806 e 1807, demonstravam aos olhos do mundo a capacidade ofensiva da Royal Navy. Pela paz de Tilsit, de 8 de julho de 1807 a Rússia aliou-se à política francesa, assegurando a Napoleão a liberdade de ação para atacar a oeste da Europa. O imediato fruto foi a pressão sobre Portugal.<sup>62</sup>

Em 29 de julho de 1807, o governo francês comunicava ao Embaixador português em Paris, D. Lourenço de Lima, as imposições napoleônicas:

- fechamento dos portos lusos aos navios britânicos;
- declaração de guerra contra a Grã-Bretanha;
- reunião das Forças Navais portuguesas às Esquadras franco-espanholas;
- expulsão do ministro inglês em Lisboa;
- regresso do ministro português em Londres; e
- prisão dos ingleses que se encontravam em Portugal, como reféns, confiscando os seus bens.<sup>63</sup>

A 19 de agosto, reunira-se o Conselho de Estado português, e comentando a 21, o que acontecera, D. João de Almeida de Melo de Castro pede [que] seja considerada a segurança pessoal do regente, levando-se em

<sup>57</sup> Carta de 15 de novembro de 1803 ao príncipe regente. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). p. 85, 265-8.

<sup>58</sup> HICKS, Jim. The Word turned upside down. In: *The British Empire Magazine*. London: Orbis/Time-Life Books/BBC TV, 1970, v. 10, p. 274.

<sup>59</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., v. 1, p. 17-8.

<sup>60</sup> Carta de Antônio de Araújo de Azevedo, de 4 de abril de 1805, a Lord Mulgrave. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 268-71.

<sup>61</sup> HOWARTH, David. Nelson at Trafalgar: triumph and tragedy. In: *The British Empire Magazine*. London: Orbis/Time-Life Books/BBC TV, 1970, v. 15, p. 303-420.

<sup>62</sup> MARTINS FILHO, Enéas. *O Conselho de Estado português e a transmigração da família real em 1807*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1968, p. 5 e MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 21-2.

<sup>63</sup> MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 5.

conta "... o modo e disposições que a V.A.R. parecerem mais acertadas e conducentes para transferir em segurança a sua tendência para aquele dos seus vastos domínios que V.A.R. julgar mais próprios." <sup>64</sup>

Enquanto isso, alarmada pelos efeitos da Paz de Tilsit no Báltico, a Inglaterra enviou o Almirante Gambier à Dinamarca para exigir a entrega dos arsenais e da Frota dinamarquesa, por negociações (que duraram até o fim de agosto) ou pela força se necessário. <sup>65</sup>

A 26 de agosto de 1807, em vista das pressões francesas, foi resolvido pelo Conselho de Estado português a conveniência de se enviar o Príncipe da Beira, com uma das infantas, para o Brasil, "... e que para este fim, assim como para preparar a retirada de S.A.R. o Príncipe Regente Nosso Senhor no caso eventual de o dever assim executar, se devia logo ordenar o maior armamento marítimo possível, e darem-se ao mesmo efeito as reais ordens necessárias, tanto pela repartição da Marinha como da Fazenda." <sup>66</sup>

Em outra reunião, de 2 de setembro, foi parecer unânime de que deveria partir o Príncipe da Beira e não o Infante D. Miguel; as disposições tendentes à transferência deveriam ser aceleradas, bem como repelidas as pretensões de enviar tropas francesas ou espanholas a Portugal. <sup>67</sup> Pouco depois, chegavam as notícias do bombardeio e capitulação de Copenhague a 7 de setembro, frente aos britânicos, que se apossaram do arsenal e Esquadra dinamarquesa. <sup>68</sup>

### A Convenção Luso-Britânica

Preparando-se para o pior, em vista da crescente pressão francesa, era baixada em 27 de setembro credencial para que o Embaixador em Londres, D. Domingos Antônio de Sousa Coutinho, firmasse com a Grã-

Bretanha uma convenção, "... com o fim de conservar intacta a esta monarquia a referida Ilha da Madeira e as demais possessões ultramarinas." <sup>69</sup>

Conforme decidido, a 29 de setembro o Visconde de Anadia comunicava ao Príncipe Regente estarem prontas para se fazerem de vela, quando ordenado, as Naus *Afonso de Albuquerque* e *D. João de Castro*, a Fragata *Urânia* e o Brigue *Voador*, que seriam objeto de uma última e pessoal inspeção para que, se lhes faltasse algo, "ser logo tudo providenciado". <sup>70</sup>

O Ministro da Marinha passava a comparecer sempre à Ribeira, providenciando o aprestamento das naus com o pessoal da Intendência, Fazenda e Armada, visto que o Almirante Pedro de Mariz de Sousa Sarmento vendera a tonelada da Esquadra sem autorização, por achar vantajoso o preço oferecido por particulares. <sup>71</sup>

### O incidente de Fontainebleau

A 15 de outubro de 1807, ocorreu o célebre incidente de Fontainebleau, onde o Embaixador português em França, D. Lourenço de Lima, recebeu de Napoleão a afirmativa, perante o Corpo Diplomático, do fim da Casa de Bragança, se não se aliasse à França. <sup>72</sup> Em 22, o Ministro francês Champagny comunicou formalmente ao diplomata luso, Fernando José Antônio Álvares, a declaração de guerra a Portugal. <sup>73</sup>

Por volta de 9 de outubro, haviam entrado em Lisboa as Naus *Vasco da Gama* e *Rainha de Portugal*, e as Fragatas *Minerva* e *Princesa do Brasil*, reunindo-se àquelas prontas para levar o Príncipe da Beira ao Brasil. <sup>74</sup> Tão logo fundearam, a 11 de outubro, o Ministro inglês em Portugal, Strangford, enviou nota a Antônio de Araújo, sugerindo em termos de ultimato que a totalidade da Marinha de Guerra portuguesa passasse ao Brasil com

<sup>64</sup> Parecer de D. João de Almeida de Melo de Castro, em 21 de agosto de 1807, sobre a reunião do Conselho de Estado, de 19 do mesmo mês e ano, dirigido ao príncipe regente. In: MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 27.

<sup>65</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 20-1, e CHURCHILL, Winston. The Emperor of the French. In: Op. Cit., v. 6, cap. 1, p. 2582.

<sup>66</sup> PORTUGAL. Assento do Conselho de Estado do dia 26 de agosto de 1807. In: MARTINS FILHO, Op. Cit., p. 21-22.

<sup>68</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 20-1.

<sup>69</sup> CREDENCIAL de 27 de setembro de 1807 a D. Domingos Antônio de Souza Coutinho. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 273-4.

<sup>70</sup> Carta do Visconde de Anadia, em 29 de setembro de 1807, ao príncipe regente. In: MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 8, 37.

<sup>71</sup> MORAES, Alexandre José de Mello. *Corografia histórica, cronográfica, genealógica, nobiliária e política do império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902. Tomo 1, pt. 2, p. 39.

<sup>72</sup> MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 9-10.

<sup>73</sup> Carta de Jean Baptiste Nompère Champagny, em 22 de outubro de 1807, a Fernando José Antônio Alves. In: PEREIRA, Ângelo. *D. João VI, príncipe e rei*. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade, 1953-1958, v. 1 p. 162-3. (Parece ter sido recebida em Lisboa a 11/11/1807).

<sup>74</sup> Carta de Antônio de Araújo de Azevedo, em 8 de outubro de 1807, a D. Lourenço de Lima. In: PEREIRA, Ângelo. Op. Cit., p. 169-70.

D. Pedro, agora que estava reunida, ou a um porto inglês. O exemplo de Copenhague demonstrava as intenções de Sua Majestade Britânica em "... não consentir jamais que as Forças Navais das potências neutras engrossassem aquelas de seus inimigos." Para o aprovisionamento, observava que "... há sempre nas mãos do Comissário inglês em Lisboa um estoque de tudo que fosse necessário a expedições navais, e que poderia ser utilizado à vontade pela Corte portuguesa."<sup>75</sup>

A 17 de outubro, respondia Antônio de Araújo que a Coroa não podia atender ao solicitado, primeiro, "... porque deve haver todo o preparo desta natureza para Sua Alteza Real se retirar no caso de uma irrupção em Portugal ou de entrarem guarnições estrangeiras nos seus portos debaixo do pretexto de amizade; segundo, porque logo que os franceses vissem esta disposição, não deixariam de obrar hostilmente contra Portugal... Espera Sua Alteza Real que no caso da retirada com a sua Real Família e com as riquezas do Estado haja Sua Majestade Britânica de auxiliá-la como lhe tem prometido, não o privando do decoro de partir na sua própria Marinha."<sup>76</sup>

Em 19 de outubro, o Ministro Antônio de Araújo comunicava ao seu embaixador em Londres o andamento da situação, inclusive anexando a nota de Strangford e a resposta, já citadas, afirmando que, quanto à partida do Príncipe Regente, já prevista, "... Sua Alteza Real nem há por desertar por terror ou pânico, o que já assustou o povo desta capital, suspeitando que ele se dispunha a partir, nem também há de esperar o último perigo, arriscando-se a haver ventos contrários que obstem à saída deste porto. Este é o único meio para a viagem, e não o de perder a estação própria para ela, como diz na sua nota Mr Canning porque em todo o tempo, como V. S<sup>a</sup> sabe, se navega igualmente bem para o Brasil. Já se ordenou que as pratas das igrejas, e outros artigos de valor fossem transportadas a depósitos, a fim de estarem prontos a todo o acontecimento." Seria oportuno que a Esquadra inglesa que cruzasse perto de Lisboa tivesse instruções, segundo prometido pelo gabinete britânico, para proteger a retirada do Príncipe Regente e todos os vassallos que o desejassem. Deveria ainda o diplomata luso comunicar a

contingência do fechamento em breve dos portos, para que os ingleses solicitassem a sua revogação.<sup>77</sup>

A população de Lisboa ficava cada vez mais temerosa dos acontecimentos, e muitos já buscavam embarcações para passar ao Brasil. Havia, entretanto, poucas embarcações de transporte, enquanto que "... as naus continuavam a preparar-se com grande pressa e todas as disposições indicam alguma coisa de embarque."<sup>78</sup>

A 22 de outubro, era assinada em Londres uma convenção secreta, entre a Inglaterra e Portugal, estabelecendo:

- garantia de segurança da Ilha da Madeira e domínios ultramarinos;
- auxílio britânico à transferência de um Príncipe ou da Casa de Bragança para o Brasil, para o que seriam enviados desde já seis navios de linha à costa portuguesa;
- ocupação da Ilha da Madeira pelos ingleses, se os portos lusos lhes fossem fechados;
- em nenhum caso seriam entregues à França navios de guerra ou mercantes lusos. No caso da transmigração, o Príncipe Regente comprometia-se a trazer toda a Marinha, de Guerra ou Mercante, equipada ou não, ou transferi-la em depósito à Inglaterra, de onde seriam enviadas em segurança ao Brasil;
- nenhum príncipe ou herdeiro seria reconhecido pela Inglaterra, enquanto o Regente D. João estivesse no Brasil;
- assim que o governo de Portugal estivesse estabelecido no Brasil, seria negociado um Tratado de Aliança e Comércio com a Inglaterra;
- a convenção seria secreta e no caso em que os portos portugueses fossem fechados, seria estabelecido um porto livre para os ingleses na Ilha de Santa Catarina ou outro local da Costa do Brasil, para venda de manufaturados "... pagando os mesmos direitos que atualmente se pagam sobre os mesmos artigos nos portos de Portugal, até novo acordo" (firmado com reservas pelo Ministro português); e
- no momento em que os portos portugueses fossem fechados aos navios ingleses e enquanto durasse esse estado de coisas, os tratados existentes entre a

<sup>75</sup> Nota do Visconde de Strangford, de 11 de outubro de 1807, a Antônio de Araújo de Azevedo. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 278-80.

<sup>76</sup> Nota de Antônio de Araújo de Azevedo, em 17 de outubro de 1807, ao Lorde Strangford. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 281-3. <sup>77</sup> Carta de Antônio de Araújo de Azevedo, a 19 de outubro de 1907, a D. Domingos de Sousa Coutinho. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 275-7.

<sup>78</sup> Carta de Pedro Gomes, em 2 de novembro de 1807, ao Conde da Cunha. In: PEREIRA, Ângelo. Op. Cit., p. 170-1.

Inglaterra e Portugal deveriam ser suspensos nas partes em que concediam ao Pavilhão Luso privilégios e isenções que outras nações não gozavam e que não faziam parte de uma atitude neutral (também firmado com reservas).<sup>79</sup>

## **RUMO AO BRASIL** **Partição de Portugal**

Aos trancos e barrancos, a Esquadra era pouco a pouco aprestada pelo Visconde de Anadia, "... indo todos os dias ao arsenal." Mesmo assim, por força dos boatos e problemas da administração, o ritmo dos trabalhos era variável.<sup>80</sup> A 27 de outubro, Napoleão firmou em Fontainebleau os documentos que serviriam de base a um futuro desmembramento de Portugal:

- as províncias entre o Douro e o Minho formariam a Lusitânia Setentrional, destinada à Rainha Regente da Etrúria, em troca da Toscana;
- Alentejo e Algarve – para o Ministro espanhol Godoy, que passaria a ser Príncipe dos Algarves; e
- as províncias da Beira, Trás os Montes e Estremadura seriam seqüestradas até a paz geral, para o uso exigido pelas circunstâncias, partilhando Espanha e França o ultramar.<sup>81</sup>

D. Lourenço de Lima chegou a Lisboa a 1<sup>o</sup> de novembro, com a notícia vivida do incidente de Fontainebleau.<sup>82</sup> A 8, o Conselho de Estado, tomando conhecimento da declaração de guerra feita pela Espanha, também a 1<sup>o</sup> de novembro, decidiu entre medidas apaziguadoras fosse terminado o apresto dos navios de guerra para o transporte da Família Real para o Brasil em último caso;<sup>83</sup> faltavam inclusive marinheiros, por causa dos comboios e da interrupção do comércio.<sup>84</sup> Para aumentar a confusão, por volta de

11 de novembro, entraram em Lisboa 11 embarcações russas vindas do Mediterrâneo, comandadas pelo Almirante Seniavin, dando lugar a que se pensasse que vinham cooperar com as tropas francesas. Nesta mesma data, eram publicadas no *Moniteur* as disposições dos Tratados de Fontainebleau, as quais foram rapidamente enviadas a Lisboa pelo Embaixador de Portugal em Londres.<sup>85</sup>

## **Junot e Sidney Smith**

A 20 de novembro, as tropas do General Junot entraram em Portugal, e a 22, chegava à Esquadra de Sir Sidney Smith, a pairar ao largo, bloqueando o Tejo.<sup>86</sup> A 24, o Conselho de Estado decidia que "... se não devia perder um só instante em acelerar o embarque de S.A.R. o Príncipe Regente Nosso Senhor e de toda a Real Família para o Brasil." Seria constituída em Portugal uma Regência e acertadas as providências necessárias com o Almirante inglês e Strangford.<sup>87</sup>

## **Embarques e travessias**

A 25, iniciou-se o embarque e o Marquês de Vagos ordenava ao Conde de Redondo, administrador real da Ucharia, que embarcasse as provisões nessa noite, para que de madrugada o Príncipe Regente pudesse subir a bordo.<sup>88</sup> Parece-nos, à vista dos acontecimentos, que estão certos aqueles que concebem a preparação prévia desse embarque. Não se compreende a minúcia de certos salvamentos, como o da documentação náutica por José Maria Dantas Pereira,<sup>89</sup> ou dos Arquivos do Reino, sem que houvesse um plano traçado.<sup>90</sup> Ocorreu, isto sim, o tumulto de última hora, quando o Príncipe resolver permitir a vinda de todos os nobres e empregados que o desejassem acompanhar: o que se pensava fazer com um gru-

<sup>79</sup> Convenção de 22 de outubro de 1807. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 285-92.

<sup>80</sup> MORAES, Alexandre José de Mello. Op. Cit., p. 50-1. e MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 34.

<sup>81</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 40-1; LIMA, Oliveira. Op. Cit., p. 44.

<sup>82</sup> MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 11, 65.

<sup>83</sup> PORTUGAL. Conselho de Estado. Assento da reunião de 8 de novembro de 1807. In: MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 68-9.

<sup>84</sup> Observações feitas por Antônio de Araújo de Azevedo à Convenção de 22 de outubro de 1807. In: COUTINHO, Dom Rodrigo Domingos Antônio de Sousa (Marquês do Funchal). Op. Cit., p. 292-99.

<sup>85</sup> PEREIRA, Ângelo. Op. Cit., p. 173-4.

<sup>86</sup> MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 17.

<sup>87</sup> PORTUGAL. Conselho de Estado. Assentos da reunião de 24 de novembro de 1807. In: MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 70-1.

<sup>88</sup> Instrução do Marquês de Vagos, de 25 de novembro de 1807, para o Conde Redondo. In: PEREIRA, Ângelo. Op. Cit., p. 180.

<sup>89</sup> BOITEUX, Henrique. O Chefe-de-Esquadra José Maria Dantas Pereira de Andrade. In: BRASIL, da Marinha. Serviço de Documentação-Geral da Marinha. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. v. 2, p. 315-31.

<sup>90</sup> MARTINS FILHO, Enéas. Op. Cit., p. 13-17.

<b>NECESSIDADES LOGÍSTICAS DA ESQUADRA</b>	
<b>Navios</b>	<b>Provisões necessárias</b>
<i>Rainha de Portugal</i>	– precisa de 27 tonéis d'água, pois os tem vazios;
<i>Fragata Minerva</i>	– tem só 60 tonéis d'água;
<i>Conde Henrique</i>	– tem 21 tonéis d'água vazios: precisa de botica que não tem;
<i>Golfinho</i>	– tem seis tonéis vazios: faltam boticas, galinhas e lenha;
<i>Urânia</i>	– falta lenha;
<i>Vingança</i>	– faltam água e lenha;
<i>Príncipe Real</i>	– precisa de uma botica, galinhas, cabo, cera, 20 tonéis d'água, merlim, a linha da barca e lenha;
<i>Voador</i>	– faltam três tonéis d'água;
<i>Príncipe do Brasil</i>	– faltam azeite, cera, cabo, 30 tonéis d'água e lenha da barca.

Mais seis embarcações vieram, que foram: *Medusa*, *D. João de Castro*, *Martim de Freitas* e *Afonso*.<sup>92</sup>

po, foi feito com uma multidão, quando a notícia ganhou as ruas de forma repentina. O genro e a filha do Conde da Cunha, por exemplo, tinham ajustado o destino de seus objetos, enquanto iam para o Bulhaco; sabendo da viagem, encaixotaram tudo para embarcar com o Príncipe e a maior parte dos fidalgos, “tudo está em desordem e é uma confusão que ninguém se entende.”<sup>91</sup>

A Divisão Naval, pronta desde 29 de setembro, teve outras embarcações agregadas, à medida que chegavam. O simples convocá-las, revelava a premeditação da viagem e somos de opinião que dentro das dificuldades da época, a Intendência da Marinha de Lisboa procurou fornecer o provisionamento e manutenção necessários, assegurando a transferência do aparato estatal. A 27 o Príncipe embarcou e a 28 perguntava aos comandantes se estavam prontos, recebendo relações do que faltava, e baixando decreto para esse fim, que foi enviado pelo Visconde de Anadia a Tomás Antônio de Vilanova Portugal, para executar de comum acordo com José Joaquim de Azevedo e o Intendente dos Armazéns Januário Antônio Lopes da Silva.

A venda da tonelada pelo Almirante Sarmiento; a perturbação do apresto, pela necessidade aparente de afirmar a permanência e por rumores de traição atribuída ao Ministro da Marinha; o pânico repentino e a

confusão, quando se divulgou o embarque, tudo fazia difíceis as planejadas medidas de provisionamento. Uma testemunha contemporânea, João Pedro da Veiga, afirmou muito mais tarde ao botânico Freire Allemão que a Corte de Lisboa, receando perder o Brasil, tinha determinado mandar o Príncipe Herdeiro com o título de Condestável do Brasil para o governar, acompanhado de um Conselho, em que entrava D. Fernando, um camarista do Príncipe e outro fidalgo. Que constando isso ao governo francês, este mandou logo um expresso declarando ao governo de Portugal que logo que o Príncipe partisse para o Brasil se lhe declarava guerra. À vista de que, o governo português fez logo desembarcar tudo quanto já estava a bordo para a viagem do príncipe; vira em pessoa o decreto (da proclamação?) do Príncipe Herdeiro.<sup>93</sup>

Segundo Strangford, “Lisboa achava-se em estado de grande descontentamento, difícil de descrever. Bandos de pessoas armadas e desconhecidas rondavam as ruas em absoluto silêncio, sem terem em vista nenhum fim permitido ou claro; tudo parecia indicar que se a partida do Príncipe Regente não se realizasse imediatamente, seria adiada por efeito de revoltas populares, até tornar-se impossível por causa da entrada dos franceses.”<sup>94</sup> O Visconde do Rio Seco foi assaltado pela multidão, só se livrou dos

<sup>91</sup> Carta da Condessa da Cunha, sem data, ao Conde da Cunha. In: PEREIRA, Ângelo. Op. Cit., p. 180, rodapé.

<sup>92</sup> MORAES, Alexandre José de Mello. Op. Cit., p. 58-9.

<sup>93</sup> VEIGA, João Pedro da. Entrevista dada no Mendanha (Campo Grande, RJ) ao botânico Freire Allemão, em 27 de novembro de 1848. Mss.

<sup>94</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 43-4.

populares garantindo que ficaria no Reino e apenas mais tarde pôde, em surdina, embarcar com os seus.<sup>95</sup>

Assim, não é estranhável que a relação de municiação e os expedientes que a encaminhavam não surtiram efeito, só tendo chegado às mãos de Tomás Antônio Vilanova Portugal no Rio de Janeiro, no dia 11 de dezembro de 1808, vindos de Portugal por um correio.<sup>96</sup>

Tudo se tumultuava; o que se conseguira preparar, graças a Anadia, ao pessoal do Arsenal, Contadoria e Intendência, não suportava aquela multidão embarcada. A 29, o Príncipe zarpuu, sem ser incomodado pela Esquadra russa e seguiu para o Brasil, comboiado pela Royal Navy, que também forneceu elementos de provisionamento e

manutenção, “pois em matéria de estiva as faltas foram desastrosas... Quando foi anunciado o embarque, não estavam a bordo nem comedorias salgadas nem o suprimento suficiente de bolacha. Recebeu-se farinha à última hora.”<sup>97</sup>

A 22 de janeiro de 1808, suportando a multidão as deficiências logísticas do melhor ou pior modo, chegou o Príncipe a Salvador, e a 7 de março ao Rio de Janeiro, sendo recebido fora da barra, sendo o primeiro habitante da leal cidade e dar-lhe boas vindas o chefe José Caetano de Lima, Intendente da Marinha do Rio de Janeiro.

Era a repartição logístico-fazendária naval a penitenciari-se da confusão da partida, desvelando-se no alojamento e instalação da Corte no Brasil.

FORÇA NAVAL PORTUGUESA DE 1793 A 1800		
NAUS	FRAGATAS	BERGANTINS
<i>Conceição ou Príncipe Real</i>	<i>Ulisses</i>	<i>Serpente</i>
<i>Maria I</i>	<i>Fênix</i>	<i>Voador</i>
<i>Vasco da Gama</i>	<i>Vênus</i>	<i>Falcão</i>
<i>Rainha de Portugal</i>	<i>Princesa do Brasil</i>	<i>Lebre</i>
<i>Bonsucesso</i>	<i>São Rafael</i>	<i>Galgo</i>
<i>Santo Antônio ou D. Pedro Carlos</i>	<i>Cisne</i>	<i>Gaivota do Mar</i>
<i>Medusa</i>	<i>Minerva</i>	<i>Diligente</i>
<i>São Sebastião</i>	<i>Tritão</i>	<i>Europa</i>
<i>São José e Mercês</i>	<i>São João Príncipe</i>	<i>Mercúrio</i>
<i>Ajuda ou Princesa do Brasil</i>	<i>Carlota</i>	<i>Gavião</i>
<i>Pilar ou Conde D. Henrique</i>	<i>Tétis</i>	<i>Caçador</i>
<i>Afonso de Albuquerque</i>	<i>Golfinho</i>	<i>Sem Nome</i>
<i>Conceição e Santo Antônio</i>	<i>Andorinha</i>	<i>Do Porto</i>
<i>Senhora do Monte do Carmo</i>	<i>Ativo</i>	
<i>D. João de Castro</i>	<i>Vitória</i>	
	<i>Amazona</i>	

“Destes navios nem todos foram rigorosamente contemporâneos. Alguns foram saindo dos estaleiros, enquanto outros se iam inutilizando para o serviço.”<sup>98</sup>

<sup>95</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 64

<sup>96</sup> MORAES, Alexandre José de Mello. Tomo 1, parte 2, p. 58-9, rodapé.

<sup>97</sup> MONTEIRO, Tobias. Op. Cit., p. 63-4.

<sup>98</sup> COELHO, José Maria Latino. Op. Cit., p. 354.

# O processo de formação do Arquivo da Marinha do Brasil como instituição de pesquisa histórica e militar (1907-1953)<sup>1</sup>

**Alessandra Reitz**

*Capitão-Tenente do Quadro Técnico da Marinha do Brasil, Bacharel em Arquivologia pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, especializada em História Militar Brasileira pela mesma Universidade.*

## RESUMO

Trata-se de uma análise do processo de formação do Arquivo da Marinha do Brasil como instituição de pesquisa e de sua contribuição para o desenvolvimento de estudos no campo da História e da Doutrina Militar; enfatizando a sua transformação em significativo espaço da memória naval brasileira.

PALAVRAS-CHAVE: ARQUIVO; ARQUIVO DA MARINHA; MEMÓRIA; HISTÓRIA INSTITUCIONAL.

## ABSTRACT

This is an analysis on the formation process of the Brazilian Naval Archives as a research institution and its contribution for the development of historical and military studies; emphasizing its transformation as a significant place for the Brazilian naval memory.

KEY-WORDS: ARCHIVES. NAVAL ARCHIVES. MEMORY. INSTITUTIONAL HISTORY.

## INTRODUÇÃO

O tema em questão é uma abordagem comprometida com a interpretação das relações entre Arquivologia e História no campo institucional, ou melhor, uma análise da formação de uma instituição de importância vital para os historiadores e pesquisadores: o Arquivo da Marinha e sua formação como espaço de memória.

É essencial destacar que não foi encontrado um relato que estivesse comprometido com um estudo a respeito da formação do Arquivo da Marinha como instituição de pesquisa, apenas raros artigos relacionados ao Serviço de Documentação da Marinha, bem como ao Arquivo Naval.

Abordar este assunto, portanto, trouxe à luz uma oportunidade de realizar uma pesquisa no contexto da história das instituições e, neste caso, de uma instituição arquivística que auxilia o estudo e a pesquisa histórica no âmbito militar.

Nota-se que, a princípio, a idéia de espaço de memória da Marinha do Brasil remete-nos à Biblioteca da Academia dos Guardas-Marinhas que, em 1846, passou a denominação de Biblioteca da Marinha, mais à frente, foi atribuído a outros espaços como o Museu da Marinha e, por fim, o Arquivo da Marinha.

---

<sup>1</sup> Resumo da monografia de conclusão do Curso de Especialização em História Militar Brasileira, defendida em dezembro de 2007.



A transformação do Arquivo em instituição de pesquisa foi resultado de muitas reformas na estrutura administrativa da Marinha do Brasil, pois como parte da instituição no geral, o resultado viria de um processo de germinação e maturação. Já que os arquivos não nascem históricos por acaso, são os olhos do historiador-pesquisador que os interpretarão como fontes de História.

Um fator motivador deste trabalho é perceber a valiosa contribuição que este imenso repositório de registros primários – fontes arquivísticas – ofereceu no passado e que ainda pode oferecer aos pesquisadores no presente e no futuro. Analisar se o Arquivo da Marinha pode se denominar como uma instituição de pesquisa para a História e para os ensinamentos militares, atribui ao seu caráter institucional uma significativa justificativa existencial.

### **O ARQUIVO DA MARINHA COMO INSTITUIÇÃO DE PESQUISA: GÊNESE E EVOLUÇÃO DE UM LUGAR DE MEMÓRIA**

O primeiro indício de organização dos acervos navais que se tem conhecimento ocorre por deliberação do Decreto de 13 de janeiro de 1834, que regulamentaria os Arsenais de Marinha do Império do Brasil, dando origem ao Cartório da Contadoria do Arsenal da Corte para atuar como arquivo geral da repartição no qual deveriam:

(...) ser depositados, cômoda e seguramente, os livros e papéis findos de todas as diferentes estações de arrecadação da Fazenda da Marinha.<sup>2</sup>

Mais tarde, em 4 de janeiro de 1842, após a organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, o Decreto nº 114 determinaria a constituição de um Cartório que teria “a seu cargo a guarda de todos os papéis, e livros da Secretaria já concluídos, e bem assim a sua Livraria”<sup>3</sup>. No ano seguinte, a Ordem nº 22, de março de 1843, do Quartel-General da Marinha ordena aos comandantes de navios a guarda de todos os documentos que fossem dirigidos a es-

tes, devendo entregá-los aos seus substitutos por meio de um inventário. E em caso de baixa de um navio, ou seja, sua desativação, tais documentos deveriam ser entregues na Corte, ao Quartel-General e, nas províncias, ao comandante da Divisão ou Força Naval.

O Decreto nº 351, de 20 de abril de 1844, reformaria a Secretaria de Estado e determinaria a guarda dos documentos da seguinte forma:

O Cartório terá a seu cargo a guarda de todos os papéis e livros da Secretaria já concluídos, assim a sua Livraria; não dará para fora livro algum, e mesmo qualquer papel, sem ordem do Oficial Maior; terá um livro, onde lançará tudo quanto sair do Cartório, declarando por que ordem saiu, e qual o destino, e quando tornar a entrar fará no assento da saída a competente declaração da entrada. Os ofícios e mais papéis do ano findo serão emaçados, contendo cada maço o inventário do que nele existe; neste inventário deve indicar-se o número do ofício, sua data, de quem, e qual o seu contexto mui resumidamente, e tudo será conservado com asseio e ordem.<sup>4</sup>

Nota-se que já existia uma preocupação com a manutenção dos ditos *papéis* que descreviam todas as ações da administração naval a partir da segunda metade do século XIX. No entanto, não se sabe ao certo qual fora a razão que motivou a administração ao arquivamento de todos os documentos relacionados aos seus atos.

A primeira organização dos documentos tem sua origem na extinta Contadoria do Arsenal da Corte, provavelmente por deter a grande massa documental proveniente das ações fiscais do período. É possível que a administração naval tivesse a incumbência de provar seus atos, tais como a arrecadação realizada pelas estações fazendárias. Tão logo os documentos cumprissem sua função junto aos administradores, deveriam ser remetidos à guarda no arquivo do Cartório da Contadoria, por precaução.

O Decreto nº 2.359, de 19 de fevereiro de 1859, reorganizaria em seguida a Secretaria

<sup>2</sup> Decreto de 13 de janeiro de 1834, Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.

<sup>3</sup> Decreto nº 114 de 4 de janeiro de 1842.

<sup>4</sup> Decreto nº 351 de 20 de abril de 1844.

de Estado e aboliria de vez os termos Cartório e Cartorário, substituindo-os por Arquivo e Arquivista. Este ato pode ser considerado o germe precursor da origem do Arquivo da Marinha enquanto instituição, ou seja, a centelha que acendeu o interesse pelo seu surgimento.

É mister observar que muitas foram as dificuldades enfrentadas pela administração naval no período anterior à sua origem. Havia uma mentalidade descentralizadora da qual surgiram múltiplos arquivos e isto exigia um gasto excessivo da administração para que fossem mantidos locais adequados à organização e conservação dos documentos. Junto a esta problemática, havia também a questão da técnica, cada arquivista mantinha o arquivo a seu modo. Portanto, não havia uma padronização das atividades e a manutenção dos documentos dependia do zelo e da competência dos funcionários de cada repartição.

Os arquivos considerados de maior relevância para a guarda provinham do Arsenal e das extintas organizações navais: a Contadoria, o Quartel-General e a Secretaria de Estado. Esta preocupação em manter os documentos destas organizações possivelmente ocorria por serem estas as instituições da administração naval responsáveis pelas principais atribuições da Marinha no período.

A motivação primária para se consolidar um local único de arquivamento, portanto, parece ter sido de ordem prática, já que se poderia recorrer a um único local de guarda, evitando-se assim a dispersão e a perda de documentos e com o propósito de esclarecer fatos passados da administração que se relacionassem com o presente.

Em 11 de junho de 1907, o governo baixa o Decreto nº 6510, que reorganiza a Biblioteca e Museu da Marinha e anexa a estas duas organizações o Arquivo. É criada assim a Diretoria da Biblioteca, Museu e Arquivo da Marinha.

Resolve aprovar e mandar executar o regulamento que a este acompanha, as-

signado pelo contra-almirante Ministro de Estado da Marinha, reorganizando a Bibliotheca e Museu da Marinha, que passa a denominar-se Directoria da Bibliotheca, Museu e Archivo; revogadas as disposições em contrário.<sup>5</sup>

E define a primeira função do Arquivo como parte desta mesma Diretoria, que a princípio já assume o posto de guardião da memória das inspetorias e outras repartições navais:

O Archivo destina-se à guarda e conservação de todos os documentos remetidos pelas inspetorias navaes e directorias.<sup>6</sup>

O Arquivo também deveria fornecer exemplares impressos das leis, avisos, regulamentos e outros atos do Ministério da Marinha cuja publicação se fazia de interesse geral. Além do mais, a Diretoria estava encarregada de publicar a *Revista Marítima Brasileira* e o *Boletim Administrativo*, contribuindo também para a publicação da *Encyclopedia Naval*.

Não havia ainda uma sistematização mais complexa na organização dos acervos. De fato, os documentos eram inventariados e escriturados, todavia os responsáveis por estas atividades eram funcionários que não possuíam formação específica, como historiadores experientes nesta área de documentação. Eram, em geral, oficiais reformados do Corpo da Armada e, provavelmente, conheciam muito das atividades da Marinha relacionadas à navegação e às operações navais. Talvez com boa vontade em organizar aqueles papéis da administração naval, porém com escassos conhecimentos históricos, o que pode ter influenciado efetivamente no funcionamento do Arquivo.

O Archivo possui para mais de 100.000 impressos, rigorosamente tratados e a distribuição delles, para as repartições de Marinha ou para os senhores officiaes, obedece a escripturação regular, fazendo-se mensalmente a estatística dos exemplos distribuídos.<sup>7</sup>

Sua estrutura, voltada para o público interno, ainda não o classifica como um

<sup>5</sup> Decreto nº 6.510 de 11 de junho de 1907.

<sup>6</sup> *Ibidem*, Artigo 3º.

<sup>7</sup> DIAS, 1910, p.357.

arquivo de pesquisadores, mas sim um arquivo administrativo, corrente e intermediário – porque ainda servia aos interesses de quem produzia os documentos (as repartições navais).

Para tanto, deveria funcionar ao público abertamente, com poucas ou raras restrições. Isto, por sua vez, não afirma que em seu interior já não habitavam documentos que poderiam estar imbuídos de um valor secundário – histórico e de pesquisa. Muito pelo contrário, certamente deveriam existir tais documentos, pois um documento ao nascer não se reveste da qualidade de histórico, é antes de tudo criado para atender aos interesses de quem os gerou.

Um arquivo permanente não se constrói por acaso. Não cabe apenas esperar que lhe sejam enviadas amostragens aleatórias. A História não se faz com documentos que nasceram para ser históricos, com documentos que só informem sobre o ponto inicial ou o ponto final de algum ato administrativo decisivo. A história se faz com uma infinidade de papéis cotidianos, inclusive com os do dia-a-dia administrativo [...].<sup>8</sup>

O Arquivo, em primeiro lugar, era considerado o depósito geral da administração naval e sua função era servir diretamente a esta, seja atendendo às solicitações por expedição de certidões, seja publicando os atos do Ministro da Marinha, sendo esta última um embrião do que mais tarde compreenderemos como o primeiro ato que atende ao princípio de acesso aos arquivos: o da publicidade.

Em 1908, a Biblioteca é transferida fisicamente para o edifício da Rua Conselheiro Saraiva, no centro da cidade, onde funcionava o Museu, conforme expressa o relatório do Ministro da Marinha:

Não possuindo o andar térreo em que funciona esta repartição Biblioteca e Museu as acomodações necessárias, foi escolhido o edifício da Rua Conselheiro Saraiva, antiga sede do Museu, para onde, por enquanto, foi removido somente o primeiro: o segundo acha-se há

cerca de seis anos no mesmo pavimento em que está instalado o da Diretoria-Geral de Contabilidade.<sup>9</sup>

Em seguida, o Arquivo é transferido para o mesmo local. O livro de estabelecimento do Serviço de Documentação da Marinha transcreve um trecho do relatório apontando o estado em que se encontrava o Arquivo, compreendido muito mais como um depósito de documentos da administração naval do que propriamente um arquivo organicamente funcional e ordenado.

Este último arquivo, a que faz menção o trecho do relatório de 1908 acima transcrito, era constituído de pilhas e mais pilhas de papéis emaçados, sem catalogação. Não era um arquivo, mas sim um depósito desordenado de livros e papéis, cuja consulta seria quase impossível.<sup>10</sup>

Notamos que, neste relato o arquivo não funcionava ainda como um local de guarda para a consulta irrestrita, havia muitos aspectos a serem trabalhados a fim de transformar este espaço caótico de registro em um arquivo de consulta.

Em 30 de novembro de 1911, foi publicado o Decreto nº 9.169-A visando a regulamentar o Almirantado Brasileiro. Ocorreu neste instante uma relevante e significativa transformação no Arquivo da Marinha, até então subordinado à Diretoria de Biblioteca, modificando sua estrutura organizacional sensivelmente.

O decreto desmembrou o Arquivo da Diretoria de Biblioteca e Museu da Marinha e o inseriu em outro contexto mais administrativo que o anterior. Passou então à subordinação do Diretor-Geral da Secretaria de Estado, situação que se sustentou até 1914, quando foi publicado o Decreto nº 10.800, de 11 de março. Restabeleceu-se, assim, a organização anterior do Arquivo, que se reuniu novamente à Biblioteca e ao Museu, compondo a mesma Diretoria de 1907. Neste ano, é aprovado e executado o regulamento assinado pelo Vice-Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado da Marinha, que de à Diretoria da Biblioteca, Museu

<sup>8</sup> BELLOTTO, 2007, p.27.

<sup>9</sup> Relatório do Ministro da Marinha, 1908.

<sup>10</sup> Ibidem.

e Arquivo com uma nova organização institucional.

Em 2 de novembro de 1926, o Decreto nº 17.578, regulamenta a Biblioteca e o Arquivo da Marinha, permanecendo em vigor até 1931, período em que é estabelecido o governo provisório de Getúlio Vargas. Ocorre, então, a promulgação do Decreto nº 19.876, de 16 de abril de 1931, aprovando o regulamento do Arquivo da Marinha, assinado pelo Almirante Conrado Heck – Ministro de Estado dos Negócios da Marinha – instituindo a sua autonomia e subordinação direta ao Ministério da Marinha.

É neste ato que se dá a consolidação do Arquivo da Marinha como uma organização militar independente e funcional dentro da estrutura administrativa da corporação como um todo. Percebemos, inclusive, no próprio decreto os diversos motivos que conduziram a administração naval ao desmembramento do Arquivo da Diretoria de Biblioteca e Museu e que estão relatados nos seguintes considerandos:

Considerando que a fusão de serviços diversos sob uma mesma direção geral comum só é indicada quando existe uma correlação que justifica a centralização ou motivos de ordem econômica que a tornem aconselhável segundo as circunstâncias;

Considerando que, na ausência de tais motivos, a centralização de serviços sempre acarreta complicação e demora na marcha dos processos, com prejuízo para os interesses do Estado e dos particulares.<sup>11</sup>

Tomando por base os primeiros tópicos do decreto, notamos que, num primeiro instante, a preocupação da administração naval em dar autonomia ao Arquivo atentava-se para uma questão de caráter econômico, juntamente a uma necessidade de ordem prática, já que se considerava primordial o trâmite dos processos resultantes das ações administrativas.

Nos tópicos mais adiante, estando o Arquivo incorporado à Diretoria, fica evidente que o fluxo dos expedientes administrativos provavelmente dava-se um tanto confuso e

burocrático, já que as atividades do Arquivo estavam fundidas às atividades culturais e expositivas da Biblioteca e do Museu.

Em seguida, constata-se que há distinções entre as atividades de cada setor dentro da Diretoria de Biblioteca, destacando-se o Arquivo por suas diferenças funcionais:

Considerando que os serviços da Biblioteca e do Arquivo da Marinha se acham centralizados sob a direção geral do diretor da Biblioteca da Marinha, ao qual está subordinado o diretor do Arquivo; Considerando que essas duas repartições atendem a necessidades diversas, não existindo uma correlação entre os seus serviços que justifique a centralização ora existente de uma e outra; Considerando que as duas repartições funcionam em prédios distintos e distantes, do que resulta demora nos processos referentes ao serviço do Arquivo, pela necessidade de despachos interlocutórios de pura formalidade burocrática, em razão da subordinação existente à Diretoria da Biblioteca;<sup>12</sup>

E, por fim, os fatores de ordem material são expostos numa seqüência conclusiva de tópicos, tornando o decreto uma real exposição de motivos nos quais não pairam dúvidas a respeito das reais necessidades de fragmentação desta diretoria, destacando o Arquivo para uma missão mais autônoma, todavia mais independente da teia administrativa. Surge, assim, uma nova organização subordinada também ao Ministro da Marinha: a Diretoria de Arquivo.

Considerando que essa demora frequentemente determina sérios prejuízos à administração pública, de alta relevância, atinentes ao serviço naval e à justiça militar, prejudicando também as partes em seus legítimos interesses;

Considerando que a separação da Diretoria do Arquivo, da Diretoria da Biblioteca, a fim de que ambas fiquem subordinadas ao Ministro da Marinha, não acarreta qualquer aumento de despesa quer no tocante ao pessoal quer ao material;

Considerando que, pelo contrário, tal separação permitirá a realização dos serviços com a maior economia, pela dispen-

<sup>11</sup> Decreto nº 17.578, de 2 de novembro de 1926.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

sa de trabalhos inúteis que a situação atual obriga: Resolve aprovar e mandar executar o regulamento para o Arquivo da Marinha [...].<sup>13</sup>

A Diretoria de Arquivo continuaria a funcionar como uma organização cujo fim se direcionava restritamente ao âmbito naval, distanciando-se de um contexto mais social, exceto, porém, na publicação dos atos do Ministério.

Em 5 de julho de 1934, o Decreto nº 24.581, que atribui nova organização à Administração Naval, "sem aumento de despesa"; reorganiza o Arquivo e o submete à Secretaria da Marinha, contudo mantém as mesmas disposições do regulamento de 1931. "Ficarão directamente subordinados: À Secretaria da Marinha: Archivo da Marinha [...]".<sup>14</sup>

O Decreto-Lei de 8 de junho de 1943 estabelece a constituição de um serviço único responsável pela divulgação das informações referentes à história da Armada Brasileira e cria, assim, o Serviço de Documentação da Marinha (SDM), designando uma seção responsável pela documentação histórica, o Arquivo Histórico.

Fica criado, no Ministério da Marinha, directamente subordinado ao Ministro de Estado, o Serviço de Documentação [SDM] que compreenderá: Seção da História Marítima do Brasil; Biblioteca da Marinha; Arquivo Histórico; Revista Marítima Brasileira.<sup>15</sup>

Em 18 de fevereiro de 1953, por força do Decreto nº 32.273, o regulamento da Secretaria-Geral de Marinha anexa o Arquivo à Biblioteca e ao Museu, agregando-os ao Serviço de Documentação-Geral da Marinha (SDGM); ocorre neste momento uma estruturação semelhante à da Diretoria de Biblioteca, Arquivo e Museu, porém muito mais ampla dentro do contexto naval, reassumindo assim um caráter mais do que funcional: cultural e até mesmo social. Entende-se que a partir de então o Arquivo assumiria um compromisso também direcionado a um público geral e não mais restrito apenas à estrutura administrativa da Marinha.

O Arquivo da Marinha percorreu uma trajetória de muitas transformações tanto estruturais e funcionais quanto físicas; sua sede no momento de consolidação e incorporação ao SDGM ficou reservada no edifício construído para o Ministério da Marinha. Sofrendo ampliações em 1944 e em 1950 por seu crescimento gradual e contínuo, graças às atividades de recolhimento e de atendimento que este recebia no decorrer de sua evolução, como bem está relatado no livro de estabelecimento:

[...] Observa-se na sua organização os princípios modernos que dão aos arquivos preeminência e importância nas várias atividades do serviço humano.<sup>16</sup>

Se fosse possível regressar no tempo, certamente poderíamos compreender, com exatidão, por que razão o Arquivo da Marinha tornou-se mais do que um depósito de documentos provenientes das repartições navais. A evolução de sua estrutura, ora arquivo administrativo, ora arquivo de custódia e, por fim, membro de uma instituição de pesquisa: o Serviço de Documentação-Geral da Marinha, fato que, existencialmente, influenciou em seu funcionamento.

A princípio, vemos uma formação necessária e imediata às demandas administrativas, já que os lugares onde ocorriam as pesquisas históricas das instituições militares encontravam-se no seio destas mesmas e, somente tiveram sua estruturação tempos depois, a partir da década de 1930, embora estivessem distantes da pesquisa sistemática das universidades e academias.

Organizada a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha em 1842, o Cartório do Arsenal da Corte possuía a função de conservador dos documentos e livros recolhidos da Secretaria. Em seguida, em 1843, iniciou-se o arquivamento de livros e documentos provenientes dos navios e, mais adiante, em 1859, quando o Cartório passou a ser entendido como Arquivo, aumentando o grau de responsabilidade e de importância da repartição.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Decreto nº 24.581, de 5 de julho de 1934, Artigo 2º.

<sup>15</sup> Decreto-Lei de 8 de junho de 1943, Artigo 1º.

<sup>16</sup> Livro de Estabelecimento do SDM.

Percebemos que ainda não se tratava de uma instituição de pesquisa, já que funcionava apenas como “um depósito de livros e papéis, cuja consulta seria quase impossível, testemunha-o um suboficial”<sup>17</sup>, ou até mesmo como “um montão de velharias, de papéis impossíveis de manusear”<sup>18</sup>. Era sim, um lugar de guarda oficial e essencial às consultas da administração, já que fornecia a esta os subsídios informativos por meio de certidões e exemplares impressos das leis, avisos, entre outras publicações.

É de suma importância notar, todavia, que um arquivo não se faz histórico e de pesquisa por acaso, de uma súbita decisão. O processo de formação de uma instituição arquivística de cunho administrativo em instituição de pesquisa é lento e moroso, até porque é da natureza dos arquivos que estes sofram uma evolução temporal, pois sua composição é orgânica, ao contrário das bibliotecas e dos museus, que têm sua origem em fatores fundamentalmente culturais e informativos.

Os arquivos nascem administrativos antes de tudo, não são criados com a intenção de serem históricos, embora sejam intencionais como testemunhos de atos e ações. Sua finalidade, porém, está organicamente inerente ao sujeito que os originou, com fins de prova, certamente.

A distância entre a administração e a história no que concernem os documentos é, pois, apenas uma questão de tempo. Isto quer dizer que os arquivos administrativos guardam os documentos produzidos ou recebidos por cada uma das unidades governamentais durante o exercício de suas funções, e que vão sendo guardados orgânica e cumulativamente à medida que se cumprem as finalidades para as quais foram criados. Esses documentos são, na realidade, os mesmos de que se valerão os historiadores, posteriormente, para colherem dados referentes ao passado, já no recinto dos arquivos permanentes.<sup>19</sup>

Para se entender o que são arquivos permanentes, é preciso adentrar no processo evolutivo dos arquivos, no ciclo vital dos documentos administrativos. Este compreende três etapas fundamentais: a corrente, ou de uso funcional, administrativo, jurídico, o seu trâmite é legal, os documentos nesta etapa estão junto ao seu produtor e é de interesse imediato. A fase seguinte é a intermediária; neste momento, os arquivos já atingiram o seu prazo de valor administrativo e jurídico, mas ainda podem ser úteis ao produtor/administrador e ficam guardados por precaução. Se acaso, porém, os documentos ultrapassarem estas duas etapas iniciais é porque foram considerados documentos revestidos de valor secundário – histórico, social ou científico – e, por fim, sobreviveram para a guarda definitiva, atingindo a fase permanente.

Têm valor secundário ou valor de arquivo, ou ainda valor permanente, desde o elemento informativo para a análise crítica da administração até, em perspectiva, os aspectos sociais e políticos generalizados que, no mesmo documento, o historiador puder detectar.<sup>20</sup>

Os documentos originados nas repartições navais foram sendo cumulativamente mantidos sob a guarda e a custódia do Arquivo da Marinha, o qual sofreu uma evolução estrutural, de Arquivo da Contadoria, em 1859, a Arquivo do SDGM, em 1953. Esta mesma transformação modelou-o, gradativamente, até que atingisse a forma de um arquivo de terceira idade, ou seja, num arquivo permanente.

É notório analisar que não houve uma intenção inicial de que os documentos servissem à pesquisa de um público de historiadores, e que era sim, antes de tudo, um local funcional e útil à administração naval, mas que, com o tempo, recebeu as influências de fatores que o tornou um arquivo de pesquisa, tal qual o da publicidade dos atos ministeriais, conforme é reconhecido na matéria de D'Almeida Victor, publicada pelo periódico *Vamos Ler*, em 1941:

<sup>17</sup> D'ALMEIDA VICTOR: 1941, p. 34.

<sup>18</sup> DIAS: 1910, p. 355.

<sup>19</sup> BELLOTTO: 2007, p. 23.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 26.

Têm sido extraordinários os serviços de natureza histórica, prestados por essa divisão, cujo material, com a maior solicitude, é facilitado à consulta de escritores, jornalistas, historiadores de assuntos marítimos, que têm-na buscado [...].<sup>21</sup>

Um outro fator diferenciador entre um arquivo de valor primário e um arquivo de valor secundário é a descrição dos documentos, pois nas atividades de arquivos permanentes, a tarefa de descrever consiste em elaborar os conhecidos instrumentos de pesquisa.

Eles constituem as vias de acesso do historiador ao documento, sendo a chave de utilização dos arquivos como que fontes primárias da história.<sup>22</sup>

Somente a partir da disponibilidade destes instrumentos e do acesso irrestrito às suas fontes primárias é que um arquivo pode ser considerado arquivo de terceira idade. Todavia, há que se alertar aqui que nem sempre haverá uma instituição arquivística de consulta pública, cujos documentos sejam totalmente ostensivos, ou seja, sem nenhuma restrição de acesso.

A descrição é ditada pelos interesses da pesquisa, sem que se percam as amarras com a proveniência e a funcionalidade do documento em sua origem.<sup>23</sup>

Os acervos navais incorporados ao Arquivo foram tornando-se peculiares e singulares, o princípio da unicidade é outra característica que os torna únicos e particulares, pois não são produzidos em qualquer lugar, mas apenas no seio desta instituição. São peças indivisíveis e insubstituíveis, como podemos constatar mais uma vez com D'Almeida Victor:

[...] ainda existem no Arquivo importantes livros de quartos, socorros, cancelas de ofícios, despachos, róis de equipagem de navios mercantes e de guerra, ocupando duas alas laterais do grande edifício da Praça Barão de Ladário – um dos grandes vultos da nossa Marinha [...].<sup>24</sup>

No ato de criação do Serviço de Documentação da Marinha, vemos uma Seção de Arquivo Histórico responsável pelo registro, guarda e conservação de documentos de interesse para a História Naval. Da mesma forma, em que deveria descrever seus acervos de interesse para a pesquisa histórica marítima do Brasil, por meio da elaboração de instrumentos de pesquisa (índices e inventários), com o propósito de divulgá-los.

O princípio de acesso é o fator chave que torna um arquivo lugar de pesquisa. No caso do Arquivo Naval, o acesso aos seus acervos ocorria, ainda que um tanto restrito. Neste caso, vale lembrar que, daquele grupo de usuários que utilizam as fontes de um arquivo, o administrador ou funcionários da instituição Marinha e o pesquisador autorizado eram os usuários que mais usufruíam destas fontes.

Em síntese, a acessibilidade e a publicidade podem ser consideradas fatores de relevância quando se trata de distinguir um arquivo institucional de pesquisa de um arquivo comum de guarda, pois a:

[...] custódia não se restringe a 'velar' pelo patrimônio documental. Ultrapassado totalmente o uso primário, iniciam-se os usos científico, social e cultural dos documentos.<sup>25</sup>

O incentivo aos estudos navais era uma iniciativa dinâmica de promover o interesse pelos assuntos relativos à história da Marinha, um estímulo aos "assumptos profissionais" por meio de premiações ocorridas anualmente e que fossem julgadas como relevantes e exequíveis no âmbito institucional.

Ao autor do trabalho escolhido a comissão concederá como prêmio uma medalha de ouro com o respectivo diploma.<sup>26</sup>

O Arquivo da Marinha fornecia os subsídios para a elaboração de uma publicação

<sup>21</sup> D'ALMEIDA VICTOR: 1941.

<sup>22</sup> BELLOTTO: p. 33.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 29.

<sup>24</sup> D'ALMEIDA VICTOR: 1941.

<sup>25</sup> BELLOTTO: p.24.

<sup>26</sup> Decreto nº 10.800, de 11 de março de 1914, Artigo 81, Cap. XII.

conhecida por *Annaes do Archivo* e que substituiu o *Boletim da Marinha* durante um determinado período.

O serviço editorial prestado pela Marinha do Brasil em 1914 conduz-nos ao entendimento de que tanto os *Annaes do Archivo* quanto a *Revista Marítima Brasileira* eram manifestações evidentes de que a pesquisa nos recintos da instituição já havia se tornado uma prática aceitável e, inclusive, motivada. Percebe-se que o Arquivo da Marinha, especialmente quando se destacou como Arquivo Histórico, contribuiu neste trabalho de divulgação, revelando uma importante atuação no momento em que serviu ao pesquisador as suas valorosas fontes primárias.

O Arquivo da Marinha tornou-se instituição de memória justo quando, no decorrer de sua evolução institucional, revelou-se mais do que um repositório de papéis desordenados e empilhados, mas um espaço de guarda sistematizada dos registros de valor histórico-secundário, receptível à pesquisa.

Consideremos lugares de memória os arquivos, onde os documentos representam os traços os quais não se deseja apagar, os registros estáticos à espera do dinamismo do pesquisador, que retira das fontes arquivísticas – substâncias concretas – o insumo abstrato de seu estudo. É compreensível esta fidelidade às fontes escritas, já que:

[...] menos a memória é vivida do interior, mais ela tem necessidade de suportes exteriores e de referências tangíveis de uma existência que só vive através delas. Daí a obsessão pelo arquivo que marca o contemporâneo e que afeta, ao mesmo tempo, a preservação integral de todo o presente e a preservação integral de todo o passado.<sup>27</sup>

De seu universo de fontes primárias, fontes secundárias importantes para a historiografia naval foram geradas, dentre elas publicações de relevância histórica, como os relatos dos fatos da história institucional da Marinha do Brasil e as biografias de importantes autoridades navais; entre outros estudos realizados pelo setor de História do SDM nos anos de 1942 a 1944:

Quer nos anos de 1942, 1943 e 1944, quer, nos anteriores, foram publicadas numerosas obras, entre as quais convém salientar as seguintes:

*Subsídios para a História Marítima do Brasil* (4 volumes);

*Livro Mestre dos Oficiais da Armada Portuguesa* (decalque);

*As Famosas Armadas Portuguesas*;

*Os Portugueses da Marinha de Guerra do Brasil*;

*Almirante Júlio de Noronha* (separata); e

*Fortificações do Brasil* (separata).<sup>28</sup>

## CONCLUSÃO

A Marinha do Brasil apresenta muitos lugares de memória, dentre os quais destacam-se os monumentos, os memoriais institucionais, os museus, as comemorações anuais, a própria tradição naval, marco sagrado de seus rituais; enfim seu respeito e zelo pelas tradições revela-nos uma prova de que, como muitas instituições durante o Estado Novo, não podia deixar de erguer seus espaços para o culto ao passado. Daí, sua satisfação em conservar a memória materializada pelo Arquivo Naval.

A 'memória de papel' [...] tornou-se uma instituição autônoma de museus, bibliotecas, depósitos, centros de documentação [...] Nenhuma época foi tão voluntariamente produtora de arquivos como a nossa, não somente pelo volume que a sociedade moderna espontaneamente produz, [...] mas pela superstição e pelo respeito ao vestígio.<sup>29</sup>

O Arquivo da Marinha não obteve uma valoração histórica no momento em que foi concebido, embora já houvesse em sua dimensão total um relevante acervo primário que mais adiante serviria à pesquisa e à produção historiográfica.

O percurso atravessado por esta nave de informações sobre a Marinha do Brasil mostrou-se dinâmico em alguns momentos da instituição, porém difícil noutros, por assim dizer, se considerarmos as dificuldades enfrentadas pelos dirigentes deste órgão auxiliar da administração naval.

<sup>27</sup> NORA: 1993, p. 14.

<sup>28</sup> Livro de Estabelecimento do SDM.

<sup>29</sup> NORA: p.15.

No processo de desenvolvimento orgânico, o Arquivo adquiriu gradualmente as características de uma instituição de atendimento ao público, partindo do acesso restrito ao acesso mais amplo, até que foi capaz de sustentar um espaço adequado e receptivo aos usuários de diversas categorias, seja o administrador, seja o pesquisador ou o cidadão comum. Vemos, então, o nascimento de um lugar necessário e fundamental à preservação da memória institucional da Marinha do Brasil.

O Arquivo Histórico surgiu de um processo evolutivo, resultado da consciência sobre a importância em se consolidar um espaço de guarda da memória naval. A prova disto está na elaboração da historiografia naval pela Divisão de História, por meio de repetidos rituais: as memoráveis efemérides navais, os *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, as biografias de vultos heróicos, o histórico de navios pertencentes à Marinha do Brasil, dentre tantos outros trabalhos que não descartaram, até então, o uso das fontes primárias do Arquivo.

As evidências destas considerações estão no próprio histórico do Arquivo, entre as palavras oficiais elaboradas pelos ministros da Marinha no ato de suas determinações administrativas, inclusive nos trabalhos historiográficos e bibliográficos da Divisão de História Marítima do Brasil, no período de 1937 a 1943, resultado de muito estudo e investigação em diversas fontes.

O Arquivo da Marinha tornou-se, enfim, um lugar de memória justo por ser um espaço de preservação da história naval, mas é preciso compreender que, no universo do pesquisador, o arquivo é sempre um elemento estático por ser objeto concreto da memória; a história, pelo contrário, é dinâmica e opera com os documentos, retirando-lhes os subsídios fundamentais, por meio de constante diálogo transformador.

É preciso, portanto, atentarmos-nos à importância deste estabelecimento – órgão vital para a administração naval – detentor de tantos registros que relatam a história da instituição Marinha do Brasil, desde a sua origem aos dias atuais. Entretanto, os desafios de hoje não são ínfimos, mas de proporções consideráveis: o crescimento acelerado de processos provenientes de políticas de re-

colhimento diário dificulta a priorização do tratamento das fontes mais antigas, afinal o Arquivo da Marinha, atual Departamento da DPHDM, funciona como um arquivo de guarda intermediária – no qual os documentos administrativos e correntes aguardam sua destinação final. Assim, este órgão funcional é compelido a suprir, cada vez mais, necessidades momentâneas. Porém, é inacreditável que se possa permanecer insensível ao processo de degradação pelo qual os antigos registros, que se perdem nas prateleiras, vêm sofrendo, seja por falta de recursos financeiros, seja por falta do fator humano no tratamento especializado das fontes primárias. Fontes únicas, de valor inestimável e que se extinguem no decorrer dos anos.

O espírito da memória reside na natureza do Arquivo da Marinha, suas fontes primárias são testemunhos inesgotáveis para a pesquisa, por isso não podem ficar relegadas ao esquecimento. Pelo contrário, necessitam ser exploradas e investigadas, pois são fidedignas e originais, registros resultantes das ações da administração naval.

Atualmente, é crescente a procura de seus documentos pelos militares das organizações, pesquisadores, usuários comuns e todos os tipos de usuários na busca de suas fontes primárias, sejam para provar ações e defender direitos, sejam para informar-se e constatar a ocorrência dos fatos relacionados à história militar ou de qualquer outra natureza.

Vemos muitos desafios enfrentados pelo Arquivo da Marinha no decorrer de sua existência, dentre os quais não podemos esquecer o seu desmembramento que se deu no início do século XX, em que seus registros remetidos ao Arquivo Nacional e ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), deixaram de compor fisicamente os acervos da sua sede, desvinculando-se, na maioria das vezes, aos demais registros. Conseqüência de difícil reversibilidade por necessitar de um imenso esforço da atual administração naval para recompô-lo novamente num arquivo central da Marinha do Brasil. Certamente, reunir todos os acervos da história da instituição não é desafio pequeno, mas traria significativo resgate da memória da Marinha do Brasil e conseqüente contribuição à História Naval Brasileira.

## **FONTES BIBLIOGRÁFICAS**

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Arquivos Permanentes: tratamento documental*. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

BRASIL. Ministério da Marinha. Relatórios do Ministro da Marinha do período de 1906 a 1953. BRASIL. Coleção de Leis do Brasil entre 1834 e 1956.

CAMINHA, Herick Marques. *Organização e Administração do Ministério da Marinha na República*. Rio de Janeiro: SDM/Funcep, 1989.

CARR, Edward. O historiador e seus fatos. In: *Que é História?* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p.11-29.

D'ALMEIDA, VICTOR. Onde são guardados os documentos básicos da Armada Brasileira. In: *Vamos Ler*. Rio de Janeiro: 13 de janeiro de 1941, p. 34-35.

DIAS, Arthur. *Nossa Marinha: notas sobre o renascimento da Marinha de Guerra do Brasil no quadriênio de 1906 a 1910*. Rio de Janeiro: Oficinas Graphics da Liga Marítima Brasileira, 1910.

GLÉNISSON, Jean. A crítica dos testemunhos. In: *Iniciação aos Estudos Históricos*. São Paulo: Difel, 1977, p. 167-186.

\_\_\_\_\_. O objeto material da pesquisa: o documento. In: *Iniciação aos Estudos Históricos*. São Paulo: Difel, 1977, p. 167-186.

GOFF, Jacques le. Monumento/Documento. In: *História e Memória*. Campinas: Editora Unicamp, 1996, p. 535-549.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História*. Projeto História. São Paulo: PUC, nº 10, p. 7-28, dezembro de 1993.

SHELLENBERG, Theodore R. *Arquivos Modernos: princípios e técnicas*. Tradução de Nilza Teixeira Soares. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. 388p.

SOUZA, Daniel de. *Teoria da História e Conhecimento Histórico*. Capítulo II: História e Ciência. Lisboa: Livros Horizonte, 1982, p. 40-56.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José. Fundamentos, Convergências e Conflitos. In: *Memória Social e Documento: uma abordagem interdisciplinar*. Rio de Janeiro: Unirio, MMSD, 1997, p.9-26.

TOLEDO, Maria Aparecida Leopoldino Tursi. *A história ensinada sob o império da memória: questões de História da Disciplina*. Disponível em: <[http://www.scielo.Br/scielo.php?pid=s01019074200400020000&script=sci\\_arttext-79k](http://www.scielo.Br/scielo.php?pid=s01019074200400020000&script=sci_arttext-79k)> [Acesso em 13 de outubro de 2006].

MOREIRA, Raimundo Nonato Pereira. *História e Memória: algumas observações*. Disponível em: <[http://www.fia.edu.br/praxis/praxis\\_02/documentos/ensaio\\_2.pdf](http://www.fia.edu.br/praxis/praxis_02/documentos/ensaio_2.pdf)> [Acesso em 13 de outubro de 2006].

GAGNEBIN, Jeanne Marie. *Memória, história, testemunho*. Disponível em: <<http://www.Consciencia.br/reportagens/memoria/09.shtml>> [Acesso em 13 de outubro de 2006].

## **FONTE PRIMÁRIA**

BRASIL, Ministério da Defesa, Comando da Marinha. Departamento de Arquivos da Marinha, Livro de Estabelecimento do Serviço de Documentação da Marinha.



# Reconectando o Império: mercês e interesses mercantis na Força Naval de Salvador de Sá que reconquistou Angola

**Marcello José Gomes Loureiro**

*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 pela Universidade Federal Fluminense e é graduado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.*

## RESUMO

Este artigo pretende demonstrar as motivações que condicionaram a organização da Força Naval que reconquistou Angola aos portugueses em 1648. Para tanto, apresenta-se o complexo contexto que modulava a inserção de Portugal no cenário internacional. Subsidiariamente, discute-se o que de mais novo a historiografia produziu acerca do assunto.

PALAVRAS-CHAVE: ANTIGO REGIME; IMPÉRIO PORTUGUÊS; SALVADOR CORREIA DE SÁ E BENEVIDES.

## ABSTRACT

This article intends to demonstrate the motivations which caused the organization of the Portuguese Naval Fleet, which reconquered Angola in 1648. For such, the complex context which influenced the insertion of Portugal in the international scenery is presented. Subsidiarily, the new historiography about the matter is presented.

KEY-WORDS: ANCIEN RÉGIME; PORTUGUESE EMPIRE; SALVADOR CORREIA DE SÁ E BENEVIDES.

*“O Brasil – que é só o que sustenta o comércio e alfândegas e o que chama aos nossos portos [metropolitanos] estes poucos navios estrangeiros que neles temos –, com a desunião do Rio da Prata, não tem dinheiro, e com a falta de Angola, cedo não terá açúcar, porque este ano não se recolheu mais que meia safra e no ano seguinte será forçosamente menos”.*

(Padre Antônio Vieira)<sup>1</sup>

## LUZES E SOMBRAS NO PORTUGAL DA DÉCADA DE 1640

Após a Restauração Portuguesa de 1640, que fez o Duque de Bragança subir ao trono sob a denominação de Dom João IV, Portugal tinha de atingir três objetivos externos então essenciais a sua soberania. Primeiramente, precisava obter o reconhecimento internacional de seu novo monarca, bem como do reino, que efetivamente buscava ser um Estado independente. Em segundo lugar, precisava garantir a existência e a proteção de suas fronteiras na Europa, defendendo-as da Espanha que as pressionava incisivamente.

---

<sup>1</sup> Cf. “Proposta feita a El-Rei Dom João IV, em que se lhe representava o miserável estado do reino e necessidade que tinha de admitir os judeus mercadores que andavam por diversas partes da Europa”, Lisboa, 3 de julho de 1643, in VIEIRA, Antônio. *Obras Escolhidas*. Vol. IV. Prefácio e notas de A. Sérgio e H. Cidade. Lisboa: 1951-1954, pp. 7-8. Apud ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul – Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia das Letras, 2000, p. 224.

Por fim, devia reconquistar as colônias que perdera no além-mar para os holandeses durante o período da União Ibérica.<sup>2</sup>

Para suplantarmos todos esses óbices, era necessário que formasse alianças no *velho mundo*, de modo que fosse capaz de ingressar em um dos lados da instável e complexa balança de poder que se configurava no teatro internacional. Suas dificuldades diplomáticas para obter apoio contra o seu vizinho na península eram imensas. Não dispunha do apoio nem do Vaticano, porque este estava contundentemente pressionado por Filipe IV, rei da Espanha. O desafio para a diplomacia lusa era garantir a inclusão de Portugal na mesa de negociações que acabou se consolidando em Vestfália (1648). Para tanto, jogava com os interesses das políticas externas inglesa, francesa e até flamenga.<sup>3</sup>

Não poderia, no entanto, esperar engajamento significativo de Londres, que vivia sua guerra civil desde 1640. Similarmente, a possibilidade de aliança com os franceses praticamente se esvaiu após a sua vitória na Batalha de Rocroi (1643) contra os espanhóis, pois, a partir dela, eles perceberam que não dependiam de contingentes portugueses para fazer frente às forças de Filipe IV. Por outro lado, a insurreição pernambucana que tivera início em 1645 agravava significativamente a já sensível relação entre Portugal e a República das Províncias Unidas dos Países Baixos.<sup>4</sup> Sensível porque, se por um lado Portugal precisou por vezes do apoio flamengo contra a Espanha na Europa, por outro, dependia da reconquista de seus territórios ultramarinos sob domínio batavo para existir. Não poderia provocar

um ataque aberto à Holanda, posto que o rei português estava ciente de que não teria a menor condição econômica e militar de se envolver em um conflito dessa dimensão.<sup>5</sup> Os Estados Gerais das Províncias Unidas também não poderiam agir francamente contra Portugal, pois tinham interesse em preservar o comércio do sal com Setúbal, possessão portuguesa na África, fundamental para a sua indústria do arenque.<sup>6</sup>

Arranjos e rearranjos caracterizaram as frágeis alianças européias, de acordo com as instáveis conjunturas. Seja como for, para os Estados Gerais das Províncias Unidas, em guerra com a Espanha desde 1580, o melhor a ser feito era reconhecer logo a independência de Portugal, o que enfraqueceria sua vizinha ibérica no cenário internacional. Mas obviamente que as Companhias (holandesas) das Índias Ocidentais e Orientais pressionavam no sentido oposto àqueles Estados, pois intencionavam manter sua ocupação nas colônias portuguesas do além-mar.<sup>7</sup>

Esse impasse interno que existia dentro das Províncias Unidas facilitou aos embaixadores portugueses a obtenção de uma trégua por dez anos que, após avanços e recuos, foi finalmente assinada em 1641.<sup>8</sup>

Às questões diplomáticas, fundamentais ao reconhecimento de Portugal enquanto Estado soberano, somavam-se inúmeros problemas ultramarinos. O primeiro estava vinculado à própria legitimação da dinastia dos Bragança no poder. O que poderia garantir ao novo rei português que os domínios do além-mar não se manteriam fiéis a Filipe IV? A questão é extensa. Limitar-nos-emos por enquanto a dizer que havia necessidade

<sup>2</sup> MELLO, *O Negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste 1641-1669*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1978, p. 21.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 31.

<sup>4</sup> No século XVII, já era comum designar a República das Províncias Unidas dos Países Baixos por Holanda, a mais importante das sete províncias que formavam aquela confederação. *Ibidem*, p. 19.

<sup>5</sup> Para que se tenha uma noção da defasagem entre o Poder Marítimo português e o holandês, vale registrar que enquanto a Holanda detinha 14 mil navios e 200 mil marinheiros (incluindo-se os das Companhias), Portugal possuía 13 navios e quatro mil marinheiros. Esta defasagem era o argumento central do "Papel-Forte", consulta que o Padre Antônio Vieira escreveu com o propósito de assessorar o rei: se Portugal não podia fazer frente aos castelhanos, como poderia somar ao seu problema os holandeses? *Ibidem*, p. 138.

<sup>6</sup> BOXER, Charles R. *Salvador Correia de Sá e a Luta pelo Brasil e Angola: 1602-1686*. Tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1973, p. 285.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 181.

<sup>8</sup> Para as Companhias, era interessante ou a paz definitiva ou a continuação da guerra, pois o período de trégua a obrigava a manter as despesas militares, porém sem as compensadoras receitas da expansão de territórios ou mesmo do corso. MELLO, *Op. cit.*, p. 33.

de se redefinir o pacto político entre o rei e seus vassallos, de modo a neutralizar a lealdade que, antes, tinham ao monarca espanhol. Era necessário dar outro significado às noções de pertencimento.<sup>9</sup> Outro grave problema a ser superado pelo Estado era a existência do Quilombo dos Palmares, uma das mais nítidas brechas do sistema colonial.<sup>10</sup> Além disso, com urgência, precisava ser superada toda a crise decorrente da perda de Angola, já que em agosto de 1641 os holandeses dominaram a praça africana de São Paulo de Luanda, sua capital.

A partir de então, destituídos do espaço que permitia a oferta de escravos negros à América, os fluxos que compunham os circuitos mercantis do Atlântico Sul português estiveram seriamente ameaçados. A tomada de Luanda foi seguida pela de Ben-

guela e de São Tomé, importante pela sua produção açucareira. Os holandeses ainda instigavam as populações nativas a se rebelarem contra os portugueses que organizaram uma frágil resistência no interior.

O comércio com a região do Rio da Prata, que supria algumas praças atlânticas portuguesas com recursos monetários praticamente desde o final do século XVI, devido às guerras da Restauração e sem negros africanos – transacionados naquele intercâmbio mercantil – desmantelava-se.<sup>11</sup> Com isso, havia crise de liquidez especialmente em Salvador e Rio de Janeiro.<sup>12</sup>

Soluções desesperadas para o problema da ausência de metais eram pensadas tanto em nível metropolitano como colonial. Incentivou-se, por exemplo, a procura de metais preciosos no interior.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Por isso, na América portuguesa, diversas festas barrocas foram celebradas com a finalidade de exaltar e construir a imagem do novo rei. Do ponto de vista administrativo, foi criado o Conselho Ultramarino, em 1642. O órgão representava um esforço gerencial no sentido de se uniformizar e racionalizar a administração do Império português, que, afinal, estivera durante 60 anos sob comando espanhol. Acerca das festas da restauração na América, ler o capítulo 7, Entre Festas e Motins, da tese de MONTEIRO, Rodrigo Bentes. *O rei no espelho*. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 279-327. Já sobre o Conselho Ultramarino, ver GOUVÊA, Maria de Fátima. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português, in FRAGOSO, João; BICALHO, M. Fernanda Baptista & GOUVÊA, M. de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica Imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 292; RUSSELL-WOOD, A. J. R. Governantes e Agentes in BETHENCOURT, F; CHAUDHURI, F. (orgs.). *História da expansão portuguesa*. Vol. 3. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 169; MYRUP, Erik Lars. *To Rule from afar: the overseas council and the making of the brazilian west, 1642-1807*. Tese de Doutorado apresentada na Universidade de Yale, 2006 e BARROS, Edval de Souza. *Negócios de tanta importância: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661)*. Tese de Doutorado apresentada ao PPGHIS. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.

<sup>10</sup> ALENCASTRO, op. cit., p. 238-242 e FREITAS, Décio. *Palmares: a guerra dos escravos*. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1982, passim. O quilombo resistiu por mais de um século, tendo sido um imenso problema para a administração lusa na colônia. Os custos gerados pela fuga de negros da produção açucareira, bem como pelas ações militares, são incalculáveis.

<sup>11</sup> Para o comércio (a rigor, de contrabando) que os portugueses desenvolveram nos povoados da bacia do Prata, em especial Buenos Aires, conferir: CANABRAVA, Alice Piffer. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1984. Para a crítica dessa obra, ver: MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando Y Control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires, El Atlantico e El Espacio Peruano. Buenos Aires: Bibliotecas Universitárias, 1988; e, para uma discussão analítica acerca das duas, observar: LOUREIRO, Marcello J. G. *A gestão do imprevisível: a política portuguesa para o Prata e as malhas mercantis do Atlântico Sul (séculos XVI e XVII)*. Monografia de conclusão do Bacharelado em História. Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2006, p. 50-81.

<sup>12</sup> A interrupção do comércio com o Rio da Prata também causava problemas em nível metropolitano, já que o acesso à prata era trivial para incluir Lisboa nos fluxos comerciais intra-europeus. Era o metal branco que possibilitava a liquidação dos pagamentos que Portugal fazia no Oriente. Com os produtos que lá adquiria, Lisboa podia manter sua posição de distribuidor de artigos importados na Europa. Sobre a importância da prata no comércio luso no Oriente, conferir FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima. Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, A. C. Jucá de & CAMPOS, Adriana (orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006, p. 20; SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico Meridional*. São Paulo: Pioneira, 1978, p. 366; consideração mais ampla está em BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo, séculos XV-XVIII*. Vol. I. Tradução de Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1998, p. 423-5.

<sup>13</sup> Nesse sentido, a maior expedição foi a de Raposo Tavares (1648-1652). Sobre os incentivos mencionados, consultar: CORTESÃO, Jaime. *História do Brasil nos velhos mapas*. Vol. II. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1965, p. 114-128 e ELLIS Jr., Alfredo. *O Bandeirismo paulista e o recuo do Meridiano*. 2ª Ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1934, p. 213-214.

Na América, em outubro de 1646, o Governador-Geral Antônio Teles da Silva escrevia à Câmara de São Paulo, solicitando que se armasse e prontificasse uma expedição. Condição ao desfecho das negociações com os holandeses, ela teria por objetivo a conquista do Prata: "(...) e em se concluindo as conveniências com Hollanda se emprehender com esta armada a conquista do Rio da Prata".<sup>14</sup> O poder português, diante da interrupção dos fluxos de prata provenientes do comércio com Buenos Aires, planejava agora a sua ocupação militar.

É válido destacar que Buenos Aires também sofria o risco iminente de um ataque holandês. Em última análise, pode-se dizer que o objetivo final da Companhia das Índias Ocidentais era não o domínio somente do Nordeste, mas da triangulação Pernambuco–Angola–Buenos Aires; em outras palavras, a Companhia desejava o controle dos fluxos do Atlântico Sul. Para atingir as minas potosinas via Buenos Aires, os flamengos sabiam que teriam de dominar Salvador e Rio de Janeiro, pontos estratégicos para essa navegação de cabotagem. O ataque a Salvador, todavia, fora frustrado em 1638.

Para asseverar nosso ponto de vista, vale lembrar que nas instruções de 18 de agosto de 1629 dadas à Esquadra do General Loncq, que tomara Olinda em 1630, havia determinações explícitas para "(...) seguir para o Rio de Janeiro e procurar dominar a cidade por todos os meios", pois os holandeses julgavam "(...) tal cidade no sul tão aproveitável e útil à Companhia quanto à cidade de Pernambuco [Olinda]"; após isso, "(...) de verão ainda apossar-se da cidade de Buenos Aires, fortificá-la e guarnecê-la e os bens aí obtidos enviá-los para aqui [Holanda]".<sup>15</sup> Ora, nessas instruções, o Rio de Janeiro foi con-

siderado "tão aproveitável" quanto Olinda, capital do maior centro produtor mundial de açúcar da primeira metade do século XVII. O açúcar do Rio era de segunda qualidade, se comparado ao produzido na *zuickerlan*"; certamente não era o que os batavos procuravam aqui. Explicamos assim o interesse holandês pela capitania do Rio por sua posição geográfica para o controle do Atlântico Sul e para o acesso ao Prata espanhol. Tanto que Buenos Aires era a próxima a ser invadida, segundo as determinações desse documento de 1629.

Cerca de 12 anos mais tarde, em 1641-1642, João Maurício de Nassau insistia acerca da necessidade de ocupar Buenos Aires e uma expedição por ele organizada somente foi travada em virtude da necessidade de enviar reforços à expedição de Brower, que se encontrava no Chile, e das revoltas que estouraram no Maranhão e em São Tomé.<sup>16</sup>

O plano holandês, assim, não se restringia ao Nordeste. Perceberam como a tomada de Angola, área fornecedora de mão-de-obra escrava, era crucial para a manutenção de Pernambuco. Pretendiam, contudo, ir muito além: dominar os circuitos integridos que se atualizavam nos portos de Recife – Salvador – Rio de Janeiro – Buenos Aires – Angola. E, nesse contexto, difícil era a situação portuguesa.

Conseqüência importante da interrupção dos fluxos com Angola a partir de 1641 pôde ser sentida na economia fluminense. Os preços dos escravos africanos duplicaram rapidamente na América portuguesa. Para piorar, os produtores do Rio sentiam forte dificuldade em exportar farinha de mandioca e aguardente ao seu maior mercado consumidor – o angolano –, o que fez seu preço despencar rapidamente.

<sup>14</sup> *Coleção do Registro Geral da Câmara de São Paulo*, Vol. II, p. 170. Apud ELLIS Jr., op. cit., p. 207. A expedição não foi enviada, porém, devido à necessidade de se reforçar o Nordeste.

<sup>15</sup> Cf. "Instruções dadas ao General Hendrick Cornelissen Lonck", publicadas parcialmente in MELLO, José Antônio Gonçalves de. *Tempo dos flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e cultura do Norte do Brasil*. 2ª Ed. Recife: Governo do Estado de Pernambuco, 1978, p. 45. Ver ainda comentários pertinentes em BOXER, Charles R. *Os holandeses no Brasil (1624-1654)*. Tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961, p. 64. Acerca da ocupação holandesa no Nordeste, consultar, além destes livros: ALBUQUERQUE, Antônio Luís Porto e. *História do Brasil*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985, p. 45-52.

<sup>16</sup> BOXER. *Os holandeses...* op. cit., p. 207 e ALENCASTRO, op. cit., p. 224. Outros indícios que revelam o interesse holandês pelo comércio platino podem ser verificados a partir da observação de seu comportamento diplomático e econômico. Acerca disso, ler, respectivamente: MELLO. *O negócio do Brasil...* op. cit., p. 27 e 74; e MOUTOUKIAS, op. cit., p. 129.

Já a ausência da prata espanhola no Rio de Janeiro provocava insolvência financeira, recuo do crédito, aumento da taxa de juros, retração nos investimentos, etc.<sup>17</sup>

Não bastava o comércio que definhava e os habitantes fluminenses ainda tinham grande medo de uma provável invasão holandesa. Com isso, deslocaram escravos para reparos nas fortificações da cidade, desfalcando a produção.<sup>18</sup>

Sem os recursos advindos da cana, os senhores não pagavam os dízimos e o contratador que os administrava não repassava recursos ao tesouro municipal, o que provocava atraso no pagamento da remuneração dos agentes públicos, bem como no soldo das guarnições. Em busca de um equilíbrio fiscal, a Câmara criava taxações para o vinho.<sup>19</sup>

### **O REI COMO UM GESTOR: A ESCOLHA DE POLÍTICAS PARA A GESTÃO DO IMPÉRIO NA CORTE DOS BRAGANÇAS**

Diante desse contexto difícil da década de 1640, Salvador Correia de Sá e Benevides, homem experiente nos assuntos do ultramar, filho e neto de dois governadores do Rio de Janeiro, fora convidado a se pronunciar formalmente acerca de três questões que eram então nevrálgicas ao Estado português.<sup>20</sup> A primeira delas era referente

à melhor maneira de se reabrir o comércio com Buenos Aires, de forma que fosse imediatamente reativado o trato com este porto e, conseqüentemente, restabelecido o fluxo de prata em direção à colônia portuguesa. A segunda era atinente à situação de Angola, então dominada pelos batavos desde agosto de 1641. E a última dizia respeito ao Nordeste brasileiro, invadido desde 1630.<sup>21</sup>

Quanto ao primeiro dos problemas, Salvador respondeu em 21 de outubro de 1643, apenas quatro dias depois de ter sido consultado, que sem a possibilidade de exportar escravos africanos por Buenos Aires, devido à ocupação holandesa em Luanda, era impraticável a retomada de um comércio rentável. Aconselhou, então, que Buenos Aires fosse militarmente tomada com apoio dos paulistas, servindo assim de base para o controle posterior de toda a região do Rio da Prata.

Esta era a oportunidade que Salvador precisava para reaver seus lucros no Prata. Seus prejuízos deveriam ser imensuráveis há algum tempo, tanto que ele e o Marquês do Montalvão, governador-geral na Bahia, em 22 de março de 1641, cerca de apenas quatro meses após o golpe de Dom João IV, enviaram documentos secretos ao Governador de Buenos Aires, Dom Pedro de Roxas e Acevedo.<sup>22</sup> Segundo Boxer, é possível que

<sup>17</sup> A população recorria a moedas alternativas e não-metálicas, como tecidos de algodão, a intensificação do uso da farinha e da aguardente para o tráfico de escravos e, para uso interno, primordialmente o açúcar. Para agravar a problemática, havia quantidade considerável de moedas espanholas falsas circulando não só no Rio, mas também em Salvador. Acreditava-se que eram fabricadas no Peru. Sobre esse ponto, ver: SAMPAIO, Antônio C. Jucá de. "Crédito e Circulação Monetária na Colônia: o caso fluminense (1650-1750)" in *V Congresso Brasileiro de História Econômica. Caxambu*: ABPHE, 2003, p. 389.

<sup>18</sup> SALVADOR, op. cit., p. 351.

<sup>19</sup> Como um reflexo de toda esta conjuntura, a população do Rio de Janeiro se amotinou contra o Governador Luis Barbalho Bezerra em 1643. Acerca do caráter da revolta, conferir: FIGUEIREDO, Luciano Raposo de A. "O Império em Apuros", in FURTADO, Júlia Ferreira. *Diálogos oceânicos*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001, p. 201.

<sup>20</sup> Este é Salvador Correia de Sá e Benevides, neto de Salvador Correia de Sá e filho de Martim de Sá, ambos governadores do Rio de Janeiro. Salvador era, portanto, descendente dos "conquistadores da terra" e pertencente às "melhores" de suas famílias. Nessa época, Salvador era alcaide-mor do Rio de Janeiro (desde 1628) e já houvera sido feito cavaleiro da Ordem de Cristo desde 1644. Seus negócios se ramificavam pela Europa, costa africana, América portuguesa e até hispano-América, onde possuía parentes. Seu maior sonho parece ter sido sempre a descoberta de minas, não somente pela riqueza óbvia que podiam proporcionar, mas também pelas posições de destaque que por sua causa desfrutaria na Corte. Em 1643, prometia Dom João IV que se Salvador encontrasse metais no Sul do Brasil, recompensá-lo-ia com "(...) quatro mil cruzados para sempre e com o título de conde, preconizados antes por prestação de serviços mui distintos; e se as minas rendessem 500\$ cruzados à Coroa, o título de marquês e cinco por cento de todo o ouro que nas minas se tirasse". BOXER, Salvador... op. cit., p.81-82 e 410; citação em PORTO, Aurélio. *História das Missões Orientais do Uruguai*. Rio de Janeiro: Editora Imprensa Nacional, 1943, p. 257.

<sup>21</sup> BOXER, Salvador... op. cit., p. 183-184.

<sup>22</sup> Com a Restauração Portuguesa, tinha-se receio em Lisboa de que Salvador de Sá se mantivesse leal ao monarca espanhol. Afinal, Salvador era filho e marido de uma espanhola e tinha muitos parentes em Buenos Aires em postos de comando. Não foi à toa que Salvador parece ter ficado indeciso, conforme aponta Boxer, acerca de em quem deveria depositar a sua lealdade. No que concerne a este ponto, consultar: SALVADOR, op. cit., p. 137 e BOXER, Salvador... op. cit., p. 157.

nesta ocasião as duas autoridades portuguesas tenham procurado persuadir o governo buenairense a romper com o vice-rei do Peru e a jurar lealdade ao rei Bragança, incorporando-se assim oficialmente ao Império luso.<sup>23</sup>

Na Corte, na época em que Salvador defendia em seus conselhos a conquista de Buenos Aires, o Padre Antônio Vieira pressionava o monarca no mesmo sentido, pregando que os paulistas deveriam invadir a bacia do Prata, tomar várias de suas cidades e conquistar as minas do Peru,<sup>24</sup> “(...) com grande facilidade e interesse nosso, dano e diversão de Castela”.<sup>25</sup> Ele era também um dos maiores defensores da importância de Angola. Vieira, com uma visão estratégica singular, costumava alegar que o Brasil tinha “(...) a alma na África e o corpo na América”, ou seja, “(...) sem os negros, Pernambuco não existiria, e sem Angola, não haveria negros”,<sup>26</sup> porque “o Brasil vive e se sustenta de Angola”.<sup>27</sup>

O projeto militar esboçado por Salvador Correia de Sá, entretanto, não se concretizou. Em 1644, o Conselho Ultramarino argumentava que Portugal deveria direcionar esforços diplomáticos, econômicos e militares para resguardar o que lhe sobrava no ultramar, defendendo suas possessões de espanhóis e holandeses. A invasão de Buenos Aires significaria abrir mais um flanco de guerra, em um momento extremamente inoportuno. Ademais, não havia nenhum indício de que os paulistas realmente contribuiriam para o sucesso da expedição.

Em relação ao domínio dos holandeses em Angola, Salvador Correia de Sá e Benevi-

des sugeria que fosse enviada o quanto antes uma expedição de 600 homens, dentre eles índios comandados por paulistas, que deveria desembarcar em um ponto da costa onde não houvesse a presença holandesa, juntando-se, em seguida, aos focos de resistência lusa no interior.

Finalmente, no que se refere à necessidade de expulsão dos holandeses de Pernambuco, Salvador Correia de Sá aconselhava o rei a autorizar o governador da Bahia a promover uma sabotagem contra os flamengos, provocando, por exemplo, incêndios nos canaviais pernambucanos. Isso ampliaria os custos de permanência dos holandeses no Nordeste, incentivando-os a negociar diplomaticamente a venda das áreas em seu poder a Portugal. A Coroa levantaria os fundos necessários ao desembolso nos dois lados do Atlântico, em vez de permanecer despendendo tantos gastos em defesa militar-naval.<sup>28</sup>

Outros conselheiros foram ouvidos. O Conselho Ultramarino concordou com a necessidade de retomar Angola com urgência, mas preferiu aplicar as negociações diplomáticas para o caso brasileiro e, conforme já dito, negou a invasão ao Prata. Enquanto se discutia em Portugal a melhor forma de se retomar Angola, o Padre Antônio Vieira defendia, tal como Benevides, que se poderia reaver os territórios do Nordeste em posse dos holandeses mediante grandes indenizações em açúcar ou mesmo em dinheiro.

A decisão do Conselho Ultramarino foi então precisamente acertada: independente de qualquer conjuntura, Angola deveria ser retomada, na medida em que era o ponto

---

<sup>23</sup> BOXER *Salvador...* op. cit., p. 161.

<sup>24</sup> Vieira apresentou na Corte outras idéias radicais a fim de tentar levar ao fim a crise em Portugal. O padre e outros assessores mais próximos de Dom João IV, com o fito de obter ajuda militar da França, recomendavam o rei a vir para o Brasil. A regência de Portugal seria dada ao Duque de Montpensier, cuja filha se casaria com o Príncipe português Dom Teodósio. Vieira foi inclusive à França com esta finalidade. CORTESÃO, Vol. II, op. cit., p. 114-115.

<sup>25</sup> Cf. “Papel a favor da entrega de Pernambuco aos holandeses”, in VIEIRA, Antônio. *Obras Escolhidas*. Vol. III. Prefácio e notas de A. Sérgio e H. Cidade. Lisboa, 1951-1954, p. 105. Apud ALMEIDA, Luís Ferrand. *A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil (1493-1700)*. Coimbra: FLUC, 1957, p. 100. Em uma carta ao Marquês de Niza, Vieira explica detalhadamente seus planos. Cf. VIEIRA, Antônio. *Cartas do Padre Vieira, coordenadas e anotadas por João Lúcio de Azevedo*. Tomo I, Coimbra, 1925, p. 134-135. Apud *Ibidem*, p. 100-102.

<sup>26</sup> Cf. “Carta ao Marquês de Niza, datada de 12 de agosto de 1648”, in VIEIRA, Antônio. [Cartas] editadas por Azevedo, J. L. De. *Cartas do Padre Antônio Vieira*. Coimbra: Imp. da Universidade. 3 Vols, 1925-26. Apud PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 131.

<sup>27</sup> Cf. BOXER. *Salvador...* op. cit., p. 252.

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 188.

motriz da engrenagem mercantil do Império Ultramarino no Atlântico Sul.

Sem Angola, os holandeses não dispunham de escravos para trabalhar em Pernambuco e nem para comercializar no Prata. Tanto o Nordeste, bem como uma invasão a Buenos Aires, perderiam seu sentido para a Companhia holandesa. Diante do declínio dos rendimentos, a solução dos holandeses provavelmente seria a venda dos territórios americanos aos lusos. Com Angola, os portugueses teriam o Estado do Brasil e, em decorrência, os recursos para as indenizações necessárias; além disso, dispunham de negros para o comércio platino. O planejamento estratégico português era então brilhante: dominava-se novamente o Atlântico com a conquista de um único ponto, não havendo, portanto, a necessidade de um ataque franco no Nordeste e nem mesmo mais um desgaste bélico contra a Espanha no Prata.<sup>29</sup>

Por meio da análise dos diferentes assessoramentos de que dispunha o rei nesse momento, pode-se perceber como sua decisão era o resultado de um longo processo administrativo, em que a participação dos conselheiros mais experientes do reino era fundamental. As decisões eram gestadas em conjunto, ainda que, por se tratar de um Estado absolutista, o rei pudesse deter, conforme determinadas circunstâncias, maior ou menor autonomia para decidir; de todo modo, não havia um projeto colonial pré-definido para o império.

Muitas vezes, ao contrário, nota-se que a historiografia apresenta a organização administrativa da colônia obedecendo a uma

espécie de logicidade consistente a partir da instituição do governo-geral em 1548.<sup>30</sup> Pensando-a desse modo, este seria o marco da aplicação de um projeto de colonização que se apresentava desde essa época pronto e definido, mas que de fato assim nunca existiu. É importante lembrar que as políticas são formuladas de acordo com o aparecimento dos problemas na colônia ou, conforme um “aprendizado da colonização”,<sup>31</sup> trata-se, dessa forma, não de uma imposição de políticas gestadas de cima para baixo, mas sim de políticas construídas a partir de intensa avaliação, diálogo e negociação, mesmo em um Estado absoluto.<sup>32</sup>

Esta chave interpretativa coaduna-se perfeitamente com as recentes revisões historiográficas que vêm sendo produzidas acerca do caráter absoluto do Estado moderno. Perspectivas clássicas, como as de Norbert Elias e Perry Anderson, apesar de distintas, têm em comum a ênfase na centralização do poder nas mãos do rei, obtida a partir de um processo de submissão dos poderes locais. Ao contrário, historiadores como E. Le Roy Ladurie, Jack Greene, Charles Tilly, J. Elliott e Antônio Manuel Hespanha – este para o caso específico de Portugal – têm demonstrado em seus trabalhos a incapacidade do poder real de se sobrepor aos locais sem a tessitura de alianças embasadas por negociação e reconhecimento político e simbólico mútuo. O fato é que a própria realidade contemporânea dos Estados europeus, imersos na União Européia, pode ajudar a compreender essa tendência historiográfica que acaba por destacar os “(...) *elementos não absolutistas do absolutismo*”.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> ALENCASTRO, op. cit., p. 228.

<sup>30</sup> Uma das obras clássicas que inaugura a visão de que havia um projeto português já formado para a América em 1534 (instituição das capitanias hereditárias) ou em 1548 (instituição do governo-geral) é a de VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História Geral do Brasil*. 3ª vol. 10ª Ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

<sup>31</sup> A categoria analítica é de ALENCASTRO e alerta para o estado inacabado da política ultramarina portuguesa no século XVI. Em contrapartida, considera que a política é forjada paulatinamente, conforme experiências e circunstâncias. Sobre esse ponto, ler: ALENCASTRO, op. cit., p. 11-43.

<sup>32</sup> GREENE, Jack. *Negotiated authorities: essays in colonial political and constitutional history*. Charlottesville and London: University Press of Virginia, 1994.

<sup>33</sup> Acerca desse profícuo debate, conferir: ANDERSON, Perry. *Linhagens do estado absolutista*. Trad. de Suely Bastos e Paulo Henrique Brito. 3ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1995; ELIAS, Norbert. *A sociedade de Corte: investigação sobre a sociologia da realeza e da aristocracia de corte*. Trad. de Pedro Sússekind. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001; LADURIE, E. Le Roy. *O Estado monárquico*. França: 1460-1610. Trad. de Maria Lúcia Machado. São Paulo: Cia. das Letras, 1994; GREENE, op. cit.; TILLY, Charles. *Coerção, Capital e Estados Europeus*. Tradução Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da USP, 1996; ELLIOTT, J. H. “A Europa of Composite Monarchies” in *Past and Present*, n. 137, 1992, p. 48-71; HESPANHA, Antônio Manuel. *As Vésperas do Leviathan – Instituições e Poder Político em Portugal – Séc. XVII*. Lisboa: Almedina, 1994. Citação em SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra: política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 56.

## A RECONQUISTA DE ANGOLA PELOS LUSO-FLUMINENSES EM 1648

Em outubro de 1644, definiu-se que Salvador Correia de Sá e Benevides seria nomeado general da frota que investiria contra os holandeses em Angola.<sup>34</sup> Devido aos efeitos que a reconquista poderia ter nas mesas diplomáticas, divulgava-se na Europa, contudo, que o propósito da expedição de Salvador Correia de Sá era apoiar os portugueses que estavam sendo espremidos pelos africanos *jagas* no interior do espaço angolano.

Apenas Salvador Correia de Sá e sua gente tinham homens, mantimentos, armas, munição, pólvora e navios para levar a cabo a força-tarefa. Vivia, entretanto, um verdadeiro impasse, já que não poderia desguarnecer significativamente as tropas do Rio de Janeiro, sob pena de um provável ataque holandês. Sabia também que não poderia confiar nos soldados que trouxera de Lisboa, pois, de acordo com a sua própria opinião, constituíam a pior escória dos presídios daquela cidade. Conseguiu 60 mil cruzados de negociantes de grosso trato e de latifundiários do Rio de Janeiro, como Cristóvão Vaz e Mathias de Albuquerque Maranhão. Parcela do financiamento necessário foi doada por ele mesmo e por sua família.<sup>35</sup> Salvador Correia de Sá seqüestrou ainda os bens no Rio de Janeiro do banqueiro (cristão-novo) Duarte da Silva, antes desse ser preso em Lisboa pela inquisição. No Rio, incorporou também novas embarcações à sua frota. Quanto aos mantimentos, parcela ponderável era proveniente de São Paulo.<sup>36</sup>

A expedição naval transatlântica, cujo patrono seria São Miguel Arcanjo, segundo os cronistas jesuítas Simão de Vasconcellos e Antônio do Couto, partiu da Baía de Guanabara a 12 de maio de 1648, levando dois meses para atingir a África. Apesar das divergências das fontes, é provável que a

expedição estivesse composta aproximadamente por 1.400 soldados, dispostos em 15 navios.<sup>37</sup> Vale lembrar que dentre os navios, havia cinco galeões cedidos por Lisboa e cerca de três ou quatro que eram ingleses.<sup>38</sup>

Quicombo, ao norte de Benguela, seria o *rendez-vous*, caso houvesse dispersão da frota enquanto cruzasse o Atlântico. Devido ao mau tempo, dois navios, chamados de *Gamela* e *Canoa*, retornaram ao Rio de Janeiro, após três ou quatro dias do suspender.

O plano, arquitetado previamente em São Sebastião, era que a expedição escoltasse a frota do açúcar até a longitude da Ilha de Ascensão, o que ocorreu sem problemas, atracando aquela frota mercante no dia 14 de agosto em Lisboa.

Antes de adentrar a Baía de Luanda, Salvador Correia de Sá pretendia atacar Benguela, mas acabou ultrapassando este ponto durante a noite, sem avistá-lo. Fundeou em 27 de julho, em Quicombo. A idéia inicial era fundar no local um forte; mas o Padre Couto nos informa que Salvador Correia de Sá somente parou para se abastecer de água e lenha. Nessa ocasião, um maremoto fê-lo perder um navio com 200 soldados, além de outros tantos que estavam em terra e acabaram sendo mortos por canibais.

O fator surpresa não era vantagem para a expedição luso-fluminense, na medida em que os holandeses estavam plenamente cientes de sua existência. Além de frequentemente interceptarem cartas que circulavam entre Portugal e suas praças na América, obtiveram informações privilegiadas junto a prisioneiros lusos. Prova disso foi o envio do navio *Noort Holland* a Angola, em fevereiro, remetendo suprimentos e um reforço de 135 soldados.<sup>39</sup>

Ciente da expedição, o Almirante holandês De With solicitou ao Conselho da Companhia das Índias Ocidentais que o enviasse para reforçar Angola com cinco ou seis

<sup>34</sup> BOXER. Salvador... op. cit., p. 189.

<sup>35</sup> Ibidem, p. 267 e ALENCASTRO, op. cit., p. 233.

<sup>36</sup> SALVADOR, op. cit., p. 342.

<sup>37</sup> A operação militar-naval está detalhadamente narrada em BRASIL. História Naval Brasileira. Vol. 2, Tomo IB. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1993, p. 76-85.

<sup>38</sup> BOXER. Salvador... op. cit., p. 269.

<sup>39</sup> Ibidem, p. 272.

de seus navios. Não recebeu a autorização, porém, uma vez que havia receio dos portugueses se aproveitarem dessa oportunidade para lançar ofensiva contra Pernambuco.<sup>40</sup>

A Esquadra de Salvador Correia de Sá avistou Luanda em 12 de agosto. E somente não foi aniquilada em um primeiro momento porque os contingentes holandeses estavam dispersos pela região adjacente ao porto daquela cidade. Mas nos dias que se seguiram, sua expedição sofreu cerca de 200 baixas e se encontrava em difícil situação.

Inesperadamente, os holandeses propuseram uma negociação. Ficou acordado que eles deixariam com honras militares toda a colônia em até cinco dias. Seus escravos, fossem da Companhia ou de particulares, poderiam seguir viagem ou, caso preferissem, seriam vendidos. Os soldados católicos, na sua maioria franceses e alemães que lutavam pela Companhia, poderiam permanecer, se assim desejassem, com a exigência de incorporarem as fileiras portuguesas.<sup>41</sup>

Após saber da perda de Angola, a Companhia das Índias Ocidentais acusava Dom João IV de não respeitar a trégua dos dez anos. O fato é que os holandeses também não o fizeram, uma vez que se apropriaram de São Tomé e de Luanda após a sua assinatura.<sup>42</sup>

Com a perda de Angola, muitos dos investidores retiraram seu capital da Companhia.<sup>43</sup> E o *Stadhouder* Guilherme II insistia para que os Estados Gerais negociassem tão logo com o Embaixador português Francisco de Souza Coutinho. O sucesso da retomada de Angola também fez com que prevalecesse certo otimismo em Lisboa nos assuntos relativos à

guerra, de modo que muitos dos chamados “diplomatas”, membros da corte lisboeta que defendiam negociações com as Províncias Unidas, passassem para o lado daqueles que eram chamados “*belicistas*”, ou seja, os que defendiam um ataque militar direto.<sup>44</sup>

As celeumas entre portugueses e holandeses não estavam, todavia, solucionadas em 1648. No plano militar, a insurreição pernambucana se desenrolaria por mais sete anos, enquanto no diplomático, até 1661, com a assinatura do Tratado em Haia, mediante as concessões feitas aos holandeses. O Tratado se viabilizou, em grande medida, devido às pressões inglesas, que custaram a Portugal concessões comerciais – ou “*transferência das vantagens*” do “*sistema colonial*”, na expressão de Novais<sup>45</sup> –, efetivadas em 1654 e 1661, além do casamento de Dona Catarina de Bragança, irmã de Dom Afonso VI, com Charles II, Rei da Inglaterra.<sup>46</sup>

## **A POLÍTICA LUSA PARA O PRATA APÓS 1648**

Assim que foi retomada Angola, Salvador Correia de Sá objetivava reabrir o tráfico negreiro, não somente ao Brasil, mas também ao Prata. Para tanto, conseguira de Dom João IV uma permissão para exportar escravos africanos para aquela região, desde que os pagamentos pelos negros ocorressem em moedas ou barras de prata. Com esta facilidade, o experiente negociante arrendou navios em seu próprio benefício. Quanto ao contrato de Angola, foi arrematado para o período de 1649-1654 por Tomas Filgueira Bultão, provável testa-de-ferro de Salvador.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 273.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p. 280-281.

<sup>42</sup> MELLO. O negócio do Brasil... op. cit., p. 53. Devido à Companhia das Índias Ocidentais ser predominantemente formada por capital privado, as possibilidades dos holandeses desrespeitarem essa trégua eram mais facilmente explicadas. Ao serem questionados pelos embaixadores portugueses, os Estados Gerais usavam este argumento a seu favor, alegando que não podiam ser responsabilizados pelas ações da Companhia. Esta, por sua vez, alegava que estava subordinada aos Estados Gerais. O Estado português também não tinha atitude muito distinta, pois responsabilizava inteiramente os seus colonos pelas investidas contra os holandeses.

<sup>43</sup> ALENCASTRO, op. cit., p. 227.

<sup>44</sup> *Ibidem*, p. 231.

<sup>45</sup> Cf. NOVAIS, Fernando A. Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808). 3ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1985, p. 91.

<sup>46</sup> O longo processo negocial que levou até Haia e os tratados com a Inglaterra ultrapassam os limites deste trabalho. Entretanto, para um aprofundamento dessas questões, basta verificar: MELLO. *O Negócio do Brasil...* op. cit., p. 171-253; NOVAIS, op. cit., p. 20-27 e 80-82; SALVADOR, op. cit., p. 273-303.

Em janeiro de 1649, Salvador Correia de Sá escrevia ao rei que enviara uma pinaça a Buenos Aires, "(...) de conformidade com a permissão de Vossa Majestade, a fim de ver se os espanhóis aprovam o tráfico que será de grande proveito e vantagem para os domínios de Vossa Majestade, por causa da prata que disso advirá, fazendo com que eles se tornem mais prósperos, o Brasil cresça e os vassallos de Vossa Majestade fiquem ricos".<sup>47</sup> Em agosto, Salvador enviou mais três ou quatro navios tumbeiros. Um desses foi inclusive aprisionado por holandeses na altura da Baía de Guanabara, mas a lucratividade da ação não foi tão interessante: dos 500 escravos embarcados em Luanda, 200 já haviam morrido.<sup>48</sup>

Um boletim de Lisboa de novembro de 1649 considerava o tráfico negreiro para o Prata reaberto. No entanto, a permanência da guerra luso-espanhola ainda obstaculizava em grande parte os negócios.

As tentativas lusas de anexar Buenos Aires permaneciam. O governador de Angola enviou o Capitão Antônio de Afonseca de Ornelas para negociar a anexação daquele porto à América portuguesa. O capitão, porém, acabou preso.<sup>49</sup>

De qualquer forma, na década de 1650, o comércio se reativava. Entrava prata e couros em Lisboa, mas primordialmente em Angola, Rio de Janeiro e Salvador. As tentativas de reaproximação do Rio de Janeiro com Buenos Aires permaneceram, ainda que sob alguns percalços. Um ofício do Conde de Óbidos, datado de 1664, sugeriu ao Governador Pedro de Mello que recebesse cordialmente os navios vindos do Rio da Prata.

Já Alexandre de Souza Freire, governador-geral do Brasil, enviou um patacho a Buenos Aires a fim de levar a notícia da paz de 1668 com a Espanha; posteriormente,

escreveu ao Príncipe Regente Dom Pedro que "(...) em Buenos Ayres se difficulta hoje tanto a esperança daquelle comercio como quando estava impedido com as guerras: mas os Castelhanos o desejam mais que os Portugueses. O Brasil se perde por falta de moeda; com qualquer meyo que possa haver de hierem ally embarçoens se hade trazer prata...".<sup>50</sup> Se havia certas dificuldades ao trato, havia também o desejo de alguns em facilitá-lo. O fato é que a crise monetária na América portuguesa permanecia.

O interesse castelhano em reabrir o comércio foi registrado também por Salvador Correia de Sá, ao escrever em uma consulta do Conselho Ultramarino datada de 21 de maio de 1670, que as cidades hispano-americanas estavam interessadas no trato com os portugueses, em virtude dos baixos preços de seus artigos.<sup>51</sup> Isso realmente deveria ser verdade, tanto que três anos mais tarde, em uma carta de 13 de julho de 1673, o próprio governador de Buenos Aires sugeria à Coroa espanhola facilitar o comércio que se estabelecia com o Rio de Janeiro, até porque "(...) los habitantes de aqui [Buenos Aires] son tan portuguezes como aquellos [do Rio] por non aver seis casas que no les toque el serlos enteramente ó mas de la mitad".<sup>52</sup>

Apesar das reclamações de Alexandre de Souza Ferreira, os fluxos comerciais deviam estar razoavelmente regularizados. Corroboramos nossa hipótese o fato de, em 1671, Afonso Furtado de Castro e Mendonça instruir o provedor da fazenda do Rio de Janeiro acerca dos recursos advindos da cunhagem de Prata oriunda da hispano-América. Ora, havia comércio "(...) a ponto de reunir um número considerável de moedas que permitisse o aproveitamento das mesmas", conforme explica Sampaio.<sup>53</sup>

<sup>47</sup> BOXER. *Salvador...* op. cit., p. 292.

<sup>48</sup> Idem.

<sup>49</sup> SALVADOR, op. cit., p. 376.

<sup>50</sup> Cf "Carta do Governador-Geral do Brasil ao Príncipe Regente [Dom Pedro] datada de 25 de junho de 1669". Apud ALMEIDA, op. cit., p. 91.

<sup>51</sup> Idem.

<sup>52</sup> Cf. "Carta de 13 de junho de 1673, em que o governador de Buenos Aires faz sentir à Coroa espanhola a conveniência em se facilitar o comércio com o Rio de Janeiro, dando conta das pretensões portuguesas". *Archivo General de la Nación – Campana Del Brasil. Antecedentes Coloniales*. Dirigida por Carlos Correa Luna. Tomo I (1535-1749). Buenos Aires, 1935. Apud PORTO, op. cit., p. 256.

<sup>53</sup> Cf. SAMPAIO, op. cit., p. 387.

Dois anos depois, em 1673, o mesmo Afonso de Castro escreveu novamente ao provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, dizendo-lhe que houvera recebido sua carta de 20 de maio do mesmo ano, atinente aos recursos decorrentes das moedas que vieram do Rio da Prata.<sup>54</sup>

Já no item 50 do regimento de 23 de janeiro de 1677, dado ao Governador-Geral Roque da Costa, El-Rei recomendava que os navios que voltassem “(...) *das Índias Ocidentaes, Rio da Prata e Buenos Aires com prata e ouro, e não com outras fazendas de Espanha, lhes mandará dar entrada, e poderão comerciar nos portos deste Estado, levando em troca os gêneros dele*”. Acerca disso, “(...) *porá o governador todo cuidado e diligência*”.<sup>55</sup> Há aqui excelente exemplo do Estado português estimulando o contrabando.<sup>56</sup>

Entretanto, a crise monetária já era tão aguda que “(...) *esses contatos [com o Rio da Prata] eram insuficientes para suprir a carência de metais, tanto na colônia quanto na metrópole*”.<sup>57</sup>

O que se quer registrar é que, após a vitoriosa ação de Salvador Correia de Sá, Portugal mantinha uma avaliação acerca da política ideal em busca de prata. Uma intensa troca de correspondências, especialmente nos momentos de maior crise monetária, devia alimentar as expectativas do governo central em Lisboa acerca da potencialidade do comércio com Buenos Aires. Cerca de 30 anos após a reconquista de Angola, em 1680, a Coroa determinou ao governador do Rio de Janeiro que providenciasse a fundação de um centro burocrático-militar, a Colônia do Sacramento, em frente a Buenos Aires, no lado oposto a sua margem no Rio da Prata. O que era a pretensão de aquecimento comercial com a hispano-américa, tornou-se longa disputa militar e diplomática.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todo o exposto neste artigo, pretende-se nesta conclusão problematizar possíveis sentidos para a ação luso-fluminense que culminou na reconquista de Angola aos lusos em 1648.

Evidenciou-se como a operação militar-naval representou iniciativa basilar para o desfecho da guerra e das negociações diplomáticas subseqüentes. Angola era área extremamente estratégica no Atlântico Sul porque, sem a oferta de negros africanos, a conquista do Nordeste pelos holandeses, voltada para a empresa açucareira estruturada na escravidão, destituir-se-ia de rentabilidade. Similarmente, sem Angola, não teriam o mais lucrativo item de troca no comércio que viabilizava a captura da prata potosina no porto de Buenos Aires.

Cabe investigar nesse momento que interesses tinham os sujeitos históricos responsáveis pela organização logística e comando da força-tarefa principalmente a partir do Rio de Janeiro e não de Lisboa, centro nervoso do Império Ultramarino Português. O primeiro deles, já bastante explicitado nestas páginas, é o interesse mercantil. Em 1641, desarticuladas as engrenagens mercantis que conectavam não apenas o mundo ultramarino português entre si, mas também este com a bacia do Prata, certamente amplos foram os prejuízos aos comerciantes luso-brasílicos que agenciavam trocas nas rotas do Atlântico. Não foi à toa que, por exemplo, os mantimentos destinados à expedição eram oriundos sobremaneira de São Paulo ou que parcela da chamada “nobreza da terra” fluminense tenha financiado parte significativa da operação de retomada. Investiam seus fundos para a restituição de um *status quo* que, antes, beneficiava-os.

<sup>54</sup> SOMBRA, Severino. *História monetária do Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Anais do Congresso de Numismática Brasileira, 1936, p. 94.

<sup>55</sup> Cf. “Regimento de 23 de janeiro de 1677 do Governador-Geral Roque da Costa”. Apud idem.

<sup>56</sup> Moutoukias explicita diversos mecanismos que faziam do comércio, a rigor ilícito, no Rio da Prata uma atividade, em última instância, “*semiclandestina*”. Para o autor, ou existia esse comércio, ao contrário do que desejava o poder central espanhol, ou, paradoxalmente, estaria comprometida a própria existência de Buenos Aires e, por decorrência, a representação daquele mesmo poder nesse espaço. Tal é excelente exemplo da negociação entre o poder central e o local de que há pouco se falou. Cf. MOUTOUKIAS, op. cit., passim e LOUREIRO, op. cit., p. 82-98.

<sup>57</sup> Cf. SOMBRA, op. cit., p. 94.

Entretanto, acreditamos que explicações calcadas somente em aspectos mercantis não são suficientes. É preciso considerar a cultura política do momento em questão para compreender melhor os sentidos da expedição. Eles se inscrevem intimamente nas relações contratuais entre o monarca e seus súditos. No Antigo Regime português, a lealdade e os laços de submissão que permeiam tais relações eram permanentemente alimentados pelo funcionamento do sistema de mercês. Esse sistema definia o pacto político entre os súditos da monarquia e o soberano e consistia no seu reconhecimento aos serviços por eles prestados.<sup>58</sup>

Assim, por um lado, os súditos prestavam serviços à Coroa, como, por exemplo, participando de guerras ou financiando projetos do Estado e, em contrapartida, recebiam mercês reais. Essas benesses régias se traduziam, em síntese, por diversos tipos de prerrogativas, tais como cargos administrativos, precedências, distinções, isenções fiscais, monopólios, etc. O ato real de conceder, chamado pela historiografia portuguesa de “liberalidade régia”, construía uma cadeia de obrigações recíprocas entre o rei e seus súditos, gerando para esses últimos uma fundamental noção simbólica de pertencimento.<sup>59</sup>

O arbítrio real, responsável pela distribuição das dádivas na justa medida, configurava-se como um dos espectros mais interessantes do tecido clientelar de que dispunha o rei para garantir sua governabilidade. Se a Coroa era por vezes débil pelos seus recursos econômicos, ela era rica pela sua capacidade de estabelecer tramas e redes polí-

ticas clientelares que solidificavam o pacto entre a monarquia e seus vassallos.

Constata-se, então, a existência de um imaginário político sustentado por uma dimensão contratual, garantidora da soberania portuguesa forjada no império.<sup>60</sup>

O fato é que esses mecanismos possibilitavam ainda que o dinasta criasse e recriasse uma determinada hierarquia social, possibilidade que reafirmava a importância de uma lealdade dessa “nobreza de terra” à casa real. Sem paradoxo, isso ocorreu exatamente com a ascensão da dinastia de Bragança ao trono, em 1640: Dom João IV precisava não somente restaurar algumas redes de clientes, mas tecer outras. Neste caso, o pacto político entre a nova monarquia e seus súditos foi firmado principalmente com base no reconhecimento que o rei demonstrou àqueles que lutaram a seu favor logo no momento fundacional de sua dinastia.

Por isso, além das motivações econômicas, os luso-fluminenses tinham tanto interesse em reconquistar Angola. Ela representava oportunidade singular para sua inserção como vassallos leais da nova dinastia, permitindo que tomassem parte das dinâmicas e representações do poder, enquadrando-se nas precedências e ostentando as insígnias dos cerimoniais típicos da monarquia portuguesa.

Para citar apenas o comandante da expedição, vale lembrar que devido ao mérito da retomada de Angola, Salvador Correia de Sá e Benevides recebeu a um só tempo a dupla governança do Rio e de Angola, controlando, portanto, ambos os lados do tráfico negreiro.<sup>61</sup> Não foi agraciado, como formalmente requereu, com um título nobiliárquico, mas

<sup>58</sup> Na historiografia nacional, o primeiro a falar de um *pacto político* no Império Português foi Evaldo Cabral, especialmente no capítulo intitulado “À custa de nosso sangue, vida e fazendas”, in *Rubro veio: o imaginário da restauração pernambucana*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997, p. 105-152.

<sup>59</sup> XAVIER, Ângela Barreto e HESPANHA, António Manuel. “A representação da sociedade e do poder”, in HESPANHA, António Manuel (org.). *História de Portugal, o Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 121-153 e OLIVAL, Fernanda. *As ordens militares e o estado moderno*. Honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789). Lisboa: Estar Editora, 2001, p. 15-38.

<sup>60</sup> BICALHO, M. Fernanda. “Conquista, Mercês e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime”, in Almanack Brasiliense nº 02, 2005, p. 30-34 e, da mesma autora, “Pacto Colonial, Autoridades Negociadas e o Império Ultramarino Português” in SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *Culturas Políticas: Ensaio de História Cultural, História Política e Ensino de História*. Rio de Janeiro: Mauad, 2005, p. 90. Especificamente acerca da justificação necessária para legitimar os Bragança no poder, ver MONTEIRO, op. cit. e FRANÇA, Eduardo d’Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo, Hucitec, 1997.

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 232.

foi um dos homens mais influentes do século XVII no Império Ultramarino.<sup>62</sup>

Por fim, resta apontar que a perspectiva teórica de um "Antigo Regime nos Trópicos" inaugura um espectro analítico considerável para o estudo da história colonial.<sup>63</sup> Conforme tal perspectiva, as relações econômicas aparecem diante do historiador moduladas por diversos arranjos políticos típicos de uma rígida hierarquia social de Antigo Regime. Assim, sem negar a centralidade de Lisboa no Império Português, propõe-se a avaliação crítica de uma realidade colonial complexa, multifacetada e não reduzida a uma chave interpretativa que elege apenas

a dualidade econômica metrópole *versus* colônia, com sua respectiva transferência de excedentes.<sup>64</sup> Afastando-se de reducionismos, procurou-se buscar um sentido para a colonização que não tivesse como eixo principal o *exclusivo metropolitano* ou o *tráfico negreiro*, mas sim as suas pluralidades, pelo que elegemos também abordar seus aspectos políticos, sociais e culturais.

Lançado um novo olhar para a história do período colonial, esperamos que essas novas possibilidades teóricas revisionistas permitam também a análise de outros temas relativos à história naval da época correspondente.

---

<sup>62</sup> Entretanto, em resposta a esta requisição, Martim de Sá, primogênito de Salvador Correia de Sá, foi feito Visconde de Assêca por Afonso VI, pelos méritos da família Sá e pelo fato de seu pai ter vendido o famoso Galeão *Padre Eterno* para a Coroa, cf. ALENCASTRO, op. cit., p. 234 e BOXER. *Salvador...* op. cit., p.81-82 e 410.

<sup>63</sup> Tal é a proposta de FRAGOSO, João; BICALHO, M. Fernanda Baptista & GOUVÊA, M. de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. Nega-se a possibilidade de capitalismo comercial na época moderna; ao contrário, considera-se que a economia é imperfeita, porque influenciada por determinados grupos sociais. Esses preceitos podem ser conferidos em FRAGOSO, João. "A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)" in *Topoi – Revista de História do Programa de Pós-graduação em História Social da UFRJ*. Rio de Janeiro: UFRJ/ 7 Letras, n. 1, 2000, p. 45-122.

<sup>64</sup> O modelo bipolar metrópole versus colônia tem sua raiz em PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 23ª Ed. 6ª Reimpressão. São Paulo: Editora Brasiliense, 1999 e é aprofundado especialmente em NOVAIS, op. cit. Todavia, se Novais atribuiu inteligibilidade à colônia com base no *monopólio*, Alencastro o fez pelo *tráfico negreiro* que, segundo o autor, "extrapola o registro das operações de compra, transporte e venda de africanos, para moldar o conjunto da economia, da demografia, da sociedade e da política da América portuguesa". Cf. ALENCASTRO, op. cit., p. 43.



# Dois motins

**Helio Leoncio Martins**

*Vice-Almirante, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).*

## RESUMO

A partir da síntese histórica de dois motins deflagrados pelas guarnições dos navios de guerra da Marinha inglesa fundeados nos ancoradouros de Spithead e Nore em 1797, em plena guerra contra a França Revolucionária, o autor introduz um estudo comparativo com as revoltas de marinheiros que ocorreram na Esquadra brasileira em 1910.

PALAVRAS-CHAVE: MOTIM, MARINHA INGLESA; REVOLTA DOS MARINHEIROS DE 1910

## ABSTRACT

The author describes two mutinies that broke out in the Royal Navy of the United Kingdom warships anchored in Spithead and Nore in 1797 during the French Revolutionary Wars, and compares these with the sailor revolts that occurred in the Brazilian fleet in 1910.

KEY-WORDS: MUTINY, ROYAL NAVY OF THE UNITED KINGDOM, THE CHIBATA REVOLT OF 1910

## INTRODUÇÃO

### ***Abordagem do Tema***

Há uma certa confusão entre as palavras motim e revolta. A meu ver não são bem sinônimas, embora os dicionários as equalizem. Para que fique explícito este trabalho, vamos defini-las como as entendo. O motim é um levante de caráter corporativo, normalmente aplicado às sublevações militares. As razões que o causam, e os objetivos a alcançar, contrariam o regime em vigor, quando ele não é considerado mais suportável, e é normalmente desencadeado pelos subalternos contra os oficiais, que representam a autoridade que o aplica.

A revolta é de âmbito maior, nacional, repelindo determinações locais, sociais, econômicas. Quando envolve instituições militares, pode ter início ou compartilhar com motim. Ou transformar-se em revolução que, vitoriosa, traduz-se em mudança total ou parcial do regime político vigente, orientação econômica, status social.

A revolta dos funcionários de uma repartição governamental é capaz de incluir parada pacífica, com cartazes, círculo com mãos dadas, invasão dos escritórios o que, naturalmente, pode evoluir para algo mais sério de convulsão social.

Já o motim militar, quando deflagrado, representa a atitude rebelde de centenas ou de milhares de homens, e agora mulheres, armados, preparados especialmente para aplicar a violência, e, sujeitando-se a uma disciplina rígida, como não existe na vida civil, não cabendo manifestações outras que não o rompimento dessa cerzidura disciplinar, utilizando a *ultima ratio*, que são as armas.

O tipo de elemento humano dos possíveis amotinados é muito peculiar. Voluntário ou não, sob aspecto pessoal é inserido na sociedade, mas, profissionalmente, está à margem dela. Mesmo em tempo de paz, sem que figure perspectiva de sua utilização real, dispensa todas as garantias trabalhistas, férias, horas extraordinárias, fixidez de moradia, greves,



comodidades e, se necessário, folgas em domingos, feriados e à noite. O contrato que tem com a nação inclui cláusula de risco de vida, a qualquer tempo. Ainda luta ele com queixas da sociedade, por considerar que as Forças Armadas representam gasto orçamentário sem retribuição, embora além do preparo difícil a que são submetidas para, a qualquer momento, inesperado que seja, dar seqüência efetiva às suas atividades, também executam, graças à sua situação peculiar, trabalhos paramilitares que cooperam para a evolução social, econômica e científica da nação.

Sendo peculiares, esses elementos também têm que ter tratamento peculiar, tanto internamente, das autoridades de diversos escalões, como externamente do governo. Internamente, ao lado de rígida disciplina, há no relacionamento superiores-subalternos aspectos paternalistas. Uma das obrigações dos comandantes é cuidar de seus comandados, até em seus interesses particulares, à vista de sua fragilidade, com poucas defesas legais. O seu relacionamento é tanto mais importante porque uns devem dirigir os outros em situações de grandes riscos (na guerra), e uma confiança de equipe é imprescindível. Não se trata de patrões e empregados, mas companheiros, apenas separados hierarquicamente, em níveis diferentes, por obrigações funcionais. Isto, em unidades pequenas, exigindo maiores contatos pessoais, é sensível, mas da mesma forma deve existir com chefes afastados, atuando de forma indireta.

Aos governos cabe agir e se interessar para que os militares profissionais não se sintam, mormente em tempo de paz, como elementos de segunda classe, de baixa prioridade no conceito nacional, negando-lhes a consciência de seu valor, de sua utilidade, privando-os dos instrumentos de sua profissão, não lhes concedendo o necessário para uma vida digna, pois as exigências da carreira não lhes permitem ter outra fonte de renda. Se, em vez de lhes ser demandada eficiência no que fazem, e, pelo contrário, serem eles obrigados a lutar para tê-la, isto

os burocratizará, perderão o sentimento de instituição dedicada à Pátria, passando a ser um bando, com insatisfações, exigências, sentimento do dever inferior às vantagens pessoais, mas armados...

Não se pode listar, tabelando, o porquê dos motins. Variam com a época, os hábitos, as circunstâncias. As situações de motim não surgem de repente. O tecido disciplinar vai sendo corroído, e leva algum tempo até ser rompido. Às vezes, quando existe uma causa em andamento, ela passa despercebida mesmo por aqueles que a estão provocando.

Conhecer como se desenvolveram os motins – e o que os motivaram – é uma fonte preciosa de ensinamentos para que as causas sejam evitadas e os movimentos controlados. Quando pesquisava para a elaboração do livro *Revolta dos Marinheiros – 1910*<sup>1</sup> (com o título errado, pois as duas “revoltas” que ocorreram naquele ano tiveram as características de motins, embora ameaçando o Rio de Janeiro), procurei a Royal Navy Library, em Londres, e perguntei sobre o que dispunham sobre o assunto. Recebi dois volumes incluindo relatórios, autos, comentários, cobrindo todos os motins havidos na Royal Navy desde o século XVII. No intróito, um almirante dizia ser publicação de obrigatória leitura dos oficiais e mesmo inferiores, como importante orientador de liderança e direção de subordinados.

A fim de mostrar como se concretizam os conceitos acima, um tanto subjetivos, tentarei analisar em conjunto o maior motim registrado na Marinha Real Britânica (Royal Navy), deflagrado na Esquadra do Canal da Mancha, em 1797, e o da Marinha brasileira em 1910. São épocas diversas, circunstâncias outras, bem diferentes, em navios de tipos incomparáveis, envolvendo elementos humanos, de pouca similitude, mas os movimentos apresentam certa correlação.

O motim britânico desenvolveu-se em duas fases. Foram praticamente dois motins: o primeiro em Spithead, fundeadouro de Portsmouth, e logo a seguir em Nore, na embocadura do Rio Tâmsa, Ambos inicialmente baseados nas mesmas reivindicações,

---

<sup>1</sup> MARTINS, Helio Leoncio. *Revolta dos Marinheiros – 1910*. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

essencialmente com relação ao trato dado às guarnições, no primeiro referindo-se aos ínfimos soldos recebidos, e, no segundo, ampliando-se com outras exigências.

No Brasil também o motim dos marinheiros em 1910 teve duas fases: a primeira, violenta, causada pelos castigos infligidos e o regime de bordo nos novos navios. A segunda foi uma repetição mal feita da anterior, animados os baderneiros pela projeção que este último tivera, mas, desarmados, foram facilmente dominados.

## HIERARQUIA NA ROYAL NAVY NO SÉCULO XVIII

Os postos e graduações da Royal Navy no século XVIII eram diferentes dos atuais. Deste modo, sua tradução direta não teria significação. Preferi, neste trabalho, citá-los em inglês, explicando aos quais proxima-mente correspondem na atualidade.

As graduações das praças eram *ordinary seaman*, marinheiro comum; *able seaman*, marinheiro de primeira classe; e *petty officer*, sargento e suboficial. Acima havia o *warrant officer*, o oficial auxiliar, especializado, piloto, artilheiro, carpinteiro, cirurgião, intendente, mestre de marinharia, professor ou capelão.

O posto inicial dos oficiais era o *lieutenant* e o superior, *captain*. O *lieutenant*, de acordo com a função que exercia a bordo, poderia ser primeiro, segundo ou terceiro. O *captain*, conforme sua antiguidade, seria o *pos-captain*. Sua função era de comando. Quando este se exercia em um navio menor, fragata, corveta ou brigue, chamava-se *commander*.

Os oficiais-generais eram, gradativamente, *rear admiral*, contra-almirante; *vice admiral*, vice-almirante; e *admiral*, almirante. Em cada um desses postos, poderiam receber uma das denominações *of red*, *of white* ou *of blue*, o que definia sua posição na linha de batalha.

O *midshipmen* era um jovem, mesmo um menino, que embarcava preparando-se para ser oficial.

A direção da Royal Navy era exercida (e ainda é) pelo Primeiro Lorde civil, que fazia parte do Gabinete (como ministro) e os Lordes do Almirantado, ou do Mar, o primeiro sendo o comandante de operações e os outros quatro, superintendentes do material, pessoal, etc.

## FONTES BIBLIOGRÁFICAS

A descrição dos acontecimentos dos motins da Inglaterra baseia-se, principalmente, no livro *The Great Mutiny*, de autoria de James Dungan, editado pela *New American Library*, Estados Unidos da América, em 1967. Para as referências acerca dos acontecimentos no Brasil, utilizou-se a já referida obra deste autor, *Revolta dos Marinheiros* – 1910.

## O MOTIM DE SPITHEAD

### Cenário

No fim do século XVIII, a Royal Navy era todo-poderosa, enfrentava com galhardia as frotas francesa e espanhola lutando por Napoleão. Havia repellido uma tentativa de desembarque na Irlanda, havendo perigo de uma segunda. A “muralha de madeira” que defendia a ilha era a Esquadra chamada “do Canal”, comandada pelo Almirante Alexander Hood, Barão de Bridport, com 16 naus e 24 navios menores, guarnecidos por 12.500 homens. Bem adestrada, atirava com maior rapidez do que qualquer outra Marinha, tinha os melhores marinheiros. E outras esquadras semelhantes espalhavam-se pelos mares do mundo, no “policiamento” exercido pelo Império britânico.

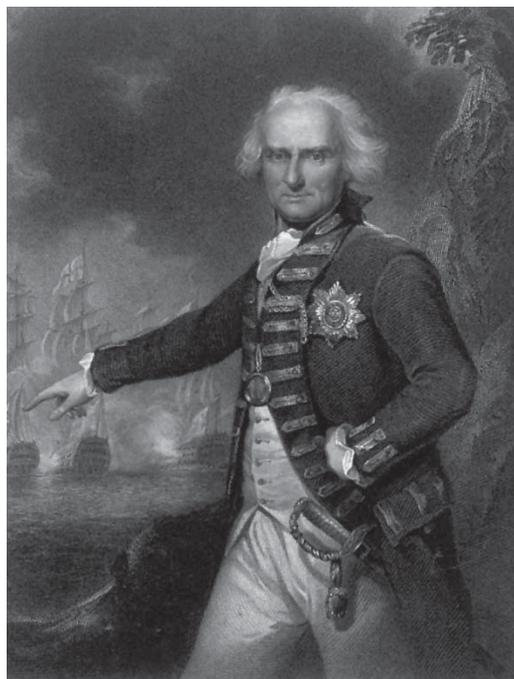


Figura 1. Almirante Alexander Hood, Barão de Bridport, comandante da Esquadra do Canal, em 1797

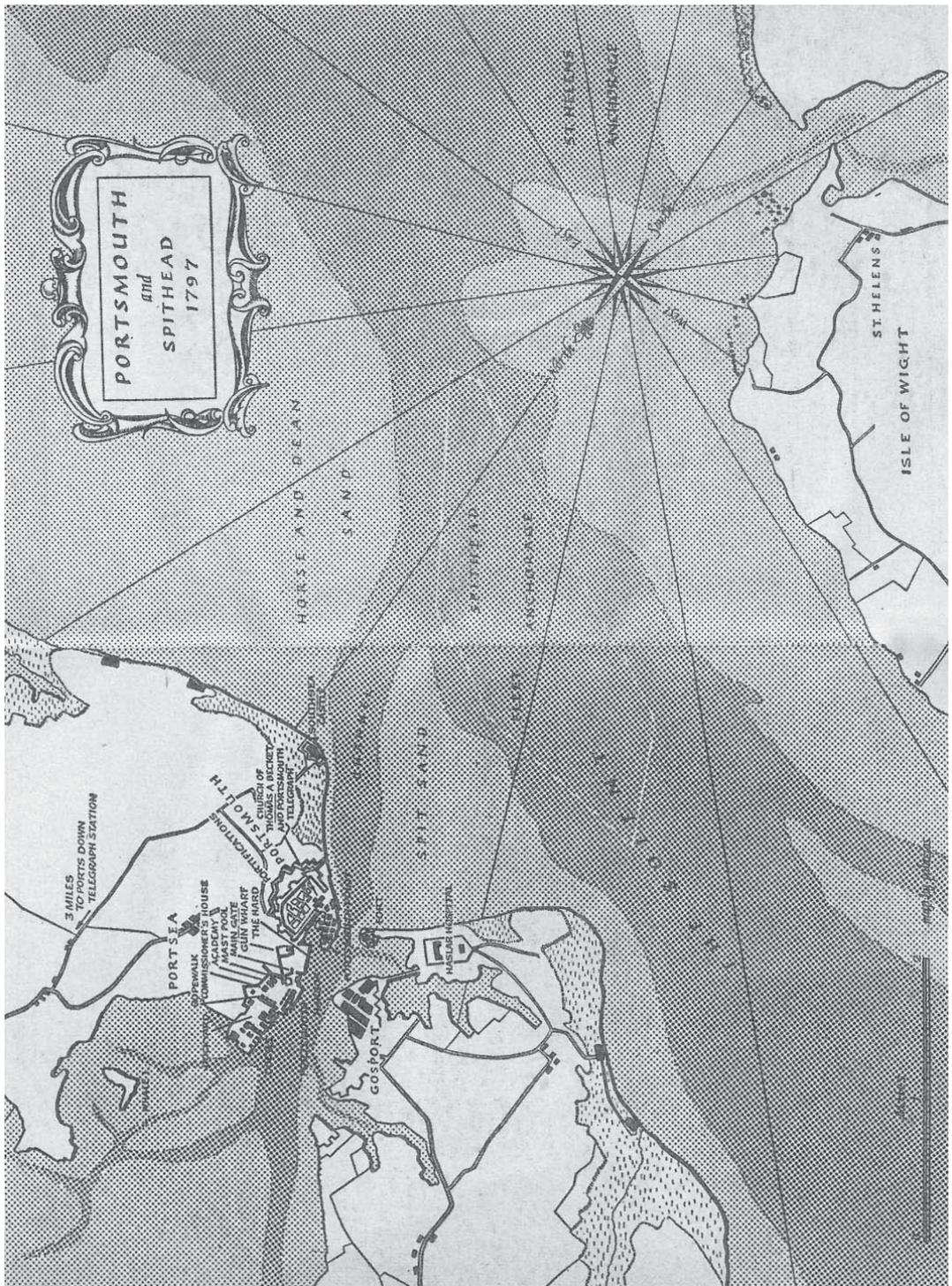


Figura 2 (reprodução). Ancoradouro de Spithead, Portsmouth, em 1797

Esta excelente máquina de guerra, entretanto, era um inferno para os homens que a operavam, reconhecido mesmo na época. Em 1776, um certo senhor Samuel Johnson escrevia que um navio era pior do que uma prisão onde, pelo menos, o ar seria mais puro.

Os navios eram construídos especialmente para dispor do maior número possível de canhões. Os homens que os guarneciam, numerosos, pois tinham que operar simultaneamente com dezenas de canhões e manobrar as velas. Os canhões eram distribuídos por diversas cobertas, as quais, para não ser afetada a estabilidade do navio, com o peso alto representado pelo velame tangido pelo vento, eram bem baixas, forçando a permanência de cabeças inclinadas e pernas em arco de quem as habitava.

O convés dividia-se em dois territórios – a proa era dos marinheiros, a popa dos oficiais. De um tombadilho bem a ré, comandava-se a disposição das velas e o rumo. Em três cobertas (nas naus mais poderosas) posicionava-se a artilharia. Na cobertura mais alta, os canhões de calibre 12 (peso em libras dos projetis), na seguinte os de calibre 24 e na terceira os de calibre 32, isto é, os de maior peso mais abaixo. Essas cobertas serviam ao mesmo tempo de dormitórios, refeitórios e local de estar. E como as licenças eram raras, a fim de evitar deserções, havia marinheiros que permaneciam a bordo, sem pisar terra, por anos. Nos portos, podiam receber mulheres, havendo uma pequena cortina que cobria as macas quando desejavam maiores intimidades. Abaixo da última cobertura, abria-se uma caverna sem iluminação direta (em inglês, *orlop deck*), o cubículo do cirurgião, onde, à luz de lanternas, eram tratados os feridos (aí Nelson morreu...). Mas no mesmo nível ficavam os paióis de munição, de cabos, de velas, de suprimentos, de rum e os grandes tanques de água. Personagens pálidas, curvadas, aí trabalhavam (os *holders*). Mais abaixo, os porões, alagados pela água estagnada dos vazamentos e detritos, eram grande fonte das doenças, quase consideradas normais, pois a elas juntavam-se o artrismo e dores articulares devido à umidade das cobertas e a friagem do convés. O beribéri, causa-

do por falta de vitaminas, já era em parte dominado graças à prática obrigatória de chupar limões (daí os marinheiros ingleses serem apelidados de *limes*). Havia casos do rompimento dos intestinos provocado pela posição debruçados nas vergas para colher velas pesadas com as duas mãos.

Quanto à alimentação, a dieta semanal fixada por homem não era má, dentro das possibilidades da época e a deterioração dos alimentos, que eram renovados a cada seis meses. Isto se os fornecedores não fossem gananciosos e os fiéis que os adquiriam (*pursers*, em inglês) honestos, o que é negado por muitos cronistas. Os alimentos já chegavam a bordo estragados. O pior era a água que, em pouco tempo, tomava tons esverdeados, com suspensões suspeitas. Melhorava com a adição de rum. Uma dose desta bebida (tradicionalmente paga pela bolsa do reinante) era servida à tarde. A descrição acima se refere a uma nau, mas a situação era a mesma nos navios menores, fragatas, brigues, escunas.

Metade dos homens submetidos a este sistema de vida eram forçados a isto. As *press gangs* os recrutavam à força nas ruas, nas tavernas, bêbados ou sóbrios. Inicialmente, a ação dos recrutadores dirigia-se para marítimos experientes, tripulantes dos navios mercantes que, depois de longas viagens, gastavam em bebida o que haviam ganho. Depois de quatro anos de guerra, as esquadras cada vez necessitando mais e mais guarnições, a seleção não se fazia da mesma maneira. Qualquer homem razoavelmente robusto, encontrado só ou em pequenos grupos, era engajado. As *press gangs* erravam muitas vezes, arrastando elementos com funções definidas, famílias organizadas. Às vezes corrigiam o erro, mas nem sempre. Alguns dos recrutados seriam vítimas de denúncias de inimigos, outros indicados por espíões contratados para descobrir pessoal que satisfizesse os gabaritos da Royal Navy.

Havia críticos ásperos desse sistema, mesmo entre alguns almirantes, mas não se os ouvia, porque ele se enquadrava tanto em necessidade premente devido à guerra, como seria tradição antiga na Royal Navy. Houve mesmo permissão legal de serem

recrutados vagabundos, ladrões, vigaristas, tipos sem condições de suporte, o que com certeza piorou o nível das guarnições. Isto fazia parte de uma fixação de cotas de recrutamento que deveriam ser completadas. Com a necessidade de elas serem preenchidas, também foram atingidos elementos de melhor educação que tivessem algum problema com a justiça, tal como condenados por não pagamento de dívidas. Também entre eles vieram os chamados *old jacks*, influenciados pelos ventos da Revolução Francesa, politicamente revoltados, desde os que pleiteavam maior participação eleitoral, aumento do Parlamento ou até a criação de uma República Britânica, substituindo a monarquia.

O profeta e guru revolucionário era um escritor, Tom Payne, e sua bíblia, o *Direito dos homens*, com milhares de cópias baratas, que tinha penetração nas guarnições da Royal Navy. Em um de seus panfletos, clamou ser o pagamento do Exército e da Marinha o mesmo de cem anos atrás, quando as taxas (impostos) eram pouco mais do que um décimo do que eram no final do século XVIII. Mas, naturalmente a parcimônia dos soldos era sentida mesmo pelos elementos não políticos das guarnições.

### “HUMILDE PETIÇÃO”

Os escritos de Tom Payne acabaram por ter efeito. Estando a Esquadra do Canal bloqueando Brest, um grupo de marinheiros, a maioria constituída de recrutados pelas cotas, reuniu-se clandestinamente a bordo do HMS *Queen Charlotte*, sob a direção de um marinheiro antigo, Valentine Joyce, da tripulação do HMS *Royal George*, para discutir a maneira de expor suas insatisfações. Valentine tinha um passado rebelde. Fora condenado por sedição, mas, finda a pena, readmitido na Marinha. Os conspiradores decidiram fazer uma petição, fora das tradições e regulamentos da Royal Navy, mas bem humilde, referindo-se apenas à questão dos soldos, a mais evidente. Não partia de uma única guarnição entregue ao seu comandante, mas de todos os navios da Esquadra do Canal, e dirigida aos Lordes do Almirantado. Seria a voz da Marinha fazendo a sua autoridade máxima ouvi-la. Dizia:

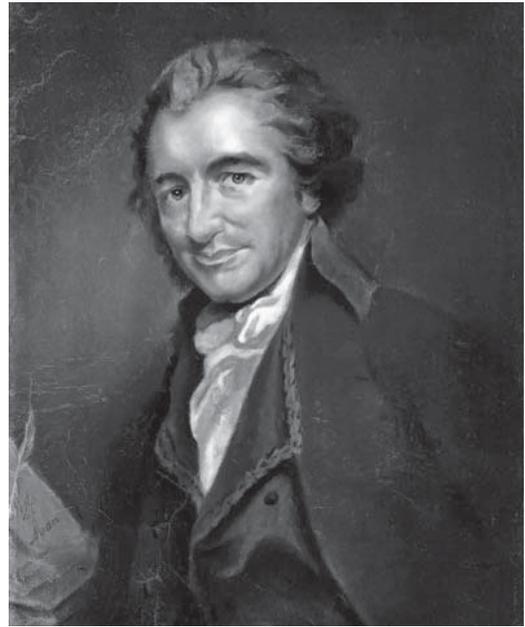


Figura 3. Tom Payne, escritor, autor de *Direito dos homens*

“Aos Nobres Chefes do Almirantado

Em humilde petição dos marinheiros do HMS (...), em nome deles e de todos os outros servindo nas Esquadras de Sua Majestade.

Humildemente assim se dirigem.

QUE os peticionários muito humildemente pedem aos Senhores Lordes que levem em consideração suas queixas, não duvidando que com a sabedoria e bondade dos Senhores Lordes, o façam com rapidez: há dois anos os peticionários viram com prazer ser concedido aumento do soldo do Exército e da Milícia, com provisão separada para suas esposas e famílias – naturalmente esperando que, em troca dessa benemerência, tenha havido melhora na sua experiência. Mas, lamentavelmente, isto não nos favoreceu nem a menor provisão para nossas esposas e famílias.

QUE os peticionários humildemente presumem que sua lealdade ao Soberano é tão conspícua como é a sua não questionável coragem, como as de qualquer homem a serviço de Sua Majestade. E no presente delicado momento, quando a nação os chama a enfrentar

os inimigos, os Senhores Lordes podem imaginar com que maior vigor eles acorrerão para cumprir seu dever, se tiverem a satisfação de saber que suas famílias vivem confortavelmente.

QUE os humildes peticionários pedem aos Senhores Lordes que levem em consideração o tempo no qual os presentes soldos foram fixados, que foi no reinado de Carlos II. Naquele tempo os soldos eram suficientes para suportá-los e às suas famílias confortavelmente, o que não é no presente com o aumento dos preços do que é necessário à vida que chega a 30%.

Os peticionários confiam na bondade de Senhores Lordes imploram que considerem este assunto e concedam o que se pede, como a sabedoria e a bondade dos Senhores Lordes compreenderão."<sup>2</sup>

Nos primeiros dias de março de 1797, dezenas de cópias da petição foram distribuídas pelos navios, utilizando os escaleres dos comandantes ou barcos de suprimento, sem que fossem detectadas pelas autoridades, recebendo a comissão que o redigiu comentários favoráveis e de apoio. Três navios, HMS *Minotaur*, *Impetuose* e *Glory*, pediram que se acrescentasse à petição frases mais radicais como estarem as famílias "passando fome". A guarnição do HMS *London* achou a petição generosa e a intenção nobre. Lembavam, contudo, que não caberia aos lordes a determinação do aumento de soldos, sendo isto função do Parlamento. Apoiavam o movimento desde que não houvesse desordem e tumulto.

Os líderes no HMS *Queen Charlotte* decidiram não enviar a petição diretamente ao Almirantado, com receio de ela ser desviada. Preferiam fazê-lo por intermédio do Almirante Richard Earl Howe, que era o efetivo Comandante da Esquadra do Canal, tendo sido substituído por Bridport ao se licenciar para tratamento em Bath de dolorosa gota (a moléstia dos almirantes). Howe havia sido o vencedor em 1794 do "Glorioso Primeiro de Junho". Era admirado e amado pelas guarnições que o consideravam amigo dos marinheiros, chamando-o carinhosamente de *Black Dick*. A ele foi entregue a petição a 7 de março.

Como mais tarde disse, Howe achou as cópias que lhe chegaram às mãos todas escritas pela mesma pessoa e sem assinatura, podendo, assim, terem sido obra de um único descontente. Hesitou, mas, a 22 de março, indo pela primeira vez a Londres, foi visitado por um lorde do Almirantado a quem mostrou o que tinha recebido, e ambos resolveram levar a petição ao Primeiro Lorde civil, Lorde Spencer.

O Almirantado tinha outras preocupações acima da petição. Havia a notícia de que os fornecedores da Royal Navy não mais fariam as entregas por falta de pagamento. E o Secretário do Estado, Duque de Portland, a quem cabia a segurança interna e a Justiça, estava às voltas com os agitadores de uma "London Correspondence Society" que freqüentava as bases navais.

Em fins de março, a Esquadra voltou a Spithead – fundeadouro de Portsmouth – para reabastecimento. Os escaleres que iam de um navio ao outro continuavam a distribuição de cópias da petição e mantinham a ligação entre os líderes que estudavam a próxima ação. Diversas semanas haviam se passado desde a entrega da petição e nenhuma resposta tivera. A ansiedade e o desapontamento estavam irritando os peticionários. Para fortalecer o movimento falava-se em obter juramentos de solidariedade, demonstrando a crescente insatisfação.

## OS AMOTINADOS E SEUS "DELEGADOS"

No dia 13 de abril de 1797, quinta-feira da Semana de Páscoa, deram-se dois fatos em Portsmouth de grande significação para a Royal Navy: Lorde Howe, depois de muitos anos comandando a Esquadra do Canal, com glorioso passado, baixou definitivamente seu pavilhão do HMS *Queen Charlotte*; e sentiram-se os primeiros movimentos do motim que se vinha preparando desde o envio da petição.

O substituto de Howe, Sir Bridport, estava em Londres, cuidando de problemas pessoais. E embora já tivesse tido conhecimento de indícios de movimentos entre os marinheiros, nada informara ao Almirantado. Em

<sup>2</sup> DUGAN, James. *The Great Mutiny*. New York: New American Library, 1967. p. 65-66.

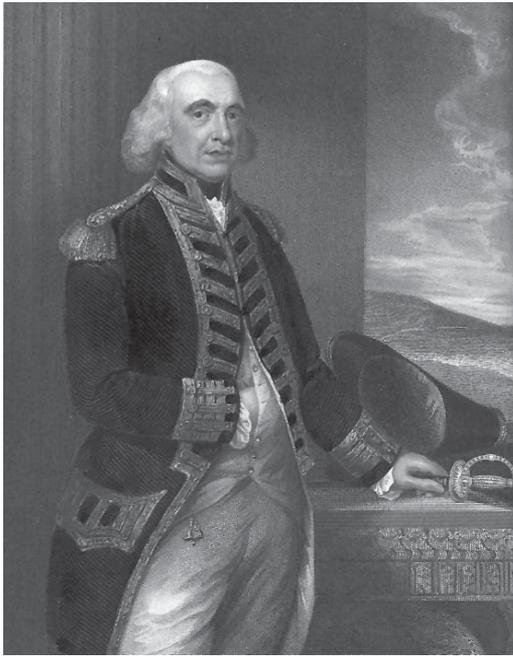


Figura 4. Almirante Richard Earl Howe, o Black Dick



Figura 5. George John Spencer, Primeiro Lorde do Almirantado

sua volta para Portsmouth, da mesma forma não tocou no assunto com seu segundo, Almirante Alan Gardner, com o representante do Almirantado em Portsmouth, Almirante Hugh Seymour e com o Comandante da Base, Almirante Peter Parker.

Mas, neste dia 13, chamou a atenção do *Captain Philip Patton*, encarregado do transporte na área, que tinha como função receber os marinheiros que se apresentavam, levando-os para os navios de cujas guarnições iriam pertencer, reuniões de marinheiros no convés do HMS *Queen Charlotte*, sem que os oficiais achassem ser aquilo irregular. E ouviu dizerem abertamente que recusariam ir para o mar se a petição não fosse logo respondida.

Havia sido instalado um sistema de comunicações visuais ligando o White Hall (sede do Almirantado) a Portsmouth e Sheerness (pequena vila na margem do fundeadouro de Nore, na embocadura do Rio Tâmis). As mensagens iam sendo passadas de observador em observador, a distâncias nas quais pudessem ser usados telescópios. Com clareza chegavam em dois minutos a Sheerness e em três a Portsmouth. Foi a esse sistema que Patton recorreu, dando a notícia ao Almirantado, aonde chegou à meia-noite.

Imediatamente, os Lordes do Mar foram chamados de suas férias de Páscoa. Na ma-

nã seguinte, mensageiros a cavalo (devido a forte nevoeiro, o telégrafo não funcionou) trouxeram informações de Bridport e Parker. A situação estava chegando a um ápice. Corria a notícia que dois tiros do HMS *Queen Charlotte* dariam ordem para que nenhum navio "suspendesse". Parker queixava-se de Bridport estar meio afastado das notícias. Com razão, mas o almirante tinha mais de 70 anos, saúde desgastada, interesses pessoais, embora com um passado naval respeitável.

No sábado, 15, uma carta foi enviada do HMS *Queen Charlotte* aos outros navios dizendo que estivessem preparados. Um tiro significaria que era o momento dos navios serem dominados, os oficiais neutralizados ou desembarcados. A bandeira vermelha içada no tope do mastro da mezena acompanhada por dois tiros daria início ao motim e era um chamado para representantes de todas unidades se reunirem no capitânia. Nova cópia da petição seria enviada a 17, segunda-feira, diretamente ao Almirantado e ao Honorável Deputado Charles James Fox.

Este último era o único político que abertamente apoiou os marinheiros, e também o que melhor poderia fazê-lo. Como líder opo-  
sicionista combatia sem cessar George III e o Primeiro Ministro William Pitt. Depois de uma mocidade não muito virtuosa, tornou-

se depois um crítico poderoso da corrupção reinante entre os privilegiados da Coroa que distribuía em quantidade benesses a nobres pela vida, ou por três vidas, pois passavam para filhos e netos. Alguns, tornados funcionários do Estado, chegavam a ter seus lucros determinados pela Coroa (*officers with profits under the Crown*). O pensamento liberal de Fox acompanhava as idéias francesas e norte-americanas, não desejando, entretanto, a derribada da Monarquia britânica. Não concordava com o fato de só os proprietários poderem votar porque pagavam impostos (no Brasil, os “homens bons”), pois os não proprietários também os pagavam ao comprar sapatos, feijão ou o que fosse. E ajuntava que, como na França, um homem, por se tornar soldado ou marinheiro, não deixava de ser cidadão. Assim, estava pronto a apoiar os marinheiros, pelo que o consideravam um amigo.

Um acontecimento no HMS *Malbourogh* levou os marinheiros a fazer outra exigência. Supostamente vítima de crueldade do comandante e do *lieutenant*, um marinheiro faleceu em consequência de castigos físicos infligidos à revelia de uma pena legalmente aplicada. O inquérito não culpou os oficiais. O desembarque de ambos passou a ser imposto pelos insurretos, além da resposta à petição.

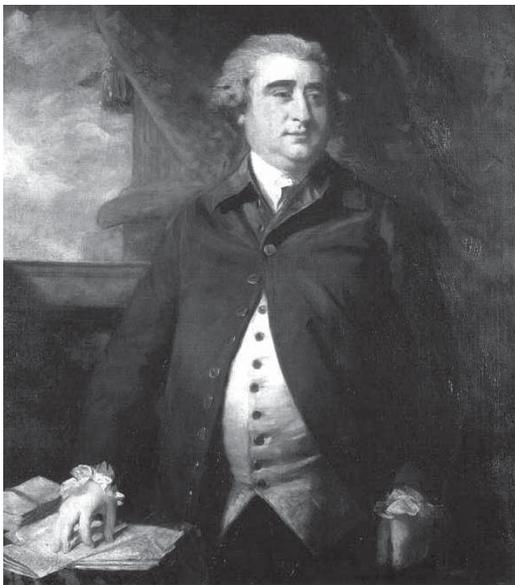


Figura 6. Deputado Charles James Fox, líder oposicionista que apoiou os marinheiros

Nesse ambiente, Bridport sugeriu que o Almirantado não desse ordem para a Esquadra ir para o mar antes de ser solucionada a petição. Não concordaram. Pelo contrário, houve determinação de que oito naus, sob o comando do Almirante Alan Gardner, suspendessem e se posicionassem no fundeadouro da Santa Helena, por fora da Ilha de Wight.

Enquanto isto, uma segunda petição, embora ainda “humilde”, levava a assinatura de um marinheiro de cada navio. E foram eleitos “representantes”, que formavam um “governo”, não nos moldes do parlamentarismo britânico, mas semelhante ao presidencialismo norte-americano. O líder Valentine Joyce fazia o papel de presidente. As autoridades navais ficaram pasmas com essa organização. A idéia que faziam dos marinheiros era de que seriam mentalmente inferiores, simplórios, alegres, leais, naturalmente preguiçosos, pelo que precisavam ser tocados com energia para trabalharem. Eram imprevidentes, o pagamento devendo ser controlado. Com tendência a se embriagarem, sua ida para terra era prejudicial. Enfim, crianças dirigidas e vigiadas pelos comandantes e almirantes. Nada mais errado, ante o que se estava vendo desde a conspiração, que não fora descoberta.

No domingo de Páscoa, 16, foi determinado o cumprimento da ordem do Almirantado, das oito naus suspenderem. Tocado “postos”, com tambores rufando como era prática na época, ninguém se aproximou das adriças nem dos cabrestantes. Alan Gardner mandou formar os homens em cada navio, exigiu, ameaçou, apelou, pediu. Não foi atendido. Foi a primeira manifestação concreta do motim. Os fuzileiros, aos quais caberia fazer cumprir a ordem, aderiram aos marinheiros.

Valentine Joyce chamou os “representantes”, agora denominados “delegados”, ao HMS *Queen Charlotte*, a fim de receberem instruções de como agir na nova situação. O “governo” de Spithead determinou que:

\* Os oficiais permaneceriam a bordo. Suas ordens seriam obedecidas, exceto as de “suspender”.

\* Os oficiais que praticassem crueldades com os marinheiros (que não

as punições legais) seriam notificados e desembarcados.

\* Todas as ordens expedidas seriam por escritos.

\* Os marinheiros deveriam prestar juramento à causa.

Para “delegados” foram escolhidos os homens de bom comportamento, excluídos os radicais e revolucionários, com o que se pretendia manter atitudes moderadas. Os *petty officers* e *warrant officers* mantiveram-se neutros.

Ante o que estava acontecendo, Bridport enviou às pressas um almirante, Charles Pole, a cavalo, para comunicar-se com o Almirantado. Levava carta dizendo que ele, Bridport tudo faria para manter a disciplina na Esquadra, mas julgava necessário que a petição fosse logo considerada, e que procurava impedir a criação de atritos que provocassem derramamento de sangue.

Pole chegou ao Almirantado à meia-noite e descreveu a seriedade da situação. Os senhores lordes não se comoveram. Insistiram para que Bridport repetisse a ordem não cumprida de suspender e dissesse que a petição estava sendo estudada. Isto feito não convenceu os marinheiros, que persistiram em não suspender.

Na segunda-feira, um comboio de navios mercantes deveria sair de Newfoundland escoltado pelos HMS *Romney* e HMS *Venus*, que se negaram a suspender. Os “delegados” enviaram à guarnição do HMS *Romney* a seguinte mensagem:

“É desejo da Esquadra que esses navios sigam pacífica e regularmente para o mar com o comboio que ficará a seu cargo. Não será bom para nossa causa que devido a ela haja perigo para o país. Os dois navios devem juntar-se ao comboio na próxima manhã.”<sup>3</sup>

Para que os navios amotinados soubessem que o “governo próprio” não significava liberdade para fazer o que quisessem, foram penduradas no lais das vergas cordas de enforcar, sinal tradicional de ameaça desse castigo. Muitos pensaram que este aviso se destinasse aos oficiais, mas isto foi logo

desmentido. Contra estes continuava apenas o pedido de desembarque quando tratassem mal os marinheiros ou se manifestassem contra a causa. O comandante do HMS *Duke* desembarcou por mandar raspar a cabeça de um grumete e esconder galões do rum que era servido às guarnições.

Por fim, a evolução da sedição preocupou Lorde Spencer. Não contava com o Rei George III, que ignorava os acontecimentos e caçava veados em uma de suas reservas. O Parlamento não se envolvia, pois Fox não estava presente. Spencer reuniu seus auxiliares mais diretos e decidiu ir a Portsmouth verificar o que realmente havia. Com a chegada do primeiro lorde, fato inusitado, os marinheiros ficaram surpresos e esperançados. Julgavam poder conseguir um acordo, mas, qualquer que fosse, o Parlamento deveria transformá-lo em lei, para assegurar sua permanência, e o rei conceder perdão, pois tinham consciência que, dos 42 artigos de guerra, haviam violado 23, e sabiam que castigos podiam esperar.

Spencer ouviu almirantes e comandantes, mas simultaneamente recebeu nova petição, esta muito mais extensa e exigente. Iniciavam-na ainda humildemente, proclamando os altos serviços prestados à nação desde a Guerra da Independência norteamericana até a atual contra a França, e, em troca, só haviam tido abandono e sofrimento. E alinhavam, numerando-as, as queixas, que ultrapassavam de muito as referentes aos soldados. Estas, eles usavam para abrir a petição. Queriam as famílias vivendo melhor do que na miséria a que eram obrigadas. Depois começava a nova lista:

Primeiro – queriam que as provisões fornecidas fossem elevadas a duas onças por libra e de melhor qualidade.

Segundo – não queriam que a farinha de trigo fosse usada, com seu peso, para compensar a falta de peso da carne fornecida e sim com maior quantidade de vegetais.

Terceiro – que os feridos e doentes nos navios de Sua Majestade fossem tratados cuidadosamente, não faltando nada que lhes fosse necessário.

<sup>3</sup> Ibidem. p. 99.

Quarto – que, não havendo exigências da defesa da nação, possam os marinheiros ter a oportunidade de gozar as delícias da liberdade em terra. E quando tenham cumprido seus deveres a bordo, retornando do mar, não haja limites para essa liberdade, e os que a transpõem sejam punidos de acordo com as leis em vigor.

Quinto – que qualquer homem ferido em combate, recebesse seu soldo até ficar curado.

Prometiam que nenhuma queixa mais seria feita. Achavam que nesses pedidos nada havia que não fosse moderado nem injusto para o serviço, podendo ser atendidos pela Nação. E a petição vinha assinada por todos os “delegados”.

Lorde Spencer ficou confuso com o documento recebido. Viera com a intenção de ajustar os soldos, atendendo a anterior petição, e confrontava-se com uma inconveniente e extensa lista de pedidos assinada por um grupo de homens que ilegalmente se chamavam “delegados” da Esquadra e, a rigor, não apresentavam provas de sua competência. Resolveu ignorar a segunda petição. Comunicou os aumentos do soldo mensal que seriam concedidos: 22 a 26 shillings e seis pence para *petty officers* e *able seaman*; 19 a 22 xelins para *ordinary seaman*. Bridport e seus três almirantes subordinados, Colpoy, Gardner e Pole, foram ao HMS *Queen Charlotte* transmitir essa decisão. Recebidos polidamente, os marinheiros prometeram a resposta para o dia seguinte.

Responderam querendo mais um xelim e seis pence em cada oferta. E reiteravam as queixas relativas ao aprovisionamento, exigindo doses completas de rum e cerveja, melhor qualidade dos gêneros, mais vegetais e de forma alguma peso de farinha de trigo substituindo peso de carne.

Essa reação irritou os senhores lordes. Combinaram um contra-ataque. Escreveram que os “delegados” não representavam os marinheiros de Sua Majestade. As provisões fornecidas eram da melhor qualidade. Mantinham a proposta do aumento dos soldos. Se os amotinados ficassem insensíveis a essa oferta liberal e persistissem na atual desobediência, não esperassem qualquer modificação nos soldos e sim “piores conse-

quências”. Tinham uma hora para aceitar o ultimato. Quem voltasse atrás teria “completo esquecimento”. Esta declaração foi escrita e assinada, mas não enviada. Alguns dos presentes achavam que uma radical reação não teria bom resultado. Aquelas exigências não eram gerais, mas saídas de um pequeno grupo de vilões que se apresentavam como representantes de uma maioria de homens de bem. Isso não combinava bem com as observações de Bridport e seus almirantes que sabiam da unanimidade de opiniões e que ninguém parecia estar sendo pressionado.

A resolução do Almirantado foi lida para as guarnições na terça-feira, 18, sem que tivesse nenhum resultado. Na reunião no HMS *Queen Charlotte*, onde se preparava a resposta, estavam presentes os Almirantes Colpoy, Gardner e Pole, que decidiram assisti-la, o que não foi considerado inconveniente pelos marinheiros. Os “delegados” admitiram que gostaram dos termos oferecidos, mas não das ameaças. Gardner sugeriu que fizessem um agradecimento ao Almirantado pelo aumento dos soldos, o que foi aceito! O próprio Gardner redigia o agradecimento quando entraram no compartimento Valentine Joyce e três “delegados” opondo-se ao que se estava fazendo, clamando que nenhum acordo com os oficiais devia ser feito antes de haver um perdão concedido oficialmente pelo rei, lembrando fato anterior, quando os líderes de uma guarnição que se amotinara no HMS *Cullodem* foram enforcados depois de se terem submetido. A maneira como isto foi dito exasperou Gardner, que os invectivou, chamando-os de malandros, medrosos, que não queriam enfrentar os franceses no mar. Os três almirantes foram vaiados, mas não atacados, retirando-se pacificamente!

Nada tendo sido resolvido, e convencido que nada o seria sem o documento de perdão, Lorde Spencer voltou para Londres. Mas recebeu o proposto agradecimento dos “marinheiros e fuzileiros fundeados em Spithead”. Diziam de sua satisfação por ter sido atendida a questão dos soldos, e esperavam o mesmo em relação aos outras queixas e ao perdão, sem o que a Esquadra não suspenderia. E esta era a resposta final e total.

A pedido de Spencer, o Primeiro-Ministro Pitt reuniu o Gabinete. Ouviram Spencer,

aprovaram suas medidas em relação aos soldados e enviaram um memorando ao Rei George recomendando que, em Proclamação, concedesse perdão aos amotinados se eles se rendessem, o que lhes seria dado conhecimento. Feita a Proclamação, impressa uma centena de cópia, foi lida nos navios. Havia ordem de dramatizar a cerimônia. No capitânia, HMS *Royal George*, foi içado o pavilhão de Bridport, os oficiais compareceram em primeiro uniforme e a banda tocou o *God Save the King*.

O perdão seria primacial. Mas alguns “delegados” reclamaram que não houvera resposta para o pedido “total e final”, que, concedido pelo Primeiro-Ministro e pelo Almirantado, dependia da palavra do Parlamento, onde se fazia ouvir a voz de Fox. E havia também a questão do desembarque dos oficiais impopularizados, cuja decisão dependeria de corte marcial. Segunda-feira, 26 de abril, Bridport determinou o abastecimento da Esquadra, como se nada tivesse acontecido. A idéia era mandá-los para o mar, onde os motins seriam mais difíceis. Mas, além da decisão contrária dos marinheiros, o vento soprou contra e as oito naus permaneceram em Santa Helena.

## EM PLYMOUTH, “SEGUINDO AS ÁGUAS”

A evolução favorável aos amotinados do movimento de Spithead teve efeitos maléficos nas outras Esquadras. Em Plymouth, estava fundeada a Força Naval sob o comando do Almirante John Orde, constituída por uma dúzia de naus e muitos navios menores, encarregada do patrulhamento do Canal. Lá chegara o HMS *Porcupine*, da Esquadra do Canal, para reparos urgentes. E com ele, notícias do motim de Spithead. No dia 26 de abril, a guarnição do HMS *Atlas* reuniu-se no convés, sem permissão ou conhecimento dos oficiais e, com três “hurras”, respondidos pelas Fragatas HMS *Saturn* e *Magnetic*, declarou-se amotinada. Estando ausente o comandante, o primeiro *lieutenant* perguntou o que havia. Um porta-voz respondeu: “Teremos respeito pelos oficiais, obedeceremos a tudo que ordenarem, exceto suspender, a não ser que haja provas irrefutáveis de inimigos no mar”. E a guarnição já havia es-

tabelecido alguns artigos, os quais não seria prudente desobedecer. Diziam:

“A guarnição do HMS *Atlas* resolveu que neste navio os seguintes artigos sejam obedecidos:

\* todos a bordo continuam a respeitar os oficiais e cumprir os deveres de bordo como antes, exceto suspender, a não ser que haja inimigos no mar;

\* bebidas alcoólicas não serão permitidas a bordo, e quem se embriagar será punido na forma julgada pela guarnição;

\* aceitáveis os termos das concessões feitas às guarnições de Spithead;

\* desobediência a esses artigos será punida na forma julgada pela guarnição;

\* no caso do navio suspender para Spithead, uma bandeira azul seria içada no mastro grande. Se a mesma bandeira fosse içada no mastro da mezena, significaria chamado para os “delegados” dos navios comparecerem ao HMS *Atlas*.”

Chegou a notícia de Spithead que o motim terminara. Não acreditaram. Três comandantes foram enviados pelo almirante para convencê-los. Mesmo assim duvidaram. Pediram que fosse financiada a ida de alguns “delegados” a Portsmouth. Na volta, informaram que todos os pedidos haviam sido atendidos. Plymouth ficou na mesma paz armada.

Na Esquadra do Mediterrâneo, comandada pelo já célebre Almirante John Jervis, o *Old Jervis*, futuro Marquês de São Vicente, grande disciplinador, só houve um pequeno movimento no HMS *Britannia*, logo dominado, o qual *Old Jervis*, em sua linguagem abrupta, atribuiu “à imbecilidade do comandante.”

Uma Esquadra, a do Mar do Norte, vijava a concentração de navios inimigos na República da Batávia (atual Holanda) que se preparavam, segundo informações, para invadir a Irlanda com tropas francesas. Esta-va esta Esquadra em pior estado do que as outras. Navios desgastados, falta de pagamento, reclusão a bordo, tudo levava a um motim. Deram-lhe, entretanto, um grande

comandante, o Almirante Henry Duncan. Começou procurando corrigir os erros. Conseguiu material para reparar os navios, as guarnições foram pagas de alguns atrasados. O porto de apoio a esta Esquadra, a Base de Yarmouth, no norte, não era local aprazível para licenciamento.

As notícias de Spithead lá chegaram. A 30 de abril, no capitânia, HMS *Venerable*, o almirante foi despertado com “hurras” e encontrou a guarnição reunida no convés sem que houvesse ordem para tal. Já se ouvia “hurras” em um navio próximo, o HMS *Nassau*. Duncan perguntou se teria havido ordem para aquela formatura. Respondido que não, formou os fuzileiros em linha de fogo, mandou que cinco dos homens permanecessem onde estavam, e que os outros dispersassem. Obedecido, chamou-os novamente. Agora que a formatura era legal, como disse, quis saber do que se tratava. Responderam que desejavam saber se iriam gozar das vantagens obtidas em Spithead. Duncan assegurou-lhes que não se preocupassem. Tudo estava resolvido. E dispersou a reunião. A imposição da autoridade, quando só aceitou falar com a guarnição formada legalmente, vencera qualquer dúvida. Tudo estava acabado e em ordem.

A atitude de Duncan influenciou o envio de um memorando do Almirantado aos comandantes das Esquadras do Canal, Bridport; do Mediterrâneo, Old Jervis; do Mar do Norte, Duncan; do Oeste das Caraíbas, Henry Harvey; das Índias Ocidentais, Peter Rainie; e da Jamaica, Hyde Parker. Dizia que, a fim de não se repetir os motins havidos, deveriam ser observados os seguintes cuidados:

- \* os oficiais devem se reunir frequentemente com os marinheiros;
- \* as licenças em terra dos comandantes e oficiais não devem exceder de 24 horas;
- \* os oficiais devem usar uniformes constantemente em terra e no mar;
- \* os oficiais devem ler para as guarnições os Artigos de Guerra uma vez por mês;
- \* armas e munições dos fuzileiros devem ser mantidas em bom estado, a fim de serem usadas a qualquer instante;

\* os oficiais devem prestar atenção nos cortes de carne fornecidos, obedecendo ao regulamento a respeito, não servindo para si as melhores peças;

\* os oficiais devem vigiar com atenção os cirurgiões para que não roubem remédios.

Essas ordens não foram bem recebidas pelos destinatários, embora coibissem situações defectivas e bem conhecidas.

Nos primeiros dias de maio os debates no Parlamento foram de extrema violência sobre as concessões feitas aos marinheiros, embora tanto governo como oposição quisessem aprová-las, mas sem conceder vitória política ao adversário. Por fim, o aumento de soldos e a melhora das provisões tornaram-se lei. Isto seria, a rigor, o fim do motim, vitoriosos os marinheiros. Houvera concordância com tudo o que exigiam e ninguém fora castigado.

### **AÇÃO DOS “DELEGADOS” E A REAÇÃO**

As simples concessões no papel não tiraram a autoridade dos amotinados. Seus “delegados” continuaram a ser senhores da situação. Inicialmente apoiaram os líderes para conseguir o que desejavam. Agora se uniam para manter e implementar os seus desejos. Os debates no Parlamento levaram a questão para as ruas. A opinião pública e a imprensa tornaram-se francamente favoráveis aos marinheiros, a parte fraca e sofredora. Almirantes, comandantes, oficiais eram mantidos a bordo, mas inteiramente afastados de qualquer decisão, exceto quando dependiam do conhecimento que só eles tinham. Podiam circular pelo navio, mas se houvesse suspeita que tramavam qualquer reação, seriam presos nos camarotes ou simplesmente expulsos de bordo.

A ordem interna mantida pelos “delegados” era instável. As cordas de enforcar permaneciam presas nos lais das vergas. Os ventos reinantes mudaram, favorecendo a saída dos navios, mas Bridport não se aventurou a dar a ordem porque sabia que não seria obedecida. Em carta ao Almirantado, queixou-se dessa situação amargamente, dizendo que nunca imaginara passar por

tal transe. As ligações com embarcações entre navios eram constantes, independente das ordens ou das proibições dos oficiais. Não havia confiança nas concessões feitas. Disseram os “delegados” do HMS *Queen Charlotte* para um jornal “Nossa opinião é que não há ainda confiança em suas promessas [das autoridades navais]. Chegamos a um entendimento com o Parlamento, que informou estarem sendo devidamente consideradas nossas queixas. Entretanto é prudente manter a mesma liberdade de antes – e não irmos para o mar enquanto tudo não ficar resolvido.”<sup>4</sup>

Até os primeiros dias de maio nada havia melhorado na disciplina dos navios, apesar da aceitação pelo Almirantado das demandas dos amotinados. O perdão real garantia a continuidade do poderio dos “delegados”. A posição em que se encontravam indignava os oficiais. Mas em uma única vez se traduziu em reação sangrenta, com trágicas conseqüências. Na manhã de 8 de maio, o Almirante John Colpoy, a bordo de seu capitânia, HMS *London*, comandado pelo sobrinho, *Captain* Edward Griffith, percebeu movimentos de embarcações entre os navios fundeados em Santa Helena que lhe pareceram suspeitos. Havia recomendações do Almirantado para que qualquer aparência de motim fosse combatida. A fim de evitar perigosa evolução, deu ordem para que a guarnição se reunisse no convés e o comandante lê-se para ela os Artigos de Guerra. Depois, ele mesmo, do tombadilho, dirigiu-se aos marinheiros e perguntou se todos os seus pedidos haviam sido atendidos. A resposta foi sim. Então, ajuntou o almirante, será melhor para vocês não terem contato com os outros navios, evitando situações que lhes podem trazer dificuldades. Mandou todos para as cobertas. E mais, deu ordem para que se trancasse as passagens para o convés, isto é, aprisionou-os.

As guarnições discutiram a maneira de se libertar. Abriram os barris de rum e se embebedaram, o que foi a única intervenção alcoólica nos motins. Em seguida, forçaram as portas e avançaram pelo convés. Encontraram os fuzileiros em linha de fogo

e os oficiais armados. O almirante deu a ordem pessoalmente: – Atirem. Os fuzileiros não obedeceram, jogando as armas no convés. Os oficiais atiraram. Em pouco, havia alguns marinheiros estirados e sangrando. A guarnição rodeou os oficiais que, sem os fuzileiros, não poderiam resistir. O almirante deu ordem cessar fogo.

Aos brados de “sangue por sangue”, os amotinados avançaram, empunhando as armas deixadas pelos fuzileiros, e se apossaram de um *lieutenant*, Peter Bover. Puxando uma das cordas de enforcar, que continuavam pendendo dos lais das vergas, passaram o laço em seu pescoço e ameaçaram içá-lo. O almirante foi o primeiro a defendê-lo:

– Quem mandou atirar fui eu, sou o único responsável.

Mesmo alguns marinheiros não queriam a vingança.

– É um bravo, diziam.

O almirante ajuntou:

– Recebemos ordens do Almirantado.

– Queremos vê-las, retrucaram os marinheiros.

Seguiram Colpoy à câmara, onde ele mostrou o memorando do Almirantado: “Os comandantes devem estar prontos para, a qualquer sinal de motim, usar rigorosos meios de impedi-lo e punir os líderes”.

A indignação passou para os marinheiros: – Fomos traídos. O que não era exatamente a verdade, pois o memorando do Almirantado referia-se a situação posterior ao assentimento das petições. Com isto, um conselho formado no momento decidiu manter prisioneiros o *lieutenant*, o almirante e o comandante.

Três marinheiros morreram. O motim teve os seus mártires. As perdas foram sentidas, mas, como é o costume em ocasiões semelhantes, os cadáveres bem utilizados. O enterro, em Portsmouth, foi grandioso. E, nos navios, os ex-amotinados passaram a se armar com sabres de abordagem e ficaram muito mais agressivos em relação aos oficiais. Estes passaram a receber notas não assinadas dizendo: “Senhor, a guarnição solicita que deixe o navio precisamente às oito horas. Todos concordam que ou o senhor

<sup>4</sup> Ibidem. p. 137.

sai pacificamente ou medidas desesperadas serão tomadas.”

A situação, já bastante difícil, tornou-se insustentável depois desse incidente. E havia informações de que os navios franceses baseados em Brest iriam para o mar, e os preparativos para a invasão da Irlanda estavam adiantados. O Gabinete, altamente preocupado, julgou que a solução estaria na intervenção de uma personalidade forte, que inspirasse confiança simultaneamente ao governo e aos marinheiros. O personagem visado foi o Almirante Richard Howe, de passado ilustre na paz e na guerra. Foi convidado e aceitou imediatamente ter a missão de, como “emissário do rei”, trazer os amotinados à obediência e à disciplina.

### **A MISSÃO DE HOWE: O FIM DO MOTIM**

Lorde Howe, levando consigo Lady Howe, seguiu imediatamente para Portsmouth. Um primeiro cuidado havia sido explicar a Bridport, sem que ele deixasse seu comando, a autoridade de Howe. Lorde Spencer comunicou-lhe a ida de Howe com a missão de trazer os amotinados aos seus deveres e à obediência aos oficiais, tendo-se julgado que Bridport, com os atritos havidos, estava desgastado para tal missão. Pitt também escreveu-lhe no mesmo sentido. Bridport respondeu dizendo que “...nessas situações sempre acontecem fatos que irritam os que detêm altas funções...”<sup>5</sup>, mas que assegurava sua lealdade ao rei.

Howe chegou a Portsmouth na manhã do dia 10 de maio. Alojou a esposa na casa do comandante militar e, dominando os males da idade avançada e as dores de gota, juntamente com os Almirantes Alan Gardner e Peter Parker, seguiu para Santa Helena e abordou o HMS *Royal George*, capitânia de Bridport. Cumprimentou o almirante e pediu que reunisse a guarnição no convés. Muitos dos presentes haviam participado da Batalha do Glorioso Primeiro de Junho, alguns que, feridos, lembravam-se do almirante ir vê-los na coberta, matando-lhes a sede com vinho de sua adega.

Howe não apelou para que os homens seguissem bom caminho, como um pai corrigindo os filhos. Disse-lhes que o rei dera-lhe a incumbência de acordar com eles o perdão e o esquecimento de tudo o que se passara, em condições justas e necessárias para manter o serviço. Tendo sido tornados lei o aumento do soldo e a melhora do aprovisionamento, nada existia que impedisse a obediência aos oficiais e o retorno à disciplina. Depois de horas de argumentação, Howe obteve a aquiescência completa às suas palavras, mas isto só valia para os marinheiros do HMS *Royal George*. Teria que ir aos outros navios.

O seguinte foi o antigo capitânia, HMS *Queen Charlotte*. Lembrou-lhes o seu bom relacionamento no passado. Mesmo antes de sua chegada, a simples referência ao seu nome já influíra na criação de uma atitude de boa vontade. Os “delegados” concederam a liberdade de Colpoy e Griffith, presos no HMS *London*. No fim de seu primeiro dia de trabalho, Howe fizera arriar as bandeiras vermelhas e retirar das vergas as cordas de enforcar nos HMS *Royal George*, HMS *Queen Charlotte* e HMS *Duke*. A atmosfera logo melhorara. A guarnição do HMS *Royal Sovereign* convidou o Almirante Alan Gardner (que tivera uma explosão, vituperando os amotinados) para vir a bordo. Ele aceitou, mas, ao chegar, vendo as cordas de enforcar nos lais das vergas, recusou pisar a bordo enquanto não fossem elas retiradas. Mas Howe deu-lhe ordem de ir ao navio, com ou sem cordas de enforcar.

Nos relatos para Spencer, Howe era otimista, mas ainda havia elementos desconhecidos que procuravam dificultar as negociações, espalhando que o Parlamento não se declarara em definitivo a favor dos marinheiros. O almirante continuava pacientemente (e, com a gota, dolorosamente) a ir de navio em navio falando às guarnições, frisando que o Parlamento nada estava fazendo que perturbasse o andamento das leis aquiescendo aos pedidos dos marinheiros. Em resposta, muitos amotinados expressavam seu arrependimento e esperavam que seus

<sup>5</sup> Ibidem, p. 160.

bons ofícios levassem ao esquecimento das culpas e garantisse perdão real.

Entretanto, havia um ponto de difícil solução: queriam que o governo concordasse com a lista de nomes de oficiais que apresentavam como culpados de crueldade no tratamento com eles (não na aplicação das rigorosas penas regulamentares, das quais não se queixavam) os quais deviam ser afastados de suas funções. O impasse era constrangedor para Howe. Teria que aceitar que colegas fossem expulsos dos navios, ficando em má situação na Royal Navy. A demissão forçada de um oficial, legalmente, só poderia ser fruto de um conselho de guerra, e não por indicação de marinheiros rebeldes. Ao mesmo tempo, sabia que sem encontrar uma solução a Esquadra do Canal não sairia para enfrentar os franceses. Seria necessária uma reunião com os “delegados”. Ele e o Almirante Parker chegaram ao HMS *Royal William* sendo recebidos com todas as honras. Os “delegados” trouxeram sua lista. Eram 75 nomes, encabeçados pelo do Almirante John Colpoy.

A argumentação, de lado a lado, fixou-se em cada nome. Chegaram a um acordo em 50 nomes. Howe tinha autoridade para não aceitar nenhum. Sentindo a responsabilidade, pois aquilo poderia anular todas as negociações, comunicou-se com Spencer e Pitt. Estes, com situação tão crítica, aceitaram. Mas quando os resultados da reunião foram levados pelos “delegados” aos navios, as guarnições dos HMS *Duke* e HMS *Mars* consideraram ter havido submissão demasiada. Esta atitude, entretanto, não teve a aprovação dos demais navios. As guarnições recalcitrantes foram impedidas de qualquer contato, e embarcações que enviaram para conseguir adesões, vaiadas.

Enquanto isto, os amotinados em Plymouth aguardavam as decisões tomadas em Spithead. Mas, a 12 de maio chegou a Santa Helena uma Força Naval de oito navios de guerra, amotinada, tendo prendido os oficiais, inclusive seu comandante, Sir Roger Curtis. Queriam saber acerca da reação do governo e se as concessões feitas também os atingiriam.

Os três dias seguintes foram trabalhosos

para Lorde Howe, com acontecimentos que perturbavam ou auxiliavam o cumprimento de sua missão. Os dois navios resistentes, HMS *Duke* e HMS *Mars*, renderam-se. Lorde Bridport recebeu ordens terminantes de ir para o mar, pois os boatos da saída próxima dos franceses de Brest aumentavam. Bridport objetou, dizendo que as guarnições estavam curtas de pessoal subalterno, muitos autolicienciados e grande número de oficiais expulsos recusando-se a voltar para os navios. E os navios recém-chegados tinham que ser chamados para o acordo. Howe foi a um por um, mostrando o perdão real e as leis aprovadas pelo Parlamento. Recebeu “hurras”, mas, ao pedir para assinarem o acordo, disseram que só o fariam se fossem afastados os oficiais com os nomes constantes de uma lista, maior do que a de Spithead, embora vinda de um número menor de navios. Tudo isto teria que ser discutido, argumentado, negociado e resolvido com urgência. E o foi.

Domingo, dia 14 de maio, ficou marcado como brilhante para a Royal Navy, se bem que não no sentimento dos 114 oficiais afastados. Na câmara do HMS *Royal William* deu-se a reconciliação do governo de Sua Majestade e os marinheiros da Royal Navy. Finda a reunião, Howe comprometeu-se a que futuras petições, se as houvesse, bem escritas, assinadas, receberiam toda a atenção. Os “delegados” agradeceram a Howe pelo seu “espírito conciliatório”. O escaler que levou Howe para terra foi escoltado por barcos de todos os navios.

Joyce acompanhou-o até a casa do comandante militar. Para as homenagens programadas para o dia seguinte, perguntou a que hora o almirante desejava a embarcação. Fixaram o embarque para as sete horas. E Joyce ajuntou para Lady Howe: – Quer *milady* nos dar amanhã a honra de sua companhia? Ao que ela acedeu graciosamente. Antes de se despedirem, *Black Dick* convidou o chefe dos “delegados” para uma bebida. E o almirante e o amotinado beberam a saúde de Sua Majestade!

Ao amanhecer de segunda-feira, bandas de Royal Navy tocaram a alvorada junto às janelas de Howe. Ele com certeza preferiria

o descanso, mas não pôde se negar. Com a esposa vieram ao balcão agradecendo. Descendo, junto com os marinheiros, seguiram o cerimonial de *split the main brace*, como, na tradição naval inglesa, se chamava a hora de distribuição de rum nos navios. O dia foi todo tomado por festejos grandiosos. Um desfile por terra foi aplaudido pelos habitantes de Portsmouth. Depois houve um desfile marítimo, com barcos portando marinheiros, bandas de música, convidados ilustres, almirantes inclusive, recebendo “hurras” das guarnições. Na volta, *Black Dick* foi carregado nos braços dos marinheiros. E *Lady Howe* convidou os “delegados” para um jantar de gala.

Os almirantes criticaram severamente Howe por submeter a carreira e a honra de colegas às vinganças dos amotinados. Outros o defenderam, dizendo que a culpa dessa concessão não fora exclusivamente dele. As autoridades governamentais, Pitt e Spencer, estavam tão amedrontadas e ansiosas para ser a Inglaterra capaz de fazer frente aos franceses, que aceitaram de imediato as considerações de Howe sobre as dificuldades que adviriam do não assentimento àquela exigência.

A saga dos oficiais rejeitados não terminara. Os oficiais que não estivessem em função operativa, na época, só recebiam meio soldo. Não seria justo que essa determinação atingisse oficiais afastados de suas funções ilegalmente. Lorde Howe levou o problema a Lorde Spencer com veemência. Os oficiais continuaram a receber soldo integral até que sua situação fosse clareada. Lorde Bridport pediu demissão, para o que tinha razões suficientes, pois fora ignorado em todas as articulações envolvendo seus navios e seus subordinados. O Almirantado, entretanto, julgou que, no momento, não seria correto demiti-lo. A opinião pública não compreenderia. Pelo contrário, era necessário que fosse para o mar imediatamente. Bridport deu ordem de suspender, mas houve um clamor dos oficiais de que faltavam mais de 500 marinheiros e muitos oficiais. Deu a contra-ordem, mas o Almirantado insistiu. A 17 de maio velejou com a Esquadra do Canal, ainda com as guarnições incompletas.

O Rei George III, em mensagem, manifestou a satisfação com o término do motim, e referendou seu perdão que cobria

“...todos os marinheiros e fuzileiros que, embarcados em navios de Sua Majestade, tenham sido culpados de atos de motim ou desobediência às ordens ou negligência no dever, que tenham voltado atrás, ou irão voltar depois de receber essa notificação, para o regular cumprimento do dever.”<sup>6</sup>

Em meio a tantas manifestações de júbilo, houve uma sombra que prometia dias difíceis. Valentine Joyce foi procurado por quatro homens em trajés civis, mas visivelmente marinheiros. Pertenciam a guarnições de navios de guerra fundeados em Nore, na embocadura do Rio Tâmisa. Estavam embarcados nos HMS *Sandwich*, HMS *Clyde* e HMS *Captain*. Quatro dias antes, a 10 de maio, instigados pelas notícias de Spithead, haviam amotinado seus navios e expulsos comandantes e oficiais. Conseguiram juntar o dinheiro necessário para ir a Portsmouth por terra e desejavam saber da situação. O que assistiram foram as festas da conciliação e lhes foram mostrados os documento do perdão real e as decisões do Parlamento. Ficaram satisfeitos, mas também levaram para Nore a sensação de vitória e do poder dos marinheiros, o que iria nortear o pensamento de seus companheiros.

## **O MOTIM DE SPITHEAD E A REVOLTA DOS MARINHEIROS DE 1910**

### ***Semelhanças e dessemelhanças***

São dois acontecimentos afastados em mais de um século, em locais e circunstâncias diferentes, com enfrentamentos materiais diversos, outros tipos de elementos humanos. A semelhança é que, em ambos os casos, pessoal subalterno de instituições militares, naturalmente com disciplina rigorosa, sentindo-se insatisfeito, queixando-se de maus-tratos, recusaram-se a cumprir seus deveres, a obedecerem superiores hierárquicos, ordens e regulamentações. Impuseram exigências que modificavam a defectiva situação vigente, e, se não fos-

<sup>6</sup> Ibidem. p. 170-171.

sem atendidos, ameaçavam com represálias que se traduziriam em perigosos desastres, atingindo a Nação.

As guarnições declararam-se em estado de motim através de documentos enviados às autoridades navais e nacionais, incluindo o que desejavam e as ameaças. O documento da Royal Navy assumia aspecto humilde, os seus redatores chamaram-no de “Humilde Petição”; enquanto o brasileiro é agressivo e gongórico – as ameaças prevêem a “destruição da Pátria”. Em essência eram similares. A forma de cada um é possível que se deva, embora fosse baixo o nível cultural dos marinheiros nas duas Marinhãs, existirem na Marinha inglesa, alguns elementos com melhor instrução, aos quais coube formular e redigir a petição e liderar o movimento. No Brasil, escreveram a mensagem dois telegrafistas, na época se distinguido culturalmente dos outros, mas, como se percebe pelo léxico da redação, ainda bastante elementares no domínio da língua escrita. Outro ponto, este especulativo, que pode explicar a mais delicada primeira aproximação dos amotinados ingleses eram os rigorosos castigos (enforcamento era o de menor sofrimento) que podiam esperar. Mesmo a ameaça dos navios não suspenderem para enfrentar a Marinha francesa não constava da petição, sendo comunicada ao Comando da Esquadra. No Brasil não houve preocupação deste tipo, embora tendo acabado em castigos e mortes ao arrepio das leis.

O denominador comum das causas dos motins foi a insatisfação com o tratamento a que os marinheiros eram submetidos. Nas queixas para as autoridades, apontaram o aspecto que seria mais sensível: na Inglaterra, os soldos, não revistos havia cem anos e, no Brasil, a chibata. Conforme foi demorando a solução, apareceu, em Spithead, um rol de outras queixas e, no Brasil, acrescentaram à chibata, o regime a bordo, que os marinheiros antigos deviam estar estranhando nos novos navios, e os soldos baixos. Como represálias, em ambos os motins, ameaçaram com a criação de situações gravíssimas, como não combater os franceses ou bombardear o Rio de Janeiro com canhões de grosso calibre. Se iriam levar adiante o

que prometiam, não se pagou para ver.

Uma comparação que deixa dúvidas é a liderança do movimento. Este não existe se não houver uma personalidade superior, forte e prestigiada que lhe dê impulso e o coordene, evitando dissensões e desânimos. Na Inglaterra, com a ânsia de recrutamento causado pela guerra havia-se, como vimos, fixado cotas a serem completadas em cada *county* (departamento, divisão administrativa do país). As *press gangs* iam segurando bêbados ou quem parecessem estar, mas se a cota não era completada, capturavam mesmo homens que passavam, e, entre eles, vinham elementos de melhor nível sociocultural, como foram os líderes de Spithead e Nore. No Brasil, a liderança de João Cândido é duvidosa. Nunca se destacara antes, tendo, como marinheiro, somente atingido a posição de auxiliar de sinaleiro. Era bom gajeiro (trabalhando nas velas) e timoneiro, ambas tarefas intuitivas. No eclodir do movimento no Encouraçado *Minas Gerais*, com os assassinos atacando e matando oficiais, não apareceu. Depois da anistia, desapareceu. Realmente foi indicado como sendo o chefe da revolta ao emissário político que procurou os amotinados na manhã do dia seguinte e aclamado pelos jornalistas, que o viram no leme, chamando-o de “almirante negro”, “Nelson imbatível”. As únicas decisões tomadas por João Cândido durante o motim foram esperar pela comunicação do Deputado José Carlos de Carvalho, que o contatara acerca do andamento da anistia, e sair a barra com os navios nas duas noites da revolta, a fim de evitar ataques dos navios legais. De sua exaltação resultou receber todo o peso da indignação e das culpas do motim, e sofrer, por isto, sem muita razão. Quem organizou a rebelião, realmente dirigiu-a, não se sabe exatamente, pois, com a anistia, nada ficou registrado em autos ou inquérito. Há uma carta anônima, que tudo indica, foi escrita por um marinheiro paioleiro, Francisco Dias Martins, de mais elevado nível intelectual, que se proclama o organizador do movimento, não aparecendo como seu dirigente porque os marinheiros antigos queriam um líder de seu tipo e não um marinheiro moderno. Os ideólogos da esquerda

encontraram em João Cândido um herói excelente, modesto, preto (na época sinônimo de humilde), semi-analfabeto, perseguido, sofredor, que enfrentou o poder estabelecido e acabou com a chibata na Marinha.

Nas relações dos marinheiros com os oficiais há um ponto em comum: não havia, em ambos os casos, hostilidade generalizada contra os oficiais, só diferenças específicas criadas por procedimento violento ou indigno de alguns deles. Decidiram os amotinados, nos dois motins, não serem os oficiais agredidos. Os assassinatos no Encouraçado *Minas Gerais* foi ação de alguns elementos sem controle e, no Cruzador *Bahia*, só se deu quando a reação do oficial de serviço já havia vitimado dois homens e iria continuar enquanto seu revólver estivesse carregado. Na Inglaterra, mesmo tendo sido mortos três marinheiros na reação no HMS *London*, os marinheiros pouparam os oficiais, limitando-se a prendê-los.

No Brasil, os oficiais das divisões de serviço foram mandados para terra. Na Inglaterra, o que pode parecer estranho hoje, foram mantidos a bordo, dando inclusive ordens de rotina, exceto mandar os navios suspender. Só os que eram considerados culpados de violência ou tramando reação foram expulsos, como um castigo. Há explicação para isto. Na Royal Navy do século XVIII, havia maior aproximação entre oficiais e marinheiros do que na Marinha brasileira no início do século XX, quando não havia nenhuma, pois pertenciam a dois mundos diferentes. Com a contínua guerra, os longos cruzeiros, o tamanho dos navios e as enormes guarnições, oficiais e marinheiros ingleses sofriam de igual maneira, arriscavam-se aos mesmos perigos. Muitos almirantes e comandantes possuíam o título de *sir*, mas ou eram de família nobre (sido comprovado seu mérito) ou o receberam depois de terem sido promovidos por bravura ou capacidade marinheira. O motim não modificou essa intimidade. E havia mais: a maioria dos oficiais não tinha residência em terra ou nas bases, nem dinheiro para alugá-las. Moravam a bordo, que era o lugar onde “tocava rancho”, como diziam nossos antigos marinheiros.

## REAÇÃO DOS GOVERNOS

A reação dos governos aos motins foi idêntica: rendição, ante a impossibilidade de serem evitados os desastres ameaçados. Na Inglaterra, com estrutura governamental mais complexa, com intervenção do Almirantado, do Gabinete, do primeiro-ministro, do rei, e ao Parlamento só cabendo transformar em lei, ou não, as decisões executivas. As negociações demoraram quatro semanas, o que só fez aumentar as exigências rebeldes, ser mais corroída a disciplina dos navios, o rastilho do motim estender-se pelas outras Esquadras. No Brasil, o Congresso, amedrontado pelas notícias trazidas pelo emissário político mandado contatar os marinheiros, ficou do lado destes, passou a chamá-los de “reclamantes” e, em dois dias, lei passada pela Câmara e pelo Senado, sancionada pelo presidente, concedeu-lhes plena anistia. Ficou de tudo um tom não muito honroso de medo, mas, na prática, desde que seria necessário ceder, teve muito melhor efeito que a longa negociação inglesa.

O júbilo com o fim dos motins foi o mesmo em ambos os países. Arrancaram exclamação idêntica. Disse um historiador inglês, ante os festejos do encerramento: – É um motim respeitável (*respectables mutin*). Disse um jornalista brasileiro, quando os canhões deixaram de apontar para a cidade: – É uma revolução honesta. Um fato que podemos estranhar foi, no término do motim, a intimidade do Almirante Howe com os marinheiros. Uma explicação pode ser a mesma dada acima, dos navios de menos de duas mil toneladas terem 600 homens de guarnição.

Depois da lei da anistia no Brasil, e o perdão real e a aprovação pelo Parlamento de Leis orçamentárias que permitiriam implementar as outras exigências na Inglaterra, houve um interregno de pseudopaz que, em ambos os casos, pode-se chamar a “Marinha da Anistia”, com a calma dos sustos e preocupações anteriores. Mas, na realidade, a situação interna dos navios, tanto na Marinha brasileira como na Royal Navy, era extremamente delicada. A cadeia hierárquica fora rompida, os rebeldes emergiam vitoriosos. A disciplina era uma aparência. As ordens dos oficiais só obedecidas quando elementos da

guarnição, que passaram a mandar, concordavam. E deles mesmos emanavam ordens independentes dos oficiais. Daí em diante, exceto no recrudescimento do motim, mas com aspectos inteiramente diferentes, os acontecimentos na Marinha brasileira e na Royal Navy divergiram, pelas diferentes condições, de paz e guerra, em que se encontravam os dois países.

No Brasil, em paz, sendo o perigo a ameaça do uso dos canhões da Esquadra recém-adquirida contra a cidade, a solução imediata foi inutilizar os canhões retirando-se uma peça das culatras e o desembarque da munição, isto ajudado pelos próprios amotinados! Continuando indisciplinados, mas desarmados, os marinheiros revoltosos de 1910 começaram a reear um ataque de tropas do Exército, e consideravam os oficiais como sua defesa. Um novo motim, este inexpressivo, deu motivo a desguarnecer os navios, conceder baixa forçada a grande parte das guarnições e, com isto, reconstituir as tripulações, com uma nova Marinha. Mas a Inglaterra estava em guerra e uma ação da Marinha francesa no Canal e um desembarque na Irlanda eram previstos. Os navios deveriam conservar sua eficiência combativa, com armamento pronto e pessoal disposto. Na Marinha da anistia (ou do perdão), tudo fora concedido, mas havia desconfianças de falsidade, e quando Lorde Bridport deu ordem à Esquadra para suspender e ir em direção ao inimigo, não foi obedecido. A missão Howe, acima referida, conseguiu dobrar as desconfianças e a Esquadra do Canal velejou contra o inimigo.

## O MOTIM DE NORE

### Cenário

Nore era como se chamava um fundeadouro na foz do Rio Tâmisa, em seu encontro com o Rio Mersey. Anualmente passavam por ele, ou nele fundeavam, milhares de barcos mercantes a caminho de ou vindo da cidade de Londres. Os navios de guerra aí se reuniam com os mercantes aos quais iam escoltar em comboios, ou se abasteciam, ou faziam pequenos reparos, ou apenas esperavam serem chamados a se integrarem,

como reforço, nas Forças do Canal, do Norte, e mesmo de Cádiz. Além dos navios de linha, também fundeavam em Nore dezenas de navios auxiliares de toda espécie.

Não havia aí baseada uma Força organizada. Mas um velho almirante, Charles Buckner, responsabilizava-se pelos navios que permaneciam em Nore e pela ordem no fundeadouro, com o título de Comandante dos Navios de Sua Majestade no Rio Mersey e no Fundeadouro de Nore. A ele haviam chegado, muito antes do Motim de Spithead, queixas dos navios isolados, revelando a insatisfação existente com o tratamento que recebiam dos oficiais e com o regime a que eram submetidos, tais como: "Queremos que mudem os oficiais ou nos mudem de navio." (HMS *Crescent*); "Favor transferir o Primeiro *lieutenant* por bebedeira e crueldade." (HMS *Weazle*); "Protestamos contra o excesso de chibata." (HMS *Amphitrite*); "O *captain* é um tirano, faz-nos ter vontade de entregar o navio aos franceses" (HMS *Shannon*). Também havia pedidos como este: "Não mudem nossos os oficiais; se forem transferidos, que nos levem para seu novo navio."<sup>7</sup> Isto tudo era levado ao conhecimento do Almirantado pelo Almirante Buckner, mas não tinha resposta.

A nau que içava o pavilhão de Buckner era o HMS *Sandwich*, mais um depósito de emergência onde eram colocados os abundantes recrutas antes de sua distribuição pelas Esquadras. Havia um excesso de mais de 500 tripulantes. O ambiente a bordo, com isto, era sórdido: homens quase nus, doenças e chagas de todos os tipos, necessidades feitas no convés. Um médico relatou: "O ar é tão impregnado (...) que as febres inevitavelmente espalham-se com gravidade.(...) Não posso exercer a profissão de acordo com minha consciência."<sup>8</sup>

## DEFLAGRAÇÃO DO MOTIM

Nesta situação, não é de admirar que estivessem sofrendo influência do motim de Spithead. Em muitos navios surgiam líderes provocadores, procurando se unir em um compromisso único: rebelarem-se, o que faziam sem suspeitas dos oficiais, ficando

<sup>7</sup> Ibidem. p. 178-179.

<sup>8</sup> Ibidem. p. 180.

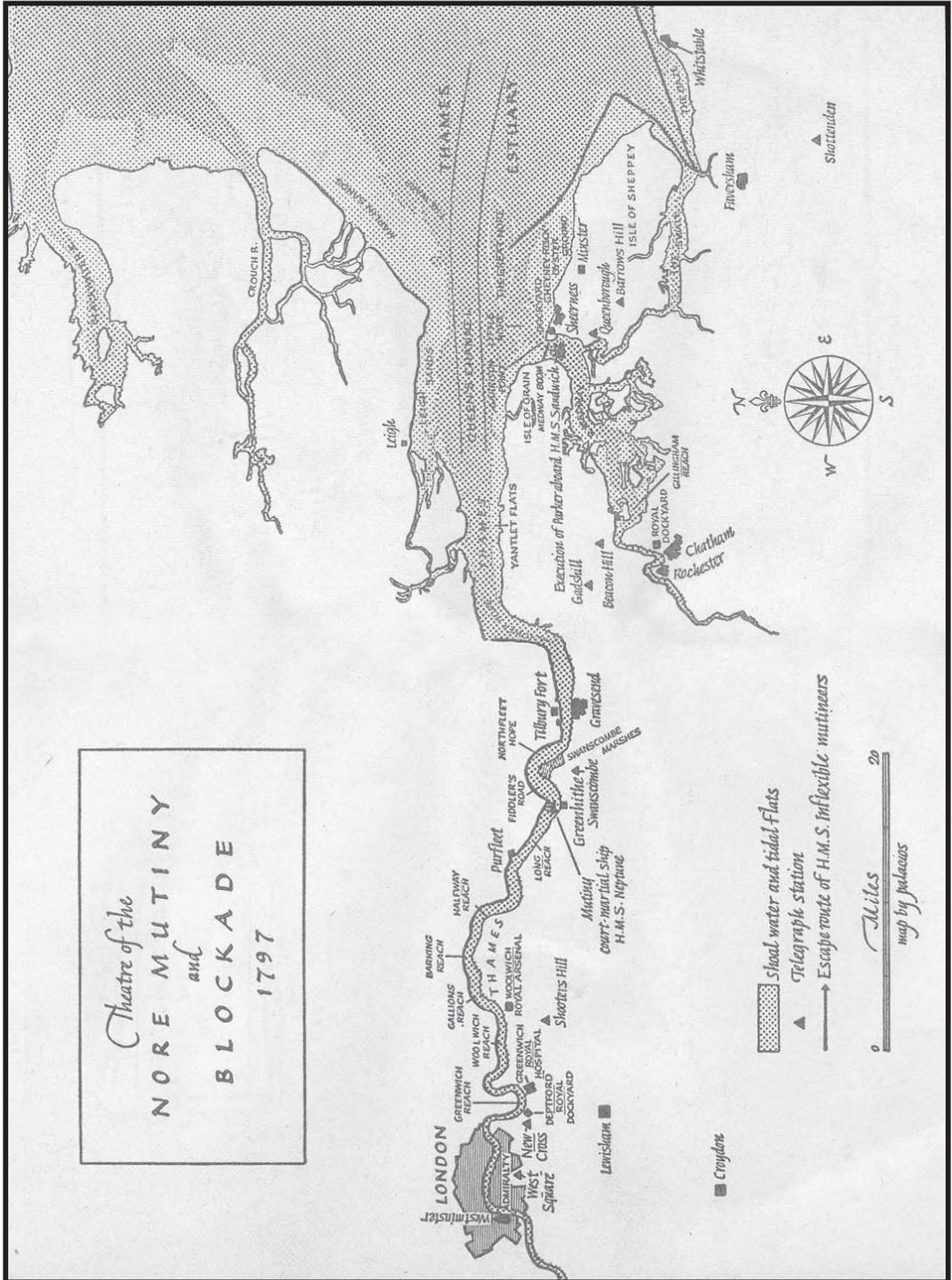


Figura 7 (reprodução). Ancoradouro de Nore, na Foz do Rio Tâmesa, em 1797

cada vez mais animados com as notícias dos êxitos obtidos em Spithead, sabendo que os “delegados” ainda tinham o controle da Esquadra do Canal, mas sem tomarem conhecimento dos avanços das negociações de Lorde Howe.

Na manhã do dia 12 de maio de 1797, os comandantes dos navios mais importantes, e o Almirante Buckner, integravam uma Corte Marcial a bordo do HMS *Inflexible*. Os automeados “delegados” de alguns navios, reunidos no HMS *Sandwich*, decidiram que este seria o momento oportuno para se declararem em motim e dominarem o fundeadouro de Nore. “Hurras” no convés interromperam os trabalhos de rotina e três marinheiros interpelaram o terceiro *lieutenant*, querendo a chave do paiol de munições. Como ele negasse, resolveram arrombá-la. Os “hurras” foram repetidos em outros navios e os marinheiros deles se apossaram. A Corte Marcial foi suspensa, Buckner desembarcou para ter contato com o Almirantado e determinou que o comandante do HMS *Sandwich* (que estava no hospital com um ataque de gota!) informasse qual a situação a bordo de seu navio. Este conseguiu embarcar e relatou que os marinheiros dominavam completamente o navio, haviam se apossado de todas as armas, posto sentinelas onde lhes interessava, e nomeado um piloto para o comando.

O que se passou nos dois dias a seguir foi uma série de movimentos esparsos, com ações que especialmente contrariaram a disciplina rígida exigida. Um pequeno núcleo de marinheiros, copiando Spithead, chegou a elaborar uma regulamentação a ser observada, apelando, em seu primeiro artigo, pela unanimidade, sem o que não se atingiria os fins desejados. Exigiam disciplina e ordem interna (proibindo o álcool), respeito aos oficiais superiores, que dariam as ordens que poderiam (sem obrigação de serem obedecidos), sendo expulsos se não se comportassem adequadamente. Os “delegados” deviam manter-se permanentemente em contato. Acrescentavam algumas determinações sobre os serviços internos dos navios que deveriam ser cumpridos e, por fim, determinavam que as mulheres que se achavam a bordo seriam sujeitas aos mesmos de-

veres e castigos previstos. O licenciamento era livre, os “delegados” reuniam-se em tavernas em terra, o aprovisionamento, que continuou normal, era fiscalizado com o maior rigor. Alguns fatos isolados dão idéia de como se desenvolvia o motim.

O *Captain* John Bligh – celebrizado quando, anos antes, no motim do HMS *Bounty*, expulso de bordo em um cúter, atravessou o Pacífico – comandava o HMS *Director*. Voltando da Corte Marcial, encontrou o navio dominado por dois marinheiro. Pediram que lhes entregasse as chaves dos paióis. Negou-se a atendê-los. Os oficiais armaram-se. Afastaram os dois amotinados. Um marinheiro do HMS *Sandwich*, violento, radical, que se arvorara em líder, armado com um sabre de abordagem e duas pistolas, chegou ao HMS *Director* e intimou Bligh a dar-lhe o comando do navio. Bligh mandou-o embora, e ele foi. De volta ao seu navio, deblaterou: se tivesse tido o apoio da guarnição, teria jogado Bligh no mar!

No segundo dia do motim, a Fragata HMS *San Fiorenzo* fundeou em Nore a fim de aguardar dois príncipes alemães que seguiam para seu país. Sabendo que guarnição recém-chegada mantinha-se leal e disciplinada, Buckner decidiu transferir a Corte Marcial para a fragata. Estava ela julgando um homem por indisciplina, quando um clamor no convés a interrompeu. “Delegados” dos navios amotinados procuravam convencer os marinheiros a aderirem ao movimento, estando eles relutantes. O comandante da fragata ordenou que os “delegados” deixassem o navio. Eles obedeceram, abordaram o HMS *Inflexible* que suspendeu, aproximou-se, e um tiro de canhão de calibre 12 avariou os panos de proa do *San Fiorenzo*. Os leais deixaram de sê-lo.

Os oficiais continuavam sendo ignorados. Um *lieutenant* foi acusado de ter determinado certa vez a retirada das “cortinas da privacidade” das macas, a fim de que fossem essas ferradas. Foi acusado de ter querido transformar as esposas em prostitutas, seus pertences jogados em um bote, que também o levou para terra.

Fatos como esses se repetiam, decididos em cada navio, que se amotinavam ou voltavam à disciplina, sem nenhuma coor-

denação, nem declaração aonde queriam chegar. O Almirante Buckner mantinha o Almirantado a par do que acontecia. Relatava que os marinheiros não acreditavam que o Parlamento estivesse referendando as promessas, sendo traídos seus “irmãos” de Spithead. O Almirantado acreditava que, com as negociações de Howe correndo tão bem, tudo estaria resolvido em alguns dias. Isto poderia ser real, se algo novo não intervisse.

Nestes primeiros dias, o espírito rebelde que dominava Nore tentou estender-se pela Esquadra do Mar do Norte. Aí a reação do Almirante Duncan foi outra, com diferentes resultados. Havia em Yarmouth um motim passivo, conforme Duncan relatou a 18 de maio. “Delegados” não procuravam ocupar os navios, mas fazer com que estes suspendessem era difícil. E o fato era tão mais preocupante porque as informações davam como havendo grande concentração de naus, fragatas e, principalmente, transportes de tropas, inimigos, em Texel (atual Holanda).

Duncan evitava a evolução do motim encarecendo ao Almirantado a necessidade de enviar o pagamento para Yarmouth e com permanente doutrinação das guarnições. Mas usou também outros processos. Chegara a seu conhecimento de que se previa distúrbios no HMS *Adamant*. Foi a bordo para uma de suas pregações. Falou: “Não estou em absoluto apreensivo em relação a atos violentos que se estejam planejando. Prefiro que vocês me amem em vez de me temer, mas, com minhas próprias mãos, matarei aquele que mostrar qualquer sinal de rebelião.”<sup>9</sup> E perguntou se alguém negava a autoridade dos oficiais. Um marinheiro saiu das fileiras e disse: – Eu nego. Duncan era de estrutura gigantesca. Segurou o homem pela gola e o colocou por fora da borda, simulando que o ia jogar no mar. O sistema, um pouco diferente das contínuas concessões de Nore, funcionou.

## **RICHARD PARKER**

O algo novo que modificou a evolução do motim de Nore, continuando-o, e mais intenso, foi a aparição de um líder. Chamava-se Richard Parker, marinheiro engajado em um

dos dois últimos recrutamentos por cota, embarcado no HMS *Sandwich* no princípio de abril. Dois dias após a eclosão do movimento, ele se juntou aos “delegados” e começou a se impor com seus argumentos e sua eloquência, propondo que se exigisse dos que concordavam com o motim um juramento de fidelidade. Quando objetaram que tinha havido Ato do Parlamento garantindo-lhe as concessões feitas em Spithead, afirmou que estavam enganados. Tinha havido apenas uma *order-in-council*, que era provisória. Mostraram-lhe a cópia do ato. Não se considerou vencido. Reafirmou que aquele documento só teria validade por um ano. E insistiu no juramento, o que não conseguiu.

Esta tenacidade em impor sua opinião, por falsa que fosse, e a insistência em convencer os ouvintes, características dos condutores de massas, o fez desde logo “Presidente da Esquadra”, justificado pelo seu currículo anterior. As primeiras notícias sobre sua vida são duvidosas, pois só apareceram depois que ficou famoso. Nascido em Exeter, de pais comerciantes, tendo completado os primeiros estudos, conseguiu uma vaga como *midshipman* durante a Guerra da Independência Norte-Americana. Depois disse ter sido *petty officer*, mas, tendo desafiado um oficial em duelo, foi por isso mandado para o Mediterrâneo, onde liderou uma greve por melhor alimentação.

Aparecendo nos registros da Royal Navy, por isso com mais veracidade, constava que, ao ser declarada guerra à França, era oficial embarcado no HMS *Assurance*, da Esquadra do Canal. Castigado por desobediência, foi rebaixado a *able seaman*, e seu comandante, possivelmente com boas razões, conseguiu que ele fosse transferido para o HMS *Hebe*. Em abril de 1794, estava hospitalizado com crise de reumatismo, pelo que não esteve presente na Batalha do “Glorioso Primeiro de Junho”, e foi desconvocado por motivos de saúde em novembro.

Voltando para sua cidade natal com a esposa (havia casado um ano antes), aí passou mais de dois anos. Disse que nesse período foi mestre-escola. Novamente seu nome constou dos registros públicos em

<sup>9</sup> Ibidem. p. 197.

1497, desta vez condenado à prisão por dívidas não pagas. Mas o juiz que o julgou, pressionado para completar a cota de recrutamento local, achou que o réu, bem apessoado, com experiência anterior de mar, seria um bom marinheiro. Parker recebeu 30 libras, pagou as dívidas, e, em abril, embarcava no HMS *Sandwich*. Como personalidade, era inteligente, eterno descontente,



Figura 8. Richard Parker, marinheiro engajado por cotas, líder dos marinheiros em Nore

com enorme complexo de superioridade, sentindo-se sempre em injusta situação inferior, pois se considerava acima de todos os outros. A oportunidade que viu de ser o “presidente”, com seguidores e admiradores, tratando com as autoridades navais em nível de igualdade, preenchia com certeza as demandas de seu dominante ego.

Os marinheiros o escolheram, inicialmente, porque precisavam de um líder, pois os “delegados” não se entendiam. Parker impôs-se com sua presença, eloquência, mais inteligente e culto, e, crendo os amotinados que havia sido oficial comissionado de Sua Majestade, tinha muito de *gentleman*, podendo argüir com lordes e almirantes, pois falavam a mesma língua.

## AÇÕES E REAÇÕES

A liderança de Parker logo se fez sentir. Sheerness passou a ser o quartel-general dos amotinados. Aí se reuniam os “delega-

dos” e saíam em parada, com Parker à frente. Preocupado com o crescimento das atividades rebeldes, e a ausência de notícias do Almirantado, o Almirante Buckner enviou uma mensagem para os “delegados” dizendo que os queria encontrar a bordo do HMS *Sandwich* a fim de lhes informar do perdão real. Os “delegados” julgaram que Buckner iria repetir Lorde Howe, negociando com eles o fim do motim.

Buckner foi escoltado até o encontro com todas as honras, que não foram repetidas quando chegou a bordo. Mas os “delegados”, com Parker, também tinham redigido oito artigos com maiores demandas, obtendo assinaturas inclusive dos navios da Esquadra do Mar do Norte. E o almirante teve que esperar duas horas antes de lhe serem mostradas as novas exigências. Tudo que fora concedido em Spithead atingia Nore. Exigiam licenciamento mais fácil, pagamentos de soldos adiantados quando o navio fosse para o mar, os oficiais expulsos de um navio não poderiam voltar para o mesmo, e os desertores que se apresentassem seriam perdoados. Não discutiriam com o almirante o texto dos artigos. Não recuariam um passo.

Os oito artigos foram enviados para o Almirantado, ajuntando que eles não cederiam de forma alguma e esperavam que os lordes do mar viessem pessoalmente dar-lhes satisfação! Esta atitude não correspondia à pouca força que tinham. A categórica resposta foi diferente das que eram dadas em Spithead: “Tudo o que poderia ser esperado razoavelmente pelos fuzileiros e marinheiros já foi concedido. Os lordes do mar não aceitam qualquer exigência.”<sup>10</sup> O Almirante Buckner não mostrou aos “delegados” a reação do Almirantado. As manifestações rebeldes continuaram. As Fragatas HMS *San Fiorenzo* e *Clyde* dispuseram-se a cumprir a missão de transportar os príncipes recém-casados para a Alemanha. Intervenção dos “delegados” proibiram-nas de suspender, o que provocou grande raiva do Rei George III. Persistia a pressão para que outros navios aderissem ao motim, o que aconteceu com o HMS *Director*, do *Captain* Bligh, depois de

<sup>10</sup> Ibidem, p. 203.

resistir alguns dias. A intelectualidade inglesa que, ao deflagrar o motim de Spithead, mostrara-se a favor dos marinheiros, em relação a Nore estava indiferente. Só Fox mantinha o governo sob fogo. O Almirantado oficialmente comunicou que não mais havia amotinados na Royal Navy além de Nore, e estava disposto a nada conceder. Tropas do Exército foram enviadas para Sheerness e Essex, esta última comunidade no caminho para Londres. Apelaram para o Almirante Duncan, se ele poderia, com parte de sua força, obrigar os rebeldes a se renderem. Ele deu a entender que mantinha seus homens disciplinados, mas não queria colocá-los em confronto com seus companheiros. E dava dois conselhos: as tropas em Sheerness poderiam capturar todos os barcos com os “delegados” que aí aportassem; e o HMS *Sandwich* deveria ter suas amarras cortadas durante a noite, e o navio, conduzido pela maré, levado a encalhar e se perder.

Parker sentiu que precisava ser dado um passo adiante. O motim para ele não poderia parar. Em Sheerness ocuparam nove canhoneiras que avançaram pelo rio. A 25 de maio, comunicaram que o comércio de Londres estava bloqueado! E o “Presidente da Esquadra” mostrou-se com todo seu poderio e autoridade. Estabeleceu uma rotina interna a ser obedecida nos navios. Dirigiu-se por escrito ao Almirante Buckner: “Os Lordes do Almirantado foram omissos em seu dever, não comparecendo quando deviam nos dar satisfações. Enquanto não vierem a Sheerness, não haverá acordo Seu pavilhão [de Buckner] foi arriado, não tem mais autoridade. Nós comandamos a Esquadra.”<sup>11</sup>

Os cuidados do governo concentraram-se em quatro naus fundeadas a meio caminho entre Nore e Londres, visadas pelos rebeldes. Procuraram comunicar-se com um dos navios, o HMS *Lancaster*. Mas as canhoneiras rebeldes de Nore chegaram antes e, sem reação, ocuparam-nos. A bandeira vermelha da sedição panejava agora a 15 milhas da Corte de San James. Este avanço causou

movimentação de tropas guarnecendo postos ao longo do rio e agitação política.

O Gabinete decidiu que Lorde Spencer fosse pessoalmente a Sheerness, levando consigo os Lordes do Mar, definir a situação e terminar o motim. E com as seguintes recomendações: não ir a bordo de navio algum insurreto; utilizar qualquer procedimento, inclusive o uso da força, para dar fim ao motim; e mostrar aos rebeldes que esta insurreição era bem diferente da de Spithead.

Foi comunicado aos marinheiros que o governo, continuando o motim, cancelaria, em relação aos navios rebeldes todas as concessões feitas em Spithead, o que não aconteceria se chegassem a um acordo. Os Lordes do Mar iriam a Sheerness. A resposta de Parker foi de igual para igual:

“Falando em nome dos delegados de toda a Frota reunidos em assembléia a bordo do HMS *Sandwich*, informo ao Senhores Lordes que recebemos a carta de Vossas Excelências através do Almirante Buckner pela qual soubemos ser intenção de virem a Sheerness. Isto foi comunicado a todos os navios aqui fundeados e a decisão geral é que não haverá nenhum acordo até Vossas Excelências aparecerem em Sheerness e discutirmos nossas queixas. Ass: Richard Parker, Presidente.”<sup>12</sup>

A 29 de maio, os lordes chegaram a Sheerness. Parker, com grande comitiva de marinheiros, procurou-os onde estavam alojados. Foi recebido pelo Almirante Buckner. Disse-lhe que Spencer só o veria se fosse para receber a rendição do motim, quando então lhe comunicaria o perdão real. Parker redargüiu: “E quanto à nossas exigências?” A resposta foi também cortante: “Nada mais há a ser concedido.”<sup>13</sup> Sem saber o que fazer, os amotinados e seu líder voltaram para uma taverna em Sheerness onde, segundo um informante, houve muitas dúvidas e agitação. Compreendiam que o motim era frágil, pouco valendo suas ameaças, com as Esquadras no mar prontas a enfrentar o inimigo. E a confiança dos marinheiros nos “delegados” e “presidente” balançava, com o receio que

<sup>11</sup> Ibidem. p. 207.

<sup>12</sup> Ibidem. p. 225.

<sup>13</sup> Ibidem. p. 237.

as suas radicais atitudes realmente estavam levando-os à forca. Mas carta do Almirante Duncan, no dia seguinte, tirou o alento vitorioso de Lorde Spencer. Havia-se deflagrado motim na Esquadra do Mar do Norte.

## **NO MAR DO NORTE, “SEGUINDO AS ÁGUAS”**

A ligação dos “delegados” dos navios de Nore com seus companheiros da Esquadra do Mar do Norte era evidente, como mostrou a obtenção de assinaturas dos oito artigos impostos ao Almirante Buckner. Só a energia de Duncan e a ameaça representada pela concentração de navios inimigos em Texel impediam que o motim eclodisse. O aparente êxito do movimento em Nore incitava os queixosos de Yarmouth a se amotinarem. A 29 de maio, a primeira manifestação deu-se no HMS *Standard*. Um marinheiro pediu um bote para ir a outro navio. Negado, foi e, na volta, a guarnição, reunida no convés, considerou-se em motim. Sem o pagamento de soldos atrasados, não suspenderiam. A uma ordem dada a três naus de o fazerem, uma obedeceu. Duncan recebeu a informação de ser o HMS *Beliquex* o capitânia da insurreição. Uma comissão de 12 “delegados” aí se reuniu, determinando os procedimentos a serem seguidos. Os oficiais eram respeitados, mas não davam ordens. Um marinheiro que se recusou a ir para o leme foi condenado a 25 chibatadas, e recebeu. Um cúter largou para Nore a fim de comunicar seu apoio. De toda a Esquadra, Duncan apenas contava para operar com dois navios.

## **REAÇÃO EM NORE**

A 29 terminava o prazo dado por Spencer para os amotinados se renderem. Neste dia comemorava-se a Restauração, quando, em 1660, a Casa Real voltou à Inglaterra depois da Revolução de Cromwell. Era da tradição neste dia um cerimonial, com salvas, pavilhões. Os amotinados o cumpriram. Um navio deu 19 tiros de salva e os pavilhões vermelho e britânico foram içados nos mastros principais e de mezena.

O dia era chuvoso e enevoadado. Até duas horas da tarde nenhuma notícia se tinha dos “delegados”. A esta hora chegou à residên-

cia onde estavam hospedados os lordes um marinheiro tido como moderado, que procurara diminuir as exigências dos companheiros a fim de se ter um acordo. Disse ao Almirante Buckner: “Ainda não chegamos a uma decisão sobre o que responderemos. Depende de se saber exatamente o que ficou resolvido em Spithead”. Entregaram-lhe a Ata do Parlamento e o Perdão Real.

A reunião dos “delegados”, que se seguiu à chegada do emissário no HMS *Sandwich*, foi agitada e violenta, dividida entre os que preferiam se entregar e os que insistiam em negociar, com receio de serem punidos quando se rendessem. Embora a resistência só aumentasse a possibilidade de punições, estes últimos venceram. O Almirante Buckner foi informado de que os amotinados continuavam com suas demandas, sendo-lhe entregue uma carta com tal afirmativa. Enquanto se esperava o passo seguinte, ouviu-se um tiro de canhão, disparado contra uma das canhoneiras tomadas pelo motim, que içara uma bandeira azul de rendição.

Às seis horas da tarde, numeroso grupo de marinheiros, tendo a frente Parker e os “delegados”, rodeou a casa do Comando Militar e, atendidos pelo Almirante Buckner, perguntaram se os lordes tinham resposta para sua última carta. A resposta era a mesma: “Não. Debater esse assunto esta fora de questão. E se repetirem o tiro contra qualquer unidade de Sua Majestade, o Perdão Real com a rendição será cancelado das concessões”. Parker, “delegados” e marinheiros retiraram-se sem mais dizer. Spencer e os Lordes concluíram que os rebeldes no momento não cederiam, tanto mais que se sentiam fortalecidos com o motim em Yarmouth. Mas iriam ser tomadas medidas rigorosas para ver como reagiriam.

As rigorosas medidas em relação aos navios insubordinados foram:

- desembarcarem todos os oficiais ainda a bordo;
- Sheerness seria ocupada por mais um regimento de infantaria;
- nenhuma correspondência seria levada ou trazida dos navios;
- todos os barcos que chegassem à terra seriam aprisionados e as baterias costeiras ficaram prontas para atirar nos navios;

- as canhoneiras seriam retomadas e participariam da defesa;
- suspenso o fornecimento de víveres aos navios (que até então eram abastecidos).

Destas medidas a que maior efeito teve foi a suspensão de suprimentos. Enraiveceu os radicais e os moderados ficaram indignados. Consideraram uma “traição” sem cabimento, pois o rei não poderia fazer seus humildes súditos passarem fome. Não cederam. Houve redistribuição de alimentos entre os navios e a captura de alguns barcos de suprimentos destinados a mercantes ou navios fiéis.

Embora nem todos os itens da reação tenham sido implementados, e o fornecimento de víveres, no momento, contornado, sempre houve um clima antiinsurreição. Parker indo a Sheerness para solucionar futuros abastecimentos, não foi bem recebido pela população. Até gritos de “enforquem-nos!” foram ouvidos. Nas Fragata HMS *San Fiorenzo* e *Pilades*, chegaram a arriar as bandeiras vermelhas e içar as brancas da rendição, mas a facção insubordinada prevaleceu e voltaram as vermelhas. No HMS *Sandwich*, Parker concentrou a guarnição e perguntou se queriam entregar-se ou continuar. A resposta foi: “Rendemo-nos”. Com esta pergunta, Parker perdeu muita da confiança dos marinheiros. Julgaram que procurava livrar-se da força enforcando-os. Os “delegados” decidiram eleger um “presidente” por dia, o que não funcionou, pois Parker era quem realmente tinha maior capacidade de liderança. Uma fragata, HMS *Clyde*, conseguiu afastar-se dos navios insubordinados e render-se. O HMS *San Fiorenzo* tentou a mesma manobra, mas o vento reinante e a maré empurraram-no para perto dos amotinados que abriram fogo sobre ele, sem grandes avarias ou perdas humanas, mas que o fizeram novamente içar a bandeira vermelha.

A situação dúbia em que se encontrava o motim, com quatro unidades tendo-o abandonado, recebeu no fim da tarde do dia 30 de maio reforço que lhe deu outro potencial: oito naus da Esquadra do Mar do Norte que haviam se amotinado chegaram a Nore debaixo de grandes aclamações. Duncan, com as duas últimas, ficara bloqueando Texel.

A confiança cresceu de tal maneira com esse reforço que Parker e os “delegados”, apesar de não terem recebido resposta em relação às suas primeiras demandas, acrescentaram quatro novas exigências: os juizes das cortes marciais quando julgando marinheiros ou fuzileiros, seriam marinheiros e fuzileiros; os prêmios por apresamento de navios inimigos já decididos seriam pagos imediatamente; a distribuição desses prêmios em dinheiro passaria a ser três quintos para *petty officers* e marinheiros e dois quintos para as autoridades; o soldo dos fuzileiros seria aumentado de dez pence por dia. Parker e um “delegado” entregaram tais demandas ao representante do Almirantado em Sheerness, dizendo serem as determinações finais dos amotinados. Ouviram que esses pedidos não poderiam ser levados ao Almirantado. E como pedissem que o estaleiro fornecesse âncora e amarras para um dos navios, foi-lhes dito que nada lhe seria fornecido. Na volta para o HMS *Sandwich*, encontraram uma grande festa, com danças e bebidas na câmara do almirante, em regozijo pela chegada dos navios de Yarmouth.

A virada da situação também impressionara o Almirante Buckner. Dirigiu-se ao Almirantado comentando o crescimento da audácia dos marinheiros e que talvez fosse aconselhável diminuir a pressão quanto ao suprimento de víveres e ao tráfego de escaleres entre os navios. Queria ter mais uma entrevista com Parker. O Almirantado não só desaprovou essa atitude, como ampliou a autoridade do Almirante Peter Parker de Plymouth até Sheerness, entendendo que Buckner estava tímido. Com a demora de uma solução, os “delegados”, organizados como uma república parlamentar, impunham-se cada vez mais, formando Cortes Marciais que condenavam os companheiros à chibata e mesmo ao que chamavam *ducking*, que consistia em mergulhar no mar diversas vezes o réu enrolado em uma maca. Um fator de força com que contariam os rebeldes seria a ameaça dos navios inimigo em Texel, os quais, com a defecção das naus da Esquadra do Mar Norte, poderiam atacar livremente. Entretanto, a audaciosa ação do Almirante Duncan neutralizava em grande



parte esse perigo. Com duas naus e alguns navios auxiliares mantinha o cerco de Texel. Navios de passagem o reforçavam. E transmitia sinais falsos para elementos inexistentes, com o que obrigava à inércia as receosas Forças Navais francesa e holandesa.

O silêncio das altas autoridades nacionais e navais, só interrompido por curta proclamação impondo a rendição imediata em troca de nada, ia aumentando a irritação e a impaciência de Parker e dos “delegados”, que viam no tempo um inimigo que os ia derrotando. Em ato de arrogância ou desespero, enviaram para o Almirantado uma carta diferente das “humildes petições”. Inicialmente perguntavam se os lordes achavam que tratavam com crianças ou senhoras idosas com medo do “lobo mau”. Afirmavam: “Somos homens experimentados nas vicissitudes, capazes de levar adiante a causa com coragem e perseverança.”<sup>14</sup> E estavam de posse de 13 naus, força não inferior a qualquer esquadra existente. Tudo que pediam era de justiça ser concedido. A demora na resposta só provocaria novas imposições. Quanto aos disparos feitos contra o HMS *San Fiorenzo*, só lamentavam não o ter afundado, o que merecia como deserto do movimento.

Este documento indignou profundamente o rei e os lordes, indignação que já aparecia na opinião pública e no Parlamento. Não confiando mais em Buckner, a 2 de junho o Almirantado enviou para Nore um “comandante antimotim”: o Contra-Almirante Charles Elphinstone, Visconde de Keith, com brilhante carreira naval, tendo-se salientado nas Guerras da Independência Norte-Americana, em Toulon e na tomada da África do Sul. No dia de sua chegada, deparou-se com uma séria mudança na situação. Parker, sempre reeleito, e os “delegados”, esperando que nova ameaça resolvesse a questão do abastecimento, declararam Londres bloqueada! Fundearam os navios formando uma linha cruzando o fundeadouro de Nore, com três unidades patrulhando, e assim impediam qualquer passagem para e de Londres. Além da repercussão emocional, a utilidade

da operação seria a possibilidade de serem apreendidos barcos transportando virtualhas para Londres. A população da cidade pouco ou nada sofreria, pois o grosso do abastecimento de Londres vinha por terra.

## BLOQUEIO DE LONDRES

Com essa medida de aspecto desesperado, Parker e os “delegados” juntaram declarações ameaçadoras e, ao mesmo tempo, excludentes dos castigos que poderiam advir. Faziam as autoridades saber que era opinião geral dos amotinados ter sido a decisão de cortar o abastecimento dos navios altamente injusta que só exasperou “homens honestos cuja maior felicidade é servir ao seu país.”<sup>15</sup> Ao mesmo tempo, comunicavam a Buckner que os “delegados” não tinham qualquer ligação com os jacobinos (republicanos) e que os navios amotinados iriam imediatamente para Texel se a Esquadra inimiga tentasse sair para o mar.

Realmente se o bloqueio não afetou o abastecimento de Londres, teve outras consequências negativas. O atraso na chegada de insumos e matérias-primas prejudicou as indústrias, causando prejuízos e revolta nos homens de negócio. As instalações portuárias da cidade, normalmente repletas de itens chegando ou saindo, ficaram vazias. E no fundeadouro de Nore, o número de mastros dos mercantes proibidos de passar cresceu enormemente. Produtores, importadores, exportadores mandavam emissários ao bloqueio pedindo passagem.

A reação, comandada por Lorde Keith, aumentava. As baterias em terra receberam reforço de canhões retirados de navios. Como se tinha notícia de muitos contatos dos rebeldes com comunidades perto de Nore, tropas de cavalaria guarneceram-nas, prendendo quem desembarcasse. E a Trinity House, uma centenária organização independente que cuidava (e ainda cuida) do balizamento e da segurança da navegação, foi acionada. Conseguira retirar as bóias existentes por fora da linha de bloqueio, evitando que ele fosse reforçado por outras unidades.

<sup>14</sup> Ibidem. p. 258.

<sup>15</sup> Ibidem. p. 266.

Um ponto a seu favor, com que os “delegados” contavam, era a possibilidade de ataque das forças navais inimigas em Texel, que tinham pela frente apenas dois navios de Duncan (quatro naus rebeladas que não haviam vindo para Nore, mantinham-se fundeadas em Yarmouth). Essa vantagem perderam, pois Duncan recebeu a ajuda da força comandada pelo Almirante Curtiss, que se tinha amotinado em Spithead, mas voltara à disciplina. E também franceses e holandeses estavam insurretos por falta de pagamento e não suspendiam!

No dia 5 de junho comemorava-se oficialmente o aniversário do rei, que era recepcionado no Colégio de Eton com seus parentes e amigos mais chegados. Em meio à conversa, ele perguntou com curiosidade: “E o motim? Continua?” Os amotinados, entretanto, lembravam-se dele. À uma hora da tarde, nos navios rebeldes, as vergas foram guarnecidas por marinheiros uniformizados com calças brancas e blusa azul, pavilhão real içado nos mastros e disparada a salva de 21 tiros do regulamento de honras, com a precisão característica da Royal Navy, acompanhada por três “hurras”.

A reação a essa atitude conciliatória não foi como os marinheiros esperavam. O pedido para mandar nove doentes para terra foi negado. E um jornal de Londres – *Gazette* – publicou novo Ato do Parlamento condenando a morte qualquer pessoa que se comunicasse com o motim. Em tentativa de explicar as homenagens do dia 5, Parker e os “delegados” prepararam uma declaração ao povo. Nela diziam que os ministros de Sua Majestade sabiam perfeitamente que seus pedidos apoiavam-se nas leis humanas, da honra e da segurança nacional. O que era apresentado ao público falseava essas verdades. Os marinheiros haviam sido vítimas de tirania e opressão. Tinham enfrentado tempestades, guerras sangrentas para defender o país, para depois serem tratados pior do que cães em Londres? A idade da razão fez com que se achassem a si mesmos. Tinham a graciosa majestade do soberano na mais alta conta e a certeza que nenhum dos males sofridos haviam sido por ele instigados. E bastava que Sua Majestade desse a ordem para

que as demandas fossem atendidas, e com alegria voltariam ao serviço da nação. Mas enquanto isso não acontecesse, continuariam a parar todo o comércio e interceptar as provisões para sua própria subsistência.

Este documento não chegou ao conhecimento público pois, tendo sido pago um portador para imprimi-lo e distribuí-lo, este ficou com o dinheiro e desapareceu. Mas no dia 6, o *Captain* Conde de Northesk, comandante do HMS *Monmouth*, navio que se havia amotinado em Yarmouth, julgando que os rebeldes se achavam em um dilema sobre que rumo tomar, pretendeu ter com os “delegados” uma reunião que talvez os esclarecesse. Com autorização de Lorde Keith, foi recebido com honras a bordo de seu navio e, na câmara, encontrou-se com Parker e alguns “delegados”, que, desde logo, reafirmaram seu respeito pelo soberano. E Parker redigiu novo memorial, dirigido ao rei, pedindo a Northesk que o levasse ao destinatário.

Dizia que seus “fiéis e leais” súditos pedem que receba suas petições como o “pai de seu povo”, título com que sempre se apresentou. Já as tinham entregado aos ministros do rei, mas acreditavam que nunca tenham sido passadas às suas reais mãos, mas parecia que os ministros desejavam a ruína e a queda de seu reino, chamando-nos de rebeldes, traidores e fora-da-lei. Juntavam uma lista dos pedidos e a razão de fazê-los. Não havia em seu reino súditos mais leais e fiéis, mas enquanto não fosse anulada a proclamação que os chamava de fora-da-lei, aceitos os pedidos, assegurado o abastecimento dos navios e livres as comunicações com terra, continuariam a ser os senhores do fundeadouro de Nore. Os ministros acreditavam que se entregariam pela fome, mas estavam enganados. Tinham provisões para dez semanas, e mesmo que só as tivessem para dois dias, prefeririam morrer a ceder um artigo que fosse de suas queixas. Para atendê-las, tinha o governo 54 horas a partir das oito horas do dia 7 de junho. Se não o fizesse, não haveria justificativa para as conseqüências.

Estes brados com que desejavam mostrar força eram mais de desespero. Na realidade já estavam desarticulados, demonstrando antes fraqueza. Os fatos se precipitavam. Ao ser



retirado o balizamento da entrada de Nore, já haviam chegado as quatro naus amotinadas que estavam fundadas em Yarmouth. Com isto, a “esquadra” de Parker incluindo 17 naus e 12 navios menores, seria poderosa, se bem dirigida, o que aumentou os receios do governo de terem diante de Londres 29 navios, 1.300 canhões e 10 mil homens ameaçadores. Entretanto a ofensiva não aconteceu, com o que a Trinity House retirou o balizamento rio acima, deixando-a encurralada.

Os armadores, comerciantes, seguradores, prejudicados, declararam que consideravam o motim de Nore com indignação e repulsa. E que nenhum marinheiro que tivesse tomado parte no motim seria empregado sem provar que havia voltado ao cumprimento do dever. Dariam um guinéu (uma libra mais um xelim) a quem abandonasse os navios amotinados e cem libras pela prisão e julgamento de cada líder.

O aprovisionamento dos navios, contrariamente ao que dizia o memorial de Parker, estava cada vez mais curto, já obrigando ao racionamento. Houve casos de desembarques furtivos para roubar carneiros, trigo, peixes. O apoio político desaparecera. Mesmo James Fox, o campeão da oposição, de sua casa de campo escreveu a um amigo: “Fiz tudo que pude para evitar tanta confusão; creio que agora tenho o direito de ignorar o que esta acontecendo.”<sup>16</sup> Os navios mercantes, que antes recebiam os marinheiros cordialmente, com a falta de alimentos que também os atingia, deixaram de fazê-lo.

O prazo dado pelo ultimato esgotava-se sem resposta. Decidiram conceder mais 24 horas. Mas a situação interna deteriorava-se de tal maneira que Parker e os “delegados” começaram a planejar uma retirada, ainda que com o risco de sair para o mar sem o balizamento. Os navios se dividiriam em cinco grupos, com destinos diferentes, que seriam: permanecer em Nore e se render; velejar para Texel, combater a Esquadra de Duncan e entregar-se à França; ir para Cromarty, no Norte da Escócia e aguardar os acontecimentos; ir para Shannon, na Irlanda, onde teriam bom acolhimento, com o grande número de marinheiros irlandeses; ou largar para a longa via-

gem rumo a “Nova Colônia”, isto é, a América do Norte, escolhendo região abandonada, onde formariam uma fraternidade de piratas, como as que existiram.

Embora se deixasse a critério de cada navio a que divisão desejaria pertencer, como as decisões demorassem, os “delegados” fizeram designações que aumentaram as confusões. Cada designação era objetada, com escolha de outro destino. Isto era reflexo das dissidências que se multiplicavam, dando razão inclusive ao chibateamento dos chamados “perjuros”. Parker, em seu delírio de grandeza, cada navio, acompanhado de cerimonial, bandas e vivas, mas sem grandes resultados. Na volta, em reunião com os “delegados”, anulou os planos de retirada e emitiu ordem mais prática: no dia seguinte, às duas horas, os navios suspenderiam e rumariam a Texel para verificar se a Esquadra holandesa estava no mar e, em seguida, se encontrariam em Cromarty. Os que abandonavam a causa ficariam em Nore.

Sábado, dia 10, às duas horas, a resposta do governo não havia chegado e a ordem de suspender seria confirmada. Mas representantes do HMS *Montagu* resolveram enviar outra proposta: voltariam ao cumprimento do dever se os navios em mau estado fossem docados e reparados, os oficiais acerca dos quais havia objeções afastados e nenhum marinheiro acusado de traição. Apesar de aprovada por Parker, nada foi feito.

Resolveram por fim suspender. Os tambores bateram, chamando aos postos. Velas foram içadas. Com um tiro do HMS *Sandwich* veio a ordem. Mas em vez de ser cumprida, houve grandes discussões nos cabrestantes e nenhum navio se moveu. Um barco atracou no HMS *Sandwich*. Nele vinha o *Captain* John Knight trazendo o “não” do governo. Parker fez nova contra-oferta: render-se-iam se os oficiais indesejáveis fossem afastados. Tinham atingido o mínimo pedido a *Black Dick* Howe em Spithead. John Knight prometeu levá-la ao Almirantado. Na espera, todos os navios arriaram a bandeira vermelha e içaram o pavilhão de São Jorge. A fantasia do bloqueio de Londres terminara.

---

<sup>16</sup> Ibidem, p. 291.

Aproveitando-se da confusão do momento, e estarem ausentes os “delegados”, o *lieutenant* Robb, no HMS *Leopard*, reuniu alguns dos “perjuros”, deu ordem, e foi obedecido, de içar as velas e suspender. Houve reação dos amotinados, tiros de pistolas foram trocados, houve feridos, mas o navio começou a se movimentar. Ao ser percebido o contramotim, diversos navios abriram fogo, na costumeira tática inglesa de imobilizar o adversário, atingindo o seu velame para então ser abordado. O navio atingido encalhou, mas com enorme esforço conseguiu livrar-se e foi arrastado pela corrente para fora do alcance dos canhões.

Logo a guarnição do HMS *Repulse* rendeu-se a um *lieutenant* e seguiu o caminho do *Leopard*. Também encalhou, recebeu os tiros, que fizeram feridos, mas conseguiu escapar. No HMS *Sandwich*, depois de ter sido dominada uma reação, os “delegados” resolveram apelar para o antigo comandante, *Captain* Parr, a fim de obter uma solução. Chamaram-no, e ele, com o fito de ganhar tempo, escreveu carta para o Almirantado sugerindo que fossem pagos os soldos atrasados e concedido o perdão real, que seria enviada através um mercante. Nunca foi. Um terceiro navio, o HMS *Ardent*, suspendeu, trocou tiros com os outros rebeldes, mas conseguiu pôr-se a salvo.

## O FIM DO MOTIM: JULGAMENTOS E PUNIÇÕES

O motim enfraquecia. Só se mantinha na esperança de uma resposta positiva da proposta enviada pelo *Captain* John Knight. Dia 11 ela chegou. Não foi aceita. Apenas submissão incondicional seria considerada. Com referência ao perdão, teriam que confiar na benevolência do rei. Crimes haviam sido cometidos e teriam que ser julgados. E um Ato do Parlamento determinava que os amotinados perdiam o direito de receber parte dos botins capturados que lhes fosse devido e mesmo os soldos.

Parker e os “delegados” ficaram desnoteados. A agitação aumentou. Oficiais que se haviam mantido embarcados nos navios rebeldes iniciaram ações de contramotim, resultando em tiros e lutas internas. O primeiro a ceder foi o HMS *Standard* no dia 13,

que velejou para Gravesend, rio acima, onde se achavam os navios já dissidentes. Outros o seguiram. Não havendo muita confiança na rebeldia do HMS *Sandwich*, o comando da rebelião transferiu-se para o HMS *Montagu*. Parker, ainda no HMS *Sandwich*, reuniu a guarnição e perguntou: querem se render? A resposta foi quase unânime: sim. Deu ordem para arriar o bote, pois desejava ir para terra. Ninguém se mexeu. Não queriam ser denunciados como rebeldes como o Ato do Parlamento classificava quem auxiliasse de qualquer forma um amotinado.

No dia 14, Lorde Keith fez um ronda pelos navios, recebendo a rendição e, com ajuda de elementos leais, listando os cabecilhas que iriam ser julgados, prendendo muitos. Quanto a Parker, um prêmio de 500 libras seria dado a quem o entregasse. Ninguém o denunciou. Não havia mais o “parlamento” dos “delegados”. Parker convidou dois *lieutenants* que estavam a bordo a comandarem o navio. Quiseram içar a bandeira branca da rendição, ao que Parker se opôs, pois temia que navios ainda amotinados abrissem fogo, o que não aconteceu. O ex-capitânia da insurreição seguiu para Gravesend. Um destacamento de soldados prendeu Parker, encerrando-o em uma prisão civil. O último navio a se entregar foi o HMS *Director*. Um dos “delegados”, Blake, conseguiu fugir com um grupo de 11 amotinados e aportaram em Calais. Esperavam que os franceses os recebessem como heróis, mas, para sua surpresa, os prenderam.

O motim de Nore terminara. As punições iriam começar. Parker inaugurou os julgamentos, a 23 de junho, diante de uma Corte Marcial de 11 membros, seguindo todos trâmites jurídicos, com grande ressonância nacional. Em sua defesa, Parker apelou dizendo ter sido um fator de moderação, impedindo que o motim tomasse características agressivas e radicais. Mas sempre se manteve ativo, possivelmente porque completava-se o ciclo de suas fantasias de superioridade. Comandara esquadra poderosa com milhares de seguidores leais, tivera contatos de igual para igual com altas autoridades. Agora era o mártir de uma causa nobre, com reconhecimento nacional. Confirmam esse juízo suas declarações ao ser condenado a morte por enforcamento no dia 27. À Corte Marcial dis-



se que se submetia à sentença porque tinha consciência de que Deus sabia que o coração do povo estava a seu favor. Em carta a um amigo, escrita da cela, interceptada pelo Almirantado, reafirmava que sua consolação era ser um mártir pela causa da humanidade. Pesavam sobre ele muitas acusações, mas sua consciência dizia que sua ação junto aos marinheiros fora absolutamente certa, se bem que não tivesse sido prudente. Não tivera a prudência de conhecer melhor as reações humanas. E se alonga extensamente em explicações sobre suas culpas e termina dizendo que a condenação fora justa por ter infringido os Artigos de Guerra, mas que eram posturas ilegais se os "Artigos da Humanidade" fossem considerados. E, em uma última denúncia, afirmava ter sido o pedido ao governo melhor distribuir os prêmios das capturas, o que mais indisputava a Corte contra ele. Em tudo transpirava a superioridade e o orgulho de ser mártir.

A Royal Navy fez da execução de Parker um espetáculo. A nau capitânia do motim, HMS *Sandwich*, foi trazida para Nore e fundeada perto de terra, onde os habitantes locais se aglomeraram e três regimentos formaram. Havia bandas, representantes de todos os navios e embarcações em volta. A nota emocional foi dada pela presença da esposa de Parker, que tentou diversas vezes ir a bordo sendo impedida. Ao ser passado o laço no pescoço, Parker pediu para falar e gritou: "Reconheço a justiça de minha punição. Desejo que seja suficiente e evite outras mortes."<sup>17</sup> Um tiro confirmou a execução e o fim do "presidente da esquadra".

Os rigorosos castigos que se seguiram atingiram centenas de amotinados, em diversos graus de severidade, conforme iam sendo apuradas as culpas. Muitos foram enforcados. Outros, exilados para a Austrália ou condenados a trabalho forçados. Em um transporte de exilados que rumava ao Cabo Horn, 29 deles rebelaram-se, dominaram os oficiais, os quais, juntamente com passageiros, foram postos em um escaler que conseguiu chegar ao Brasil.

## MOTIM DE NORE E A REVOLTA DE MARINHEIROS DE 1910

### **Semelhanças e Dessemelhanças**

Tanto o Motim de Nore quanto a segunda Revolta dos Marinheiros no Brasil, em dezembro de 1910, guardam semelhanças e dessemelhanças, como existiram nos fracassos e êxitos de Spithead e na de novembro. Não havia em Nore e no motim de dezembro no Brasil, diferentemente dos anteriores, objetivos concretos e exequíveis a atingir.

Quando se rompe o freio da disciplina civil ou militar, e os indivíduos se transformam em "multidão", a ordem não logra ser recuperada só com a anistia e as concessões feitas. No segundo motim no Rio de Janeiro, nenhuma exigência foi feita, e em Nore repetiram as demandas de Spithead, por não acreditarem, ou não quererem acreditar, no perdão real e no Ato do Parlamento autorizando os aumentos do soldo e do provisionamento, embora lhes fossem mostrados os documentos que os afirmavam. Também não se verifica, em ambos os casos, ameaças de grande proporção prejudicando a nação que lhes dessem força, pois a destruição da capital do país não se podia fazer com os canhões desarmados e, na Inglaterra em guerra, a resistência ao inimigo já estava assegurada pelas Esquadras leais. Por isso, as reações foram prontas. No Brasil, um bombardeio de quatro horas destruiu o Quartel de Fuzileiros e, no Cruzador *Rio Grande do Sul*, houve enfrentamento enérgico dos oficiais, com o que veio logo a rendição. Na Inglaterra, a estrutura política do país exigiu quatro semanas de negociações, mas em nenhum momento figurou-se recuo governamental, apertando-se continuamente a cerco aos rebeldes.

Com a rapidez com que desenvolveu no Brasil o segundo motim, não se percebeu coordenação dos elementos envolvidos. Sabe-se que houve um sargento fuzileiro, cognominado *Bexiga*, que levantou uma companhia. Depois desapareceu. Na Inglaterra isto foi resolvido quando um líder, tudo indica que psicopata, mas superior aos rebelados,

<sup>17</sup> Ibidem, p. 356.

transformou a direção do motim em um “parlamento”, do qual era ele o “presidente”.

Reações navais – com ataques dos navios leais – foram planejadas. No Brasil, em novembro, com os contratorpedeiros e, na Inglaterra, com a Esquadra do Almirante Duncan, ambas não realizadas a vista da inconveniência de ser travada batalha naval no ambiente fechado de uma baía, rodeada de comunidades.

A demora das soluções pode causar a evolução dos motins, adesões, fortalecimento das posições. Entretanto, se esta demora representa tática de cansar os amotinados, tender a bons resultados, como aconteceu em Nore. As obrigações rotineiras, que têm que atender, vão cansando-os, mormente se não têm em vista término. Os indivíduos vão se destacando da “multidão” e começam a aparecer os “dissidentes” e “perjuros” se entregando.

Um ponto de coincidência dos motins foram as punições rigorosas a que foram submetidos os amotinados em ambos os casos. Na Inglaterra, os enforcamentos se multiplicaram, com condenações aparentemente corretas juridicamente, determinadas por Cortes Marciais. No Brasil, como as penas de morte não eram legalizadas, as punições infligidas foram somente de prisão e desterro. Mas, de 20 presos colocados em uma cela, em noite extremamente quente, não tendo o carcereiro chaves para abri-la quando eles gritaram, 18 morreram. E, por ordem do chefe da Polícia, 106 ex-marinheiros foram deportados para a Amazônia, juntamente com prostitutas, ladrões e vagabundos (costume da época), embarcados em um navio mercante, o *Satélite* – com a escolta do Exército. A denúncia de que alguns deles conspiravam, pretendendo revoltar-se e tomar o navio, justificou cinco serem fuzilados, e dois, com ferros nos pés, lançarem-se no mar, o que é bastante duvidoso, devendo ter tido alguma “ajuda”. O que se conclui é que amotinados derrotados podem esperar rigorosos castigos, pois as instituições, militares ou governamentais, reagem às humilhações que tenham sofrido, ao desrespeito à disciplina, que é a base das organizações castrenses.

Um ponto comum interessante foi o fato das punições aplicadas aos ditos líderes dos movimentos, de Nore e de novembro, terem

sido causadas muito pelo enaltecimento clamoroso de que foram alvo, no caso de João Cândido, por parte da imprensa, e da posição elevada em que se pôs Richard Parker, com projeção nacional, como o “presidente” todo-poderoso. Passaram, com isto, a serem considerados os responsáveis pelos motins, recaindo sobre suas costas tudo que odioso se fizera, o que não era de todo justo, principalmente em relação a João Cândido, que pouca ação teve. Parker, realmente, fora elemento importante para a deflagração do motim. Foram os primeiros alvos da “vingança” das instituições.

### **CONCLUSÕES – ALGO A APRENDER**

Generalizações tomando como base acontecimentos separados por século, em circunstâncias diferentes, são perigosas. Por outro lado, a História, para ser a “mestra da vida”, exige que se tire ensinamentos do passado, comparando-os com o presente e sendo considerados para previsão do futuro. Os acontecimentos podem variar com o tempo e as circunstâncias, mas os homens são os mesmos, alguém afirmou. Assim, desta comparação audaciosa entre motins deflagrados na Royal Navy, a maior do mundo, em plena guerra e, mais de um século depois, em um embrião de Marinha recém-adquirida, pode-se tirar algumas conclusões acerca das razões que podem fazer explodir um motim e do como se desenvolvem. Seriam:

- \* desatenção do governo com as Forças Armadas, principalmente em tempo de paz, prejudicando sua eficiência, rebaixando-as ante a sociedade, tornando-as entidades amorfas, burocratizadas, afastadas de suas finalidades;
- \* diferença de nível cultural e social entre a oficialidade e os subalternos, fazendo-as entidades estranhas, quiçá inimigas, ao invés de serem complementares para atingir o mesmo fim, como devem ser;
- \* insatisfação generalizada dos amotinados, mesmo que não se prendam a causas específicas.
- \* deflagrado os movimento em unidades diferentes ou afastadas, ou



mesmo para ações mais amplas, para instigá-las, é necessária a existências de um líder;

\* a demora de solução é prejudicial, pois permite o desenvolvimento do motim e a permanência da situação indisciplinada. Se usada porém como tática pode ter resultado, desde que se mantenha o *status quo* (isto é, o motim não evoluir), pois o fato dos rebeldes terem que assumir responsabilidades rotineiras e de administração sem ajuda de uma infra-estrutura, para o que não estão preparados, acaba cansando-os e os indivíduos libertam-se da “multidão” e aparecem os “dissidentes” e “perjuros”;

\* quando os motins deflagram, isto não deve ser apenas atribuído aos

clamores dos amotinados. Pode também decorrer de erros e falta de sensibilidade das autoridades que os comandam;

\* mesmo encerrado o motim, vencido ou com as exigências atendidas, recuperar a situação disciplinar anterior não se dá imediatamente. São necessárias medidas extremas para conseguir-lo. No Brasil, além das punições, houve uma substituição total dos amotinados, modificação do sistema punitivo, melhora do preparo nas escolas de aprendizes-marinheiros. Na Inglaterra, em guerra, isto seria impossível. Enforcaram os líderes e os elementos que se salientaram. Depois, o envolvimento intensivo em operações de guerra evitou novos motins.

# Portos e mais portos: arqueologia marítima de Cananéia (SP)<sup>1</sup>

**Paulo Fernando Bava de Camargo**

*Pesquisador associado do Centro de Estudos de Arqueologia Náutica e Subaquática/Unicamp; aluno de pós-graduação (doutorado) do Museu de Arqueologia e Etnologia/USP; bolsista do CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil.*

## RESUMO

Apesar do transporte marítimo de cargas e passageiros ter se extinguido no Vale do Ribeira paulista há vários anos e da região hoje ser considerada economicamente decadente, os portos da região continuam bastante ativos em razão da pesca comercial e do turismo náutico. Como a arqueologia marítima pode ajudar na resolução desse aparente paradoxo? Através do registro e prospecção de algumas estruturas portuárias, foi possível perceber uma inversão no sentido de circulação das mercadorias com o aparecimento da ferrovia, no início do século XX. Isso resultou numa transformação na cadeia produtiva, fazendo com que comerciantes e armadores nativos perdessem o poder econômico, levando à disseminação da idéia de decadência da região.

PALAVRAS-CHAVE: ARQUEOLOGIA MARÍTIMA; PORTOS; CANANÉIA

## ABSTRACT

Despite the fact that the maritime cargo and passengers transportation vanished from the Ribeira's valley many years ago and the perception that this region is now economically decadent, its ports are still being very active due to commercial fishing and nautical tourism. How can maritime archaeology help to answer this possible paradox? Through the register and excavation of some harbours' structures, a change of direction of the trade net was detected when the railways appeared in the beginning of the 20th century. The result was a transformation in the production chain process, causing the loss of economical power to ship owners and merchants and consequently disseminating the idea of an economically decadent region.

KEY-WORDS: MARITIME ARCHAEOLOGY; PORTS; CANANÉIA

## INTRODUÇÃO

Cananéia é uma pequena cidade do litoral sul do Estado de São Paulo, quase na divisa com o Paraná. Desde a formação do seu primeiro aglomerado euro-indígena, ainda no século XVI, até o século XX, comunicou-se com as outras partes do Brasil por via marítima. Em suas águas navegaram tanto pequenos veleiros quanto grandes vapores de linha.

A realidade hoje é outra. Grandes embarcações não mais demandam o Porto de Cananéia há pelo menos 50 anos, o mesmo tanto de tempo do desaparecimento da navegação a vela. Se pensarmos em embarcações maiores ainda, tais como as que foram empregadas pelo Lloyd Brasileiro, de mais de 1.000 toneladas de deslocamento, podemos colocar quase 70 anos de ausência. Hoje praticamente todo o deslocamento se dá por via rodoviária, à exceção de uma ou outra derrota para as ilhas do entorno.

---

<sup>1</sup> Este artigo está embasado nas pesquisas para a tese de doutorado (em andamento), intitulada *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*; orientadora: Professora Doutora Maria Cristina Mineiro Scatamacchia, pesquisadora do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP) e coordenadora do Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira. A pesquisa de doutorado está sendo realizada com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil (CNPq) e o Programa Arqueológico é financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Apesar disso, a pequena cidade – situada numa região que não raro é vista como patrimônio histórico nacional e patrimônio natural da humanidade, ao mesmo tempo em que é considerada a mais pobre do Estado – tem uma pulsante atividade náutica, promovida pela pesca e pelo lazer. Como resultado, seus embarcadouros estão em constante modificação.

Com isso em mente, podemos simplesmente dizer que houve uma decadência da navegação? Podemos atestar que a cidade está economicamente estagnada? Como ordenar a cultura material de forma a elucidar esse aparente antagonismo entre o passado e o presente?

## OBJETIVO

O objetivo deste artigo é mostrar através da arqueologia dos equipamentos físicos dos portos marítimos e fluviais que há um dinamismo econômico na região do Vale do Ribeira paulista, mas que ele precisa ser analisado sob outro viés, levando-se em conta a produção regional e não tomando parâmetros construídos a partir da produção de outras regiões do estado. Como base para este estudo serão utilizados prioritariamente os portos de Cananéia, notadamente os da sede do município. Em segundo lugar vêm os portos de Iguape<sup>2</sup> e, em terceiro, os demais portos do Mar Pequeno e Rio Ribeira. Isso se justifica, por um lado, pelo fato do autor ter maior conhecimento das estruturas portuárias de Cananéia e, por outro, em razão dos portos de Cananéia continuarem ativos, situação nem sempre observada nos outros municípios. Portos em atividade costumam ser constantemente reparados, fato que garante a integridade de algumas estruturas antigas, apesar das eventuais descaracterizações que elas sofram. Portos inativos, devido à intensa dinâmica erosiva ou deposicional do lagamar, demandam extensas escavações emersas e submersas.

O estudo de estruturas “vivas” também obriga o arqueólogo a partir de uma situação concreta e ativa rumo à elucidação de um contexto que só tem representação no

plano histórico-arqueológico e retornar obrigatoriamente ao contexto social inicial, explicando não só os fragmentos ou os atos daqueles que já se foram, mas também de tudo aquilo que tem cheiro, fala e se mexe.

## NAVEGAÇÃO FLUVIAL, FERROVIAS E RODOVIAS: DERROCADAS DOS PORTOS MARÍTIMOS?

Desde a conquista européia até o início do século XX, a planície costeira de Cananéia/Iguape, região sul do Estado de São Paulo, foi o portão de todo o Vale do Ribeira (CAMARGO, 2002) e uma das portas do Vale do Paranapanema (SECRETARIA, 2006 a e b). Com isso, toda a movimentação de bens e pessoas passava – subindo ou descendo o Rio Ribeira, mas também transitando pelos caminhos da Serra de Paranapiacaba – pelos portos marítimos de Cananéia e Iguape. O resultado dessa movimentação de mercadorias e gente foi o Porto de Iguape se tornar, durante o século XIX, um dos mais importantes de São Paulo (MÜLLER, 1978), sustentado principalmente pelas exportações de arroz e importação de bens manufaturados ou industrializados (VALENTIN, 2006). O volume de cargas se tornou tão considerável que, entre as décadas de 1820-1850, foi aberto um canal de comunicação entre o porto fluvial do Rio Ribeira e o porto marítimo de Iguape para substituir o transporte de mercadorias por via terrestre entre o rio e o mar.

Mas entre fins do século XIX e início do século XX, o mesmo (relativamente) grande porto iguapense já se ressentia da perda de importância diante do Porto de Santos devido a dois fatores principais. O primeiro deles – e sem dúvida o mais importante – tem a ver com a expansão ferroviária: ainda na década de 1910, a linha da Southern São Paulo Railway transpôs a serra e rumou para Juquiá, onde chegou em 1915<sup>3</sup>, tornando-se parada obrigatória para os barcos de transporte fluvial, canalizando assim a produção de todo o Vale do Ribeira, que antes era despachada por Iguape, pela via férrea para a praça de Santos (SANTOS, 1952). E essa produção

<sup>2</sup> Para uma síntese dos trabalhos nos portos de Iguape desde a década de 1990, ver SCATAMACCHIA (2003).

<sup>3</sup> Extraído de <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/juquia.htm>>, [Consulta: 23/11/2007].

incluía até mesmo as mercadorias de Iguape que, ao invés de serem despachadas pelo porto da cidade, faziam o caminho oposto e seguiam para a estação de trem.

O segundo fator da perda de importância desse porto é o assoreamento do Mar Pequeno no trecho ao norte da foz do Valo Grande (o canal de ligação entre porto fluvial e porto marítimo) que, sem a realização de obras de dragagem periódicas, determinou a gradativa diminuição da navegação de cabotagem até sua extinção em meados do século XX.

Dentro desse processo de declínio das atividades portuárias marítimas de Iguape, Cananéia, situada por volta de 60 km a Sudoeste (pelo mar; 82 km por rodovia), assumiu o papel de principal porto marítimo da região, isso por ter boas condições de ancoragem, onde navios de porte poderiam entrar sem grandes problemas para embarcar a produção da região. Mas, em verdade, essa tomada de dianteira nas operações portuárias não se verificou por muito tempo também por causa da implantação da Southern e sua conexão direta com a navegação fluvial (ALMEIDA, 1961: 485). Ao invés das mercadorias e dos passageiros provenientes de Iguape e arredores rumarem para Cananéia, para então seguir para Santos por via marítima, bens e pessoas provenientes de Cananéia e entorno passaram a fazer o caminho inverso, seguindo para Iguape e de lá para a estação de Juquiá. Isso se depreende pela intensificação do número de viagens de Juquiá ou Iguape, em direção à Cananéia (ALMEIDA, 1945), enquanto a navegação marítima declinava.

Embora o tráfego marítimo de cabotagem tenha sido praticamente extinto na década de 1930 (ALMEIDA, 1952), grande parte dos equipamentos portuários continuou a ser utilizada pelo serviço fluvial, cada vez mais necessário até a criação de uma malha rodoviária interligada com a ferrovia, ou de estradas que ligassem as localidades do Ribeira diretamente às grandes cidades a

partir da década de 1940 (PETRONE, 1966). E quando as estruturas portuárias existentes não eram suficientes ou não respondiam às necessidades, novas eram criadas, tal como se pode ainda hoje ver na margem esquerda do Valo Grande, em Iguape.

Paralelamente ao desenvolvimento da navegação fluvial, têm-se as atividades ligadas à pesca comercial, a qual desde os anos 1920 se impôs com grande força na região (SILVA, 2004), sendo ainda hoje uma das maiores empreendedoras na criação e readequação de estruturas portuárias em Cananéia<sup>4</sup>.

Desse quadro acima exposto, é possível depreender que de fato as atividades relacionadas ao transporte marítimo de cargas e passageiros diminuíram nessas duas cidades, mas, por outro lado, as atividades náuticas para a pesca e as fluviais de transporte foram bastante importantes até fins da década de 1960, tanto em Cananéia quanto em Iguape. A partir daí houve um declínio nas atividades náuticas em Iguape<sup>5</sup> motivada por diversos fatores, dentre os quais o avanço do assoreamento no Mar Pequeno e os problemas ambientais ocasionados pelas tentativas de minorar os efeitos negativos do Valo Grande. Na outra ponta do Mar Pequeno, em Cananéia, a navegação marítima relacionada à pesca aumentou imensamente, assim como as atividades náuticas fluviais. Se hoje não existe mais o transporte de carga nos rios, surgiu um fluxo intenso de embarcações de turismo que servem àqueles que passeiam pelo Lagamar (denominação da região estuarino-lagunar formada por Cananéia, Iguape e Ilha Comprida).

Como conseqüência dessa mudança de foco nas atividades náuticas, quem hoje observar atentamente Cananéia perceberá a contínua transformação dos ambientes portuários. Nota-se a reforma e readequação dos velhos portos para o serviço de balsas, para o turismo no Lagamar, ou até para a pesca comercial/industrial. Também há a

<sup>4</sup> A indústria de processamento de peixes se desenvolveu em Iguape entre os anos de 1930 e 1970, não sendo hoje mais tão expressiva, ao contrário da pesca comercial em Cananéia.

<sup>5</sup> A pesca, principalmente da manjuba, ainda subsiste em Iguape e é importante fonte de renda para as famílias do bairro do Rocio, mas a pesca industrial desapareceu. A pesca desportiva também se desenvolve em outras localidades de Iguape, principalmente nas afastadas do Valo Grande, como Sabaúma, por exemplo.

construção de várias novas estruturas para servir aos veranistas e suas casas, estimulando o aparecimento de marinas, garagens e clubes náuticos.

Tendo em vista essas transformações materiais das estruturas portuárias, é difícil atribuir à Cananéia uma economia estagnada e, até mesmo, decadente, juízos de valor comumente disseminados. O registro material não se coaduna com esse discurso, fundamentado ainda numa visão desenvolvimentista de progresso econômico, através da qual é comparada a produtividade da civilização paulista do café ou da indústria de bens de capital com a do arroz, da pesca e da banana. Resultam desse procedimento interpretações que não focam no maior problema do Vale do Ribeira: o que está em jogo não é a quantidade de produtos (indubitavelmente inferior à das zonas desenvolvidas do Estado) e sim a qualidade dos produtos, quem lucra e quem ganha pouco ou nada com essa cadeia produtiva.

As características visuais das estruturas portuárias, a sensação de dinamismo que a diversidade de usos, formas, materiais e localizações passa ao observador são apenas um indício efêmero da atividade econômica. Para se avançar nesta questão, há que se analisar minuciosamente todo o ambiente portuário de Cananéia e as estruturas presentes nele, resultado de centenas, senão milhares de anos de ocupação. É o que se segue nos próximos tópicos.

## FERRAMENTAS PARA A ANÁLISE DOS PORTOS: ARQUEOLOGIA MARÍTIMA

Tomando de empréstimo as considerações de Staski (2002) sobre arqueologia urbana<sup>6</sup>, pode-se dizer que há dois tipos possíveis de intervenção arqueológica portuária: pesquisas *no* porto e *do* porto. No primeiro caso as prospecções e escavações sistemáticas são realizadas na área do porto visando qualquer tipo de vestígio arqueológico que possa ser encontrado, desde acampamentos pré-coloniais até antigas fazendas. No segundo caso, o objeto arqueológico é o

próprio porto e suas diversas fases de construção e camadas de ocupação.

Para este segundo caso, não há a necessidade de ser cunhado o termo arqueologia portuária ou de se lutar por uma nova ramificação da Arqueologia, mas faz-se necessário observar as metodologias de diversas disciplinas ou subdisciplinas conjugadas dentro de uma ramificação já existente, a arqueologia marítima.

A arqueologia marítima está voltada para o estudo da relação do ser humano com os cursos d'água, estando aí abrangidos os aspectos materiais e simbólicos dessa relação, expressa tanto em jazidas submersas, emersas ou na interface desses ambientes (ADAMS, 2002). E apesar de o termo marítimo ter uma relação direta com o mar, hoje se engloba no escopo da subdisciplina a análise dos vestígios presentes nas águas interiores, uma tendência mundial da ampliação temática da arqueologia que vem se processando há mais de 40 anos, mas com maior ênfase no Brasil somente nos últimos 20 anos. Quanto à delimitação temporal da sua atuação, é possível dizer que ela é muito abrangente, podendo lidar tanto com contextos pré-coloniais quanto com vestígios da era industrial, outra tendência global do pensamento arqueológico. Essa é a base teórica deste artigo.

Os tipos de sítios investigados pela arqueologia marítima são uma ampliação<sup>7</sup> da classificação estabelecida por Rambelli (2002, com referências anteriores) para os sítios arqueológicos subaquáticos.

*Sítios de naufrágio*: apesar de se entender que naufrágios são quaisquer vestígios de cultura material que, por um motivo ou outro tenham soçobrado, essa nomenclatura é reservada aos sítios arqueológicos formados por restos de embarcações submersas.

*Sítios de depósito*: como o próprio nome sugere, são formados por conjuntos de vestígios depositados no leito dos corpos d'água. Este tipo se subdivide em dois – o *ritualístico*, que envolve intencionalidade e estreita relação com o universo simbólico,

<sup>6</sup> Para o autor existem duas arqueologias possíveis no meio urbano: a arqueologia *na* cidade e a *da* cidade.

<sup>7</sup> Discussões científicas ocorridas dentro do CEANS/Unicamp, a partir de 2004, levaram à adoção de uma classificação mais específica para cada tipo de sítio estudado.

freqüentemente associado à religiosidade; e o *de depósito* propriamente dito<sup>8</sup>, simples locais de descarte de lixo ou abandono de bens (intencional ou acidental). Exemplos dos sítios ritualísticos são os restos de cultura material encontrados nos *cenotes* do México (BLOT, 1996). Note-se que essas oferendas não eram simplesmente jogadas num poço qualquer, mas intencionalmente depositadas num corpo d'água com profundo significado simbólico para as culturas da região.

Exemplos dos sítios de depósito comuns são as áreas de ancoragem, ancestrais lixeiras para a gente do mar. Quando uma embarcação larga o ferro, todo o lixo produzido pelas atividades rotineiras é descartado na água<sup>9</sup>, seja o ancoradouro onde for – rio, mar, estuário –, pois na água ele *desaparece*, bem como seu mal aspecto e cheiro.

*Sítios terrestres submersos*: são aqueles que, por um motivo ou outro (eventos geológicos ou antrópicos relacionados à dinâmica hídrica) se encontram submersos.

*Sítios de interface*: foram deliberadamente estabelecidos tanto em meio terrestre quanto no subaquático. Um cais de atracação é construído para ligar a terra à embarcação, mas, para chegar até esta última, parte de sua estrutura tem que estar em meio líquido. Assim um cais possui fundações tanto em terra, quanto no leito marinho, demandando prospecções nos dois ambientes para a realização de um estudo completo.

*Sítios subaquáticos ou de interface emersos*: são estruturas que se encontravam depositadas ou construídas parcial ou totalmente dentro d'água, mas que, no momento de sua exumação, estavam em terra firme. Essa situação normalmente ocorre quando a linha de costa avança sobre os corpos d'água (aterros) ou quando artefatos flutuantes são trazidos para a terra intencionalmente ou não, tal como no caso de uma embarcação carregada terra adentro por um ciclone.

Estruturas portuárias são classificadas como sítios de interface, mas os ambientes portuários podem conter todos os tipos

de sítios arqueológicos elencados acima, obrigando o arqueólogo a desenvolver uma pesquisa de amplo escopo, tanto em terra quanto embaixo d'água, com base na arqueologia subaquática.

Deve-se abrir um parêntese para tratar da arqueologia subaquática. A mais singela explicação do conceito de arqueologia histórica, ou seja, o estudo dos restos materiais gerados a partir da chegada de povos europeus e africanos na América, é cheia de meandros e armadilhas intelectuais para os cientistas, mas a idéia geral é facilmente captada por qualquer pessoa – arqueologia de depois da Conquista. Já o conceito de arqueologia subaquática invariavelmente esbarra no imaginário coletivo *da caça ao tesouro* (RAMBELLI, 2002, com referências anteriores). Assim, enquanto um arqueólogo histórico e um pré-colonial são dois cientistas que se distinguem apenas por seus objetos de pesquisa, o arqueólogo subaquático é considerado um mergulhador aventureiro que sai em busca de tesouros, estando, portanto, separado culturalmente de seus *primos* cientistas, apesar de ter realizado junto com eles a mesma faina durante a formação acadêmica. E essa visão fantasiosa e *agrocêntrica*, embasada na rudeza da vida no mar e nos mitos por ela gerados (DURAN, 2008; RAMBELLI, 2003), acaba inclusive fundamentando práticas levianas na arqueologia, sendo a mais comum delas o uso de mergulhadores comerciais ou recreativos, sem qualquer preparo em arqueologia, em levantamentos subaquáticos. Ora, desde pelo menos o início da década de 1990 que os pesquisadores têm dito e repetido *ad nauseam* que a arqueologia subaquática é a mesma arqueologia aplicada em terra, mas com técnicas adequadas ao meio físico e executada por arqueólogos-mergulhadores (RAMBELLI, 2002; 1998; RAMBELLI ET AL., 2000; SCATAMACCHIA, 1994/5). Estes podem e devem ser auxiliados por mergulhadores não arqueólogos, que para isso têm que se submeter a treinamento prévio em nível téc-

<sup>8</sup> Denominado simplesmente depositário, ou depositário ordinário, ou depositário comum, como se queira. O importante é que esteja clara a distinção conceitual entre o depositário e o depositário ritualístico.

<sup>9</sup> Nos dias de hoje, a consciência e a legislação ambiental tornaram essa prática ou regulada ou proibida, mas velhos hábitos demoram a desaparecer.

nico, no mínimo. Arqueologia, seca ou molhada, é atribuição de arqueólogo.

## A ZONA PORTUÁRIA DA CIDADE DE CANANÉIA ATRAVÉS DA ARQUEOLOGIA

A pesquisa demandou a realização das seguintes etapas. Em primeiro lugar, foi efetuado um inventário fotográfico e cadastral dos entes e feições urbanas dos municípios de Cajati, Cananéia, Eldorado, Iguape, Jacupiranga, Juquiá, Miracatu, Pariquera-Açu, Registro e Sete Barras, situados nos núcleos urbanos originais, nas áreas portuárias, ao redor das estações ferroviárias e ao longo de eixos rodoviários antigos. Posteriormente, foram localizadas plantas e mapas antigos desses municípios, os quais permitiram estabelecer uma escala cronológica para a evolução do meio urbano observada em campo.

Enquanto nas outras cidades do Ribeira foram feitas fotografias em meio digital e tomados pontos de GPS de forma muito rápida, em Cananéia foi realizado um minucioso levantamento: algumas características construtivas e de uso/ocupação de cada edificação da área central foram cadastradas numa planilha para a classificação dessas informações.

Esses dados sobre Cananéia foram então convertidos em informações gráficas expressas em uma planta onde são apresentados os tipos arquitetônicos das edificações, ferramenta que possibilitou o entendimento da expansão da cidade.

Esse levantamento foi ainda mais detalhado na linha de costa de Cananéia. Realizou-se o cadastramento das estruturas portuárias ainda em uso e dos vestígios de antigas estruturas abandonadas numa planta que tem como base o levantamento de 1996/7, na escala de 1:1.000, do Instituto de Terras do Estado de São Paulo (ITESP). O cadastramento foi realizado com trena, bússola e GPS, sem o uso de outro instrumento. Resultou desse cadastramento o estabelecimento de três subdivisões da zona portuária de Cananéia: sul, central e norte. Neste artigo, por motivo de espaço, serão analisadas exclusivamente as zonas portuárias sul e central.

De posse dessas informações, partiu-se para a escolha de terrenos que poderiam ter a subsuperfície prospectada, incluindo aí as áreas submersas que, entretanto, ainda não foram examinadas.

### A zona portuária sul (ZPS)

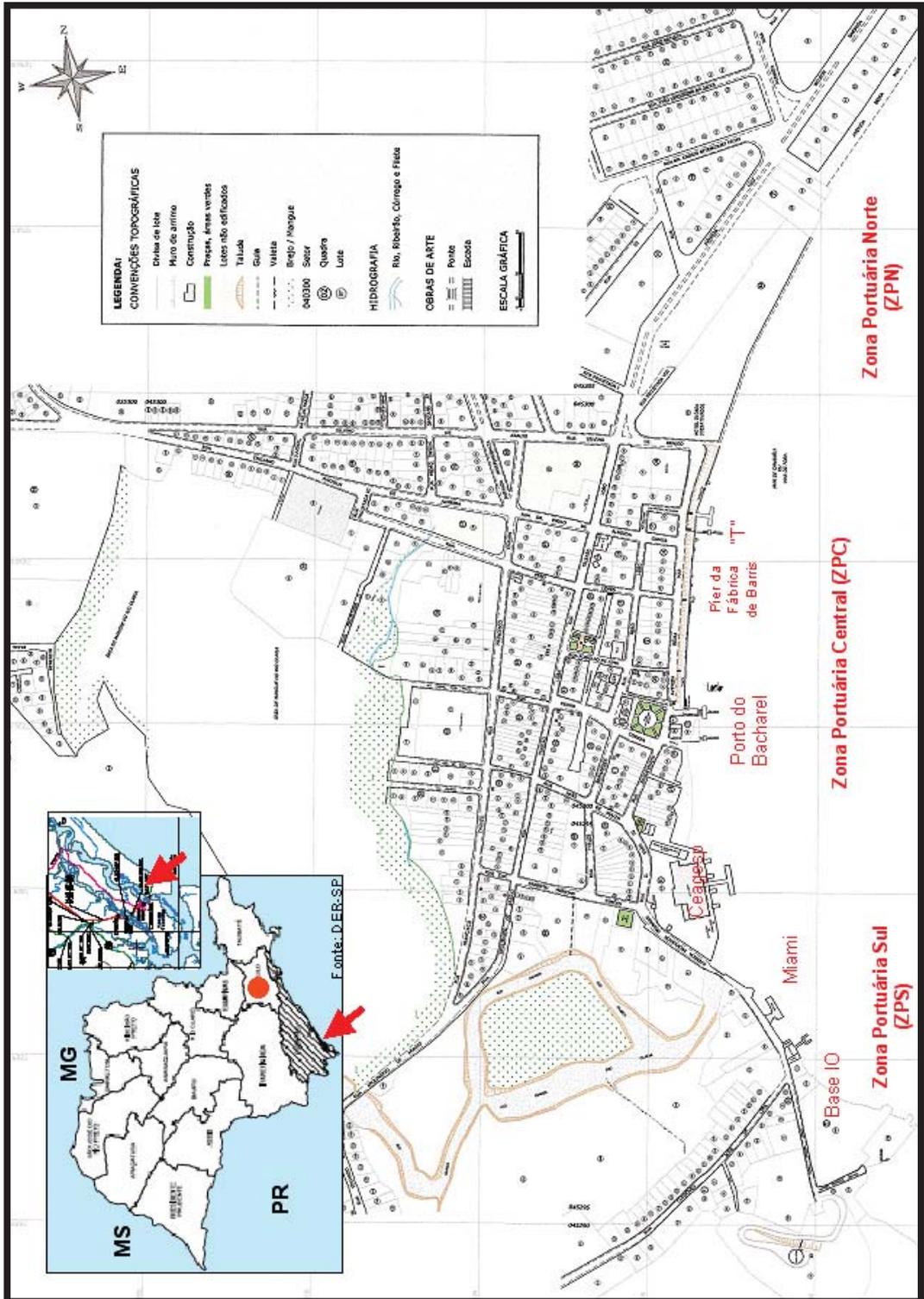
A ZPS, dominada pelas estruturas relacionadas à pesca comercial e industrial, bem como por edificações institucionais, aparentava ser de ocupação mais recente, de meados do século XX, à exceção das fal-das do Morro de São João. Neste último local, loteado em grandes terrenos, hoje existem algumas residências, além da sede da Sabesp e a base do Instituto Oceanográfico (IO) da USP.



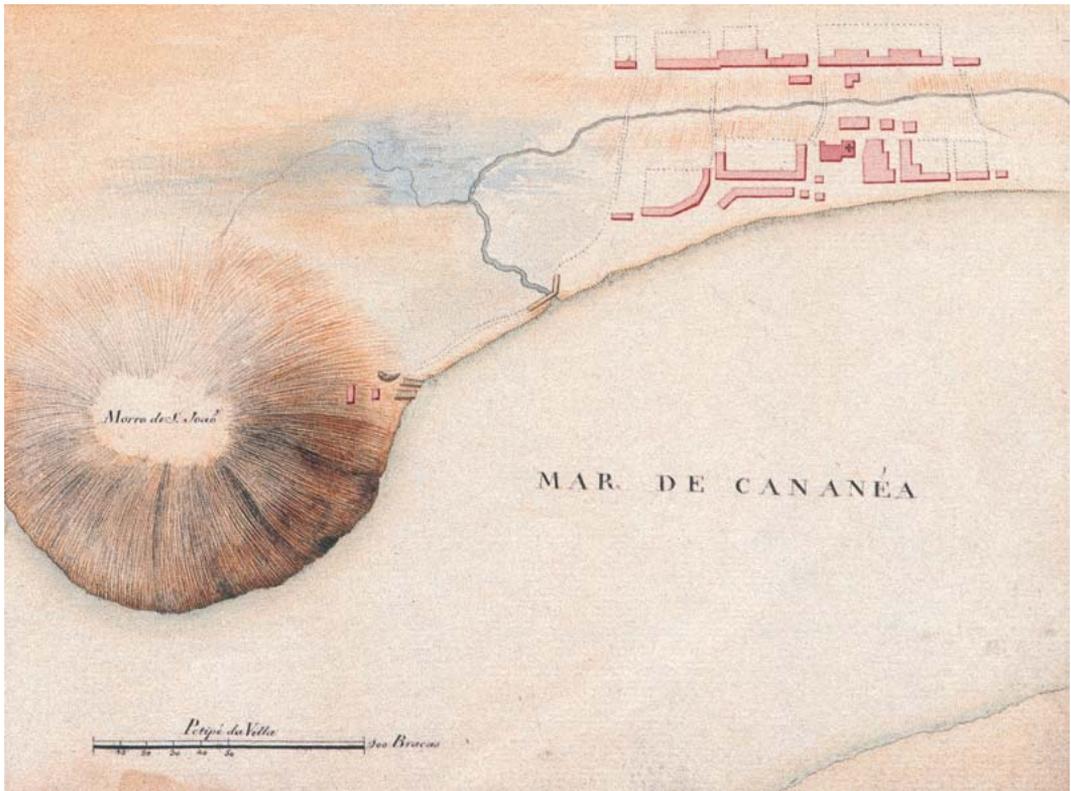
Pier da fábrica Miami e base do IO da USP, ZPS (foto do autor, 2006)

O levantamento cadastral revelou realmente uma ocupação bastante recente, com estruturas erguidas com blocos de cimento e concreto. Como destaque tem-se o píer da indústria de processamento de peixes Miami, que recentemente foi reformado e praticamente triplicou de tamanho<sup>10</sup>. Somente em uma pequena porção do talude costeiro (menos de 20 m), próxima à sede do Parque Estadual da Ilha do Cardoso, foi encontrado um cais de saneamento em pedra talhada, com características próximas a do cais de saneamento da Zona Portuária Central na Avenida Beira Mar. Tais estruturas podem ser contemporâneas, construídas entre as décadas de 1950-1960. Não foram identificados outros trechos de cais em pedra talhada.

<sup>10</sup> Há até poucos anos, nas instalações hoje pertencentes à Miami - Comércio e Exportação de Pescado, existia um estaleiro de construção naval.



Cananéia e sua Zona Portuária



Carta de João da Costa Ferreira, publicada por volta de 1815 (REIS FILHO, 2000). Notar a representação pictórica do estaleiro na borda direita do morro.

A segunda etapa da pesquisa na ZPS foi a realização de prospecções de subsuperfície. O terreno escolhido foi o da base costeira do Instituto Oceanográfico. Isso se justifica pela observação de um detalhe da carta de João da Costa Ferreira, publicada por volta de 1815, na qual podem ser vistas duas edificações, uma embarcação e duas carreiras de estaleiro (estrutura utilizada para tirar e recolocar as embarcações da água) nas cotas de interface do Morro de São João com o mar.

Para a localização de possíveis vestígios no terreno da base, foram escavados 93 poços-teste (uma modificação do *shovel-test* anglo-saxão) com por volta de 20 a 30 cm de diâmetro e até 1 m de profundidade, com intervalos de 10 m entre eles e orientados por uma malha ortogonal. Caso fossem encontrados vestígios arqueológicos em subsuperfície, abriam-se outros ao redor dele na tentativa de delimitar uma concentração de material. Nas áreas onde o material arqueológico estava aflorado em superfície, o espaçamento normal entre os poços-teste foi

de 5m. Também foram realizadas seis sondagens arqueológicas convencionais (1m<sup>2</sup>) nas áreas de maior concentração de vestígios, escavadas por níveis de estratificação natural.

Como resultado, foram localizadas duas áreas de concentração de vestígios arqueológicos (denominadas Área 1 e Área 2) provenientes de atividades navais (reparo e construção de embarcações) desenvolvidas entre os séculos XVIII e XIX.

A Área 1 fica acima da cota 5 (5m de altitude em relação ao nível do mar), entre a casa nova do sismógrafo e uma antiga rua, hoje incorporada à base. Apesar de no local existirem árvores de grande porte e lixo enterrado, fatos que acabaram perturbando a integridade das camadas arqueológicas, em alguns pontos são encontrados pacotes estratificados que ainda apresentam integridade deposicional.

Nessa área foi encontrado muito entulho construtivo antigo, notadamente argamassa de conchas e fragmentos de telhas. Foram também localizados os restos de um pilar de pedras na sondagem 61, além de um piso

constituído por camadas regularizadoras de terra e conchas, formando uma superfície bastante plana nas sondagens 62 e 63. Na sondagem 63, o referido piso está associado a pedras intencionalmente sobrepostas, configurando uma espécie de calço para uma estrutura que sobre ele se assentaria. A esse conjunto de estruturas associava-se uma grande quantidade de utensílios metálicos, especialmente cravos de ferro e de bronze, materiais pouco abundantes em contextos arqueológicos domésticos do século XVIII ou da primeira metade do XIX. Tudo indicava se tratar de uma edificação onde se desenvolvia uma atividade de manufatura, ou, pelo menos, de um contexto não doméstico.

A idéia de que na Área 1 tivesse funcionado um antigo estaleiro foi reforçada pela observação dos vestígios materiais decorrentes das atividades de reforma de uma embarcação num estaleiro contemporâneo, situado na própria base. Uma pequena embarcação de aproximadamente 30 anos, inspirada nas baleeiras de Santa Catarina, estava sendo reformada por alguns carpinteiros navais da região. Tanto a disposição da embarcação na estiva, calçada por pedras e apoios de cimento de forma a permanecer com a quilha perfeitamente horizontal, quanto os restos materiais produzidos e descartados durante os reparos – cravos de bronze, metal galvanizado e parafusos de aço – geraram um contexto deposicional que guardava forte semelhança com o contexto arqueológico evidenciado pelas escavações da Área 1. Outro detalhe que chamou à atenção foi-me levantado pessoalmente pelo arqueólogo português Francisco Alves, quando da realização do “Simpósio Internacional de Arqueologia Marítima nas Américas: Ocupações Litorâneas, Barcos, Portos e Áreas Portuárias”, realizado na Ilha de Itaparica, em outubro de 2007: embarcações de madeira devem, preferencialmente, ser construídas à sombra, preservando a madeira das variações do clima. Assim, uma boa hipótese era colocada para explicar a grande quantidade de material construtivo localizada na Área 1:

ela podia ser relativa a um telheiro que abrigava as embarcações.

A Área 2 também fica acima da cota 5, mas eventualmente são encontrados vestígios em cotas inferiores, provavelmente rolados do talude. Ela é caracterizada por um alinhamento de pedras, uma fundação de mais de 7 metros de comprimento que pode ter sido lá erguida para conter o talude na época de implantação da base, na década de 1950. Junto ao muro, encontra-se bastante material construtivo antigo, além de alguns poucos fragmentos de utensílios domésticos e material metálico (cravos de bronze e ferro). Parece ser essa uma área bastante alterada por movimentações de terra decorrentes da construção da base, mas só poder-se-á ter certeza desse fato com escavações intensivas.

Fotos do acervo da biblioteca do Instituto Oceanográfico da USP, datadas da década de 1950, apontam para a existência de uma edificação rudimentar no local, à época ocupada por um dos funcionários da base. Tal edificação, entretanto, parece ter aproveitado colunas de pedra mais antigas, anteriormente erguidas para a sustentação de uma casa maior.

Finalizando, as informações bibliográficas sobre a área indicam que esse antigo estaleiro teria pertencido ao Sargento-Mor Joaquim José da Costa, mencionado em documento de tombo do ano de 1817 (ALMEIDA, 1952: 3-14). Estima-se que o estaleiro tenha funcionado da década de 1780 – época de intensificação da atividade de construção naval em Cananéia (1782, segundo Almeida, 1952: 3<sup>11</sup>) – até por volta de 1829, quando o sargento-mor se muda para Paranaguá (ALMEIDA, 1968: 437-441). É significativo o fato de que a única moeda encontrada nas prospecções, 80 réis de cobre, date de 1829.

### **A zona portuária central (ZPC)**

As estruturas da ZPC, à primeira vista, tendiam a ser mais antigas, pois estavam na costa litorânea ao núcleo urbano original. Entretanto, o levantamento cadastral, o cruza-

---

<sup>11</sup> O comerciante inglês John Luccok aponta que na década de 1810 as embarcações constituíam um dos maiores produtos de exportação de Cananéia e Paranaguá (1975: 403).



ZPC, fachada norte do Porto do Bacharel (foto do autor, 2007)

mento com as informações bibliográficas e iconográficas apontou que a maior parte das estruturas aparentes datava da segunda metade do século XX e que as estruturas anteriores à primeira metade do século XX estão ou aterradas ou submersas, à exceção das paredes norte e sul do Porto do Bacharel.

Imediatamente ao norte da Ceagesp, a linha de costa está completamente alterada, pois existem píeres e garagens náuticas pertencentes aos imóveis antigos das Ruas Dom João III e Bandeirante. Essas estruturas náuticas são bastante recentes e encobriram totalmente a antiga fachada náutica que, de acordo com fotografia do início do século XX, consistia em muros de contenção da maré e de cercamento dos lotes, inexistindo píeres ou trapiches.

A estrutura mais antiga remanescente vai da rampa ao sul do cais do Porto do Bacharel até o píer defronte à prefeitura (“T” da prefeitura), englobando os vestígios do píer da Fábrica de Barris. Esse é o trecho mais complexo da ZPC, pois é composto por uma sucessão de momentos construtivos.

Analisando a iconografia e os dados cadastrais levantados em campo, foi possível perceber que a configuração hoje vista se deve a uma grande reforma/readequação executada entre as décadas de 1950 e 1960 (ALMEIDA, 1961, p. 480, indica a data de

1958) e uma reforma de menores proporções executada nos anos 1970<sup>12</sup>. Essas obras, no entanto, seguiram as mesmas diretrizes estabelecidas na década de 1920, quando o Governo do Estado construiu o Porto do Bacharel tal como o percebemos hoje, além do cais de saneamento da Avenida Beira Mar (1929, segundo ALMEIDA, 1961: 480), que prosseguia até o píer da Fábrica de Barris, erguido pelos donos da mesma em 1923 (SANTOS, 1952: 71). Os vestígios deste píer permaneceram sem uso por vários anos, até que se resolveu reaproveitar parte de suas fundações de pedra remanescentes para a instalação de um flutuante.

No cais do Porto do Bacharel, única área a qual se teve acesso para realizar prospecções de subsuperfície na ZPC, foi aberta uma linha de sondagens na área de uma lançonete recentemente demolida, edificação precária que, por sua vez, estava assentada sobre a área do antigo mercado, demolido entre 1953-1954<sup>13</sup>. Foram escavadas três sondagens de 100 x 60-70 cm na porção sul da linha e uma de 100 x 140 cm na ponta norte, até a profundidade média de 85-90 cm, altura do antigo leito marinho/praiá. Essa prospecção revelou, além de grande quantidade de vestígios de utensílios cerâmicos comumente descritos como neobrasileiros, hoje melhor classificados como cerâmica local/re-

<sup>12</sup> À época do levantamento isso era verdade. Hoje prevalece a fachada remodelada em 2007.

<sup>13</sup> Segundo se percebe pelas datas de fotografias feitas pelos professores Besnard e Sadowsky arquivadas no IO.



ZPC, restos do píer da Fábrica de Barris (foto do autor, 2007)

gional (ZANETTINI, 2005), alguns vestígios de utensílios com características de produção indígena. Vestígios estruturais bastante significativos também evidenciados pelas prospecções foram parte da fundação do prédio do antigo mercado, construído no século XIX, e os restos de um cais e de uma rampa anteriores à construção do mercado, possivelmente ligados ao incremento das atividades portuárias e comerciais desenvolvidas no casarão que fica entre a Praça Martim Afonso de Souza e o Porto do Bacharel.

As prospecções no Porto do Bacharel, além do cadastramento das estruturas do cais da Avenida Beira Mar, contrapostos à iconografia e à documentação textual possibilitaram a determinação de sete fases construtivas que, sem dúvida, não são a totalidade das obras efetuadas no local ao longo dos séculos.

2007: reforma para adequação turística do passeio público.

Década de 1970: época de consertos do cais, reforço de parte da muralha com contrafortes de concreto, emparedamento de escadas de acesso ao mar e melhorias na comunicação entre a rua e o cais (criação de

escadas e alargamento das já existentes). Uma inscrição feita no cimento da escada diante da Rua Rodolfo de Lima indica o ano de 1978. Talvez seja a data terminal dessa reforma.

Década de 1950-1960: demolição do mercado (1953-54) e pavimentação do Porto do Bacharel com paralelepípedos; reconstrução/reforma do cais de saneamento desde o norte do Porto do Bacharel até o sul do píer da Fábrica de Barris; encamisamento da muralha anterior com pedras talhadas; criação de passeio público ao longo da muralha do mar; alargamento da Avenida Beira Mar e retificação do talude entre a pista de rodagem e o passeio. Fotos de depois da obra concluída mostram uma escada estreita e um pequeno píer com uma espécie de pau-de-carga bem diante da Rua Pero Lopes. Teria ele se tornado, depois do Porto do Bacharel, o principal píer de passageiros e de pequenas cargas.

Década de 1920: construção de muro de contenção do talude da antiga Rua do Mar, hoje coberto pelo asfalto da pista da avenida; construção do cais de saneamento desde o píer da antiga Fábrica de Barris – também erguido naquela década –, passando pelo pequeno porto de passageiros defronte ao Beco do Inferno (ALMEIDA, 1964: 501) até o Porto do Bacharel; num segundo momento, houve um aumento de tamanho do cais de atracação, que acabou por envolver o cais do Mercado e o da Prefeitura, formando a estrutura que desde 1931 é oficialmente conhecida como Porto do Bacharel, mas que para o povo permaneceu sendo o Cais do Mercado (ALMEIDA, 1964: 502).

Década de 1880: construção do cais Municipal, depois denominado da Prefeitura. Essa estrutura de pedra, a qual possuía uma escada para o mar na sua porção mais avançada, estaria poucos metros ao norte do cais do Mercado, menos extenso, porém mais largo. Há evidências de que esse píer pode ter sido denominado, pelo governo provincial, como “cais de embarque do Porto do Visconde do Rio Branco” (RELATÓRIO..., 1886: 307, 330; 1888: 27). Embora ALMEIDA (1961: 478) aponte 1889 como a data de construção desse cais, documentos da Assembléia Legislativa dão indícios de que ele



Vestígios de antiga estrutura portuária (cais de pedra e rampa de argamassa) localizada no aterro do Porto do Bacharel (foto do autor, 2007)

teria sido iniciado ainda em 1885<sup>14</sup>. Nesse período também existia o porto do Mercado. Não é possível precisar quando o mercado e seu cais foram construídos, mas as evidências arqueológicas mostram que isso teria ocorrido depois da primeira década do século XIX. Antonio Paulino de Almeida não é claro quanto à data de construção, mas deixa transparecer que o mercado é obra da segunda metade do século XIX (ALMEIDA, 1964: 502). Tanto o cais do Mercado, quanto o Municipal situavam-se na área antes denominada Porto Grande.

O porto do Beco do Inferno era a estrutura mais singela das três e não existem informações sobre a cronologia de sua existência. Há um painel do Museu de Rua, iniciativa da década de 1980 do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), exposto no Museu de Cananéia, onde se percebe uma estrutura bastante precária de tábuas e pedras defronte ao beco. É muito interessante a existência de uma estrutura de embarque e desembarque prioritário de pessoas bem diante de um logradouro cuja denominação dá fortes indícios do tipo de atividade desenvolvida naquela parte da cidade.

Posterior à primeira década do século XIX: possível ampliação da rampa de argamassa que dava acesso ao primeiro andar

do casarão do Largo da Matriz, hoje Praça Martim Afonso de Souza, ou construção de um trapiche de madeira de prolongamento da referida rampa. A data de sua construção pode ser estimada em razão do material arqueológico não encontrado: nas prospecções do Porto do Bacharel, não foram encontrados fragmentos de utensílios de faiança fina, os quais foram largamente difundidos pelo Brasil a partir da Abertura dos Portos em 1808 (ZANETTINI, 1986) e também não foram encontrados fragmentos de utensílios de faiança tardios (multicoloridos).

Outras informações sobre essa estrutura podem ser obtidas na correlação dessa área com o naufrágio do navio de cabotagem *Conde d'Áquila*, embarcação de casco de madeira arqueando um mínimo de 400 toneladas, propelida por velas e rodas de pás laterais movidas a vapor. Realizava as viagens da linha intermediária Rio de Janeiro–Desterro (hoje Florianópolis). Pegou fogo em razão de uma provável explosão de caldeira quando voltava de uma parada em Iguape, afundando no dia 4 de maio de 1858 bem diante da atual Avenida Beira Mar e ao norte do Porto do Bacharel (RAMBELLI, 2003).

Se for tomada a posição do encalhe e afundamento do vapor *Conde d'Áquila* em relação à rampa que existia antes do referido aterramento, ver-se-á que tanto rampa quan-

<sup>14</sup> Documento cód. PR85.029, caixa 599 – Arquivo Histórico da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.

to casco estão em paralelo. Esse detalhe sugere que o comandante do navio chegou o mais próximo possível do porto principal para encalhar, desembarcar passageiros e tripulação, para salvar parte da carga e, eventualmente, tentar salvar a própria embarcação da perda total. Assim podemos aventar a hipótese de que a estrutura que se sobrepôs à antiga rampa seria uma versão ampliada da anterior ou um trapiche de madeira, na tentativa desse equipamento portuário se aproximar de zonas com profundidades maiores para que embarcações de maior calado pudessem acostar diretamente nela.

Anterior à primeira década do século XIX: construção de cais de saneamento na fachada oeste do casarão do antigo Largo da Matriz com rampa de acesso ao mar feita com argamassa de conchas. Sua datação é anterior à primeira metade do século XIX porque sobre ela estava depositada a camada arqueológica que não continha qualquer artefato posterior a 1808.

Não é possível indicar uma data precisa para esta obra, mas é lógico pensar que ela estaria ligada às atividades domésticas e comerciais do casarão do Largo da Matriz. A data de construção dessa edificação não pode ser precisada, embora o desenho de José Custódio de Sá e Faria (1776) mostre uma casa bastante próxima da beira do mar, se bem que com feições e volumetria diferentes, no mesmo local. Essa relação ficará mais clara quando as estruturas encontradas forem confrontadas com os artefatos escavados e todos os perfis forem sistematizados. Certamente novos dados surgirão quando prospecções subaquáticas forem realizadas no entorno da ZPC, notadamente no entorno do Porto do Bacharel e do píer da Fábrica de Barris.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS: PORTOS, CIDADES E PODER ECONÔMICO**

Sem dúvida o estudo de um porto, sítio arqueológico de interface, necessita de complementação dos dados através das pesquisas em sítios eminentemente submersos, tais como os sítios de naufrágio. Afinal, sem a existência de embarcações não existiriam portos!

Percebeu-se que um sutil dado do posicionamento do naufrágio do *Conde d'Áquila* pode

revelar muito sobre a disposição das estruturas portuárias de meados do século XIX. Da mesma forma, o estudo do sítio depositário que está ao redor do Porto do Bacharel e do cais da Avenida Beira Mar pode revelar indícios tanto do século XIX tardio – ausente nas prospecções emersas do Porto do Bacharel – quanto do passado pré-colonial, levando-se em conta que mais vestígios de um assentamento indígena podem estar submersos em decorrência da erosão costeira na altura da Praça Martim Afonso de Souza.

Mas não devemos descartar a realização de prospecções em sítios emersos que, apenas aparentemente, não têm nada a ver com os sítios tratados pela arqueologia marítima. É fora d'água, na própria rede urbana, nos núcleos de ocupação original ainda habitados, onde são encontradas informações sobre a economia atual e sobre o seu desenvolvimento histórico. É no ambiente vivo, ainda ocupado e às vezes distante do mar onde estão as informações complementares para a arqueologia marítima. No caso desta pesquisa não é diferente.

No Vale do Ribeira existem cidades muito antigas, originadas nos séculos XVI, XVII ou XVIII, mas também podem ser encontradas cidades relativamente novas, cujos núcleos originais de povoamento se formaram somente na segunda metade do século XIX ou na primeira metade do século XX. Independentemente da data de fundação, todas elas em algum momento se articularam numa rede de comunicações, ora estruturada pelo Rio Ribeira, ora pela ferrovia ou pelas rodovias (PETRONE, 1966). Assim, é de se imaginar que seus processos de urbanização possuam características comuns e peculiaridades que devem ser analisadas uma a uma para a caracterização dessa rede pouco compreendida.

Uma relação entre as cidades do Vale do Ribeira que fica clara através do exame dos resultados do levantamento cadastral mencionado em tópico anterior, é a polarização dos vetores principais de crescimento. Se no início da formação de todas essas cidades abordadas os vetores de crescimento principais são os portos marítimos, fluviais, pousos de tropas e os equipamentos públicos (câmara, prefeitura, escola, fórum, correio),

com a chegada das ferrovias e das rodovias esses vetores se alteram.

No caso das cidades marítimas, os processos são mais complexos ainda, pois são estabelecidos diversos pólos de crescimento. Iguape é bastante interessante para essa análise, pois o Porto Grande, o porto marítimo tradicional, é gradualmente abandonado em razão do assoreamento do Mar Pequeno, mas, por outro lado, estabelece-se uma zona portuária bastante dinâmica na desembocadura do Valo Grande, canal francamente navegável aonde vão se instalar indústrias, armazéns e moradias que indicam que a navegação fluvial ligada à Estrada de Ferro Santos–Juquiá foi um dos fatores determinantes para a decadência não de Iguape como um todo, mas de sua zona mais antiga.

Em Cananéia, os processos são da mesma natureza que nas outras cidades, mas existe uma particularidade que determina a manutenção da importância da área antiga.

De acordo com a cartografia histórica e a análise sistemática das construções do centro histórico e arredores, percebe-se que ao longo do século XIX houve a consolidação do eixo leste–oeste da cidade. Apesar do eixo norte–sul determinar a expansão natural da cidade, nota-se no decorrer do tempo a retificação dos caminhos leste–oeste, que vão se transformando em vielas e becos, evidenciando o aumento de circulação nessa direção, condicionada pelo fluxo destinado aos portos do centro. Assim como em Iguape, houve uma expansão da zona portuária: hoje os terrenos desde o Morro de São João até bem ao norte do antigo Hotel Glória possuem cais, píeres e atracadouros diversos. Entretanto, diferentemente do Porto Grande de Iguape, não houve uma mudança ambiental de mesma natureza em Cananéia que impediu o uso do Porto do Bacharel, área portuária ancestral. Ao contrário, os dados históricos e arqueológicos permitem dizer que há uma tendência exatamente oposta naquele porto, havendo não um acúmulo de sedimentos, mas erosão. Conseqüentemente a manutenção da função náutica da fachada marítima do centro pode ser uma das explicações para o adensamento do núcleo urbano original de Cananéia.

Desse quadro geral, depreende-se que as dinâmicas econômica e de urbanização mudaram de direção e estímulo junto com os modais de transporte. Os portos antigos, seja por problemas ambientais ou relativos ao transporte marítimo, continuaram deixando marcas expressas no meio urbano, pois estavam sendo utilizados – e ainda estão – para outros fins: transporte fluvial, pesca comercial e lazer, embora a circulação dos bens tenha mudado de direção, rumo às ferrovias e rodovias. Como conseqüência regional, cidades tais como Registro, Juquiá e Miracatu começaram a despontar enquanto as áreas antigas das velhas cidades eclipsaram.

E por que prevalece o discurso de miséria e estagnação econômica do Vale do Ribeira como um todo? Porque ele nunca foi encarado como um dos artifícios da ideologia da elite regional. Avançando bastante em questões que serão esmiuçadas na tese, mas que já foram levantadas por Pasquale Petrone na década de 1960, essa inversão da circulação das mercadorias determinou a falência e a perda de poder daqueles investidores que haviam consolidado suas atividades no transporte marítimo, na armazenagem e distribuição dessas mercadorias, propiciando lucros para os investidores que conseguiram migrar seus capitais para o cultivo da banana, pesca comercial/industrial, transporte fluvial, ferroviário, rodoviário ou, bem posteriormente, para o turismo. Entretanto, acompanhando uma tendência secular, a maior parte dos investidores que efetivamente conseguiu obter algum sucesso nessa empreitada era procedente de Santos e, a partir de 1915, de São Paulo. Como conseqüência dessa entrada maciça de investidores “de fora”, a antiga elite empreendedora regional perdeu espaço na economia. Seus integrantes, sendo nativos e habitando nas áreas de ocupação antiga, tinham menos condições de adequar seus imóveis às tendências arquitetônicas do século XX, prevalecendo a antiga feição, dita colonial, dos mesmos, enquanto outras áreas da cidade cresciam e outros agentes da economia ganhavam dinheiro. Mas, por outro lado, em sendo da terra, esses comer-

cientes e pequenos investidores locais mantiveram a capacidade de se articular política e culturalmente em nível local, regional e até estadual, fazendo valer sua ideologia, propagada através do discurso da decadência das cidades e da região, quando na

verdade era a antiga elite regional que não estava ganhando dinheiro, enquanto outros, “de fora”, auferiam lucros e investiam em imóveis e estruturas urbanas afastadas do núcleo urbano original.

## FONTES BIBLIOGRÁFICAS

- ADAMS, Jonathan. Maritime archaeology. ORSER, Charles O. Jr. (org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. London/ N. York: Routledge, 2002. P.328-330. Verbete.
- ALMEIDA, Antonio P. de. Memória Histórica de Cananéia (III). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), série didática n.º. 11, 1981.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (XV). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 42, n.º. 86, p.491-512, 1971.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (XIII). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 37, n.º. 76, p.425-441, 1968.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (VII). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 28, n.º. 58, p.483-504, 1964.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (V). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 25, n.º. 51, p.192-217, 1962.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (II). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 22, n.º. 46, p.475-520, 1961.
- \_\_\_\_\_. História da navegação no litoral paulista. *Revista do Arquivo Municipal* [de São Paulo], ano XIX, vol. CLIII, novembro, 1952.
- \_\_\_\_\_. O Ribeira de Iguape. *Revista do Arquivo Municipal* [de São Paulo], ano X, vol. CII, abril/maio, 1945.
- BLOT, Jean-Y. Underwater archaeology. *Exploring the world beneath the sea*. Londres: Thames and Hudson, 1996.
- CAMARGO, Paulo Fernando Bava de. *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia/ Iguape*, SP. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 2002.
- CAMARGO, Paulo Fernando Bava de; CALIPPO, Flávio R. *O Brasil hoje tem arqueologia subaquática*. Extraído do site <<http://www.naufragios.com.br>> [Acesso em 19/06/2000].
- DURAN, Leandro D. *Arqueologia marítima de um Bom Abrigo*. São Paulo, 2008. Tese (Doutorado em Arqueologia) – MAE, USP, 2008.
- INSTITUTO Geográfico e Cartográfico. *Municípios e distritos do Estado de São Paulo*. São Paulo: IGC, 1995.
- LUCCOK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. São Paulo/Belo Horizonte: Edusp/ Itatiaia, 1975. Série Reconquista do Brasil, 21.
- MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d' um quadro estatístico da província de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.
- PETRONE, Pasquale. *A Baixada do Ribeira: estudo de geografia humana*. São Paulo: FFLCH/ USP, 1966.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, SP. São Paulo, 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – MAE, USP, 2003.
- \_\_\_\_\_. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do Baixo Vale do Ribeira de Iguape*. São Paulo, 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 1998.
- REIS FILHO, Nestor G. *Imagens do Brasil colonial*. S. Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial do Estado/ FAPESP, 2000.

*RELATÓRIO do Presidente da Província apresentado à Assembléia Legislativa em 1886*. São Paulo: Imprensa Oficial, 1929. Extraído do site <<http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>> [Acesso em janeiro de 2007].

*RELATÓRIO do Presidente da Província apresentado à Assembléia Legislativa em 1888*. São Paulo: Imprensa Oficial, 1929. Extraído do site <<http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>> [Acesso em janeiro de 2007].

SANTOS, Manoel Higino dos. A cidade esquecida. *Boletim do Departamento de Arquivo do Estado*, São Paulo, 1952, vol. 9, p.51-138, 1952.

SCATAMACCHIA, Maria C. M. A prática da arqueologia subaquática no Brasil. *Revista de Arqueologia*, São Paulo, v. 8, n. 2, p. 419-422, 1994/1995.

SECRETARIA do Meio Ambiente. Instituto Florestal. Instituto Ekos Brasil. *Projeto Plano de Manejo do Parque Estadual Carlos Botelho – Relatório Final – Patrimônio Cultural*. São Paulo: IF, 2006a.

\_\_\_\_\_. *Projeto Plano de Manejo da Estação Ecológica Xitue – Relatório Final – Patrimônio Cultural*. São Paulo: IF, 2006b.

SILVA, Luiz G. *Caiçaras e jangadeiros – cultura política e modernização no Brasil (1920-1980)*. São Paulo: Nupaub, 2004. Série Documentos e Relatórios de Pesquisa, 1.

STASKI, Edward. Urban archaeology. ORSER, Charles O. Jr. (org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. London/ N. York: Routledge, 2002. P.546-549. Verbete.

VALENTIN, Agnaldo. *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. São Paulo, 2006. Tese (Doutorado em Arqueologia) – FFLCH, USP, 2006.

ZANETTINI, Paulo E. *Maloqueiros e seus palácios de barro: o cotidiano doméstico na Casa Bandeirista*. São Paulo, 2005. Tese (Doutorado em Arqueologia) – MAE, USP, 2006.

\_\_\_\_\_. *Pequeno roteiro para classificação de louças obtidas em pesquisas arqueológicas de sítios históricos*. *Arqueologia*, Curitiba, CEPA/UFPR, n. 5, p. 117-130, 1986.

# Comunicação

## A transmigração da Família Real ao Brasil: a visão de um historiador naval brasileiro

*Palestra proferida em 27 de novembro de 2007, na Academia de Marinha Portuguesa, em Lisboa, por ocasião do Simpósio em Comemoração à Vinda da Família Real para o Brasil.*

---

### **Francisco Eduardo Alves de Almeida**

Capitão-de-Mar-e-Guerra, historiador graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), membro e instrutor do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval e 2º vice-presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Atualmente é aluno de 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.

---

# A transmigração da Família Real ao Brasil: a visão de um historiador naval brasileiro

Heródoto, nascido em Halicarnasso, na atual Turquia, em 484 a.C., autor do clássico *História*, iniciou seu relato dizendo que os resultados das investigações eram ali apresentados para que a memória dos acontecimentos não se apagasse entre os homens com o passar do tempo e para que os feitos maravilhosos dos protagonistas não deixassem de ser lembrados.<sup>1</sup> Pela importância de sua obra, Heródoto passou a ser cunhado como o Pai da História.

Outro conhecido historiador, já no período contemporâneo, o francês Marc Bloch, um dos fundadores da Escola Histórica dos *Annales* em 1929, definiu a História como a “ciência dos homens no tempo”<sup>2</sup>. Para ele o homem era o centro e objeto de toda a História. Sem o homem não haveria História.

Qualquer que seja a definição que escolhemos para a História, ela teria a marca inevitável de estimular a memória do homem no tempo. O historiador, assim, passaria a ser o cientista social responsável por investigar e escriturar os fatos históricos ocorridos no passado para que a memória dos acontecimentos não se apagasse entre os homens com o passar do tempo, plagando Heródoto.

Permitam-me amigos citar o renomado historiador português José Amado Mendes, da Universidade de Coimbra, que, em sua bela obra de referência *A História como ciência*, afirmou que os materiais disponíveis para o historiador investigar os fatos do passado seriam os vestígios, monumentos, testemunhos, documentos e por fim fontes variadas<sup>3</sup>. De posse desses instrumentos o historiador passaria a interpretar os fatos históricos de modo a compreender o que ocorreu, utilizando uma boa dose de técnicas de análise, crítica documental, imparcialidade profissional, mesclada com pidades de bom-senso e criatividade. Os fatos por si só nada representam. O que interessa é a sua interpretação e sua explicação histórica. Esse é o real ofício do historiador.

Estamos hoje aqui reunidos para interpretar um evento histórico fundamental

para as histórias de Portugal e do Brasil. A transferência da Família Real portuguesa para o Brasil em 1807. Permitam-me substituir a palavra “transferência” para “transmigração”, que transcende o simples sentido de transferência geográfica de uma região a outra, mas sim acentua a passagem de um “espírito”, no sentido hegeliano do termo, de um corpo para outro. O espírito português passando do Portugal continental para o Portugal colonial, o Brasil.

A tese que pretendo defender hoje é a questão da inevitabilidade da transmigração e das dificuldades enfrentadas na travessia pela Corte portuguesa até a chegada ao Rio de Janeiro, demonstrando, ao final, minha firme convicção de que a decisão de Dom João foi mais que necessária. Ela foi corajosa, providencial e, mais que isso, foi desafiadora a Napoleão Bonaparte, senhor absoluto da Europa até aquele momento. Trata-se assim de uma visão de um historiador brasileiro, segundo fontes disponíveis na historiografia brasileira. Vamos aos fatos.

Naquele início de 1807, Napoleão reinava confiante na Europa. Estava ele no auge de seu poder. Dizia que não era herdeiro de Luís XIV, mas sim herdeiro de Carlos Magno. Pouco antes, derrotara os prussianos e decretara a deposição do Rei Fernando das Duas Sicílias (irmão de Carlos IV da Espanha), nomeando seu sucessor José Bonaparte, respaldado por forte corpo de exército. A Inglaterra, inimiga ferrenha do imperador francês, mantinha o controle absoluto dos mares, principalmente depois da notável vitória naval em Trafalgar. Tanto em Madri como em Lisboa, as ações de Napoleão traziam temores e preocupações e a neutralidade tão arduamente defendida pelos dois Estados começava a ser ameaçada.

Napoleão precisava isolar a Inglaterra a qualquer custo. Fez então publicar um decreto em 21 de novembro de 1806 estabelecendo que os navios, mercadorias e até propriedades privadas imóveis inglesas, em qualquer parte do continente europeu, seriam consideradas presas de guerra<sup>4</sup>. A

<sup>1</sup> HERÓDOTO. *História*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1985, p.19.

<sup>2</sup> BLOCH, Marc. *Apologia da história*. Rio de Janeiro: Zahar, 2002, p. 55.

<sup>3</sup> MENDES, José Amado. *A História como ciência*. 3ª ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1993, p.87.

<sup>4</sup> POMBO, Rocha. *História do Brasil*. v. 3. Rio de Janeiro: W.M. Jackson, 1959, p. 255.

Inglaterra reagiu imediatamente com ato semelhante. O renomado historiador brasileiro Rocha Pombo declarou que “a humanidade estava separada em duas hostes (...) povo algum era poupado, por mais pacífico ou mais humilde que fosse, não poderia ficar impassível entre as hordas que infestavam a Europa e alarmavam toda a terra”.<sup>5</sup>

Portugal gravitava assim entre a subjugação a Napoleão e a pressão explícita de Londres para combater a França. Desde 1792, quando foi confirmada a indisponibilidade de sua mãe Maria para o poder régio, Dom João assumiu o trono em caráter provisório, apoiando-se no Conselho de Estado. Em 1799, passou à condição de príncipe regente, o que, na prática, fazia dele um rei ainda sem coroa.<sup>6</sup>

Nascido em 1767, Dom João era profundamente religioso, melancólico, ansioso e, muitos historiadores afirmam, indeciso, o que mais parecia, a meu ver, uma estratégia calculada de deixar que as coisas por si só ocorressem no seu devido tempo. Pergunto se essa atitude não estaria em consonância com os duros tempos que predominavam naqueles anos iniciais do início do século XIX na Europa, ainda mais provindo de um país pequeno como Portugal, que necessitava ardorosamente da neutralidade e do afastamento das guerras que assolavam o continente desde a Revolução Francesa. Deixo com os senhores essa minha dúvida temporal.

Dom João encontrava-se pressionado por um Poder Naval prevalente de um lado, a Inglaterra, e por um Poder Terrestre de outro, a França, ambos ávidos por uma definição lusitana. A amizade entre a Inglaterra e Portugal remontava desde o início do século precedente e pesava na decisão de Dom João, que relutava sobre o que fazer. Napoleão disso tinha conhecimento, assim era necessário que ele controlasse o território e os portos portugueses imediatamente, sem perda de tempo.

Aproveitando dessa maneira o apoio da Espanha, Napoleão intimou o governo de Lisboa a declarar guerra aos ingleses no prazo de 20 dias; a fechar os portos do reino e das respectivas colônias ao comércio inglês; a pôr seus navios de guerra sob o comando francês e, finalmente, seqüestrar todas as propriedades existentes em território português e prender os súditos da Inglaterra residentes em Portugal.<sup>7</sup>

A História tem seus próprios caminhos como bem sabemos. Enquanto isso ocorria, em Fontainableau, secretamente, Napoleão, em conluio com a Espanha, já dividia o território português em três partes. O norte sob o nome de Lusitânia Setentrional, compreendendo as províncias de Entre-Douro e Minho, que seria cedido à Rainha Maria Luísa em troca da Etrúria que se incorporara à França; o sul chamado de Principado de Algarves, compreendendo as províncias de Alentejo e Algarves, que pertenceria ao chamado Príncipe da Paz, Góis da Espanha; e por fim a Lusitânia do Sul, compreendendo as províncias da Beira, de Trás-os-Montes e Extremadura, sob controle direto de Napoleão.<sup>8</sup>

Inicialmente, Dom João aquiesceu às determinações francesas, embora mantivesse, em paralelo, conversações com os ingleses. O que fazer então? Dom João encontrava-se em uma situação difícil, uma vez que desejava ardentemente manter-se neutro. Quais as alternativas que se apresentavam?

A primeira era aquiescer totalmente ao determinado pelo imperador francês. Essa atitude romperia uma aliança e amizade com a Inglaterra que vinha de muito tempo e certamente provocaria uma reação naval britânica de vulto, inclusive com a possibilidade de ocupação de algumas de suas colônias e a interrupção de seu comércio marítimo com as colônias. Isso não traria a tranqüilidade imaginada por Dom João, pois não afastaria uma possível invasão do território lusitano por Napoleão.

Uma segunda alternativa era enfrentar os franceses em uma guerra que teria como resultado uma derrota portuguesa devido a fragilidade de seu Exército e do poderio terrestre de Napoleão. Como resultado, Portugal seria ocupado militarmente e a dinastia de Bragança destituída do poder real, substituindo-se Dom João por um parente do imperador, como ocorrido no Reino das Duas Sicílias e que seria confirmada posteriormente na Espanha com a deposição de Carlos IV em 1808.

Uma terceira alternativa era a transmigração de toda a Corte de Portugal para uma colônia, de onde poderia manter a luta contra a França e a aliança com sua tradicional amiga, a Inglaterra. Essa mudança de sede já fora, inclusive, discutida anteriormente. A professora da Universidade de São Paulo, doutora Lilia Moritz Schwarcz, em recente artigo na *Revista de História da Biblioteca Nacional*

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> GOMES, Laurentino. 1808. São Paulo: Planeta, 2007, p.170.

<sup>7</sup> POMBO, op.cit., p.261.

<sup>8</sup> Idem, p. 262

do Brasil, declarara que já em 1580, quando da União Ibérica, o pretendente do trono português, o prior do Crato Dom Antonio, filho ilegítimo de Dom Luís, fora aconselhado a embarcar para o Brasil. Em 1738, no reinado de Dom João V, Dom Luís da Cunha aconselhou-o a mudar de sede, pois via nessa mudança um melhor equilíbrio entre a metrópole e a colônia, então com grandes jazidas de ouro. Por fim, em 1762, o grande Pombal, temendo uma invasão franco-espanhola, fez com que o Rei José I tomasse “as medidas necessárias para a sua passagem para o Brasil e defronte de seu Real Palácio se viram por muito tempo ancoradas as naus destinadas a conduzir com segurança um magnânimo soberano para outra parte de seu império”<sup>9</sup>, segundo as próprias palavras desse ilustre ministro português.

Ora, senhores, o que poderia Dom João em sua consciência fazer? Qual a decisão mais sensata a tomar? O que os senhores no lugar de Dom João fariam?

A transmigração era a única solução possível para se manter a dinastia Bragança, pois pelo Direito vigente, onde estivesse o rei, o Estado estaria. Oliveira Lima, historiador brasileiro e membro da Academia Brasileira de Letras, em seu clássico de 1908, *Dom João VI no Brasil*, declarava textualmente “... retirando-se para a América, o príncipe regente, sem afinal perder mais do que possuía na Europa, escapava a todas as humilhações sofridas por seus parentes castelhanos, depostos à força (...) mantinha-se na plenitude dos seus direitos, pretensões e esperanças”.<sup>10</sup>

A História tem mostrado exemplos claros de retirada para a manutenção da luta em outras paragens. O que fez o General MacArthur em Corregedor em 1942, senão retirar-se para manter a luta em território australiano? E De Gaulle em 1940? A sua retirada para a Inglaterra foi estratégica, e muitos analistas militares consideram que a saída do governo francês legalmente constituído para os territórios franceses na África manteria o espírito e a moral francesa em alta e possibilitaria a reemergência da nação francesa em outros

patamares. A rendição ao nazismo até hoje repercute negativamente na história dessa grande nação que é a França.

Em 18 de outubro, o Exército francês, sob as ordens de Junot, atravessou o Bidasoa com a intenção de aprisionar Dom João e se apoderar da Esquadra lusitana, cortando assim os meios de retirada do governo e “usando-o como refém dominaria sem dificuldade o país conquistado”<sup>11</sup>, segundo palavras do historiador e membro da Academia Brasileira de Letras, professor Pedro Calmon.

O ministro inglês, Lord Stranford, sob a pressão dos acontecimentos, concitou Dom João a acelerar a partida, mostrando-lhe no dia 22 de novembro o exemplar do jornal *Moniteur* com os ditames do Tratado de Fontainebleu. Aqui, há pequena controvérsia sobre quem teria mostrado o exemplar do *Moniteur*. Alguns historiadores afirmam ter sido Dom Domingo Antonio de Sousa Coutinho, representante lusitano em Londres.<sup>12</sup> Seja como for, os franceses já se encontravam próximos. O embarque deveria ser imediato. Segundo o historiador inglês William James em seu clássico *The Naval History of Great Britain* de 1837, no outono de 1807, Napoleão anteriormente ameaçara invadir Portugal, motivando o deslocamento de uma força naval britânica sob o comando do grande Conde São Vicente para Lisboa, com um oferecimento de tropas e recursos para resistir a Napoleão. Caso a defesa fosse impossível, o almirante se ofereceu para escoltar Dom João e a corte para qualquer domínio português que ele desejasse. Outros objetivos surgiram e o Grande Corso voltou os olhos para outras paragens, permitindo um alívio momentâneo para Portugal.<sup>13</sup>

Em 4 de novembro de 1807, Dom João já havia participado aos íntimos a resolução de embarcar para o Brasil, apoiado pela tradicional aliada, a Inglaterra.<sup>14</sup> Pela primeira vez na história ocidental europeia um rei decidiu governar de sua colônia para manter a integridade de seu reino, fato esse notável pela sua significação histórica. Essa transferência incluiria todo o aparelho burocrático<sup>15</sup>,

<sup>9</sup> SCHWARCZ, Lília Moritz. O dia em que Portugal fugiu para o Brasil. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 1, n.1, jul-2005, p. 22.

<sup>10</sup> LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996, p.43.

<sup>11</sup> CALMON, Pedro. *História do Brasil*. v. 4. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1963, p.1387.

<sup>12</sup> LIGHT, Kenneth. Com os pés no mar. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 2, n.14, nov. 2006, p. 53.

<sup>13</sup> JAMES, William. *The naval history of Great Britain*. v. 4. London: Richard Bentley, New Burlington Street, 1837, p. 316.

<sup>14</sup> CALMON, op.cit., p.1387.

<sup>15</sup> SCHWARCZ, op. cit., p.22.

com funcionários, secretarias, tribunais, seus arquivos e o tesouro nacional. A inevitabilidade da transmigração era evidente. Dom João agiu corretamente naquelas circunstâncias e momento histórico. Em 25, anunciou que embarcava. A sorte estava lançada.

Poucos dias teve o governo português para organizar a retirada. Vejam bem, senhores, a enormidade da tarefa a ser realizada. Quais navios estariam melhor preparados para arregimentar um maior número de passageiros? Quem deveria embarcar? Qual a prioridade na escolha? Quantos seriam os retirados? Quem decidiria a relação dos retirantes? Questões que até hoje vêm suscitando dúvidas entre os historiadores brasileiros e portugueses.

Tomemos o caso do número de retirantes como exemplo. Lilia Moritz Scharcz, da Universidade de São Paulo, concorda com dez mil o número de retirantes, embora afirme que esse número "continua e continuará controverso"<sup>16</sup>. O professor Pedro Calmon acredita também ser razoável esse número.<sup>17</sup> Rocha Pombo afirmou ter sido de 15 mil o número de retirantes. Luiz Norton concordou com Rocha Pombo no número de 15 mil os transportados<sup>18</sup>, o que me parece um grande exagero, considerando que a população de Lisboa à época era de cerca de 200 mil habitantes, o que corresponderia a cerca de 7,5 % da população da cidade.<sup>19</sup>

Para o historiador Kenneth Light da *British Historical Society of Portugal* e do Instituto Histórico de Petrópolis do Brasil, estudioso que pesquisou os livros de quartos dos navios ingleses, os números oscilariam entre sete e 12 mil pessoas transportadas. Embora esse pesquisador tenha se baseado em cálculos empíricos, as suas estimativas me parecem mais precisas. Por exemplo, só na Nau portuguesa *Príncipe Real*, de apenas 67 metros de comprimento, segundo ele, estariam 1.054 pessoas, o que parece razoável, considerando ser a sua guarnição de 950 marinheiros. Prefiro apontar como entre nove e 11 mil o número máximo de retirantes, considerando que só a frota portuguesa teria cerca de oito mil tripulantes. Assim, a esquadra retirante era composta de oito naus, quatro fragatas, cinco brigues, três escunas e três charruas, no total 23 navios de guerra e cerca de 26 navios mercantes de diferentes tamanhos. Os ingleses possuía-

am cerca de 13 navios, sendo nove naus e o restante navios menores, sob o comando do Almirante Sir William Sidney Smith.

O tempo de preparação para a partida levou apenas quatro dias, uma vez que no dia 29 de novembro, os navios suspendiam, em um dia ensolarado com leve brisa de leste. Houve grande confusão na retirada, natural naquelas contingências, quando as tropas francesas de Junot já se encontravam às portas de Lisboa. Todos queriam partir e não havia espaço a bordo dos navios. Muitas pessoas choravam por não poderem partir; outras vagavam pela cidade sem rumo e algumas revoltavam-se pela retirada, talvez desejando que o príncipe caísse prisioneiro dos franceses. De qualquer forma, segundo o historiador português Luiz Norton, Dom João e o seu sobrinho, cruzaram as pranchas colocadas no piso enlameado pela chuva no dia anterior, "com a ajuda do povo", embarcando na Nau *Príncipe Real* "depois de um beija-mão frio e fúnebre".<sup>20</sup>

A Família Real portuguesa foi distribuída pelos diversos navios lusitanos, de modo a, teoricamente, proteger a continuidade da monarquia, em caso de acidente com qualquer navio, no entanto, na pressa da partida, Dom João, sua mãe Dona Maria e dois de seus filhos, Pedro e Miguel, permaneceram na Nau *Príncipe Real*. Um acidente com esse navio levaria ao fundo do mar três gerações dos Bragança.

Como foi afinal a travessia e quais os perigos e dificuldades enfrentadas?

Logo depois do suspender, a frota lusitana cruzou com navios russos fundeados sob o comando do Almirante Siniavin. Se a retirada fosse realizada após 2 de dezembro daquele ano, data da declaração de guerra da Rússia à Grã-Bretanha, possivelmente haveria algum tipo de reação, tanto contra os ingleses, como contra seus aliados portugueses. William James considera que Siniavin não reagiria contra os ingleses, pois fora formado na Marinha britânica e mantinha grande admiração por essa Força Naval. James não deixou de ter razão, pois Siniavin manteve-se neutro, apesar da forte pressão francesa para que se envolvesse no conflito.

Em seguida, os vasos de guerra ingleses de Sidney Smith, que mantinham o bloqueio da entrada do Tejo, cruzaram com os navios lusitanos. Houve nesse momento grande

<sup>16</sup> SCHWARCZ, op.cit., p.26.

<sup>17</sup> CALMON, op.cit., p.1390.

<sup>18</sup> NORTON, Luiz. *A corte de Portugal no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938, p.35.

<sup>19</sup> POMBO, op.cit., p.269.

<sup>20</sup> GOMES, op. cit., p.73.

tensão em virtude do desconhecimento por parte dos ingleses se os navios portugueses estavam guarnecidos por franceses, pois Smith não tinha certeza se Lisboa já caíra. Depois dos reconhecimentos necessários, passaram a escoltar a força portuguesa até o Brasil.

Como eram as condições sanitárias a bordo dos navios a vela daquele período? Inicialmente, não havia água corrente, o que impedia os banhos. A água era, assim, estocada em barris, logo se apodrecendo pela ação de bactérias e fungos. Preferia-se o vinho à água por manter-se por mais tempo em condições de ser ingerido. A dieta era composta de biscoitos, um tipo de pão cozido para a eliminação da umidade com o propósito de durar longo tempo, carne salgada, lentilha e azeite, infestados de baratas. Levavam-se também galinhas e porcos, para serem ingeridos durante a viagem. Os ratos transitavam livremente pelos navios, disputando as migalhas da pouca comida que se espalhava pelos conveses.

Para as necessidades fisiológicas usavam-se plataformas suspensas na proa, por onde os dejetos eram lançados diretamente ao mar<sup>21</sup>. As doenças mais comuns eram o escorbuto, motivado pela falta de vitamina C, já que as frutas se deterioravam rapidamente nas condições inclementes dos navios e a peste bubônica, transmitida pela picada da pulga dos ratos. Os navios também sofriam tremendamente os balanços do mar, provocando constante mal-estar àqueles não acostumados. Eu posso imaginar o desconforto sentido por muitos cortesões e cortesãs portuguesas nessa travessia, principalmente em períodos de mar agitado!

As punições a bordo eram severas, constando de chibatadas e, nos casos extremos, de enforcamentos. Kenneth Light publicou o diário de bordo de um dos navios ingleses de escolta, o HMS *Bedford*, sob o comando do Capitão James Walker, com as seguintes punições:

5 de dezembro de 1807 – James Tacey – 48 chibatadas por negligência em serviço;

14 de dezembro de 1807 – John Legg- 12 chibatadas por negligência e

24 de dezembro de 1807 – Neal Mc Dougal – 24 chibatadas por negligência e tentativa de indução ao motim.<sup>22</sup>

Logo no início da viagem, as temperaturas eram baixas e os mares mais bravios,

provocando imenso mal-estar e espalhando pânico entre os passageiros, principalmente nas mulheres. Náuseas coletivas eram comuns nos navios.<sup>23</sup>

O Tenente Thomas O'Neill, oficial da Nau inglesa *London*, assim se expressou a respeito da dificuldade de adaptação e constrangimento pelo qual passaram as mulheres da nobreza. Disse ele o seguinte:

Mulheres de sangue real e das mais altas estirpes, criadas no seio da aristocracia e abundância (...) todas obrigadas a enfrentar os frios e as borrascas de novembro através de mares desconhecidos, privadas de qualquer conforto e até mesmo das coisas mais necessárias da vida, sem uma peça de roupa para trocar ou camas para dormir, constrangidas a amontoarem-se na maior promiscuidade.<sup>24</sup>

A meio caminho entre Lisboa e Funchal, o Almirante Sidney Smith alterou seu rumo e retornou para a entrada do Tejo para continuar o bloqueio de Lisboa, já em poder de Napoleão. No dia 8 de dezembro, nas proximidades da Ilha da Madeira, violenta tempestade destruiu velas e mastros, dispersando grande parte dos navios, agravado pelo forte nevoeiro. Muitos navios se avariaram com o tempo inclemente.

No dia 24 de dezembro, os navios fizeram aguada em Cabo Verde, lá permanecendo por três dias, escoltados por quatro naus inglesas que continuariam até o Brasil. De Cabo Verde, partiram com destino a Cabo Frio, ponto de aterramento para a chegada ao Rio de Janeiro.

Já no final de dezembro, nas proximidades do Equador, os navios entraram numa área de calmarias, levando cerca de dez dias para percorrer cerca de 110 milhas, o que correspondia a uma velocidade média de apenas 0,46 nós! Devido às altas temperaturas, em torno de 35°C, e as más condições higiênicas a bordo, houve uma infestação de piolhos que atingiu principalmente as mulheres. A única solução possível foi raspar os cabelos, jogando-os pela borda. As cabeças carecas foram então untadas com banha de porco, pulverizadas com pó anti-séptico, o que deve ter sido, além de degradante, incômodo.<sup>25</sup>

Após ultrapassada a área de ventos fracos, Dom João decidiu seguir direto para

<sup>21</sup> Idem, p.88.

<sup>22</sup> Idem, p.91.

<sup>23</sup> Idem, p.94.

<sup>24</sup> Idem, p.102

<sup>25</sup> Idem, p.94.

Salvador, depois de quase sete semanas direto no mar. Essa decisão tem sido muito discutida entre os historiadores brasileiros. Um grupo considera que essa decisão baseou-se na própria dispersão provocada pela tempestade, aliada à escassez de mantimentos e de água. Eu particularmente não posso concordar com essa interpretação, pois pelos livros de quartos pesquisados, as posições astronômicas estavam perfeitamente lançadas nas cartas de navegação e qualquer correção de rumo poderia ser realizada facilmente.

Outro grupo, no qual se inclui Kenneth Light, acredita que essa decisão deveu-se exclusivamente a Dom João, que considerava fundamental parar em Salvador para aplacar o descontentamento local com a mudança da sede da colônia dessa cidade para o Rio de Janeiro, advindo daí uma falta de prestígio com essa cidade por parte dos governantes. Para confirmar essa suposição, Dom João, com muita sapiência, abriu os portos da colônia às nações amigas a partir de Salvador, aplacando qualquer reação contrária aos Bragança. Dom João mais uma vez demonstrava um tino político irretocável. A questão do cansaço dos transportados e da falta de água não tem procedência alguma segundo Light. Cita, por exemplo, o caso da Nau *Bedford*, que ainda possuía cerca de 52 toneladas de água a bordo, para um consumo de 2 toneladas/dia, o que permitiria mais ou menos 26 dias de mar a frente. Dessa maneira, a interpretação de Light parece ser a mais apropriada.

Uma grande surpresa teve Dom João ao se aproximar de Pernambuco. O governador dessa província do nordeste brasileiro, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, ao tomar conhecimento de que a frota se aproximava, despachou um bergatim carregado de frutas tropicais e água fresca para o deleite de todos que se encontravam a bordo, cansados de ingerir água insalubre, carne salgada e lentilha. Bela recepção, os senhores não acham?

Finalmente, no dia 22 de janeiro de 1808, após 54 dias de mar, alguns navios, dentre os quais se destacava a Nau *Príncipe Real*, onde se encontrava Dom João, sua mãe Dona Maria I e os infantes Pedro e Miguel, seus filhos, fundearam na Baía de Todos os Santos, em Salvador. Devido à dispersão dos navios, alguns seguiram diretamente para o Rio de Janeiro, onde chegaram cinco dias antes. Outro navio chegou na Paraíba, ao norte, e a Nau *Medusa* arribou em Pernambuco, tam-

bém ao norte, ainda no dia 13 de janeiro.

Um fato interessante e quase milagroso foi que não houve uma só perda de vida humana na travessia e, apesar de muitos navios estarem avariados, todos chegaram ao Brasil, o que demonstra não só a capacidade marinheira dos oficiais e marinheiros portugueses e ingleses, mas também a boa qualidade de construção dos navios envolvidos.

No dia seguinte à chegada deu-se o desembarque da comitiva, sob a aclamação da população de Salvador. Todos os representantes da Câmara Municipal se apresentaram a Dom João e foi celebrada missa na Igreja da Sé em agradecimento pelo sucesso da travessia.<sup>26</sup> A propósito, essa igreja foi infelizmente demolida em 1933, provocando forte reação popular. As manifestações contrárias provocaram a criação do Serviço do Patrimônio Nacional, órgão responsável pela preservação dos bens históricos e artísticos nacionais. Hoje em dia, comenta-se que a cidade de Salvador possui 365 igrejas preservadas, um exagero certamente, no entanto um estímulo para a visita. Convido a todos que visitem Salvador. Tenho certeza que será realmente um passeio inesquecível.

Por cerca de uma semana, Dom João recebeu seus súditos baianos em longas cerimônias do beija-mão.

Por cerca de um mês, Dom João permaneceu na cidade. Foram festas, solenidades oficiais e passeios. Como dito, nessa ocasião foi celebrada a abertura dos portos às nações amigas de Portugal, rompendo assim o chamado Pacto Colonial, o que certamente beneficiou o Reino Unido, no entanto, não deve ser esquecido que Portugal ainda se encontrava em guerra com Napoleão. Aliados existem para isso.

Enquanto essas comemorações ocorriam, os navios passavam por reparos, de modo a prepará-los para a travessia para o Rio de Janeiro.

Enfim, no dia 26 de fevereiro de 1808 a frota suspendeu em direção ao Rio de Janeiro, destino final da viagem.

A viagem transcorreu tranqüila. No dia 7 de março os navios entravam na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. O historiador Rocha Pombo descreveu a emoção da chegada com as seguintes palavras:

Pelas três horas da tarde [de 7 de março] soltas as velas, içadas as bandeiras e flâmulas, ao troar da artilharia, tanto das fortalezas como dos navios surtos no porto, entrava gualhardamente a fro-

<sup>26</sup> Idem, p.112.

ta e vinha fundear próximo à Ilha das Cobras [local do atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro], onde a esperavam infinito número de embarcações, conduzindo pessoas do povo, galeotas e escaletes, em que se achavam as princesas, o Vice-Rei, demais altas autoridades e personagens importantes da colônia.<sup>27</sup>

No dia 8 de março, finalmente, a Família Real portuguesa desembarcava em seu destino, a cidade do Rio de Janeiro, sob grande aclamação popular. Segundo ainda Kenneth Light, Dom João ficou tão feliz com a chegada ao Rio de Janeiro e com a atenção recebida da Marinha britânica que decidiu condecorar os oficiais mais destacados dessa frota. Como as ordens militares eram também religiosas e, assim, conferidas a católicos, caso impossível naquela ocasião específica, resolveu recriar uma ordem não-religiosa instituída por Afonso V em 1459, a Ordem da Torre e Espada. Quanto ao Almirante Smith, Dom João autorizou-o a incluir em seu pavilhão as armas de Portugal, como gratidão da Família Real aos serviços prestados.

Dom João vencera afinal Napoleão Bonaparte. Napoleão viria a escrever suas memórias no exílio na Ilha de Santa Helena pouco antes de sua morte. Nelas diria em relação a Dom João VI, rei de Portugal e do Brasil o seguinte: “foi o único que me enganou”<sup>28</sup>. A viagem chegara ao fim. Dom João enganou realmente Napoleão. Nesse ponto encerro essa aventura histórica.

Senhores, essa transmigração aproximou Portugal a seus colonos brasilienses. O ato de Dom João trouxe um sentido de lusitanidade à colônia. Estávamos irremediavelmente unidos. Vejam amigos, estamos aqui hoje congregados para comemorar juntos a transmigração da Família Real portuguesa para o Brasil, que é a mesma Família Real

brasileira, Orleans e Bragança. Dom João foi efetivamente o primeiro imperador do Brasil a partir de 1816, seguido de seu filho Pedro I e seu neto Pedro II.

Senhores, nós brasileiros somos uma mistura de portugueses, negros e índios. A chegada de Dom João ao Brasil reacendeu essa ligação que a independência ocorrida 14 anos depois não rompeu apesar de tudo. Como dizia Gilberto Freyre, renomado antropólogo brasileiro, autor do clássico *Casa Grande & Senzala*: “... desde esse momento o português, guardando embora aquela saudade do reino que Capistrano de Abreu, historiador brasileiro, chamou de transoceanismo, tornou-se luso-brasileiro, o fundador de uma nova ordem econômica e social”<sup>29</sup>. Hoje somos luso-brasileiros comemorando juntos esse evento histórico fundamental para os dois países.

Permitam-me terminar essa breve exposição com um trecho do sermão proferido pelo cônego João Pereira da Silva, celebrante de um *Te Deum* em ação de graças pela chegada da Família Real a salvo ao Brasil, na Igreja de Nossa Senhora do Bom Parto, no Rio de Janeiro, no dia 18 de março de 1808. Disse ele:

*Ó povo, afortunado povo, faz ressoar comigo os teus júbilos, em presença do príncipe regente Nosso Senhor [Dom João]: jubilare in conspectu Regis domini... os rios Amazonas, do Prata e do Janeiro bateram palmas, exultaram de alegria ao mesmo tempo os montes, à vista do seu Senhor [Dom João], por que ele vem equilibrar a justiça na sua terra. Prostremo-nos, pois, Fluminenses e Portugueses, prostremo-nos diante do Deus dos nossos pais pelo prazer.<sup>30</sup>*

Muito obrigado pela atenção.

<sup>27</sup> POMBO, op.cit., p.301.

<sup>28</sup> GOMES, op.cit., p.27.

<sup>29</sup> FREYRE, Gilberto. *Casa Grande & Senzala*. 21ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1981, p.LXIII.

<sup>30</sup> MARTINS, Wilson. *História da inteligência brasileira*. v. II. São Paulo: Editora Cultrix, 1977, p.78.

# Resenha

## *Forças Armadas e Política no Brasil*

**Marcello José Gomes Loureiro**

*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 (UFRJ), possui o Curso de Especialização em História do Brasil da Universidade Federal Fluminense (UFF) e é bacharel e licenciado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).*

## Entre tensões e disputas: a institucionalização das Forças Armadas no Brasil (1889-1945)

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

Em meio ao turbulento contexto político-ideológico de 1963/1964, o cientista político José Murilo de Carvalho, que na ocasião militava na União Nacional dos Estudantes (UNE), afirma ter se frustrado diante dos acontecimentos resultantes do movimento civil-militar de 1964. Primeiro, ao contrário do que esperava o autor, não houve resistência das esquerdas: sua organização rapidamente se esvaziou em face da nova ordem; em segundo lugar, depois de efetivada a intervenção, os militares se fixaram no poder, o que surpreendeu expectativas de diversos observadores.

Basicamente, foram esses dois fatos que despertaram no consagrado autor, professor-visitante da Escola de Guerra Naval, o interesse pelo estudo das relações entre os militares e a República. Confiante de que o tema ainda se faz pertinente, publicou em 2005 um livro intitulado *Forças Armadas e Política no Brasil*, que reúne alguns dos seus artigos e ensaios acerca do assunto.

Nesta obra, estabelecendo como principais agentes de interlocução Nelson Werneck Sodré, Maria Cecília Forjaz, José Augusto Drummond, Boris Fausto e Celso Castro, José Murilo mantém um diálogo crítico com a "teoria das elites", tributária originalmente de Gaetano Mosca e Vilfredo Pareto, para explicar a relação dos militares com civis.

A coletânea parte da premissa teórico-metodológica de que as Forças Armadas, assim como a Igreja Católica, por exemplo, são instituições totais, na medida em que criam um código de sociabilidade particular, que molda as estruturas mentais de seus integrantes. Conforme argumentação construída pelo autor, no momento em que um indivíduo ingressa em suas fileiras, ele é ressocializado, porque internaliza os valores peculiares que constituem a cultura militar. Desse modo, estudar o comportamento político das Forças Armadas de modo mecanicista, a exemplo de se imaginar que os militares agem em nome da burguesia ou de setores médios da sociedade, conforme propôs Sodré e outros, implica reduzir a

complexidade do processo de formação do imaginário militar, bem como limitar a pesquisa histórica.

Seja por meio da estatística, seja por meio de quadros comparativos, o professor José Murilo apresenta durante toda a obra inúmeros parâmetros referenciais com a finalidade de examinar o panorama da situação dos militares nos distintos contextos por que passaram na história republicana. Tais parâmetros, obviamente variáveis com a temporalidade enfatizada, são sobretudo atinentes aos efetivos das três instituições militares, à origem social de oficiais e praças, aos critérios de promoção, à participação de militares em cargos públicos, ao aumento dos salários e ao percentual dos gastos militares no orçamento.

Ele mostra que durante a República Velha o propósito central das Forças Armadas era se transformarem, de fato, em instituições nacionais. Para tanto, o passo decisivo foi modificar as formas de ingresso na vida militar, uma vez que existia no meio civil imensa aversão a ela.

Tal problemática somente pôde ser amenizada com a instituição da lei do sorteio militar, em 1918. A partir de então, integrantes de diversas classes sociais circularam pelas duas Forças, melhorando gradativamente seu nível social.

Além das mudanças vinculadas à seleção do pessoal, contribuíram para o fortalecimento do Exército não apenas a rearticulação da disposição de seus contingentes no território brasileiro, mas também o fim da Guarda Nacional.

Do ponto de vista ideológico, ainda durante a República Velha, foram tecidas três possibilidades de intervenção (e justificção) que definiam o caráter e o sentido das organizações militares. A primeira delas é a ideologia do "soldado-cidadão". Defendida pelos positivistas, essa ideologia intervencionista pregava que o militar, antes de soldado, era um cidadão brasileiro, dotado de autonomia e poder decisório para intervir na política todas as vezes que o desenvolvimen-

to nacional pudesse estar comprometido. Tal ideologia respaldou a ação dos oficiais subalternos nos movimentos tenentistas. Para os interesses institucionais do Exército, ela promovia, na prática, uma profunda contradição: na medida em que o impulso reformista era proveniente principalmente dos tenentes, ele gerava fragmentação interna. Havia subsequente enfraquecimento institucional, com a quebra de hierarquia e descontrole do alto comando, que nem sempre compartilhava da mesma opinião dos segmentos subordinados.

Em nítida contrapartida a esse posicionamento, havia outro grupo de militares que defendia a ideologia do "soldado-profissional". Postulando que o militar deveria se especializar estritamente em assuntos bélicos. Essa corrente foi largamente influenciada pelo intercâmbio que ocorreu entre o Exército Brasileiro e o alemão – ocasião em que nasceram os chamados "jovens turcos" – e entre o brasileiro e o francês, com a vinda da Missão Francesa. O principal defensor da ideologia do "soldado-profissional" era Bertoldo Klinger\*.

As circunstâncias políticas e a necessidade do Exército de comandar seus membros, no entanto, fizeram com que se desenvolvesse uma terceira ideologia, a do "soldado-corporação". Raciocinando por esta via, defendia-se a intervenção militar disciplinada, orientada, de modo que todos executassem as decisões do alto comando. O propósito era anular, assim, as tensões internas, bem como as ações de grupos autônomos. Acabava-se com a política *no* Exército para se praticar a política *do* Exército.

Perceba-se como o aporte teórico utilizado pelo autor para sustentar sua categorização acerca das "ideologias de intervenção" é notoriamente o weberiano, explicitado na formulação analítica de tipos ideais.

Em que pese tenha obtido crescimento do efetivo, melhor distribuição de meios, profissionalização de seus membros e centralização do processo decisório durante a República Velha, o Exército enfrentou sérios problemas após a "Revolução" de 1930 para consolidar a ideologia da intervenção controlada. Isso porque não havia consenso entre a Marinha e o Exército nesse momento: se a primeira praticamente ignorou a "Revolução", o segundo, ao contrário, ocupava o centro do seu poder.

Conforme salienta o autor, havia divisões ideológicas entre praças e oficiais e entre esses últimos em torno da validade ou não das intervenções realizadas pelo Exército na política. Os oficiais dividiam-se, de um lado, em neutralistas, defensores da formação de um "soldado-profissional"; e reformistas, de outro, aqueles que eram defensores da ideologia do "soldado-corporação". Uma vertente mais radical era a que defendia a aproximação do Exército com o movimento comunista: pensava em um exército popular, instrumento da luta de classes, como os exércitos das Revoluções Russa e Chinesa. Influenciados pela adesão em 1931 do ex-capitão Luís Carlos Prestes, que chamou os oficiais de "lacaio da burguesia", logo perceberam que uma aliança com operários e camponeses era inviável, já que tais segmentos tinham uma tradição anarquista e não tolerariam por isso o militarismo.

\* NOTA DO EDITOR: Bertoldo Klinger, filho de alemães, nasceu em 1º de janeiro de 1884 na cidade de Rio Grande (RS). Em 1910, no posto de primeiro-tenente, foi designado pelo governo brasileiro para estagiar no Regimento de Artilharia de Campanha do Holstein nº 24, do Exército alemão. Ao voltar ao Brasil, participou, junto com outros militares que haviam realizado estágio no exterior, da fundação da revista *A Defesa Nacional*, especializada em assuntos militares. Por se mostrarem fortemente influenciados pela doutrina militar alemã, os incentivadores da revista receberam de seus adversários o apelido de "jovens turcos", uma referência aos oficiais que, após terem tido contato com o Exército germânico, voltaram à Turquia para promover reformas políticas e militares. Ocupou o posto de redator chefe da revista e, em suas páginas, criticaria, anos mais tarde, a indicação de civis para os ministérios militares no governo de Epitácio Pessoa. A influência alemã fez também com que se opusesse à Missão Francesa contratada para reformular o Exército Brasileiro no mesmo período. Em 1924, foi preso sob acusação de colaborar com a revolta tenentista deflagrada em São Paulo. Em maio de 1931, ascendeu ao generalato e juntou-se ao grupo dirigente paulista que preparava uma insurreição para depor Vargas. Exerceu a chefia militar no episódio que passou à História como a Revolução Constitucionalista de 1932. Mais tarde, propôs o armistício ao Governo Federal, foi preso e seguiu para o exílio em Portugal. Em 1934, já anistiado, retornou ao Brasil, mas só foi readmitido ao Exército em 1947, passando, em seguida, para a reserva. Em 1964, participou da revolução que levou ao período do regime militar. Bertoldo Klinger faleceu em 1969 na cidade do Rio de Janeiro (Fonte: Exército Brasileiro).

Ademais, conforme premissa do autor, os militares estavam sensivelmente fechados em si mesmos.

Com o intuito de pôr fim à desorganização disciplinar, grupos conservadores do próprio Exército tomaram medidas que reformularam a instituição, e, de certo modo, fechavam-na mais à sociedade. Por exemplo, a seleção de praças se tornou mais rigorosa, observando-se mesmo a orientação política dos voluntários e de seus familiares. O ensino também passou por modificações: foi introduzida a cadeira de sociologia na Escola Militar, economia social nas escolas de sargentos. Nesse sentido, ainda foi implementada uma legislação que afastava os militares das questões político-partidárias. O General Góes Monteiro defendeu, inclusive, que ocorresse a proibição total do voto aos militares em 1933; não conseguiu, porém, fazer aprovar seu projeto nessa oportunidade, mas tal proibição foi efetivada em 1937 com a "polaca"\*\*\*.

Desse modo, no período de 1930-1937, com a experimentação de todo esse programa de reformas internas, estava reduzida a vertente da ideologia que apoiava o "soldado-cidadão". Vargas contribuiu para a transformação dos militares em atores políticos, cuja intervenção é institucionalmente organizada, fazendo deles um pilar de sua sustentação, até mesmo um contrapeso às forças oligárquicas. Ele estruturou Forças Armadas que assegurassem seu governo, mas não tão fortes que o ameaçassem: Vargas fortalecia o setor, mas controlava seus chefes.

Após 1944-1945, todavia, com a propaganda e aproximação das classes trabalhadoras por meio de seu Ministério do Trabalho, Vargas se "divorciou" definitivamente das Forças Armadas. A política trabalhista do governo criava uma incompatibilidade com os

ideais dos militares que eram antagônicos ao novo ator político do governo. Mesmo após o suicídio do presidente, em 1954, afirma o autor que as Forças Armadas permaneceram combatendo sua herança política.

A obra do professor José Murilo de Carvalho apresenta Forças Armadas que procuraram se tornar instituições nacionais. Durante o período de 1889 a 1945, privilegiado nesta resenha, três ideologias, que estavam em disputa, interferiam naquele processo. Seu esforço de institucionalização, racionalização, homogeneização de procedimentos, condicionado por distintas forças, não ocorreu, portanto, sem tensões ou disputas.

Sentimos falta, contudo, de uma atenção mais dedicada em suas páginas à Marinha. No primeiro capítulo, ela é trazida à narrativa como possibilidade de comparação com o Exército: nos demais, todavia, praticamente é esquecida. O risco é que o leitor assumira que as caracterizações imputadas ao Exército, a exemplo da lógica comportamental de seus membros, também possam ser aplicadas à Marinha ou à Força Aérea, após a década de 1940. Nossa historiografia, aliás, costuma apresentar uma Marinha completamente adepta à Monarquia nos primeiros anos da República, sem se ater às suas possíveis variações político-ideológicas internas.

De todo modo, o livro instiga o leitor a conhecer melhor a sociedade militar e propõe múltiplas facetas não somente para o seu estudo, como agente político, mas para a própria reflexão crítica, em última instância, acerca das relações tecidas entre o Estado e a sociedade brasileira.

---

\*\* NOTA DO EDITOR: A Constituição do Brasil promulgada a 10 de novembro de 1937.

# Documento

**DOCUMENTO:** Carta do Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha ao Conselho Editorial da *Revista de História da Biblioteca Nacional*, divulgada na página de internet dessa revista.

**DATA:** 30 de maio de 2008.

**LOCALIZAÇÃO:** Arquivo da Marinha – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

**RESUMO:** Comentário do Diretor da DPHCM sobre um artigo publicado na *Revista de História da Biblioteca Nacional* em seu número de maio de 2008 (ano 3, nº 32).

# Documento

A HISTÓRIA – Revista da Biblioteca Nacional publicou, em seu número de maio de 2008 (ano 3, nº. 32), um artigo, “Salve o Almirante Negro!”, com o subtítulo: “Marinha libera documentação sobre João Cândido, só falta anistiá-lo”. Devo esclarecer que durante os quatro anos e cinco meses em que exerço o cargo de Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, nunca impedi o acesso aos documentos disponíveis no Arquivo da Marinha. Simplesmente não houve consulta sobre o assunto, em certos tipos de documentos, por pessoa devidamente autorizada pela família, como determina a lei, para preservar a privacidade.

Esse artigo também inclui diversas conclusões que, em minha opinião, não se basearam em uma análise isenta dos fatos. O motim dos marinheiros de 1910, que é mais conhecido como a “Revolta da Chibata”, foi, para a Marinha e para o País, um acontecimento deplorável. Foi um motim planejado e premeditado, que causou mortes e sofrimento a pessoas que não eram criminosas, principalmente no Encouraçado *Minas Gerais* – onde o líder era o Marinheiro João Cândido –, que foi o único dos navios em que o líder escolhido pelos revoltosos perdeu completamente o controle da situação a bordo.

No *Minas Gerais*, no momento da eclosão do motim, o futuro Almirante Álvaro Alberto – que mais tarde tanto fez como cientista para o Brasil, principalmente na área de energia nuclear –, então tenente e o oficial de serviço desse navio, foi atacado por um marinheiro armado, covardemente pelas costas, e bastante ferido. O Comandante do navio foi massacrado e seu corpo, em seguida, desrespeitado, inclusive tendo um dos marinheiros urinado sobre o cadáver. Os revoltosos mataram, também, alguns de seus companheiros, marinheiros e sargento; fato em geral omitido por muitos. Alguns deles apenas queriam fugir da barbárie que se instalara a bordo do *Minas Gerais* em uma embarcação.

Nos relatos favoráveis à Revolta ocorrem, em geral, graves distorções dos fatos, ofensivas às vítimas e suas famílias, como a de dar a impressão de que se tratou de uma reação imediata, justa e apaixonada. No caso, à aplicação da pena de chibata a um marinheiro que havia ferido com navalhadas um companheiro que, anteriormente, quando estava de serviço, o havia apanhado trazendo bebida alcoólica para bordo do *Minas Gerais*. A Marinha, lamentavelmente, havia se acomodado a esse tipo ultrapassado de punição, quando deveria ter processado, por crime militar, e possivelmente expulsado esse marinheiro. A revolta foi premeditada e aguardava uma oportunidade favorável para eclodir.

O âmago do problema foi o não acompanhamento do progresso tecnológico e social das décadas finais do século XIX e inicial do século XX, pela Marinha. As pessoas, em sua maioria, não estavam preparadas para as mudanças que ocorreram nesse período. De navios mistos com propulsão a vela e a vapor, em que se navegava principalmente ao sabor do vento, passara-se para navios de guerra semelhantes aos do início da Segunda Guerra Mundial, os encouraçados do tipo *Dreadnought*. Esses navios precisavam de muitos técnicos a bordo: telegrafistas, eletricitistas, mecânicos, entre outros. O perfil desses novos marinheiros deveria ser muito diferente do das pessoas que o processo de recrutamento de então obtinha, que era bom para navios veleiros, em que bastava ser forte e corajoso para enfrentar as agruras da vida no mar e das manobras com as velas, no alto dos mastros, algumas vezes durante tempestades. A brutalidade do ambiente a bordo dos grandes veleiros não era ade-

quada para esses técnicos. A chibata que era mantida, de forma equivocada, como tradição do passado, para manter a ordem nesse ambiente de brutos e até tolerada por muitos deles, que às vezes se tratavam com igual rigor, era inaceitável para os técnicos. Muitos oficiais eram contra a chibata, mas tinham seus argumentos vencidos pelos que não viam outra forma de manter a disciplina, diante do que ocorria a bordo dos navios. A Marinha custou a perceber que não podia mais aceitar recrutas com o perfil que era adequado para os tempos que haviam ficado para trás. Havia, inclusive, o hábito de receber malfeitores enviados pela polícia e algumas famílias até alistavam na Marinha os filhos que julgavam incorrigíveis.

Foram os técnicos que sentiram a necessidade de rejeitar a chibata, mas, como eram novos, foram buscar líderes para o motim na “velha-guarda”. A revolta foi planejada, principalmente, em reuniões que fizeram fora dos navios. Tudo indica que o principal líder foi o Marinheiro Francisco Dias Martins, do Cruzador *Bahia*. Foi o *Bahia* que içou primeiro o sinal da revolta, na noite de 22 de novembro de 1910, dando início a ela. Foi, provavelmente, dele a autoria da carta anônima assinada como “Mão Negra”, anterior aos acontecimentos de novembro de 1910, e é possível que a carta anônima de 1949 também seja dele. Nesta carta, seu nome é exaltado como o líder e é evidente a inveja do autor com relação à fama que João Cândido obtivera da imprensa.

A importância de João Cândido na revolta se limitou aos poucos dias em que lhe coube negociar a anistia. Nesse período, a imprensa lhe imputou a liderança global da revolta. Não foi dele o sinal que deu início ao motim; ele não manteve o controle da situação a bordo durante a barbárie da noite de 22 de novembro; e, depois do regresso dos oficiais para o navio, perdeu a liderança para alguns radicais que foram chamados de “faixas pretas”. Ele passou a cooperar com os oficiais, pediu para que desembarcassem “faixas pretas” e solicitou permissão para atirar no quartel da Ilha das Cobras quando ele se revoltou, na segunda revolta, de dezembro. Esse segundo motim parece que nada teve a ver com o primeiro e, até hoje, desconhece-se sua motivação, além de pura desordem. Sem motivos evidentes, no entanto, as autoridades aproveitaram a segunda revolta para prender os envolvidos na primeira, apesar de anistiados, e imputar-lhes novas acusações referentes ao período posterior à anistia. O Conselho de Guerra, instalado em 25 de junho de 1912, porém, os absolveu.

Os inquéritos abertos após a revolta de dezembro, a segunda, permitem que os historiadores tenham mais documentação disponível para suas pesquisas. Na de novembro, a primeira, devido à rápida anistia que foi concedida aos revoltosos, não houve inquéritos, o que exige pesquisar em Livros de Quarto e relatos.

O episódio da morte dos presos na prisão da Ilha das Cobras é horrível. A cela é suficientemente grande – existe ainda hoje –, mas era pessimamente ventilada. A limpeza com cal virgem, que era costume na época, provavelmente não tinha a intenção de matar os prisioneiros. João Cândido foi um dos dois sobreviventes.

Não consta dos arquivos da Marinha que ele foi condenado por algum crime. Foi excluído do Serviço da Armada, “por ser inconveniente à disciplina, de acordo com o Decreto nº. 8.400 de 23 de novembro de 1910”. A perseguição que sofreu posteriormente, não obtendo permissão para exercer tarefas para as quais estava habilitado, foi, no entanto, desnecessária. Existe, no entanto, uma diferença entre reconhecer um erro e aceitar um heroísmo infundado.

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT  
Vice-Almirante (EN-RM1)  
Diretor