


SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

V.20 - N.39 - junho de 2024



**O PODER NAVAL NO ATLÂNTICO SUL NO DECORRER
DO SÉCULO XIX: A PROJEÇÃO DE FORÇA NO MAR
DURANTE A CONSTRUÇÃO E FORTALECIMENTO
DOS ESTADOS NACIONAIS 1824 A 1900**



Letras
Marítimas



DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO
E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA



Letras
Marítimas

A Revista Navigator é uma publicação oficial da Marinha do Brasil sendo editada semestralmente pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. As opiniões emitidas em artigo são de exclusiva responsabilidade de seu autor, não refletindo o pensamento oficial da Marinha. As matérias publicadas podem ser reproduzidas. Solicitamos, entretanto, a citação da fonte.

REVISTA NAVIGATOR

Rua Dom Manuel nº 15 – Praça XV de Novembro – Centro – 20010-090 – Rio de Janeiro – RJ

☎ (21) 2104-6722

Para contato, assinaturas e alterações de dados: navigator@marinha.mil.br

Na internet: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator>

NORMAS PARA A PUBLICAÇÃO NA REVISTA NAVIGATOR

A Revista Navigator aceita trabalhos inéditos relacionados à História Marítima e áreas afins, sob a forma de artigos, resenhas, comunicações e apresentação de documentos. A publicação dos trabalhos é decidida segundo pareceres dos membros do Conselho Editorial, Conselho Consultivo e de dois pareceristas ad hoc, que avaliam a qualidade do trabalho e sua adequação às finalidades editoriais da revista.

A submissão de um artigo à revista implica que ele é original e não foi publicado anteriormente e que não está sendo considerado para outra publicação.

As colaborações para a Revista Navigator devem seguir as seguintes especificações:

1. A revista Navigator recebe artigos nos seguintes idiomas: português, inglês, espanhol e francês;
2. Os artigos terão a extensão de 20 páginas no máximo e de 15 no mínimo, digitadas em fonte Times New Roman 12, com espaço entre linhas de 1,5 e com margens de 2,5cm. As notas devem ser colocadas no final do texto, bem como as referências bibliográficas;
3. O título do artigo deverá vir em um dos idiomas aceitos para publicação e em outro idioma (os escritos em língua estrangeira devem trazer título em português);
4. Os artigos deverão estar acompanhados de resumo em português e em outro idioma de no máximo 10 linhas e de 3 a 5 palavras-chaves em português e em outro idioma (os escritos em língua estrangeira devem trazer resumo e palavras-chaves em português);
5. As notas de fim de texto devem ser apenas explicativas, reduzidas apenas às informações ESSENCIAIS para a compreensão do texto;
6. Se houver imagens, estas deverão estar em 300 DPI no formato JPG ou TIF. Colocar legenda, numerar consecutivamente em algarismos arábicos e iniciados pelo termo FIGURA;
7. Se houver tabelas - devem ser numeradas consecutivamente com algarismo arábicos e encabeçadas pelo título;
8. As citações diretas curtas (até 3 linhas) devem estar no corpo do texto, somente entre aspas (sem itálico). As citações diretas longas (mais de 3 linhas) devem estar recuadas 4,0 cm, fonte 10, espaçamento simples. Para citações diretas e indiretas utilizar o sistema autor-data. Exemplo: (SANTOS, 2008, p.15);
9. Nas Referências Bibliográficas devem constar APENAS as obras citados no artigo, segundo os exemplos abaixo:
Livro: SOBRENOME, Nomes. Título do livro em itálico: subtítulo. Tradução. Edição, Cidade: Editora, ano. - Capítulo de livro: SOBRENOME, Nomes. Título do capítulo ou parte do livro. In: Título do livro em itálico. Tradução. Edição, Cidade: Editora, ano, pp. X-Y.
- Artigo: SOBRENOME, Nomes. Título do artigo. Título do periódico em itálico. Cidade: Editora, fascículo, pp. X-Y, ano.
- Dissertações e Teses: SOBRENOME, Nomes. Título do trabalho em itálico: subtítulo. Dissertação/Tese (Mestrado/ Doutorado em ...), IES, Cidade, ano.

DOCUMENTOS

A Introdução crítica que precede o documento não deve ultrapassar 04 laudas digitadas nas normas dos artigos, excetuando resumo e palavras-chaves. Não há limites para a extensão do documento a ser publicado, mas a proposta deve vir acompanhada da autorização relativa aos direitos autorais (quando for o caso).

RESENHA

As Resenhas, que podem ter entre 02 e 07 laudas, devem abordar publicações nacionais e estrangeiras, editadas nos últimos 24 meses. As Resenhas seguem as normas dos Artigos.

COMUNICAÇÕES

As Comunicações, que podem ter entre 08 e 12 laudas, devem tratar-se de conferências e palestras proferidas em eventos promovidos pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) realizadas nos últimos 24 meses. As Comunicações seguem as normas dos Artigos.

Os dados e conceitos emitidos nos trabalhos, bem como a exatidão das referências bibliográficas, são de inteira responsabilidade dos autores. São também de responsabilidade dos autores a correção ortográfica, o uso da língua e a tradução para o segundo idioma do resumo, do título e das palavras-chaves. Não remuneramos as contribuições, cujos direitos autorais ficam, necessariamente, cedidos à revista Navigator.



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL
desde 1970

A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.

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

COMANDO DA MARINHA

Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Eduardo Machado Vazquez

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) Gilberto Santos Kerr

Departamento de História

Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Mar e Guerra Jefferson Oliveira de Almeida

REVISTA NAVIGATOR

<https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator>

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

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.39 V.20	p. 156	2024
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

CONSELHO EDITORIAL

Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM)
Daniel Martins Gusmão (DPHDM/LAAA-UFS)
Francisco Eduardo Alves de Almeida (PPGEM-EGN/IGHMB)
José Miguel Arias Neto (UEL/IGHMB)
Marcello José Gomes Loureiro (EN/IGHMB)
Paulo André Leira Parente (UNIRIO/IGHMB)
Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)
Wagner Luiz Bueno dos Santos (DPHDM)
Sergio Willian de C. Oliveira Filho (EAMCE/CEHIR)

CONSELHO CONSULTIVO

José Carlos Mathias (DPHDM/IGHMB)
Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)
Arno Wehling (IHGB/ABL)
Carlos Celestino Rios e Souza (UFPE)
Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)
Edina Laura Costa Nogueira da Gama (IGHMB)
Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRRJ/ECEME)
Gilson Rambelli (UFS/SAB)
Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)
Leandro Domingues Duran (UFS/LAAA)
Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)
Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)
Miguel Dantas Cruz (ULisboa)
Rodrigo de Oliveira Torres (UDELAR)

INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex
www.latindex.unam.mx

REDIB
www.redib.org

CLASE
www.clase.unam.mx

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

DOAJ
<http://doaj.org>

Portal de periódicos da Capes
www.periodicos.capes.gov.br

A *Revista Navigator*, a partir de 2009, passou a adotar o Acordo Ortográfico de 1990, com base no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa, editado pela Academia Brasileira de Letras – Decretos nºs 6.583, 6.584 e 6.585, de 29 de setembro de 2008.

EQUIPE EDITORIAL

Editores

Dr. Robert W. Porto da S. Castro (DPHDM)
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)
Me. Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB)

Organização do dossiê

Dr. Augusto Antônio Alves Salgado
Dr. Johny Santana de Araújo

Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

Editores Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Capa

Designer Gráfico Luiz Cesário do Nascimento

Revisão

Jornalista Denise Koracakis
Segundo-Sargento Douglas Schellbaner Vargas

Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

ICAP-Pergamum
www.pergamum.puc.br/icap

Livre
www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

Web of Science
www.webofknowledge.com

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

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.39 (jun. 2024)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2005 – il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

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

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

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

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

Sumário

- 5 **Apresentação**
- O PODER NAVAL NO ATLÂNTICO SUL NO DECORRER DO SÉCULO XIX: A PROJEÇÃO DE FORÇA NOMAR DURANTE A CONSTRUÇÃO E FORTALECIMENTO DOS ESTADOS NACIONAIS 1824 A 1900**
- 8 **Apresentação do Dossiê**
Prof. Dr. Augusto António Alves Salgado
Prof. Dr. Johny Santana de Araújo
- 10 **Da “Brigada Real da Marinha” ao “Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro”. Contribuições para um estudo do componente humano da Artilharia e Infantaria de Marinha no espaço luso-brasileiro desde 1797 até 1824: um olhar para os documentos contidos no Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa.**
From the “Brigada Real da Marinha” to “Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro”. Contributions to a study of the human component of naval artillery and infantry in the portuguese-brazilian space from 1797 To 1824: a look at the documents contained in the Historical Archive of the Portuguese Navy
Fábio Neves Luiz Laurentino
- 32 **A Armada Imperial e o Estado Cisplatino Oriental no contexto da construção dos Estados Nacionais na América do Sul (1822 – 1824)**
The Imperial Navy and the “Estado Cisplatino Oriental” in the context of the construction of National States in South America (1822 – 1824)
Fábio Ferreira
- 49 **A Esquadra de Papel 1894**
The Paper Fleet 1894
Carlos Alves Lopes
- 67 **¡Independencia, Libertad y Justicia! La Marine Royale Francesa y su Actuacion en la Política Interna del Rio de la plata durante el Bloqueo de Buenos Aires (1838 – 1840)**
Independência, Liberdade e Justiça! A Royale Marine Francesa e sua Atuação na Política Interna do Rio de la Plata durante o Bloqueio de Buenos Aires (1838 – 1840)
Nancy Gonzalez Salazar

85 **Notas sobre a expedição da Marinha norte-americana ao Paraguai e o exercício de diplomacia militar 1858-1859**

Notes on the US Navy's expedition to Paraguay and the exercise of military diplomacy 1858-1859

Johny Santana de Araújo

104 **El pensamiento naval de la regeneración guzmancista: renovación y mejoras de la armada nacional (1873-1876)**

O pensamento naval da regeneração guzmancista: renovação e melhorias da marinha nacional (1873-1876)

The naval thought of the guzmancista regeneration: renewal and improvements of the national navy (1873-1876)

Germán José Guía Caripe

Leticia Velázquez Garrido

ARTIGOS

129 **A guerra impressa: apontamentos sobre a cobertura da guerra do Paraguai nos jornais brasileiros**

La guerra impresa: apuntes sobre la cobertura de la Guerra del Paraguay en los periódicos brasileños

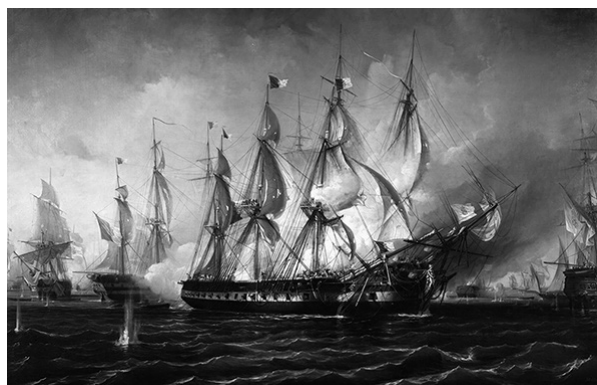
Nilsângela Cardoso Lima

Maira Delmondes de Matos

144 **A Derrota de Itamaracá: uma abordagem cartográfica**

La Derrota de Itamaracá: un enfoque cartográfico

Josué Lopes dos Santos



BATALHA NAVAL DO CABO DE SÃO VICENTE

Data: 1842

Pintor: Antoine Léon Morel-Fatio

Material: Óleo sobre tela

Dimensão: Largura: 3170 mm, Altura: 2000 mm

N.º Inventário: MM.04611

Museu da Marinha Portuguesa

A 5 de julho de 1833 travou-se a batalha naval do Cabo de São Vicente, entre as forças liberais miguelistas.

A esquadra liberal, sob o comando do Vice-almirante Charles Napier, enfrentou a esquadra miguelista ao largo do Cabo de São Vicente. Os miguelistas foram surpreendidos quando Napier decidiu abordar diretamente o inimigo, recusando o combate por artilharia naval.

Neste quadro de Antoine Léon Morel-Fatio (1842), vemos ao centro e em primeiro plano, a fragata Rainha de Portugal, comandado por Napier, depois da abordagem à nau Rainha de Portugal (com o pendão branco de D. Miguel). Este foi o último combate naval travado entre navios de vela da Marinha Portuguesa.

Esta obra incorporou a coleção do Museu de Marinha em 1941, após o falecimento da proprietária, a viúva do infante D. Afonso de Bragança, irmão do rei Carlos.

Apresentação

Pressupostos fundamentais para a compreensão do processo histórico no qual se edificaram os Estados Nacionais em diferentes momentos históricos, o entendimento sobre o modo como se deram as dinâmicas sociais em seu seio e sobre como se relacionavam com outros Estados no sentido de conquistar e/ou garantir autonomia política, empregando para tanto instrumentos de força, como as Armadas, há muito vêm sendo objetos de estudos em diferentes campos da historiografia e áreas afins. E, nesse sentido, especialmente no campo da história marítima, têm se destacado estudos dedicados à compreensão do conceito de poder naval e de seu emprego, tanto no contexto do desenlace político das antigas colônias americanas em relação às suas metrópoles, quanto nos instantes imediatamente subsequentes, ou seja, no decurso do quadro em que se consolidaram esses nascentes Estados Nacionais.

Destarte, no ano em que a Marinha do Brasil celebra os 202 anos de criação de sua Esquadra, instrumento central no processo de Independência do Brasil e de consolidação do Estado Nacional brasileiro, e os 100 anos do Comando em Chefe da Esquadra, organização militar de singular relevância no que tange ao emprego do poder naval brasileiro na atualidade, a Revista Navigator, periódico científico dedicado à divulgação de estudos afetos à história marítima e áreas afins, traz aos leitores este número, cujo foco se detém sobre os diferentes atores e perspectivas do emprego do poder naval no Atlântico Sul no quadro da formação e consolidação dos Estados Nacionais durante o século XIX.

Privilegiando trabalhos de estudiosos que têm desenvolvido suas análises com olhar para os diversos aspectos relacionados à temática em tela, este número 39 da Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil apresenta uma seleção de oito contribuições distribuídas em duas seções.

Dedicada ao Dossiê temático intitulado “O poder naval no Atlântico Sul no decorrer do século XIX: a projeção de força no mar durante a construção e fortalecimento dos Estados Nacionais 1824 a 1900”, organizado pelos professores Dr. Johny Santana de Araújo, da Universidade Federal do Piauí (UFPI), e Dr. Augusto António Alves Salgado, da Universidade de Lisboa, a primeira seção reúne seis artigos que trazem estudos dedicados a analisar questões afetas ao contexto brasileiro e de outros Estados do subcontinente sul-americano, inclusive acerca do emprego do poder naval de potências como Estados Unidos da América e França nesse cenário, dentro do recorte temporal abarcado pelo dossiê.

Em seguida, na seção de Artigos em fluxo contínuo, temos dois interessantes artigos. O primeiro, intitulado “A Guerra Impresa: apontamentos sobre a cobertura da Guerra do Paraguai nos jornais brasileiros”, de autoria das pesquisadoras Dra. Nilsângela Cardoso Lima e Me. Maira Delmondes de Matos, ambas da Universidade Federal do Piauí, dialoga perfeitamente com a temática do dossiê, uma vez que apresenta uma análise acerca da narrativa jornalística de veículos de imprensa brasileiros sobre o maior conflito armado da América do Sul, a Guerra da Tríplice Aliança, concorrendo para a percepção das nuances de sentido que foram dadas ao acontecimento da guerra em diferentes províncias do Império. O segundo artigo, “A derrota de Itamaracá: uma abordagem cartográfica”, de Josué Lopes dos Santos, Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS, propõe uma análise dos equipamentos funcionais relacionados às atividades náuticas e à governança na Ilha de Itamaracá, litoral norte de Pernambuco, a partir da decupagem de uma iconografia histórica portuguesa do século XVII intitulada “Ilha de Tamarica”.

Na esperança de que as importantes contribuições escolhidas para este número da Revista Navigator possam colaborar com novas análises e o aprofundamento de debates e reflexões no campo da história marítima.

Desejamos a todos uma ótima leitura!

Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro

Me. Pierre Paulo da Cunha Castro

Me. Carlos André Lopes da Silva

EDITORES

O poder naval no Atlântico Sul no decorrer do século XIX: a projeção de força no mar durante a construção e fortalecimento dos Estados Nacionais 1824 a 1900

Prof. Dr. Fábio Neves Luiz Laurentino

Prof. Dr. Fábio Ferreira

Prof. Dr. Carlos Alves Lopes

Profa. Dra. Nancy Gonzalez Salazar

Prof. Dr. Jobny Santana de Araújo

Prof. Dr. Germán José Guía Caripe

Prof. Me. Leticia Velázquez Garrido

Apresentação do Dossiê

Desde a emancipação dos Estados Unidos, iniciada em 1776, até a consolidação desse ciclo de independência nos demais países das Américas e do Brasil findando em 1823, houve a necessidade de se estabelecer a segurança nos mares.

Esta passou a ser ponto central na constituição do urdimento dos países que se iniciavam no processo de estabelecimento de suas soberanias, questões como a liberdade de navegar, comercializar e proteger os recursos tão necessários à manutenção de suas existências, mas também impor-se frente a potências estrangeiras e/ou regionais que começavam a despontar, ou mesmo exercer capacidade de projetar-se também como potência, estavam na ordem do dia.

Da primeira metade do século XIX até o seu fim, o espaço do Atlântico esteve envolto em conflitos contínuos, intervenções e operações navais diversas. A Guerra da Cisplatina, as operações navais nas Repúblicas Unidas do Prata, propaladas pelo Brasil, ou por potências europeias.

A proposta do dossiê é enxergar a constituição, evolução e aplicação do Poder Naval no decorrer do estabelecimento dos Estados Nacionais no espaço marítimo do Atlântico durante parte do século XIX até o início do XX.

Sem cimeiras internacionais para discutir questões de arbítrio, embora a diplomacia fosse muito ativa, a capacidade de projetar força era a regra e por excelência o Poder Naval era a sua maior expressão. O século XIX produziu toda uma geração de pensadores e apologistas do navalismo como Philip Howard Colomb e seu irmão John Charles Ready Colomb, e os grandes teóricos do fim do século, Julian Corbett e Alfred Mahan, cujas reflexões moldariam toda uma concepção de guerra naval nos anos vindouros.

Pragmaticamente, líderes como o presidente da Venezuela, Antonio Guzmán Blanco, que figurou como grande reformador do Poder Naval em seu país na segunda metade do XIX; gestores da capacidade naval que igualmente atuaram de forma pragmática, como Pierre-Barthélémy Portal d'Albarèdes, responsável pelo renascimento da Marinha francesa no período da restauração, criando as bases de uma Marinha forte no Atlântico, a mesma que atuou na Bacia do Prata entre 1838-1840; e o Chefe de Esquadra José Maria Dantas Pereira de Andrade, um dos oficiais navais mais notáveis, foi também um teórico, acadêmico e grande reformador da Armada Real portuguesa com vista à sua evolução técnica.

Passando pelos grandes executores desse poder, entre os quais o Almirante Thomas Cochrane, comandante da primeira esquadra imperial brasileira; o comodoro da US Navy, William Branford Shubrick, que atuou no Paraguai entre 1858-1859; ou o Contra-Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves, que tomou o comando da esquadra legalista durante a revolta da armada no Brasil em 1893-1894. Todos tornaram-se referência para a execução de interesses dos países que se constituíam como Estado e Nação.

Não é mistério que o mar sempre representou um caminho para a expansão dos interesses internacionais, pois desde o século XVII um dos maiores aforismas havia sido dito por um navegador que justificava a existência do Poder Naval, Walter Raleigh, que afirmou: "Pois, quem comanda o mar comanda o comércio; quem comanda o comércio do mundo comanda as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o próprio mundo."

Embora o Atlântico tenha representado um espaço de expansão desde o século XVI, pela ação de potências europeias, é no século XIX, que a máxima expansão de interesse se fez re-

presentar pela massificação e circulação de forças militares navais, atuando nas guerras de libertação colonial, nas intervenções, em situações de quase guerra, no exercício da diplomacia armada, em exercícios de “levar a bandeira” ou pela simples presença de forças nas estações navais, e esquadras estrangeiras para garantir a segurança do trânsito do comércio marítimo de seus países, em um verdadeiro exercício de força.

O dossiê procurou trazer à tona discussões a partir do olhar de diversos autores de projeção internacional, o que pode representar um caleidoscópio de interpretações sobre o Atlântico como um local rico de compreensão a respeito do Poder Naval no século XIX.

Assim, dentro dessa ótica de possibilidades trazemos o texto do doutor Fábio Neves Luiz Laurentino, DA “BRIGADA REAL DA MARINHA” AO “BATALHÃO DE ARTILHARIA DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO”. CONTRIBUIÇÕES PARA UM ESTUDO DO COMPONENTE HUMANO DA ARTILHARIA E INFANTARIA DE MARINHA NO ESPAÇO LUSO-BRASILEIRO DESDE 1797 ATÉ 1824: UM OLHAR PARA OS DOCUMENTOS CONTIDOS NO ARQUIVO HISTÓRICO DA MARINHA PORTUGUESA, que faz uma análise evolutiva do Corpo de Fuzileiros Navais no espaço de transição da Marinha Portuguesa para a Marinha do Brasil, tomando como ponto de partida um corpo documental primário, a fim de revelar as impressões sobre as experiências dos militares que compuseram a corporação.

O segundo texto nos é abrilhantado pelo doutor Fabio Ferreira com o texto: A ARMADA IMPERIAL E O ESTADO CISPLATINO ORIENTAL NO CONTEXTO DA CONSTRUÇÃO DOS ESTADOS NACIONAIS NA AMÉRICA DO SUL (1822 – 1824), procura analisar sobre a atuação do Império do Brasil para estabelecer a fronteira sul no Rio da Prata, tomando para isso questões como os rumos da guerra no Norte do Brasil e a relevância das forças navais para a implementação desse projeto.

O doutor Carlos Alves Lopes traz o texto intitulado: A ESQUADRA DE PAPEL - 1894, o estudo traça uma narrativa sobre a complexidade na criação de uma esquadra alternativa, com a finalidade de combater os revoltosos durante a 2ª Revolta da Armada brasileira. O texto expõe ainda quais foram as dificuldades que marcaram a formação dessa força na Marinha do Brasil.

No artigo, IINDEPENDENCIA, LIBERTAD Y JUSTICIA! LA MARINE ROYALE FRANCESA Y SU ACTUACION EN LA POLITICA INTERNA DEL RIO DE LA PLATA DURANTE EL BLOQUEO DE BUENOS AIRES (1838 – 1840), a doutora Nancy Gonzalez Salazar, nos fala sobre o papel da Marinha Royale francesa, no decorrer do bloqueio naval imposto ao porto de Buenos Aires em 1838, e sobre o envolvimento desta força naval nas lutas travadas pelo Uruguai e pelas províncias da Confederação Argentina contrárias a Juan Manuel de Rosas.

O doutor Johny Santana de Araújo apresenta um estudo intitulado: NOTAS SOBRE A EXPEDIÇÃO DA MARINHA NORTE-AMERICANA AO PARAGUAI E O EXERCÍCIO DE DIPLOMACIA MILITAR 1858-1859, que trata de uma operação naval executada pela US Navy em um período bastante delicado da formação dos EUA e do próprio Paraguai como Estados Nacionais. A expedição poderia ter resultado em guerra.

Por fim o doutor Germán José Guía Caripe, no texto, EI PENSAMIENTO NAVAL DE LA REGENERACIÓN GUZMANCISTA: RENOVACIÓN Y MEJORAS DE LA ARMADA NACIONAL (1873-1876), nos revela sobre toda a política de renovação da Armada Nacional da Venezuela, sob os auspícios do governo do presidente Antonio Guzmán Blanco, que promoveu amplas transformações que beneficiariam o desenvolvimento de uma consciência marítima e de defesa nacional.

A todos uma excelente leitura

Prof. Dr. Augusto António Alves Salgado
Prof. Dr. Johny Santana de Araújo

Da “Brigada Real da Marinha” ao “Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro”. Contribuições um estudo do componente humano da artilharia e infantaria de Marinha no espaço luso-brasileiro desde 1797 até 1824: um olhar para os documentos contidos no Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa

From the “Brigada Real da Marinha” to “Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro”. Contributions to a study of the human component of naval artillery and infantry in the portuguese-brazilian space from 1797 To 1824: a look at the documents contained in the Historical Archive of the Portuguese Navy

Fábio Neves Luiz Laurentino¹

Mestre em História Militar pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) e doutorando em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) em associação com a Escola Naval (EN) de Portugal.

RESUMO

Neste artigo, o objetivo centraliza-se em trazer à luz documentos existentes no Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa relativos aos soldados de Artilharia e de Infantaria da Marinha Real Portuguesa, a Brigada Real da Marinha, criada em 28 de agosto de 1797. Analisando a trajetória dos seus soldados – ainda em Portugal – a partir de questões como recrutamento, soldo,

ABSTRACT

This article aims to bring to light documents in the Historical Archive of the Portuguese Navy relating to soldiers of the Artillery and Infantry forces of the Royal Portuguese Navy, the Brigada Real da Marinha, created on August 28th, 1797. Analyzing the trajectory of its soldiers – still in Portugal – based on issues such as recruitment, pay, desertion, royal pardon,

¹Artigo recebido em 6 de maio de 2024 e aprovado para publicação em 3 de junho de 2024.

deserção, perdão régio e, principalmente, a sua atividade-fim, o combate; pretendemos apresentar um breve panorama sobre o componente humano desta instituição naval que desembarcou no Rio de Janeiro em 1808. A partir de 1822, após a independência política do Brasil e inserida na recém-criada Marinha Imperial brasileira, esta força é renomeada como Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro, através do Decreto de 24 de outubro de 1822. Boa parte das suas praças e alguns oficiais aderiram à causa brasileira e permaneceram no país. Assim, através da documentação primária, pretendemos esboçar algumas impressões sobre as experiências dos militares que compuseram os primeiros anos da Artilharia e Infantaria naval brasileira, que contribuíram ativamente nos esforços da independência e consolidação da soberania nacional.

PALAVRAS-CHAVE: Brigada Real da Marinha; Artilharia e Infantaria de Marinha; Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

É nossa intenção, ao iniciar este estudo, destacar breves considerações sobre a relevância dos arquivos para o ofício do historiador, por vezes não mencionada. Propriedade dos governantes, até o final do século XVIII, os arquivos possuíam acesso restrito e de utilização única por homens de Estado. Com a Revolução Francesa estas instituições transformaram-se em patrimônio público, surgindo o acesso aos cidadãos franceses. Segundo Luís Reis, é nesse período que se inicia uma organização, metodologia e conceitos próprios para tornar a Arquivologia uma área autônoma em relação à ciência histórica, mais à frente (REIS, 2006). Ao longo do século XIX – período

and, mainly, its core activity, combat; we intend to present a brief overview of the human component of this military-naval institution that landed in Rio de Janeiro in 1822, after Brazil's political independence and inserted into the recently created Brazilian Imperial Navy, this force was renamed Batalhão de Artilharia Naval do Rio de Janeiro, through the Decree of October 24th. A good part of these soldiers and some officers who joined the Brazilian case remained in the country. Thus, through primary documentation, we intend to sketch some impressions about the experiences of the soldiers who made up the first years of the Brazilian Naval Artillery and Infantry, who actively contributed to the efforts towards independence and consolidation of national sovereignty.

KEY WORDS: *Brigada Real da Marinha; Naval Artillery and Infantry; Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro.*

do que concidentemente será abordado neste texto – observa-se a crescente valorização entre os historiadores das fontes documentais textuais como base para determinação da investigação sobre o passado. Seguindo trajetórias paralelas, durante o século XX, a Arquivologia e a História desenvolveram novas perspectivas teóricas e metodológicas.

Na História, a terceira geração dos Anales, durante os anos de 1970, atualizou o conceito de documento, adotando instrumentos e abordagens teóricas de outras ciências sociais, tornando a pesquisa em fonte primária, especialmente em fontes textuais manuscritas, uma atividade ainda mais interdisciplinar. Segundo Jacques Le Goff, o documento textual manuscrito é

“antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, de uma sociedade que o produziram” (LE GOFF, 1996). Assim também enxergamos os documentos sobre a Brigada Real da Marinha no Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa, já que fontes primárias cobrem cerca de aproximadamente 40 anos de história institucional – em diversas vertentes de interesse da História Naval – das forças de Artilharia e Infantaria de Marinha nos anos finais do Antigo Regime em Portugal. Para completar, sem dúvida, inserida nessa história institucional, está uma quantidade expressiva de histórias pessoais, de homens e mulheres, que direta ou indiretamente estavam associadas à Brigada Real da Marinha durante o fim do século XVIII e o início do século XIX.

O Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa detém toda a documentação apresentada neste trabalho. Sob sua guarda, há vasta documentação primária sobre a Brigada Real da Marinha. Dependente da Biblioteca Central da Marinha, o Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa está localizado no edifício da antiga Fábrica Nacional de Cordoaria, na Rua da Junqueira, enquanto a Biblioteca Central de Marinha, na Praça do Império, ambos na cidade de Lisboa.

Destacamos o Índice 32 (documentação avulsa até 1910) e o Índice de documentação de pessoal da Brigada Real da Marinha, como principais instrumentos para consulta. O primeiro, conta com oito caixas (caixas 75 a 82), contendo desde mapas semanais do estado do efetivo, cartas de soldados ou de familiares de soldados ao comandante da Brigada e despachos da Secretaria da corporação desde 1797 até 1862 (a Brigada Real da Marinha foi extinta em 1836 e a documentação que se segue versa, dentre outros assuntos,

sobre os componentes do seu Corpo de Inválidos e a organização que veio a seguir, o Batalhão Naval, criado em 1837). O segundo conta com 164 páginas com registro de patentes e nomes de oficiais e praças da corporação e sua respectiva localização no depósito e Livros-Mestre, que nos dão mostras de suas biografias e percurso profissional.

Mas, para um enquadramento político do Portugal nos fins do Antigo Regime, é necessário olhar para a figura de Martinho de Melo e Castro, destacado político e diplomata, a quem foi entregue a Secretaria de Estado de Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos.

Sua chegada à Secretaria em 1770 pode ser entendida em um contexto de grandes esforços para a modernização da Armada Real portuguesa, inserida em um momento político pouco favorável para as instituições militares, observadas e melhoradas apenas nos momentos de crise e iminente conflito com potências estrangeiras. Nas décadas anteriores, é possível notar alvarás que procuraram instituir tentativas de modernização e capacitação do pessoal embarcado, embora sem resultado tangível.

No final da década de 1770, após o envolvimento da Coroa portuguesa na Guerra dos Setes Anos e das lutas na América do Sul para a posse dos limites sul do território brasileiro, a morte do monarca D. José I e a subida ao trono de D. Maria I, em 1777, levaram ao afastamento do Marquês de Pombal do comando político do governo. Segundo algumas interpretações, se inicia um período de regresso das posições sociais e privilégios por parte daqueles que haviam sido perseguidos ou afastados do poder pelo antigo secretário de Estado de Negócios Interiores do Reino. Apesar dos jogos de bastidores, não se verificou crise suces-

sória. O processo que se convencionou chamar de “Viradeira” ficou marcado pela reintegração de alguma primeira nobreza da Corte, antes alienada.

Como destacou José Damião Rodrigues, o período mariano parece ter correspondido a um retorno a uma situação de equilíbrio tradicional de poder, mesmo com algumas linhas de força definidas no reinado anterior, ainda atuantes (RODRIGUES, 2014). As Secretarias de Estado continuaram a exercer as decisões políticas, como no período pombalino, e os chefes de algumas secretarias continuaram à frente de suas pastas por um largo número de anos, assim como também esteve Sebastião José de Carvalho e Melo. Dentre os ministros que permaneceram no cargo durante o reinado de D. Maria I, Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado de Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, e Aires de Sá e Melo, secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, asseguraram a transição entre os reinados de D. José I e D. Maria I, conservando os fios condutores das políticas internas e externas da monarquia, com destaque para o trabalho de Martinho de Melo e Castro.

Em paralelo, é implementado um programa reformista que visa à reorganização do Império português, aprofundando a sua dimensão atlântica, num movimento que já vinha da viragem do século, em uma nova concepção de uma política colonial com especial ênfase no espaço luso-brasileiro, onde uma Marinha moderna e poderosa mostrava-se fundamental para proteger os interesses nacionais no mar e conter uma ameaça francesa pós-Revolução. Assim, a partir de 1793, iniciou-se um processo de reformulação da Armada Real portuguesa sob os cuidados de Martinho de Melo e Castro, abrangendo as áreas de material, pessoal e de infraestrut

tura, onde a criação da Brigada Real da Marinha, em 1797, estava inserida.

A título de introdução, a Brigada Real da Marinha foi criada pelo alvará com força de lei em 28 de agosto de 1797. Eram vocacionados para guarnecer a artilharia das embarcações de guerra, atuar como infantaria de desembarque e preparar e conservar os petrechos navais e de artilharia das mesmas embarcações. Assim, no contexto de criação de um quadro de pessoal na Armada Real portuguesa e outras medidas que alteraram por completo o seu funcionamento, para “dar às guarnições dos navios o espírito de corpo e unidades necessárias” e evitar “os graves inconvenientes que seguem sobre a disciplina na Armada Real”², foram substituídos os três regimentos existentes na Armada por um novo Corpo, denominado Brigada Real da Marinha.

No seu início, foi composta por soldados dos dois Regimentos de Infantaria de Marinha e do Regimento de Artilharia de Marinha, criados em 1791. Segundo José António Rodrigues Pereira, o primeiro reunia e recrutava o pessoal para a Infantaria de Marinha, responsável pela segurança e disciplina a bordo dos navios; em combate, a Infantaria de Marinha ocupava os cestos das gáveas para dali tentar atingir os soldados inimigos que trabalhavam no convés e, principalmente, os oficiais reunidos na tolda. Já o Regimento de Artilharia de Marinha recrutava e treinava os artilheiros dos navios da Armada Real (PEREIRA e CASTRO, 2018).

À época de sua criação, a Brigada Real da Marinha era reunida em três divisões: a Divisão de Artilheiros (composta por 10 companhias), a Divisão de Fuzileiros (composta por 12 companhias) e a Divisão de Artífices Lastradores (composta por 9 companhias de artífices e uma companhia de lastradores). O seu primeiro

Inspetor Geral foi o 7^o Marquês de Nisa, D. Domingos Xavier de Lima (1765-1802). O Estado-Maior da Brigada era composto pelos chefes das três divisões, três capitães de fragata e dois primeiros-tenentes. Para mais informações sobre a estrutura organizacional da Brigada Real da Marinha recomendamos o trabalho de Maurício Filipe Afonso Ramos.³ Quanto à organização de aquartelamento, a Brigada Real da Marinha se encontrava distribuída, naturalmente, por terra e por mar. Por terra, ao longo do Rio Tejo nos fortes de Xabregas e de São Paulo, no quartel da Boavista, no Chiado (a sua Secretaria), no Arsenal de Marinha e sentinelas destacadas em hospitais e demais estabelecimentos governamentais. No mar, ao acompanhar os mapas semanais de estado do efetivo podemos perceber a distribuição dos oficiais, sargentos e soldados entre as diversas embarcações da Armada Real, bem como no campo “Observações” os militares licenciados, baixas e altas dos hospitais, agregados, recrutados, desertores e mortos.

REFORMULAÇÃO E MODERNIZAÇÃO NA ARMADA REAL PORTUGUESA NOS FINS DO ANTIGO REGIME

Um outro ponto, inserida nas questões de reformulação e modernização da Armada Real portuguesa estava a preocupação com a profissionalização naval. O contexto da criação da Brigada Real da Marinha era de transição e vários aspectos políticos, econômicos e sociais a fim da formulação de uma Marinha de Guerra mais próxima das novas exigências tecnológicas se encontrava em voga nos fins dos Setecentos.

Segundo Pablo Ortega del Cerro, o estudo sobre a profissionalização da Marinha Real portuguesa é uma questão ainda pouco explorada, mas fundamental para a

compreensão do desenvolvimento de um Império marítimo e colonial. Em seu estudo, examinou o processo de profissionalização naval a partir do Corpo de Oficiais. Comparativamente a outras Marinhas europeias, Pablo Ortega del Cerro explica que Portugal foi um caso tardio, tendo este processo começado na década de 1760 e que só foi implementado de maneira convicta nas décadas de 1780 e 1790 (CERRO, 2020). Enquanto isso, muitos estados europeus empreenderam um processo de profissionalização de suas Marinhas ao longo do século XVII e na primeira metade do século XVIII. Para Portugal, as tentativas de profissionalizar o Corpo de Oficiais da Marinha de Guerra tivera o seu planejamento e implementação aquém da teoria. Dentre as razões para este resultado, encontram-se a promoção do comércio com o seu Império (especialmente com o Brasil) e o não acompanhamento do seu poderio militar no mar.

Se observarmos comparativamente, este processo de “profissionalização naval” não aconteceu isolado. Recaiá sobre o Corpo de Oficiais da Marinha Militar o impacto mais visível deste processo de profissionalização durante o século XVIII, quando a exigência de conhecimentos e habilidades diversas (até habilidades científicas) se uniriam às atividades bélicas de um militar.

Em Espanha, por exemplo, este processo pode ser dividido em dois eixos durante o século XVIII: durante a primeira metade do século, a experiência da profissionalização naval pode ser considerada como um tempo de gestação e maturação, tendo que esperar até a segunda metade do século para observar uma consolidação da instituição naval, sobretudo após a publicação das Ordenanças de 1748, quando se intensifica as medidas, propostas, inspeções e projetos.

A partir disto, busca-se como primeiras medidas pela uniformidade do siste-

ma de promoções do *Cuerpo General* (Corpo de Oficiais da Armada Real espanhola) que, repetindo as palavras de críticos contemporâneos, “encontrava-se corrupto e repleto de favoritismo”, sendo muitos oficiais privilegiados com promoções mais rápidas ou designados para postos mais vantajosos através de influência transversal ou direta de parentes, amigos ou conhecidos. Já em um segundo momento, um verdadeiro ponto de viragem pode ser definido após a publicação das Ordenanças de 1748. Este conjunto de leis era, por um lado, o ponto alto dos trabalhos de melhoramento da Armada Real espanhola que tinha começado no início do século; sendo, por outro lado, as medidas de referências para todos os projetos que seriam levados a cabo durante toda a segunda metade do século XVIII.

No início da década de 1790, a Armada Real espanhola contava com 1.690 oficiais (número similar à da Marinha de Guerra francesa) na qual havia a necessidade de um verdadeiro sistema burocrático, centralizado e eficaz para gerir o Corpo de Oficiais. Dentre os projetos realizados visando a esta modernização do gerenciamento do pessoal, encontra-se o *Sistema Mazarredo*, proposto pelo Tenente-General José de Mazarredo Salazar, cujo objetivo era avaliar os oficiais individualmente em pilotagem, manobra, tática, na prática de artilharia, disciplina, exercício e conservação dos equipamentos, conhecimentos de línguas estrangeiras e outras ciências, preparando uma justa avaliação dos méritos e promoções futuras. O *Sistema Mazarredo* mostra-se, sem dúvida, como um exemplo da busca por uma profissionalização naval na Armada Real espanhola durante a segunda metade do século XVIII, sendo uma das diversas vias para conseguir oficiais com habilidades tanto militares quanto científicas.

Em Portugal, para a Brigada Real da Marinha, parece não ter sido diferente. Relacionamos as medidas de instrução de novos soldados e o estímulo e construção de espaços voltados ao incentivo da leitura nos aquartelamentos desta Brigada, como mencionado no seu alvará de criação, por exemplo, como um conjunto de tentativas à procura de uma maior profissionalização do seu quadro de pessoal.

De volta a observar a produção documental para um melhor entendimento da Brigada Real da Marinha, é fundamental a consulta aos trabalhos do Chefe de Esquadra José Maria Dantas Pereira de Andrade, um dos oficiais mais notáveis da Armada Real portuguesa à época da existência da Brigada Real da Marinha, que aliava, com distinção, habilidades acadêmicas e militares.

José Maria Dantas Pereira nasceu em Alenquer. Foi lente da Academia Real e comandante da Real Companhia dos Guardas-Marinha. Frequentou o curso de Matemática de Bézout na Academia Real de Marinha e assentou praça na Armada Real na Companhia dos Guardas-Marinha. Nomeado guarda-marinha em 1789, recebeu um prêmio pela distinção com que completou o curso. Em 1797, era capitão de fragata, com 25 anos de idade. Em 1800, é nomeado comandante da Real Companhia dos Guardas-Marinha, cargo que se encontrava vago deste a morte do Conde de São Vicente. A Dantas Pereira se deve a formação do *Depósito de Escritos Marítimos*, ou seja, a biblioteca da companhia, criada por decreto de 1 de abril de 1802. Esta mesma biblioteca, mais tarde levada para o Brasil, tornou-se a primeira biblioteca pública que existiu neste país. Dentre sua destacada carreira acadêmica, participação em sociedades filosóficas e produção literária, destacamos os *Escritos Marítimos e Acadêmicos*,

cujo conteúdo passa pelo estudo e reorganização da Armada Real portuguesa com vista à sua adaptação à rápida evolução técnica que se verificava naquele meado de século XIX e as *Noções de Legislação Naval Portuguesa até 1820*.

Em *Noções de Legislação Naval Portuguesa até 1820* (e dois aditamentos que se seguiram em 1826 e 1832) está registrada toda a legislação naval sobre a Armada Real portuguesa desde 1450, divididas em seções, proporcionando fácil consulta por Corpos militares, parte jurídica, parte científica, etc. Na sua quarta seção, refere-se à legislação sobre a Brigada Real da Marinha até o ano de 1820. Apresentadas das mais antigas às mais recentes, com referência ao assunto em questão, muitas vezes é feita menção a outros documentos visando aprofundar determinado tema. Após a criação da Brigada Real da Marinha, em 28 de agosto de 1797, outros alvarás com força de lei foram concebidos, naturalmente em virtude das necessidades que se apresentavam no âmbito organizacional do seu Estado-Maior e nas suas respectivas companhias. Encontram-se todos esses alvarás no referido trabalho. Assim, esse livro torna-se um instrumento essencial para conhecer o panorama do seu objeto de estudo relativo ao mundo naval português.

Observamos que os aditamentos e resoluções desenvolvidos nos dois primeiros anos após a sua criação tinham por objetivo ajustes, principalmente, quanto à rapidez das transmissões de ordens para a tropa (e as informações vindas da tropa) e a importância das notícias de interesse nacional sobre a Brigada Real da Marinha chegar ao Príncipe Regente. Segundo Maurício Filipe Afonso Ramos, este maior cuidado e reformulação já caracterizava a Brigada Real de Marinha como uma tropa especial, de grande interesse para a Mari-

nha Real e para a Coroa.

Ainda sobre as propostas de reformulação organizacional mais significativas a ser destacada neste ponto introdutório, já quando a Brigada Real da Marinha contava com dez anos de existência, em 10 de setembro de 1807, é aprovado o alvará que determinava a sua reorganização de Divisões para Batalhões. Procurava o Inspetor-Geral Rodrigo Pinto Guedes, desde 1804, aproximar a formação do Estado-Maior e das companhias ao modo do Exército Real português e reduzir o número de praças das respectivas companhias, adequando o novo formato às necessidades da Armada e da Fazenda Real.

Explica Maurício Filipe Afonso Ramos que o alvará não foi publicado conforme a proposta apresentada, sofrendo algumas alterações até chegar ao seu ponto final. Exemplifica, no que se refere às promoções, que passam a ser criadas quatro classes de soldado por companhia, a primeira classe com 10 soldados e as restantes 30 soldados. Para os soldados ascenderem à classe superior precisavam manter um comportamento exemplar e só poderiam ascender ao fim de pelo menos dois anos na mesma classe. Desta forma, para se tornar um soldado de primeira classe eram necessários, pelos menos, de seis anos de serviço exemplar. É também neste alvará que se assinala que todos os soldados pertencentes à Brigada Real da Marinha passam a ser designados artilheiros. Ficaria assim a Brigada organizada com o Estado-Maior de dez elementos e três batalhões, cada um possuindo oito companhias. Todos os assuntos sobre a Brigada deveriam agora passar pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar e todos os documentos elaborados pelo Inspetor-Geral expedidos pela mesma. Já os assuntos relativos à contabilidade continuavam a cargo da

Real Junta da Fazenda da Marinha. Conclui o autor que a Brigada continua a desempenhar as mesmas funções previstas no seu alvará de criação, mas agora, todos os seus soldados passam a receber instrução em artilharia.

É a partir deste modelo e com essas características ao nível organizacional que a Brigada Real da Marinha viaja para o território brasileiro, com a maioria do seu efetivo e comandada pelo seu Inspetor-Geral, Almirante Rodrigo Pinto Guedes, inserida na esquadra portuguesa que acompanhou a transmigração da Corte para o Rio de Janeiro. E são também com essas características que as futuras forças de Artilharia e Infantaria de Marinha do Império do Brasil, o Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro, em meio às lutas pela independência, é composto.

Através do alvará de 13 de maio de 1808, a Brigada Real da Marinha é estabelecida em território brasileiro, pelo Príncipe Regente D. João. Reorganizada, mais uma vez, esse documento tinha como propósito assemelhar mais ainda esse Corpo, agora com novas necessidades, ao formato dos Regimentos de Artilharia do Exército Real, e contribuir para a diminuição das despesas da Fazenda Real. Este alvará destaca, por exemplo, no âmbito de companhia, as reais necessidades dos tempos de guerra: diminuição do efetivo, a substituição de um oficial para um soldado nobre ou sargento como porta bandeira, novos valores de vencimento diário de oficiais e praças, e a sua quantidade de oficiais (contando agora somente com três: um capitão, um primeiro-tenente e um segundo-tenente).

Com o decorrer dos acontecimentos que levaram à independência e à formação do Império do Brasil, naturalmente olhar para construção de uma Marinha de Guerra poderosa era crucial para o novo

governo brasileiro. Afinal, com pretensões de anexar um conjunto de territórios, dar combate às forças portuguesas, bem como manter a regularidade do tráfego comercial, dependiam predominantemente das atividades marítimas, cujo litoral é superior a sete mil quilômetros de extensão atrelado ao território de tamanho continental.

As figuras de José Bonifácio e Felisberto Caldeira Brant foram destacados nomes que agiram para convencimento, contratação e compra de oficiais, marujos e de meios navais. Alguns navios e pessoal foram adquiridos e contratados em Londres, em caráter emergencial, mas a maioria da recém-criada Marinha Imperial brasileira resultou da incorporação de comandantes portugueses simpáticos à independência, seus navios, suas tripulações, bem como navios comprados com o dinheiro pessoal do Imperador e outros navios avariados, presentes nos arsenais portugueses na costa brasileira, sucedendo a imediata reparação. Como observa Marcello Loureiro, com Martinho de Melo e Castro à frente da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, de fato a Armada Real se beneficiou de um conjunto de meios constituído durante o reinado de D. Maria I, alcançando uma “dimensão nunca conseguida”, com a pretensão de que Portugal se tornasse uma potência naval (LOUREIRO, 2022). Incentivar a construção naval, promover a criação de postos e contratação de pessoal, incrementar soldos, criar a Academia Real de Guardas-Marinha e a Brigada Real da Marinha, dentre outras medidas, estavam sob este escopo.

Finalizando esta introdução, ainda tratando dos aspectos organizacionais, olhamos para a estrutura administrativa da Marinha Imperial brasileira e o lugar da Brigada Real da Marinha durante o processo da independência do Brasil.

Do ponto de vista do pessoal que aderiu à Marinha Imperial brasileira, na Academia Real de Guardas-Marinha, por exemplo, observando o pessoal administrativo e docente, dos 22 guardas-marinha e 39 aspirantes existentes; quatro professores, oito guardas-marinhas e 20 aspirantes recusaram-se a aderir ao movimento de independência.

Em fins de 1822, o Ministro da Marinha Imperial, Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, nomeou uma junta com a finalidade de receber uma declaração dos oficiais que desejassem servir à nova nação ou regressar a Portugal. O número de oficiais que responderam positivamente ao serviço do Império do Brasil, em uma média dos 160 oficiais existentes, desconsiderando os demasiados velhos e incapazes, chegou ao total de 94. Contudo, grande parte era formada por oficiais superiores, nascendo a necessidade de contratação de oficiais inferiores. Entre oficiais-generais, capitães de mar e guerra, capitães-de corveta, capitães-tenentes e primeiros e segundos-tenentes que aderiram à causa brasileira, destacamos alguns componentes da Brigada Real da Marinha, começando pelo seu Inspetor-Geral e Comandante, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, e os Capitães-Tenentes Theodore de Beaurepaire Rohan e José Corrêa Picanço, por exemplo. Sérgio Willian de Castro Oliveira Filho, em artigo escrito em 2018, nos apresenta uma lista pormenorizada desses oficiais (FILHO, 2018). Nessa lista, observamos alguns oficiais pertencentes à Brigada Real da Marinha e outros nomes, que nos suscitaram dúvidas, necessitando de mais meios para investigação e posterior confirmação.

Dentre os jovens oficiais portugueses que aderiram à causa brasileira, uma nota curiosa é o caso do pai do Almirante Francisco Manoel Barroso da Silva, o Barão do

Amazonas, comandante da Fragata *Amazonas* durante a famosa Batalha Naval do Riachuelo, na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, em 11 de junho de 1865. Em 1822, Francisco Manoel Barroso da Silva era aspirante na Academia Real dos Guardas-Marinha. Seu pai, Teodósio Manoel Barroso da Silva, acompanhou a transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro como oficial da Brigada Real da Marinha. Quando desta viagem, nos finais de 1807, tinha a patente de primeiro-tenente e pertencia a 5ª companhia do 1º batalhão. Mais tarde, regressou a Portugal – esta investigação não soube precisar quando – e faleceu em Lisboa com a patente de tenente-coronel.

Do ponto de vista das instituições, diversas organizações da Armada Real portuguesa tornaram-se órgãos da Marinha Imperial brasileira, umas advindas da transmigração da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro, outras já em funcionamento no território brasileiro desde o século XVIII. Os arsenais de Marinha do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Belém, Rio Grande e os pequenos estaleiros navais de Mato Grosso, Santa Catarina e Alagoas tornaram-se organismos nacionais. A partir de 1808, com a chegada da Corte portuguesa, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro passava a ter a importância que antes tinha o Arsenal de Marinha de Lisboa. No âmbito administrativo, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, o Quartel-General, a função de Auditor-Geral de Marinha, o Hospital de Marinha e a Academia de Guardas-Marinha, que passou a se chamar Academia Nacional e Imperial dos Guardas-Marinha, seguiram com a nova bandeira.

Quanto à Brigada Real da Marinha, a partir do decreto de 24 de outubro de 1822, foi incorporada à Marinha Imperial brasileira, renomeada, mas manteve a

organização em três batalhões, semelhante à sua origem portuguesa. No organograma, por ora inserida aos cuidados do Auditor-Geral de Marinha, encontrava-se aquartelada tanto na Fortaleza de São José da Ilha das Cobras quanto a bordo da Nau *Afonso de Albuquerque*, construída em 1767, que fora desarmada e se encontrava na Baía de Guanabara. Destacam-se, nesse decreto, as palavras assinadas pelo Imperador e pelo Ministro da Marinha Imperial, Almirante Manuel António Farinha: já que “não sendo compatível com as atuais circunstâncias deste Império a Brigada Real da Marinha destacada no Rio de Janeiro nem tão pouco que seja considerada como parte dependente do Corpo que existe em Portugal, ei por bem decretar que agora em diante o mencionado Batalhão fique tendo a nomeação de Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro”. Já em relação ao pessoal, a maioria dos seus oficiais optou por regressar a Portugal, enquanto uma parte considerável das praças decidiu permanecer no Brasil.

Naturalmente, a transmigração da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro, onde permaneceu de 1808 até 1821, caso único na história dos Estados nacionais modernos, tornando uma cidade na América do Sul capital de um Império Ultramarino europeu, está na origem da transição de parte da Armada Real portuguesa para o nascimento da Marinha Imperial brasileira, em 1822. Os aspectos de continuidade do modelo português nos assuntos navais brasileiros são incontestáveis. Como exemplo disto, podemos nos ater as observações relacionadas à disciplina aplicada a bordo dos navios.

O *Regimento Provisional para o Serviço e Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real* e os *Artigos de Guerra* foram dois regulamentos disciplinares, criados

para regular o serviço e a disciplina na Armada Real portuguesa tanto em tempos de paz como em tempos de guerra. Estes dois regulamentos detêm a sua origem na sistematização do quadro penal militar proposto pelo Conde de Lippe, durante as suas reformulações do Exército Real português na segunda metade do século XVIII. Quando da adaptação desses regulamentos para a Armada Real portuguesa, se incluiu capítulos relacionados às particularidades para a Artilharia e a Infantaria de Marinha. Com o surgimento do Império do Brasil, estes dois regulamentos foram adotados pela Marinha Imperial, continuando como referencial para o serviço e a disciplina da instituição, sendo revistos e reimpressos nos anos de 1825, 1835 e 1868.

Em uso na Marinha Imperial durante toda a primeira metade do século XIX, seu manutenção é repensado a partir da introdução dos navios híbridos (movidos por máquinas a vapor e por velas) quando o aparecimento de outras condicionantes, principalmente tecnológicas, causou uma mudança de paradigma na estratégia e na tática naval. Para um aprofundamento da discussão desse problema, o vapor e a vela, que passa ao largo do que é debatido neste artigo, recomendamos a leitura do trabalho do historiador naval francês Michel Depeyre (DEPEYRE, 2003).

O SERVIÇO NA BRIGADA REAL DA MARINHA: O RECRUTAMENTO “HONROSO”, O RECRUTAMENTO “IMPRATICÁVEL”, INSTRUÇÃO E A QUESTÃO DA DISPENSA DO SERVIÇO

O recrutamento de novas praças para a Brigada Real da Marinha, desde a sua fundação, em 1797, foi sempre um trabalho desafiador para os recrutadores. Com características e condições específicas, o serviço no mar implicava aos soldados

de Artilharia e aos soldados de Infantaria, tanto no serviço técnico quanto nas condições de vida a bordo, uma grande exigência. Já nos livros de instrução sobre a Brigada Real da Marinha, produzidos no início do século XIX, era constante a preocupação, por exemplo, desde os primeiros ensinamentos do soldado recruta, com o “balanço” do navio e outras questões de cunho técnico para um bom aproveitamento do tiro com a peça: “no mar os balanços são um agente que o artilheiro deve ter sempre em vista para segurar bem o seu tiro” (LAURENTINO, 2021).

Sobre o vasto tema do estudo sobre o recrutamento militar em Portugal, recortamos e observamos as mudanças ocorridas a partir de 1796, que julgamos ser um novo paradigma para o período, apresentado em contrapartida ao modelo anterior, que funcionava através das capitânias-mores e utilizado desde 1764, mas já fracassado.

Em 1796, em pleno tempo de conflito com a França Revolucionária, o recrutamento tanto para o Exército quanto para a Marinha Real é posto sob a responsabilidade do Intendente-Geral de Polícia, Diogo Inácio de Pina Manique. Para o caso da Marinha Real, que nos interessa neste artigo, a solicitação de recrutas era enviada a partir de pedidos do Conselho do Almirantado. Nos alerta Fernando Dores Costa que a documentação produzida pela Intendência-Geral de Polícia constitui, provavelmente, no melhor conjunto de informação sobre as práticas de recrutamento militar desse período (COSTA, 1995).

Dentre as características adotadas pela Intendência-Geral de Polícia, era comum uma grande quantidade de jovens serem recrutados à força, encontrando-se por muitas horas amarrados e em filas, sendo muitos deles trabalhadores retirados dos seus empregos, tanto no interior quanto na Corte. Episódios de repressão durante

e após a “captura” dos jovens recrutados eram frequentemente relatados.

Sobre este ponto destaca-se o fato de que cumprir as ordens sobre o recrutamento da Intendência-Geral de Polícia no tempo estipulado era motivo de prêmio particular para magistrados e outras grandes e pequenas autoridades locais, logo recrutar a qualquer custo se tornou uma ação prioritária.

Para a Brigada Real da Marinha, o decreto de 29 de abril de 1799 regulamentou que as novas praças recrutadas deveriam ser da região do recrutamento dos extintos Regimentos de Marinha. Maurício Filipe Afonso Ramos detalha um estudo, por exemplo, pelas freguesias da cidade de Lisboa e a sua respectiva percentagem de colaboração de homens disponíveis para o serviço militar-naval e as respectivas penalizações às freguesias em caso de posterior deserção deles (RAMOS, 2020).

Em paralelo a esse assunto, há no Arquivo Histórico da Marinha portuguesa extensa documentação que corrobora com a narrativa da dificuldade de se fazer recrutar e ocupar os principais postos – tanto para compor os lugares de oficiais quanto para os de praças – para a Brigada Real da Marinha, desde a sua criação.

Como exemplo, escreve o primeiro Inspetor-Geral da Brigada Real da Marinha, o Marquês de Nisa, ao Príncipe Regente, em janeiro de 1798, com uma proposta de nomes de oficiais dos antigos Regimentos de Marinha para ocupar os postos de comandantes e tenentes ajudantes da Divisão de Fuzileiros-Marinheiros da Brigada Real da Marinha: “Senhor, achando-se vago diversos postos na Segunda Divisão, julgo necessário propor a V. Alteza o nome de alguns oficiais, pois que sem eles o trabalho da Divisão é minimamente parado, como difícil de estabelecer disciplina alguma”.⁴

Uma vez que a preocupação de não só servir, mas servir com qualidade, era constante nas correspondências entre os chefes da Armada Real e a Brigada Real da Marinha, havia o cuidado da escolha de nomes “conhecidos” ou “experimentados” para postos-chave de comando do recém-criado Corpo.

Já no ano de 1803, é observado nos documentos vindos do Quartel da Inspeção-Geral da Brigada Real da Marinha e da Secretaria-Geral da Brigada Real da Marinha, especial atenção do Inspetor-Geral, Rodrigo Pinto Guedes, ao Príncipe Regente, à causa do recrutamento de crianças às fileiras da Brigada. A partir de um requerimento de uma mãe, com o pedido de incorporar seus dois filhos à vida militar a partir da Brigada Real da Marinha, Rodrigo Pinto Guedes propõe ao Príncipe Regente com bons olhos o recrutamento de crianças, uma vez que “o Corpo da Real Brigada está cheio de crianças, as quais sendo filhos de oficiais do mesmo Corpo zelam como pais a sua conduta e educação e são de suma utilidade para si mesmos e para o Real Serviço, para o qual a proporção que vão crescendo, se vão cada vez mais habilitando e ganhando grande feição e gosto (pelo serviço militar)”.⁵

Nesse caso, a suplicante, Violante Rosa Perpétua Lousada, apresenta seus filhos que, segundo o Inspetor-Geral, “são pequenos, que em menos de cinco ou seis anos não poderão entrar-se na recruta”.⁶ Escreve, ainda, Rodrigo Pinto Guedes, como que com grande oportunidade de apresentar ao soberano mais uma alternativa para a questão do difícil recrutamento que “porém não sem quem continuamente vigie sobre eles, tudo acontece pelo contrário, como deve suceder com os filhos da suplicante: abandonados a si mesmo ganham maus hábitos e a dissolução de costumes é em que eles naturalmente fazem maior

progresso, donde consegue por último acarem maus homens e péssimos soldados, falsos de todo estímulo de honra, com grave detrimento da Fazenda Real”.⁷

Assim, o Príncipe Regente, em resposta enviada ao Visconde de Anadia, secretário de Estado de Negócios da Marinha e Ultramar e posteriormente reencaminhada à Secretaria da Brigada, ordena que os filhos menores da suplicante sejam aceitos e que passem a sentar praça na Brigada Real da Marinha. Esta alternativa de recrutamento, pelo visto, procurará diminuir, a longo prazo, a “considerável falta de gente para sustentar o peso do serviço de mar e de terra”, como escreve Rodrigo Pinto Guedes ao Visconde de Anadia, no final do verão de 1803.⁸

Também entre as constantes preocupações do Inspetor-Geral, Rodrigo Pinto Guedes, escritas ao Conselho do Almirantado e ao Príncipe Regente, em consequência da dificuldade do recrutamento de novas praças e as condições ideais operativas das companhias, encontram-se na documentação pedidos de diminuição de soldados da Brigada Real da Marinha espalhados a diversos órgãos governamentais pela Corte para o serviço de guarda. Justifica Rodrigo Pinto Guedes que “as praças necessitam de constante instrução”⁹ por isso devem permanecer nos seus quartéis originais. A questão da instrução é assunto abordado desde o alvará com força de lei da criação da Brigada Real da Marinha. Nele, destacam-se os parágrafos XLIII, XLIV e LIII, com instruções para o ânimo do aprendizado de oficiais, praças e o estabelecimento de uma escola prática de Artilharia. Aos soldados artilheiros, por exemplo, além da instrução básica que era ministrada, cabiam algumas outras atribuições, bem como, por exemplo: “Em cada companhia haverá uma parte destinada às obras pertencen-

tes à Artilharia, as quais são a construção de carretas, talha e palamenta para o serviço das peças”, e ainda que

“será guarnecido pelo mesmo Corpo de artilheiros marinheiros o presídio da Trafaria, junto do qual se estabelecerá uma bateria que servirá de exercício, e onde se darão as necessárias lições aos artilheiros; e se lhes dará depois o exercício ao alvo o maior número de vezes possível, não se lhes deixando ignorar coisa alguma do que hão de praticar no mar, e antes até procurando ter modelos em que se possam instruir de tudo” (CARDOSO e CANECO, 1997).

Numa breve referência iconográfica ao estudo das tropas de Artilharia e Infantaria de Marinha, há no Museu de Marinha de Paris o quadro *Le Port neuf ou l’Arsenal de Toulon, pris dans l’angle du parc d’artillerie*, de autoria do destacado pintor de cenas navais Joseph Vernet (1714-1789), pintado em 1755, que sintetiza o treinamento das tropas de Marinha desse período. Neste quadro, os canhões e tiros de soldados em treinamento com suas casacas vermelhas aparecem com destaque junto a um simulacro de uma bateria naval reproduzida em terra, no porto de Toulon, local símbolo da vocação militar da cidade (que aparece em segundo plano, junto a navios em construção e reparação) e a importância da artilharia na guerra naval. Joseph Vernet com todos esses detalhes nos lembra que estes armamentos devem ser mantidos, inspecionados e os soldados artilheiros sempre treinados e prontos para operá-los.

Já para os oficiais da Brigada Real da Marinha, encontramos no mesmo ano de 1803, um documento em que o assunto principal é a preocupação do aperfeiçoamento profissional desta classe. Propõe o Inspetor-Geral ao Visconde de Anadia, em longa carta, sobre a ativação de uma aula

de Matemática “como se estabeleceu uma aula desta natureza em todos os Corpos de Artilharia do Exército”. Continua, em seguida, com as especificidades e benefícios em torno dos alunos e professores, oficiais da Brigada Real da Marinha, que possam usufruir desse tempo de instrução, caso o plano se concretize. Por exemplo, ao oficial encarregado do ensino, além do soldo da sua patente, deveria vencer mais vinte mil réis por mês, para “melhor satisfação do seu trabalho”.¹⁰

E, em seguida, enumera algumas razões para que se tenha bom funcionamento deste trabalho “assim como nos lugares que se ensina publicamente o curso perfeito de Matemática”: primeiro, professores e alunos que tiverem licença para tal devem ficar dispensados de todos os serviços regulares do Corpo, seguindo de que, sempre que possível, as aulas devem acontecer nos quartéis para que possa ser combinada com a prática. Em atenção à disciplina, escreve o Inspetor-Geral que só possam continuar a frequentar a aula os alunos que demostrem “talento e aplicação”. Quanto ao estudar em “lugares públicos”, que o mesmo seja pedido com antecedência e aferido a necessidade de tal saída. Observa também que para completar o curso de Matemática é necessário anos de estudo e que é indispensável sim a todo oficial Engenheiro e de Marinha, entretanto, ao oficial de Artilharia, “não é de absoluta necessidade”, possuindo, portanto, menos tempo de curso, “somente noções elementares e ficando ao mesmo passo habilitados e com fundamentos suficientes para serem perfeitos artilheiros”. Por fim, afirma ao Visconde de Anadia que propõe esta medida unicamente “pelos meus sentimentos de zelo e pelo bem do serviço”, querendo dar à Brigada Real da Marinha um testemunho para a honra e glória deste Corpo e que ordenará à Real

Junta da Fazenda da Marinha que separe a quantia requerida para acrescentar ao soldo do oficial escolhido para lecionar a referida disciplina.¹¹

Ainda sobre esta questão, mas em outro contexto, especificamente em 1806, encontra-se um pedido de empréstimo, pelo Inspetor-Geral da Brigada Real da Marinha, de instrumentos para as aulas práticas de Matemática à Companhia dos Guardas-Marinha, dentre eles: cinco níveis de óculo com suas respectivas miras, algumas bandeiras, uma prancheta simples, um grafômetro, etc. Justifica o Inspetor-Geral que “por ser período de férias, possa se servir até o fim deste referido tempo”.¹² Conclui-se então que o pedido anterior fora aceito e que se tornou de utilidade para instrução dos oficiais da Brigada.¹³

Também nos chegam documentos sobre o reverso da moeda, a questão do serviço “honroso”, sobressaindo nos requerimentos a boa disposição em servir à Coroa em um distinto Corpo militar como a Brigada Real da Marinha, cujo trabalho de alto grau de dedicação na terra e no mar, através de sua complexidade anfíbia, nos passa a ideia de que muitos do seu tempo já a consideravam como uma “tropa de elite”, mesmo entre os chefes militares, e de grande valor para aprendizado individual.

Assinalamos o caso da carta do Inspetor-Geral, Rodrigo Pinto Guedes, ao Príncipe Regente, escrita em 1802, onde destaca que o serviço na Brigada Real da Marinha deveria ser uma forma distinta de servir à Coroa, por isso, preferencialmente, seus oficiais deveriam ser os “homens mais bem educados e quase sempre dotados dos sentimentos mais briosos e costumes mais honrados”. Estas afirmativas fazem referência ao Decreto Real saído há pouco tempo, que determinava que a patente de guarda-marinha era reservada somente para moços fidalgos, fidalgos cavaleiros,

filhos de capitães de mar e guerra, coroneis e oficiais-generais. Assim, Rodrigo Pinto Guedes propõe que em toda companhia da Brigada Real da Marinha tenha um jovem nobre e que em seu uniforme, especificamente na gola, traga um distintivo “de uma casa de ouro”¹⁴ como emblema da sua condição.

Antes disso, em 1799, dois anos após a criação da Brigada Real da Marinha, encontramos uma petição similar, cuja proposta passa também pela ideia da experiência e formação militar como um dos passos necessários para bem formar o homem. Nela, é remetida ao Conselho do Almirantado que se mande sentar praça aos dois filhos da suplicante, D. Maria Antônia Ignácia da Silva, chamados Domingos Anacleto da Silva e Augusto Maria da Silva, e que os mesmos “quando houver tranquilidade a quem se dê licença para ir fazer os seus estudos no Colégio dos Nobres”¹⁵ sendo, em seguida do período da vivência militar, concedido tal benefício.

Ao largo desse assunto, apresentamos um documento de dezembro de 1802, cujo tema principal versa sobre a instrução no “jogo de sabre”, essencial para a formação militar-naval de oficiais e soldados, com ligações com o parágrafo anterior, sendo este objeto mais um elemento na formação do jovem nobre. Nele, diz o Inspetor-Geral da Brigada Real da Marinha ao Visconde de Anadia, que já está disponível o serviço do mestre de armas da Brigada, cujo serviço foi contratado por um ano, ficando disponível para ensinar a “qualquer um, durante todos os dias de serviço, de manhã e de tarde”.¹⁶ Cada aluno interessado receberá, além do soldo, a quantia de quatrocentos e oitenta réis por mês. Já ao mestre de armas, foi dada a praça de sargento, o vencimento de nove mil e seiscentos réis por mês, o aluguel de uma casa e uma sala com os respectivos equipamentos para de-

sempenhar bem o trabalho.

Esse documento tem por objetivo, sobretudo, comunicar para a autoridade superior de Marinha sobre a nova contratação e autorizar as novas respectivas despesas à Junta de Fazenda da Marinha. Em primeira análise, este documento nos parece uma interessante fonte sobre o processo de busca pela capacitação e aperfeiçoamento desses soldados.

Também observamos que nos primeiros anos sobre o difícil recrutamento de novas praças para a Brigada Real da Marinha outros fatores se tornaram condicionantes, como a geografia, o trabalho agrário e a temperatura. Sobre esses aspectos, outros chefes militares da época analisaram e discutiram propostas para remediar tais desafios. As figuras de Gomes Freire de Andrade e D. Rodrigo Sousa Coutinho são destacados debatedores deste tema.

Por exemplo, para a Brigada Real da Marinha, nos aparece um documento de fins de maio de 1799, assinado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, direcionado à Sua Majestade, cuja afirmativa sobre a resposta de alistamento e recrutamento para a Brigada se faz “impraticável na presente estação, em que os trabalhos na lavoura de milho e ceifas de pão exigem um maior número de braços que certamente faltarão nas respectivas freguesias”¹⁷. E, em seguida, explica que uma alternativa apresentada ao Intendente-Geral de Polícia passava por “prender nesta cidade alguns vadios” para compor as respectivas 200 vagas de alistamento e recrutamento em aberto na Divisão de Artilharia.

Já Gomes Freire de Andrade escreve uma obra célebre, *Ensaio sobre o método de organizar em Portugal o Exército*, publicado em 1806, em que a preocupação principal era a relação entre o Exército e

a sociedade, e os efeitos negativos dessa relação sobre a população e a agricultura.

Gomes Freire de Andrade finaliza essa obra propondo um método que ocupasse os soldados somente durante uma parte do ano, sendo assim, para uma solução conhecida usualmente como “semestres”. Em suma, Gomes Freire de Andrade apresentava que uma das causas para a “decadência da população e Agricultura na organização das milícias” era que, em tempos de paz, todos os indivíduos de um Corpo não passavam um determinado tempo com a sua família, no interior, e que deveriam apenas ficar uma porção de indivíduos para sossego e a segurança Pública, nos seus respectivos Regimento, nas cidades (ANDRADE, 1806).

Ensaivava, também, uma opção mais detalhada da população e a separava por classes, em vista uma possível convocação e prontidão em tempos de crise. Apresentou uma tabela e contabilizou os possíveis soldados desde o Clero, passando pelos empregados públicos e particulares, agricultores, artistas, comerciantes e, também, no seu estudo, há espaço para as estatísticas de Marinha, apresentando números entre integrantes da Marinha Mercantil, militar e trabalhadores na navegação nos rios e pescarias.

Prevvia que todos os indivíduos entre 18 e 30 anos de idade pudessem estar disponíveis para o Exército e a Marinha Real, dividindo-os em duas classes de soldados, sendo a primeira a “Classe das Recrutadas dos Corpos em serviço efetivo” e a segunda a “Classe das Recrutadas dos Corpos prontos a marchar”.

A primeira tinha o objetivo de angariar homens solteiros e a segunda, homens casados. Com serviço militar estipulado em torno de dez anos, a cada 5 anos o soldado serviria em cada classe. Entre uma

das muitas propostas punitivas apresentadas, por exemplo, diz que todo indivíduo que se casasse antes dos 20 anos de idade para se livrar de ser sorteado no número de recrutas para a primeira classe, seria obrigado a servir 20 anos nos corpos da segunda classe. E quanto às dispensas do serviço, as medidas passavam desde o fato de os filhos únicos ficarem isentos do serviço militar até os lavradores com mais de 70 anos e não tivesse mais de dois filhos, conservaria em casa os dois.

Assim, sobre o tema da dispensa do serviço na Brigada Real da Marinha, entramos no último assunto deste tópico. Encontramos documentos com leque de assuntos diversos: desde a reforma por tempo de serviço, a demissão do Real Serviço por incompetência, a questão do filho único e o trabalho na lavoura, dispensa por motivo de doença, privilégios educacionais, etc. A fuga aos recrutadores era apenas uma forma de tentar escapar do serviço e, explica Fernando Dores Costa, esse recurso se aplicava principalmente aos indivíduos que não conseguiam obter uma fuga através do privilégio (COSTA, 1995).

Destacamos um documento do ano de 1805, que evidencia esta situação: um requerimento de uma mãe, chamada Ângela de Jesus, ao Quartel da Inspeção-Geral da Brigada Real da Marinha, solicitando a demissão do seu filho único, António Francisco, soldado da Divisão de Infantaria, com a prerrogativa que de, além da sua “débil constituição física”, diz estar a sua casa e lavoura sem cuidados e abandonada. Explica Ribeiro Coutinho que esta prática, a da dispensa do filho único, era utilizada antes ainda da aclamação de 1640. E continua afirmando que, no fim, muitas solicitações eram aceitas, porque se sabia que “sem agricultura não haveria tributos e sem tributos não haveria exércitos, com isso, sem

a riqueza criada pelos lavradores não haveria patrimônios nobres sustentados” (COUTINHO, 1751).

OS OFICIAIS E SARGENTOS “EXPERIMENTADOS EM CAMPANHA” E A OPORTUNIDADE DE ASCENSÃO A PARTIR DO “SABER PRÁTICO”

A Brigada Real da Marinha reuniu desde a sua fundação até a transferência da Corte portuguesa para o Brasil uma interessante mistura em suas fileiras de oficiais e sargentos fidalgos e “soldados da fortuna”, como assim assinalou Gastão de Melo Matos (MATOS, 1939). Em nossa breve investigação e preocupação em organizar as fontes sobre assuntos de interesse, tendo em vista futuras pesquisas, contabilizamos, entre os anos de 1798 até 1805, alguns documentos que tratam de proposta de nomeações para comandantes das companhias, relação com confirmação de patentes de oficiais e sargentos, promoções de sargentos a oficiais por merecimento, etc.

A começar a analisar a documentação a partir de janeiro de 1798, nos aparece uma extensa lista de nomes de oficiais e sargentos vindos, principalmente, dos Regimentos da Armada, que foram propostos ao primeiro Inspetor-Geral da Brigada Real da Marinha, Marquês de Nisa. Escreve, por exemplo, que como faltam muitas informações sobre a vida militar que comprovem a qualidade e valor dos ditos nomes para servir nesse novo Corpo, foi o próprio Inspetor fazer “averiguação” aos seus respectivos comandantes. Em suas conclusões, apresenta uma impressão positiva desses oficiais selecionados, compatíveis com a proposta dessa nova instituição, e que se surpreendeu especialmente com o nome de um sargento quartel-mestre, vindo do Exército, bem

recomendado e dito por alguns como o melhor na sua função em todo o Exército.

Completa, que o mesmo Sargento, agora elevado ao nível de oficial, quando recomendado, ainda no Exército, para assumir uma Companhia, recusou, justificando se achar mais digno e servir melhor à Coroa no serviço ao qual tem mais experiência e segurança do que numa nova posição.¹⁸ Informa o Inspetor-Geral, ao final de sua carta, que se encontra satisfeito com o trabalho de coleta de informações e que julga que todos os ali escolhidos são aptos para tal serviço e que se sente seguro de que nenhum desses nomes foram propostos por empenho particular.

Há, igualmente no ano de 1798, mais dois documentos similares, o primeiro, propondo nomes para ocupar as vagas disponíveis na Divisão de Fuzileiros. O segundo mostra o contínuo interesse do Marquês de Nisa em fazer da Brigada Real da Marinha um Corpo com comandantes experimentados em combate, com grandes características de uma tropa de elite.

Esse segundo documento, com data de 11 de maio de 1798, nos traz preciosos detalhes sobre suas carreiras e, de muitos, sobre as suas participações em combate, dos novos nomes propostos para a Divisão de Artilharia. Como, por exemplo, os detalhes sobre o Capitão-Tenente Pedro Mascarenhas, ter como distinção “ser de grande atividade” e de ter participado da campanha do Mediterrâneo. Em seguida, nos é apresentado o Primeiro-Tenente Constantino de Azevedo Pereira, que sentou praça de soldado no Regimento de Artilharia e chegou ao atual posto no ano anterior. Também é distinguido com a boa participação nas campanhas do Rosilhão e do Mediterrâneo.

E sucessivamente, é apresentada uma lista de possíveis comandantes de companhias e seus respectivos ajudantes, mui-

tos deles que adquiriram através da experiência de combate, e avançando, muitas vezes, desde soldado recruta até oficial, o “saber prático”, ou seja, o aprender a liderar e a chegar ao comando das Companhias pelos caminhos menos usuais que os oficiais “de berço”.

A seguir, é apresentada uma proposta de oficiais das companhias e oficiais de Estado-Maior para a Brigada Real da Marinha, de fins de 1803, também ao mesmo seguimento do anterior, muito provável que de alguma influência em meio ao conjunto de reorganização em que a Brigada passava em 1804.

Essa relação, como um documento próprio de “apresentação”, tinha como finalidade ser levado às autoridades militares para que seus nomes fossem aprovados ou não para o serviço na Brigada, descortina muitas informações pessoais de oficiais da Brigada Real da Marinha, classificando-o como um documento de grande interesse para o estudo do componente humano dos Corpos de Artilharia e Infantaria de Marinha em Portugal, no século XIX.

Encontramos, por exemplo, uma pequena biografia do Inspetor-Geral, Rodrigo Pinto Guedes. Consta a sua idade, anos de serviço e data da promoção ao último posto, de Chefe de Divisão, em 1º de agosto de 1797. Logo em seguida, nos é apresentado a biografia do Ajudante de Ordens do Inspetor-Geral, António Genelle, Primeiro-Tenente: em destaque em suas anotações, é dito que “é de boa confiança e de igual préstimo para o serviço do Batalhão e da Companhia”.¹⁹

Assim, segue-se uma relação de notas biográficas de oficiais do Estado-Maior e das restantes companhias das duas principais divisões da Brigada Real da Marinha. Como interessante observação, há constantes destaques às menções dos oficiais

que chegaram aos pontos de comandantes de Companhia a partir de “todo seu conhecimento prático”, obtido em combate e, muitas vezes, complementado com um posterior estudo acadêmico ou com “noções do curso de Matemática”.²⁰

É o caso do Capitão-Tenente Alexandre Moreira, comandante de Companhia na Divisão de Fuzileiros. Com 31 anos de idade e 24 anos de serviço, em destaque nas suas informações consta a participação na difícil “Campanha do Mediterrâneo”, especificamente na Expedição a Livorno, sob o comando de Lorde Nelson e do Marquês de Nisa (à época já Inspetor-Geral da Brigada Real da Marinha), entre setembro e outubro de 1798. O Capitão-Tenente Alexandre perde um dos braços durante o assalto ao castelo de S. Telmo e, anos depois, ainda continua ativo ao serviço na Brigada Real da Marinha, sendo reconhecido como “oficial de merecimento” e de boa reputação.²¹

Preza a Brigada Real da Marinha, através da figura do Inspetor-Geral, por ter em suas fileiras oficiais experientes para a iniciação e acompanhamento da vida militar dos seus recrutas. Nas anotações do Capitão-Tenente Pedro Mascarenhas, há exatamente essa preocupação. Assinala em sua caderneta que consta com 19 anos de serviço à Armada Real e que é “ativo e inteligente” e “conhece muito bem o serviço do Batalhão e da Companhia”; naquele momento, era o “encarregado do ensino dos recrutas”²²

Em muitos destes oficiais que contam com o “saber prático” se destaca a avançada idade e a conseqüente experiência de vivência militar, com a maioria em torno dos 40 e 50 anos de idade e muitas vezes com mais de 35 anos de serviço, onde compreendemos que muitos desses homens ingressaram aos 6 ou 7 anos de idade no serviço militar, tanto na Armada

quanto no Exército e principalmente na arma de Artilharia, possivelmente como pajens ou serventes.

Aponta, nesse documento também o reflexo da avançada idade de alguns oficiais e o seu já pouco zelo pelo serviço, como o caso do Capitão de Fragata Gonçalo Fonseca e Sá, de 55 anos de idade e 45 de serviço, que como observação positiva dos seus superiores consta o “algum conhecimento de estudo da Matemática”, mas em contrapartida, negativamente, é justificada por conta da sua idade avançada uma grande preguiça, desinteresse pelo serviço com as novas praças e a recomendação para uma reforma e saída do serviço ativo.²³

Ao contrário dessa situação de pouco zelo pelo serviço, esse documento também nos informa sobre o Capitão-Tenente Francisco Vaz da Guerra, contando com 56 anos de idade e 42 anos de serviço, cujo destaque de “algum conhecimento matemático” fica em segundo plano, pois seu grande destaque consta em ser o “melhor quartel-mestre da Brigada Real da Marinha” e “bom exemplo nos assuntos de poupar a Real Fazenda da Marinha”, supnhamos nos assuntos logísticos, no bom controle da gestão de mantimentos, fardamentos e armamentos desse Corpo.²⁴

Esses oficiais comprovadamente agregavam à Brigada Real da Marinha uma considerável experiência de combate. Nesse documento que consta com quase vinte páginas presenciamos anotações de oficiais de Artilharia e Infantaria em ações na costa do Brasil, no Mediterrâneo e na Campanha do Rosilhão, sendo muitas vezes também complementado o saber prático, a atuação em combate, com o estudo acadêmico através do “conhecimento da Matemática”. Assim, reafirmamos o conceito da criação e atuação da Brigada Real da Marinha como uma tropa de servi-

ço especial, cuja experiência de combate está presente em todos os seus setores, tendo como objetivo, a constante formação dos seus soldados recrutas.

CONCLUSÃO

A nosso ver, a experiência prévia dos oficiais e sargentos dos antigos Regimentos da Armada combinada às ações de combate destes e de novos oficiais e sargentos pertencentes à Brigada Real da Marinha nas campanhas contra a França Revolucionária na Europa e no Atlântico Sul – destacando a participação ativa da Brigada Real da Marinha no desembarque e tomada de Caiena, em 1809 – contribuiu significativamente para a orientação e escola dos seus futuros integrantes e, principalmente, de valor considerável à Marinha Imperial brasileira, que incorporou à sua organização um grupo (dos que permaneceram) doutrinado, experimentado e, renomeado para Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro, que contribuiu para ações que resultaram na conquista e consolidação da soberania do Império do Brasil nos seus primeiros anos.

Com o decreto de 27 de outubro, regulava-se para a Marinha Imperial brasileira os uniformes para o Corpo da Armada, continuando o Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro com os uniformes da antiga Brigada Real da Marinha até o ano de 1826. Para a Marinha que nascia estava reservado momentos difíceis do combate. O mais importante foco da reação contra o Imperador do Brasil encontrava-se na Bahia, seguindo-se do Maranhão e Piauí, o Pará e a Cisplatina.

O bloqueio do porto de Montevidéu, por exemplo, um dos últimos embates

entre patriotas brasileiros e portugueses, consistiu em uma grande ação entre as duas forças antagônicas.

Neste cenário, reforçado o Poder Naval do Império do Brasil pela Corveta *Liberal*, os Brígues *Cacique* e *Guarani* e as Escunas *Leopoldina* e *Seis de Fevereiro*, chegaram a tempo para uma decisão de um encontro no mar, com o objetivo de fazer uma demonstração de força. O combate naval de Montevidéu começou ao início do dia 21 de outubro de 1823, procurando as forças brasileiras se distanciarem das baterias portuguesas em terra.

O confronto durou até o final da tarde, resultando na vitória das forças brasileiras. A força portuguesa capitulou três dias depois, retirando-se em março de 1824 com seus homens em navios mercantes escoltados pelos navios brasileiros *Cacique*, *Guarani*, *Leopoldina* e *Rio da Prata*.

Nessa e em todas as outras ações navais anteriores, o Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro se fez presente, e de maneira ativa. A rápida e eficiente atuação da Força Naval brasileira é que torna possível, de fato, a separação do Brasil de Portugal. Esses confrontos constituem na verdadeira certidão de nascimento da Marinha Imperial e as ações de seus artilheiros e infantess contribuem significativamente nesse processo.

Por fim, para descortinarmos um pouco mais deste capítulo, aguardamos uma oportunidade para olhar para os arquivos e documentos navais brasileiros, documentos que possam resgatar usos e costumes dos soldados de Artilharia e Infantaria de Marinha do Império do Brasil e a percepção de continuidade (ou não) da doutrina e da herança portuguesa durante a primeira metade do século XIX.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Gomes Freire de. *Ensaio sobre o método de organizar em Portugal o Exército*. Lisboa: Nova Oficina de João Rodrigues Neves, 1806.

CARDOSO, João Freire. CANECO, M. Leal. Escola de Artilharia Naval no seu bicentenário. In: *VIII Colóquio da Comissão Portuguesa de História Militar - Preparação e Formação militar em Portugal*. Lisboa: 1997.

CERRO, Pablo Ortega del. Theory and praxis of the professionalization of the Portuguese Navy: the navy officer corps, 1750-1807. In: *The International Journal of Maritime History*. Vol. 32 (3). 2020.

COSTA, Fernando Dores. *Insubmissão: aversão ao serviço militar no Portugal do século XVIII*. Lisboa: Imprensa das Ciências Sociais, 2010.

_____. *Os problemas do recrutamento militar no final do século XVIII e as questões da construção do Estado e da nação*. *Análise Social*, XXX, número 130, 1995.

COUTINHO, Ribeiro. *O capitão de Infantaria português...* Lisboa: Oficina da Academia Real das Ciências, vol. 2, 1751.

DEPEYRE, Michel. *Entre vent et eau: un siècle d'hésitations stratégiques et tactiques*. Paris: CFHM-ISC Economica, Bibliotheque Stratégique, 2003.

EXÉRCITO PORTUGUÊS. *Os generais do Exército português*. Lisboa: Biblioteca do Exército, IV Volumes, I Tomo, 2016.

FILHO, Sergio Willian de Castro Oliveira. Do grito do Ipiranga à retirada dos portugueses (1822-1823). In: PEREIRA, Rodrigues. CASTRO, Paulo. *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que ficaram em Portugal*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha e Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2018.

FROTA, Guilherme de Andrea. *A Marinha do Brasil nas lutas da Independência*. São Paulo: Sociedade Amigos da Marinha de São Paulo, 1986.

_____, e LAURENTINO, Fábio Neves Luiz. *Dicionário da Independência do Brasil*. Lisboa: Edições Vieira da Silva, 2024.

MATOS, Gastão de Melo. *Um soldado de fortuna do século XVII*. Lisboa: s. ed. 1939.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1999.

_____. Independência. In: *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Coordenação de Maria Beatriz Nizza da Silva. Lisboa: Verbo, 1994.

LAURENTINO, Fábio Neves Luiz. *Fuzileiro marinho e artilheiro marítimo: instrução ao soldado da Brigada Real da Marinha em Portugal nos finais do Antigo Regime*. Dissertação de mestrado em História Militar apresentada a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Lisboa: 2021.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

LOUREIRO, Marcello José Gomes. *A Independência do Brasil, entre a unidade e desagregação: guerra naval, incorporação de territórios e império*. Revista do Clube Militar Naval. Lisboa: Vol. CLII, julho-dezembro de 2022.

PEREIRA, Rodrigues. CASTRO, Paulo. *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha e Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação de Marinha, 2018.

RAMOS, Maurício Filipe Afonso. *A Brigada Real da Marinha*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, especialidade de Marinha, para a Escola Naval. Alfeite: 2020.

REIS, Luís. O Arquivo e a arquivística: evolução histórica. Biblos: *Revista eletrónica de bibliotecologia, archivologia y museologia*. Lima, ano 7, n. 24, abril-junho de 2006.

RODRIGUES, José Damião. Continuidades e projetos reformistas (1777-1807). In: OLIVEIRA E COSTA, João Paulo. RODRIGUES, José Damião. OLIVEIRA, Pedro Aires. *História da expansão e do Império português*. Lisboa: A esfera dos livros, 2014.

NOTAS

¹ E-mail: fabio891@gmail.com

² Alvará com força de lei, pelo qual a rainha criou uma Brigada Real da Marinha para a guarnição das naus e das embarcações de guerra. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, código de referência: PT-TT-LO-003-8-94.

³ RAMOS, Maurício Filipe Afonso. *A Brigada Real da Marinha*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, especialidade de Marinha, para a Escola Naval. Alfeite: 2020.

⁴ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 27-01-1798.

⁵ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 20-08-1803.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

⁸ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 13-09-1803.

⁹ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 76, 26-01-1805.

¹⁰ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 76, 01-10-1803.

¹¹ Ibidem.

¹² BCM – Arquivo Histórico, Cx. 76, 09-07-1806.

¹³ Em nossas investigações concluiu-se que a Aula de Matemática da Brigada Real da Marinha se instalou no Forte de Xabregas, também local do quartel da Inspeção-Geral, da 1ª Divisão (artilheiros marinheiros) e da Bateria de Ensino. O primeiro lente de Matemática na Brigada Real da Marinha foi o Capitão de Fragata Manuel António Falcão.

¹⁴ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 07-01-1802.

¹⁵ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 27-05-1799.

¹⁶ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 28-12-1802.

¹⁷ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 30-05-1799.

¹⁸ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 23-01-1798.

¹⁹ BCM – Arquivo Histórico, Cx. 75, 11-11-1803.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem.

A Armada Imperial e o Estado Cisplatino Oriental no contexto da construção dos Estados Nacionais na América do Sul (1822 – 1824)

The Imperial Navy and the “Estado Cisplatino Oriental” in the context of the construction of National States in South America (1822 – 1824)

Fábio Ferreira

Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

Professor Associado da Universidade Federal Fluminense (UFF); membro do grupo “Estudos críticos, teóricos e historiográficos sobre as Américas (Escritas)” e coordenador do “Grupo de Estudos das Trajetórias das Organizações (GESTOR).”

RESUMO

No processo de construção do Estado Imperial Brasileiro, iniciado em 1822, Pedro I, a partir do Rio de Janeiro, tentava, arduamente, pôr sob sua autoridade praticamente a metade do território do antigo Reino do Brasil. Assim, este artigo analisará a atuação do Império para estabelecer a fronteira sul no Rio da Prata, sem ignorar o quanto as questões concernentes aos limites meridionais eram influenciadas pelas parcas condições que o Imperador possuía para gerir a unidade político-administrativa que estava a ser criada, bem como pelos rumos da guerra no Norte do Brasil. Por fim, analisar-se-á a relevância das forças navais para a implementação do projeto fluminense de controlar o vasto território situado do Amazonas ao Prata.

PALAVRAS-CHAVE: Rio da Prata; Estado Cisplatino; Independência; Guerra; Marinha do Brasil.

ABSTRACT

In the process of building the Brazilian Imperial State, which began in 1822, Pedro I, established in Rio de Janeiro, acted to submit almost half of the territory of the former Kingdom of Brazil under his rule. Thus, the article will analyze the Empire's actions to establish its southern border on the Río de La Plata, considering how the southern limits were influenced by the Emperor's penniless, as well as the direction of the war in Brazilian Northern. Finally, the relevance of the naval forces for the implementation of Rio de Janeiro's imperial project of controlling the territory situated from Amazonas to Prata will be analyzed.

KEY WORDS: *Río de la Plata, Estado Cisplatino, Independence, War, Brazilian Navy.*

INTRODUÇÃO

Montevideú, 1824. Os Voluntários Reais, força composta por militares fiéis ao governo de Portugal, abandonaram, em embarcações providenciadas pelo governo brasileiro, a cidade situada no estuário do Prata. Dias depois, tropas do Império pisaram em solo montevideano. A líder-las estava o General Carlos Frederico Lecor, que servia ao jovem monarca, que, por sua vez, foi aclamado Imperador na urbe platina, na qual, no mencionado ano, foi jurada a primeira Constituição do Brasil. Estava o Império unido, ao menos formalmente, do Amazonas ao Prata sob um regime monárquico constitucional.

Mas, como uma cidade que até 1814 era base naval de Castela no Atlântico Sul e forte bastião político da monarquia espanhola no espaço sul-americano passou, no decênio seguinte, ao recém-criado Império do Brasil? Quais aspectos políticos e militares levaram à drástica mudança em 1824? Para o melhor entendimento do Estado brasileiro tendo como fronteira sul a margem setentrional do Prata é fundamental retroceder no tempo e voltar aos processos de deterioração do Vice-Reino do Rio da Prata e do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, assim como às guerras de Independência do Brasil e da América Espanhola. Portanto, para melhor compreensão da formação do Estado Nacional brasileiro e dos seus limites meridionais serão analisados, no artigo, episódios militares e políticos das décadas de 1810 e 20.

A reconstituição histórica dá-se, então, através de fontes bibliográficas, mas, principalmente, documentais, como, por exemplo, periódicos portenhos que compõem o acervo da Biblioteca Nacional argentina, as atas das reuniões do Congresso que criou o Estado Cisplatino Oriental, hoje sob a guarda do Archivo General de la Nación, em Montevideú, e ofícios dos

gestores da administração portuguesa/brasileira da Banda Oriental/Estado Cisplatino, disponíveis no Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro. Agregam-se, ainda, documentos do período em questão publicados nos séculos XIX e XX, conforme o leitor constatará, ao longo da leitura do artigo, nas notas e nas referências bibliográficas e documentais.

Pontua-se que as questões analisadas desenvolveram-se em um mundo no qual a importância dos rios e dos mares era fundamental para a economia, para a política e para a guerra. O bloqueio de uma via fluvial talvez lançasse à fome significativo contingente populacional, bem como tinha chances concretas de impedir que o governo central tivesse acesso a outras partes do próprio Estado do qual era sede. Através dos mares poderiam chegar ou partir forças inimigas, que, a seu turno, determinariam a vitória ou a derrota de projetos políticos, como, por exemplo, o de manter vinculado ao recém-nato Estado Imperial a margem esquerda do Prata.

Ao exposto, soma-se que no contexto da eclosão de várias guerras no Novo Mundo (HOUAISS, 2009) deve-se considerar a atuação das forças militares nos processos políticos e nos conflitos bélicos que o continente atravessou ao longo de várias décadas, sejam os combates designados como os de Independência, sejam os relacionados à construção dos Estados Nacionais, que, em inúmeros casos, estiveram profundamente atrelados e que contribuirão para o melhor entendimento do processo de criação do Brasil e do Uruguai tal qual os conhecemos hoje.

O BRASIL E O PRATA NOS TEMPOS DE D. JOÃO

O ano de 1808 foi importante para o espaço ibero-americano, contribuindo para uma melhor compreensão das questões

de 1824 que envolveram o Estado Imperial brasileiro e o Prata, à altura limite austral do Brasil. Na Europa, a família real da Espanha foi presa por Napoleão Bonaparte e, diante da acefalia da monarquia, geraram-se múltiplos conflitos armados na América Espanhola e na península Ibérica, pois vários foram os projetos de poder em disputa à época e demasiado intensa foi a falta de consenso político em torno dos referidos planos (FERREIRA, 2010a).

No Prata, atrelada aos contextos políticos europeu e americano, eclodiu, em Buenos Aires, a Revolução de Maio¹. Do outro lado do rio, na Banda Oriental², Artigas³ aderiu aos revoltosos, tendo rompido com o governo da Espanha que, a seu turno, era exercido por junta que buscava governar os domínios de Castela em nome da família real aprisionada. Por divergências em seus projetos políticos, a aliança de Artigas com os portenhos não foi duradoura. Grosso modo, os últimos brigavam pela centralização político-administrativa em solo buenairense das áreas que compuseram o antigo Vice-Reino, o que desagradava às demais partes, ou seja, às províncias de outrora. Assim, o Prata passou a assistir às lutas entre os partidários de Buenos Aires, de Artigas e da monarquia espanhola, tendo sido Montevidéu controlada, até 1814, pelos súditos de Castela.

Nos domínios portugueses, desembarcaram, no Brasil, em 1808, os membros da família real lusa, portadores de melhor destino que seus parentes espanhóis. A partir do Rio de Janeiro, D. João passou a governar as possessões bragantinas na América, na África e na Ásia, consciente de que, frente ao destino incerto da Europa em virtude das guerras napoleônicas, os Bragança poderiam permanecer, para todo sempre, no Brasil. Assim, diversas medidas foram tomadas para adequar a porção americana do Império Ultramarino Português à condição de sede da mo-

narquia. Conforme apontado por Araújo (2021), a Marinha portuguesa estabeleceu-se no Novo Mundo, onde foram criadas a Real Academia dos Guardas-Marinha⁴, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos⁵ e buscava-se a expansão territorial em direção a Caiena e ao Prata.

No que se refere às expedições militares, resumidamente, no Norte, o ataque foi organizado pelo capitão-general do Pará. Junto à atuação das tropas terrestres, houve a participação de força naval anglo-lusa, tendo sido a aliança com a Inglaterra maior poder naval da época, elemento de extrema relevância para garantir a conquista setentrional. No Sul, a instabilidade causada pelos diversos projetos políticos em disputa, conforme demonstrado em parágrafo anterior, permitiu que D. João enviasse tropas ao Prata em 1811 e 1816.

A primeira invasão foi marcada, assim como a da Guiana, pela interferência britânica, porém, no Sul, a Inglaterra desejava que Portugal se retirasse prontamente, inclusive pela configuração das relações político-diplomáticas entre os governos inglês e espanhol à altura do ataque luso. Já a incursão de 1816 ocorreu em contexto de maior oferta de contingentes militares e de menor dependência em relação aos ingleses, essencialmente em razão do término das guerras napoleônicas.

Como líder militar da ação foi destacado o General Carlos Frederico Lecor, que liderava força composta por indivíduos nascidos no Brasil e em Portugal, sendo que os da Europa eram denominados Voluntários Reais do Príncipe (posteriormente, Voluntários Reais D'El Rei). Em relação à missão, que partiu do Rio de Janeiro em direção a Montevidéu, Silva (2009, p.32) pontua que “os navios participantes eram a Nau *Vasco da Gama*, a Fragata *Fénix*, os

Brigues Lebre, *Gaivota do Mar, Falcão, Real João* e Previdente e os Transportes (Mercantes) *Santiago Maior, Caridade, Fénix, Fénix II, Águia Volante e John Frith*".

Parte das forças ocupadoras adentrou, por terra, a Banda Oriental, mas contavam com o apoio das forças navais. Em 1817, Montevideu, que até poucos anos antes era controlada por segmentos sociais fiéis à Espanha, passava à órbita lusa. Após negociações políticas, o Cabildo montevideano entregou as chaves da cidade amuralhada a Lecor (CNAA, 1998) e instalava-se aí governo de coalizão entre os súditos dos Bragança e potentados locais.

Destaca-se que, nesse ínterim, o governo espanhol de Montevideu caiu em 1814, tendo ido, a urbes, ao controle portenho, que perdurou até 1815, quando Artigas a conquistou e a comandou até o estabelecimento do governo de Lecor. De 1816 a 1820, a Banda Oriental foi palco de diversos conflitos entre as forças de D. João e as de Artigas, sendo que este último, derrotado, acabou por exilar-se no Paraguai.

A área ocupada adentrou a década de 1820 parecendo que, ao lado do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves teria um destino pacífico, longe das guerras que a assolou por praticamente dez anos e que, no novo decênio, muitas outras partes dos antigos vice-reinos espanhóis ainda estavam submersos. No entanto, com a Revolução Portuguesa de 1820, liberal e que, entre as suas demandas, estava a do retorno de D. João VI a Portugal e o estabelecimento de uma constituição para o Reino Unido português, iniciava-se o processo de desestruturação da administração lusa comandada por Lecor. Como Belém, Salvador e Rio de Janeiro, palcos de levantes militares com a seguida adesão às Cortes de Lisboa⁶, Montevideu assistiu, em março de 1821, a divisão das forças

dos Bragança, situação que perdurou, em solo platino, até 1824.

A maioria dos Voluntários era partidária de Lisboa e, deste modo, o grupo iniciou uma série de reivindicações, como a do seu retorno a Portugal. No primeiro motim, obrigaram Lecor a jurar obediência à Constituição que viesse a ser elaborada pelas Cortes e criaram, em Montevideu, um Conselho Militar, uma permanente ameaça ao general, pois embora ele presidisse o novo órgão, seu vice era o chefe dos revoltosos. Ao longo de 1821 e 1822, Lecor teve que ter a habilidade política de lidar com outros levantes e com a deterioração de sua relação com os Voluntários, inclusive em razão do desgaste das relações entre D. Pedro e Lisboa (FERREIRA, 2012).

Concomitantemente, os liberais portugueses desejavam pôr termo à ocupação do Prata. Ainda no Rio de Janeiro, o Ministro dos Negócios Estrangeiros e Guerra, Silvestre Pinheiro Ferreira, aconselhou D. João VI a ordenar que se reunissem, em Montevideu, deputados locais para que esses decidissem o porvir da invasão (ANNAES, 1876), porém membros da coligação luso-montevidiana tiveram forte influência no Congresso Cisplatino. Seus parlamentares legitimaram a ocupação lusa da Banda Oriental, a transformá-la, em julho de 1821, no Estado Cisplatino Oriental, parte do Reino Unido português (ACTAS, 1821).

Quando o escrutínio aconteceu, a família real portuguesa já havia retornado à Europa – sendo de conhecimento público que apenas os príncipes Pedro e Leopoldina permaneceram no Brasil – e as ordens para definir o futuro da Banda Oriental, datadas de 16 de abril, fizeram parte das últimas medidas de D. João nas Américas. Em 26 de abril de 1821, o rei e sua corte voltaram para Portugal (FERREIRA, 2010a).

Em Lisboa, diversos parlamentares desejavam a pronta retirada de Portugal do Prata e Pinheiro Ferreira destituiu Lecor, mas o general o desobedeceu, permanecendo no seu cargo em Montevideú. Os Voluntários questionaram a criação do Estado Cisplatino, tornando o ambiente político ainda mais tenso na região (FERREIRA, 2012). Por outro lado, o Rio de Janeiro acolheu, como representante cisplatino, Lucas Obes, importante membro da coalizão luso-montevideana (PIVEL DEVOTO, 1936).

Em contexto de árdua disputa de poder entre os governos fluminense e lisboeta, o primeiro aceitou o deliberado no Congresso Cisplatino e, ao mesmo tempo em que agradava aos seus tão necessários aliados políticos do Prata, representados no Rio por Obes, deixava ainda mais descontentes os Voluntários Reais, o que implicava aumento das tensões na região. Nesse contexto, qual o posicionamento das forças navais estabelecidas no espaço platino? Boiteux (1915, p.117) afirma que

O chefe de esquadra Rodrigo Lobo, n'essa emergência e que comandava a esquadilha distribuída por Montevideo, Colonia do Sacramento e outros pontos e composta da fragata Thetis, capitaneada, e escunas Oriental, Maria Thereza, Luiz de Camões, D. Álvaro de Castro [sic], Maria Isabel, Isabel Maria e barco Infante D. Sebastião, tomou não resolutamente o partido de Lecór. Dependente o fornecimento de seus navios da intendência de Montevideo, via-se na contingência de contemporizar⁷.

O recrudescimento das relações entre os partidários do Brasil e os de Portugal fez com que, em setembro de 1822, Lecor e parte de seus aliados fugissem para o interior cisplatino. Paralelamente, a Fra-

gata Thetis, que estava em Montevideú, obedecendo às últimas ordens de Lecor a partir desta cidade, bloqueou seu porto, conforme noticiou El Argos de Buenos Aires⁸. Estava preparado o caminho para o conflito entre militares que outra serviram ao mesmo rei. Refletia-se, às margens do Prata, a intensa crise que a monarquia lusa atravessava e que levou à cisão do Reino Unido português e à criação do Estado Nacional brasileiro

A GUERRA DE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL NO PRATA E A ARMADA IMPERIAL

Importante episódio da citada separação foi a aclamação do príncipe português como Imperador do Brasil, no Rio de Janeiro, a 12 de outubro de 1822 – pontua-se que, no referido ano, esta data reverberou mais como ruptura com Portugal do que o 7 de setembro (KRAAY, 2010). Sobre o episódio ocorrido em terras fluminenses, Lúcia Bastos Pereira das Neves pontua que “A ideia de um Império brasileiro surgiu definitivamente com a aclamação do príncipe regente D. Pedro, como Imperador do Brasil” (NEVES, 2003, p.204).

Pelos impactos da cisão no Prata, é válido dedicar algumas linhas ao fato, inclusive por esta estar profundamente atrelada à criação do Estado Nacional brasileiro, conforme apontado por João Paulo Pimenta (2024, p.62), que salienta que nação e estado nasceram juntos “no processo de Independência do Brasil”. Usa-se, portanto, neste artigo, Independência pelo uso da palavra à época dos fatos analisados e pelo seu emprego pela historiografia – inclusive diversas publicações recentes, editadas também em razão do bicentenário, não aboliram o vocábulo, bem como há a sua utilização quando a análise volta-se para o mundo hispânico⁹.

Retomando Pimenta, o historiador afirma que, em 1822, “a palavra independência tinha mais de um sentido”, ou seja, “majoritariamente, independência significava a capacidade autônoma, por parte de um grupo de pessoas, de tomar uma decisão política sem influência externa” e, deste modo, “dentre as alternativas contidas nesse futuro a separação total era apenas uma delas” (PIMENTA, 2024, p.45). Lúcia Bastos Pereira das Neves, no Dicionário da Independência do Brasil, obra organizada por Cecília Salles de Oliveira e João Paulo Pimenta destaca que

Independência tornou-se, assim, o conceito que mais êxito logrou na linguagem política do Reino do Brasil, a partir de meados de 1822. Além de caracterizar o rompimento do vínculo entre Brasil e Portugal, independência serviu para definir a liberdade sem sujeição, de se fazer o que quer sem autoridade ou sem o consentimento de outrem. (OLIVEIRA; PIMENTA, 2022, p.488)

Entende-se que à altura em que nasceu, no segundo semestre de 1822, no Rio de Janeiro, a unidade político-administrativa designada Império do Brasil, desligada do governo lisboeta, não havia uma identidade nacional brasileira. As identidades dos seus habitantes passavam pela nação, que era a portuguesa, e pelo local de nascimento. O indivíduo entendia-se, no âmbito macro, como português. A ideia de nação referia-se, portanto, à portuguesa. No micro, era-se rio-grandense, fluminense ou pernambucano e não “brasileiro”, “brasiliano” ou “brasiliense”. Essa questão contribui para explicar porque diversos portugueses de nascimento atuaram política, econômica e militarmente pela independência do Brasil e, igualmente, como vários “brasileiros” agiram para manter suas respectivas províncias unidas a Lisboa.

No tocante às diversas partes que compunham a América Lusa, embora houvesse o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, o Brasil era desunido entre si. Pode-se detectar o exposto na atuação divergente dos deputados do reino americano nas Cortes de Lisboa, conforme analisado por Berbel (1999), ou no fato de que o projeto do Império não foi, na primeira metade dos oitocentos, unanimidade na área de sua, muitas das vezes, pretensa jurisdição. Sucintamente, alguns exemplos: de 1822 a 1824, Salvador, São Luís, Belém e Montevidéu resistiram ao projeto imperial. Em 1824, eclodiu, em Pernambuco, a Confederação do Equador e, em 1825, a Guerra da Cisplatina. Na década seguinte, de 1835 a 1845, houve a Farroupilha, que teve como palco o Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Criava-se, portanto, em 1822, uma unidade político-administrativa, o Império, que tentava levar do Amazonas ao Prata a sua autoridade, bem como começava-se a forjar o Estado Nacional brasileiro, separado dos demais domínios dos Bragança que permaneceram vinculados com Lisboa, em um processo que envolveria várias guerras e disputas armadas ao longo da primeira metade do século XIX. A compor estes múltiplos conflitos, estão as guerras de independência, ocorridas no contexto de implementação do projeto de D. Pedro e de José Bonifácio de conversão do vasto território do Reino do Brasil no do Império centralizado no Rio de Janeiro. Para estender seu poder de Norte a Sul, o Imperador adotou várias estratégias, desde articulações políticas com grupos provinciais até o emprego de forças navais.

Sobre este último ponto, conforme destacado por Salgado (2022, p.32), “D. Pedro I, sabendo bem da importância das rotas marítimas para a economia brasileira, promulga, a 13 de setembro de 1822, o decreto de criação da Marinha Imperial”.

Em relação ao nascimento da Armada, Araújo (2021, p.81 e 82) observa que

Quando a guerra [da independência brasileira] eclodiu, o Império do Brasil teve que criar a sua Marinha de Guerra, valendo-se dos serviços de oficiais estrangeiros, em sua maioria de origem britânica, entre escoceses, ingleses e irlandeses. Thomas Cochrane, ex-oficial da Marinha britânica, seria o comandante da primeira Marinha Imperial.

Uma vez mencionada a Marinha, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta (futuro Marquês de Barbacena) foi importante personagem para o recrutamento, em solo britânico, de homens para a citada força. Em carta a José Bonifácio, o aliado do Império destacava a relevância da Armada para o projeto imperial e, a comparar com a situação da América Espanhola, mais precisamente com a da Colômbia, afirmava ao ministro que a guerra prolongou-se aí pela ausência de força marítima e, deste modo, apontava a suma importância das forças navais para o Brasil ter o controle dos “mares do Sul” (PUBLICAÇÕES DO ARCHIVO, 1907, p.268).

Em sintonia com o exposto, Araújo (2021, p.83) destaca que

Tal como no Pacífico durante a guerra de independência das colônias espanholas, o domínio marítimo foi crucial. Somente tomando o controle do mar, o nascente Império do Brasil poderia interromper o fluxo de reforços de Portugal, bloquear e expulsar as guarnições inimigas e tornar a independência uma realidade.

Nota-se que esses conflitos bélicos compreendidos da região amazônica ao espaço platino, a independência e a construção do Estado Nacional brasileiro estiveram profundamente vinculados e, sobre este atrelamento, Winter (2023) destaca que

As batalhas representaram a combinação de interesses regionais, a adesão ao projeto brasileiro ou a manutenção dos vínculos com Portugal e eventuais vantagens econômicas e políticas para esses grupos de interesses localizados, além das dinâmicas imperiais do projeto de uma monarquia constitucional centralizada no Rio de Janeiro. Elas foram parte não apenas do processo de separação política entre Brasil e Portugal, mas também da construção do novo Estado e da nova nação.

Ainda em relação ao conturbado período histórico, Silva (2009, p.64) pontua que

Quando da proclamação da independência do Brasil, grande parte das guarnições dos navios de guerra ali estacionados aderiu à causa de D. Pedro, com destaque para os que se encontravam surtos no Rio de Janeiro (sobretudo) e em Montevideu.

No que tange à cidade platina, uma vez fora dela, Lecor executou ordem de D. Pedro para acabar com o Conselho Militar, ato inviável em Montevideu pelo apoio que este tinha dos Voluntários. O general tornava público, em contexto que lhe era conveniente, sua adesão ao Rio de Janeiro e medida para ampliar sua liberdade de ação nos negócios platinos. De tal modo, Lecor comunicava a Álvaro da Costa¹⁰, agora o líder máximo de Portugal no Prata, o fim do Conselho que vinha dando várias das regras do jogo político¹¹. Como resposta, Álvaro da Costa informava que o Conselho não iria dissolver-se¹².

A atrelar acontecimentos que envolveram as forças terrestres e navais, Boiteux (1915, p.118) narra que

Para fazer o embarque das tropas de D. Álvaro, mandou o ministro da marinha a Montevideo, no comando de uma divisão naval, o capitão de mar e guerra David Jewett: compunha-se esta das fragatas Ipyranga, ex

União, Paraguassú ex Carolina e corveta Liberal, comboiando os seguintes transportes: Bella Bonita, Sete de Março, Conde de Arcos, General Lecór e brigue Liguri [...]

Logo que deo fundo a divisão naval brasileira á bordo da capitanea apresentou-se o vice-almirante Rodrigo Lobo para receber ordens do Imperador. Sabedor do facto, deo ordem D. Alvaro para que ao saltar de regresso de bordo, o almirante Rodrigo Lobo, fosse preso. Deixou-se porém ficar á bordo da Thetis, por ler sido avisado [...] do que lhe estava preparado.

Recusando-se D. Álvaro, sob diversos pretextos, a embarcar tratou Rodrigo Lobo de retirar-se com sua divisão para a colonia do Sacramento [...]

Por ordem do Imperador, inclusive pela carência de forças navais para proteger o Estado Imperial que estava a nascer, a missão de Jewett deveria ser rápida. A Fragata Thetis e a galera Conde dos Arcos

se achavam no porto [de Montevideú]. Ambas estas embarcações, devido a um grande pampeiro [vento típico da região], haviam arrastado seus ferros, do ancoradouro de franquia, vindo quasi a praia, dentro do porto, onde estavam dominadas pelas baterias do porto e por não terem maruja, guarnecia-a um destacamento de soldados, revesado quinzenalmente (BOITEUX, 1917, p.138).

Frente ao quadro, no qual a Thetis, cuja extracção do porto é impossível” (Idem), Jewett propôs a Lecor que fosse ateado fogo à fragata, pois esta poderia ser utilizada, futuramente, contra o Brasil. O general não permitiu, a alegar que Pedro I não havia ordenado expressamente a sua destruição, tendo sido o seu posicionamento idêntico ao de Tomás Garcia

de Zúñiga, síndico procurador do Estado Cisplatino, e do Vice-Almirante Rodrigo Lobo. Desse modo, “em vista disto deu David Jewett sua comissão por terminada; entregando os transportes á Rodrigo Lobo, os quaes foram mandados para Maldonado, fez-se de vela para o ponto de partida [o Rio de Janeiro]” (Idem).

Ao mesmo tempo, Lecor agia para retirar os Voluntários do Prata. O general conseguiu, em Buenos Aires, transporte para o restante do 1º e do 2º Batalhão de Caçadores. O embarque seria feito em Colônia. Em 29 de dezembro, o general participava do processo de embarque dos dois Batalhões de Caçadores e esperava que a ação atingisse o ânimo dos militares situados em Montevideú, inclusive a estimular que esses desejassem partir, o que complicaria as ações do Conselho Militar, caso este último decidisse permanecer na cidade por mais tempo¹³.

A 13 de janeiro saiu de Colônia o restante do 1º Batalhão de Caçadores na Galera Imperatriz Leopoldina. O 2º Batalhão permaneceu em território cisplatino. Uma das razões era para que houvesse o pronto embarque do 1º Batalhão, de forma que não desse tempo para os revoltosos de Montevideú informarem-se e pararem a galera com a Fragata Thetis¹⁴. Dias depois, ia embora, também por Colônia, o 2º Batalhão¹⁵. Este foi tirado do Prata e colocado em Maldonado para, depois, partir da região do Prata¹⁶

Após ter escoltado o 1º Batalhão de Caçadores até o Rio de Janeiro, a Escuna Maria Thereza, que rumava de Maldonado a Colônia, entrou em Montevideú para se juntar às forças de Álvaro da Costa. O oficial de Marinha D. F. Procópio sublevou a tripulação, que prendeu o Comandante Francisco de Assis Cabral e o também oficial Almeida, sendo que ambos “ficaram expostos aos insultos da Soldadesca”¹⁷.

A ação repercutiu, através da imprensa, no Rio e em Buenos Aires¹⁸. Soma-se que “seu exemplo [o da Maria Thereza] viria a ser mais tarde seguido pelas corvetas Conde dos Arcos e General Lecor (depois Restauradora) e pelo brigue Liguri” (PEREIRA, 2002, p.51). Com tal ação, os portugueses de Montevidéu se fortaleceram, pois Álvaro da Costa ordenou que os transportes fossem armados (VALE, 2002b).

Ainda que o general tenha conseguido, via marítima, a saída de Voluntários, isso não significa que não houvesse carência de barcos. Em 12 de janeiro de 1823, conforme consta da documentação analisada, Lecor não havia removido os Voluntários de Montevidéu pela falta de embarcações em solo cisplatino e em Buenos Aires¹⁹. Em 21 de janeiro, elas ainda não haviam sido obtidas, bem como o general pedia ao ministro da Marinha embarcações para que o sítio que faria por terra lograsse êxito²⁰. No dia 31, Lecor lembrava ao Rio da relevância das naus de guerra²¹, sendo que em Montevidéu estava o depósito de pólvora necessário à execução dos planos do militar – inclusive o general solicitou ao governo central suprimentos, que viriam por mar, porém, o desembarque deveria ser feito em Maldonado ou em Colônia²².

Outro ponto que contribuía para a complexidade para viabilizar o Prata como fronteira austral do Império é que Lecor cria que os Voluntários não desejariam embarcar, inclusive pelas conversações com Madeira de Melo²³, que permitiu aos homens de Álvaro da Costa sacarem 30 contos de réis por mês de comerciantes baianos para manterem-se em Montevidéu²⁴.

Sobre a Bahia, no final de 1822, ganhava corpo a notícia a respeito da possível junção dos Voluntários com os militares estacionados em solo soteropolitano, o

que preocupava Lecor, sendo importante lembrar que, concomitantemente, Salvador vinha recebendo, por via marítima, reforços militares enviados pelo governo lisboeta (PEREIRA, 2022). Para Lecor, a solução para a plausível união estava nos mares: em ofício ao Rio, o general expunha que o Brasil necessitava de baixéis de guerra para escoltarem as embarcações que os Voluntários fretaram, bem como para impedir-lhes de levarem a Thetis, pois caso não houvesse tal ação, seus rivais se estabeleceriam na Bahia²⁵. Vale (2002a) afirma que Lisboa mandou Madeira transferir as forças lusas de Montevidéu para Salvador. A ordem chegou ao Brasil no final de março de 1823.

Nesse complicado contexto de 1822 para 1823, no árduo processo de construção do Estado Imperial, insatisfeito com a atuação de Rodrigo Lobo no Prata, Pedro I, a 3 de fevereiro, o substituiu. Para liderar as forças do Império na região foi nomeado o capitão de mar e guerra graduado Pedro António Nunes (BOITEUX, 1915). Em relação ao sítio de Montevidéu, as forças do Império cercaram a cidade no dia 23 de janeiro de 1823²⁶, mas o porto de Montevidéu permaneceu livre para os Voluntários realizarem qualquer tipo de atividade, e, assim, Lecor escrevia ao governo imperial a expressar, mais uma vez, a importância da atuação da Armada: “[...] muito desejo a Força Marítima, pois que a declaração de Bloqueio, e mesmo o Cítio que se acha em perfeita execução não lhe priva os recursos, em quanto tiverem o Porto livre [...]”²⁷

A extração da mensagem do militar ao governo central retoma o quão necessárias eram as forças marítimas para manter o Brasil no Prata, sendo que os pedidos ao Rio de Janeiro seguiram-se ao longo de 1823. Como exemplo, em 8 de fevereiro, o general expunha a José Boni-

fácio que “se faz da primeira necessidade [...] alguns Navios de guerra p^a bloquear o Porto [de Montevideú]” (ARQUIVO, 2018, p.319). Em março, os aliados do Império seguiam com a reivindicação, a apontar a pouca utilidade de cercar Montevideú apenas por terra²⁸. Em maio, Lecor reuniu o Conselho de Guerra, que ratificava sua posição de que a resolução dos conflitos só ocorreria com o bloqueio por mar. Este último seria, em conjunto com o terrestre, eficaz para derrotar os Voluntários²⁹.

Porém, qual a razão para o governo imperial não atender às demandas de seus aliados? Sucintamente, o Estado Nacional que estava a ser criado vivia dificuldades de ordem prática para se manter vivo com os poucos recursos que possuía. Passava, por exemplo, por organização administrativa (COSTA, 2008), que era realizada com falta de verbas. Fazia-se necessário criar uma Marinha de Guerra. Era, ainda, fundamental expulsar as forças pró-Lisboa da América, seja para herdar as dimensões territoriais do Brasil Reino, seja para a própria sobrevivência do governo imperial, afinal se as tropas fiéis às Cortes permanecessem no Novo Mundo, provavelmente estas atacariam o Imperador e o Rio de Janeiro.

Diante do quadro demasiado complexo, o governo fluminense decidiu começar o enfrentamento aos elementos fiéis a Lisboa por Salvador. Pragmaticamente, para expelir o inimigo, escolhia-se a segunda cidade mais importante do Império, que, por sua vez, situava-se em relevante ponto estratégico. Em seguida, partir-se-ia ao Meio-Norte. Agrega-se que, conforme pontuado por Araújo (2015, p.31), “o norte do Brasil era para Portugal, na prática, outra colônia, e que havia um distanciamento muito grande destas em relação às demais capitânicas do norte e por extensão ao Rio de Janeiro”.

Em fins de julho, caiu a resistência no Maranhão e, em agosto, no Pará, tendo sido as forças navais de Cochrane fundamentais para submeter os atuais Norte e Nordeste ao Império. Enquanto resolvia-se o projeto do Brasil, a sufocar os opositores estabelecidos na área setentrional, Lecor não recebia as tão aneladas embarcações para manter o Prata como fronteira meridional do Estado que estava a nascer.

Em agosto de 1823, novos problemas poderiam comprometer a presença brasileira no espaço platino. Atores locais rivais do Império buscavam envolver Londres nas querelas do Prata e, assim, Lecor advertia ao Rio sobre o “plano desesperado, que se agita em MonteVideo, e que os Revolucionarios pretendem realizar [...] que de nada menos se trata do que de oferecer esta Provincia á Graã Bretanha.”³⁰ Os revolucionários – designação dada por Lecor aos opositores oriundos do Prata – pediriam ao comandante das forças navais britânicas na América Meridional que ocupassem os portos cisplatinos até a resolução do Gabinete Inglês e obteriam recursos financeiros e armas com negociantes ingleses, em especial os de Buenos Aires.³¹ Vê-se o interesse britânico (ou de setores da sociedade britânica) no Prata no período posterior à Independência brasileira, antes mesmo de sua atuação efetiva na Guerra da Cisplatina (1825 – 1828).

Diante da ameaça da principal Marinha de Guerra da época, Lecor alertava ao Rio de Janeiro sobre a necessidade de pôr prontamente termo à situação em que Montevideú encontrava-se: “[...] convem pôr-me, com Forças de Mar, e Terra, em estado de concluir as operações contra aquella Praça, por que, acabadas ellas, não tem qualquer novidade tanta importancia, nem oferecerá tamanha dificuldade.”³²

O BRASIL CHEGA AO PRATA: AS EMBARCAÇÕES E A MONTEVIDÉU IMPERIAL

Resolvidas as querelas no Norte, chegava a vez do governo central dedicar-se ao Prata. Em relação às forças navais, Boiteux (1921, p.308) aponta que

Para atender-se ao sul foi mandada uma divisão sob as ordens do Capitão de Mar e Guerra Pedro Nunes, saindo a 12 de Agosto o brigue “Cacique”, de 18 canhões, commandante Capitão Tenente Antonio Joaquim do Couto, a 14, a corveta “Liberal”, de 24 peças, commandante Capitão Tenente Salema Garção; a 16, o brigue “Guarany” de 16 canhões, commandado pelo Primeiro Tenente James Nicoll: escuna “Leopoldina”, com 12 canhões, sob o commando do 1º Tenente Bibiano Francisco de Castro, escuna “Sete de Março”, de um rodizio, ao mando do 2º Tenente Francisco de Paula Ozorio, e “Sete de Fevereiro”. Na Colonia do Sacramento ás ordens do Rodrigo Lobo estavam e “Real Pedro” de 14 canhões, commandado pelo 1º Tenente João Guilherme, official este que fora substituído no commando pelo da escuna “Leopoldina”, por acto de insubordinação, ficando naquella o immediato 2º Tenente Joaquim da Silva Lobão e escuna “Cossaka” de 1 rodizio, commandada pelo 2º Tenente Jacintho Alves Branco Muniz Barreto.

Em setembro de 1823, chegavam à Cisplatina, embarcações imperiais, em fase na qual (1822 – 1825), conforme analisado por Franchini Neto (2022), a Marinha brasileira estava em expansão, sendo seu porte significativo inclusive se comparado ao de outras nações da época. Lecor questionava se estas seriam suficientes para deter Álvaro da Costa, inclusive pelo fato de que seu oponente poderia armar outras embarcações. Sobre a reação do

inimigo, o general escrevia que “D. Alvaro está tao empenhado, e os soldados em tal extremo de fascinação, ou capricho, que he preciso julgalos capases de grandes esforços [...]”

No princípio de outubro, Lecor afirmava que o “sitio prossegu[ia] sem novidade”. O bloqueio demorava-se em função da reunião das tropas em Colônia e dos ventos que não estavam favoráveis às embarcações. Ao mesmo tempo, Álvaro da Costa conseguia abastecer Montevidéu, que estava carente de alimentos, e, ainda, trabalhava para arregimentar homens em Buenos Aires. No dia 11, o general conseguiu fechar o porto de Montevidéu com embarcações de guerra. A 21, o embate, que culminou na vitória do Império.

A comunicação entre Pedro António Nunes e Luiz da Cunha Moreira, Ministro da Marinha, oferece informações concernentes ao conflito, como a de que ao lado de Portugal estiveram os navios Conde dos Arcos e General Lecor, o Brigue Sardo e a Escuna Maria Thereza e, do Brasil, a Escuna Seis de Fevereiro, a Corveta Liberal e a Leopoldina. Além disso, morreram seis portugueses e outros dezoito foram feridos. Do documento não constam nomes de óbitos ou feridos de partidários do Império (SILVA, 1881).

Em relação ao episódio, Pereira (2022, p.51) narra que Álvaro da Costa

mandou preparar a pequena flotilha portuguesa para tentar furar o bloqueio dos navios brasileiros e restabelecer os contactos com o exterior; os navios portugueses fizeram-se ao mar [...]

Ao aperceberem que os navios portugueses largavam do porto, os brasileiros aguardaram-nos fora do alcance das baterias de terra. O vento fraco desfez as formaturas das duas frotas e o combate transformou-se em duelos de artilharia isolados.

Pelas 16 horas, com os navios das duas frotas muito danificados e as guarnições exaustas, os comandantes puseram termo à luta, recolhendo os navios portugueses a Montevideú.

No final do mês, Álvaro da Costa aceitou com o fim da resistência e pedia a Lecor o término das hostilidades e a abertura do comércio de Montevideú com a campanha³⁵. O general estabeleceu que haveria as desejadas transações comerciais por apenas alguns dias. Ambas as partes aceitaram, neste momento de negociações, o fim das hostilidades³⁶, e, no dia 30 de outubro, estas cessaram.³⁷ A convenção ajustada veio à luz a 18 de novembro.

O primeiro artigo estabelecia a suspensão dos confrontos. O segundo, o comércio franco por mar e terra com Montevideú, que, de acordo com o terceiro, seria o local da partida dos Voluntários tão logo os embarques estivessem prontos. Os custos seriam arcados pelo Império e as embarcações seriam guarnecidas até os Açores. O artigo 4 tratava do pagamento do soldo dos Voluntários até o dia de seu embarque e o quinto das suas dívidas em Montevideú, sendo que Lecor negava-se a pagar os empréstimos contraídos. Postergava-se, então, a resolução. O sexto definia que a posse da Fragata Thetis seria solucionada pelos gabinetes de Portugal e do Brasil. Os Batalhões de Libertos e os Dragões da Província seriam anexados ao Exército Imperial, conforme versava o artigo sete. O oitavo estabelecia que os atores locais não poderiam ser perseguidos pelo seu posicionamento político prévio e estabelecia que os prisioneiros de guerra ganhariam a liberdade. O nono e último determinava que as chaves de Montevideú seriam devolvidas ao seu Cabildo.³⁸

Em 3 de janeiro de 1824, Pedro Ant3nio Nunes, Capit3o de Mar e Guerra, Comandante da Esquadra Imperial no Prata,

informava a Francisco Villela Barbosa, ent3o Ministro e Secret3rio de Estado dos Neg3cios da Marinha, que havia nomeado os Bergantins Cacique e Guarani, que no ano anterior lutaram contra 3lvaro da Costa, para acompanhar os transportes dos Volunt3rios at3 os A3ores. Eles deveriam parar em Pernambuco para abastecerem (SILVA, 1881; GODOY, 2007), mas ainda que tenha havido o acordo, as for3as do Brasil n3o confiavam nas de Portugal. Como exemplo, Lecor escrevia, em 23 de janeiro de 1824, a Nunes a pontuar que

Estando proximos a dar 3 vela os Transportes que conduzem a Portugal a Divis3o de Voluntarios Reaes daquelle Reino, V. S. mandar3 apromptar at3 ao dia 3 de Fevereiro proximo futuro, duas embarca33es dessa Esquadra, que n3o s3o possam cumprir o que se acha estipulado no Artigo 3.º da Conven33o, mas sejam capazes do satisfazer as instruc33es, que eu lhe expedirei, para seguran3a da costa do Brazil, por onde a Expedi33o navegar. (SILVA, 1881, p.17)

A desconfian3a tamb3m surgia em outro of3cio de Lecor a Nunes datado de 30 de janeiro de 1824, em especial na demora do l3der das for3as lusas de aceitar as embarca33es oferecidas para partir para a Europa. 3lvaro da Costa argumentava quest3es como que a Bella Bonita, que lhe foi oferecida pelo Brasil, era ronqueira. Exigia, tamb3m, embarca33o separada para hospital e amea3ava o Imp3rio que se na esquadra fossem recebidos desertores faria evacuar as embarca33es brasileiras do porto de Montevideú. Lecor afirmou ao seu interlocutor que “a prudencia manda attender, para desconfiar que D. Alvaro da Costa, pretende ganhar tempo contra o embarque da Divis3o de Voluntarios Reaes para Portugal”, pois “algumas noticias da Europa tenham influido para que D. Alvaro queira delongar o embarque ajustado” (Idem, p.18).

Ainda que Álvaro da Costa tenha posto algumas condições, os portugueses partiram de Montevideu a 28 de fevereiro de 1824. No dia 2 de março, após aproximadamente um ano e meio fora da cidade, Lecor adentrou novamente pela porta de Montevideu. Enfim, o Estado Imperial estabelecia sua fronteira sul ao longo de todo o litoral cisplatino. Também em 1824 houve a proclamação de D. Pedro I como Imperador em Montevideu e o juramento da Constituição brasileira na citada urbe. Por fim, a dominação imperial sobre a cidade durou até 1828, pois ela esteve sob controle brasileiro durante a Guerra da Cisplatina.

CONCLUSÃO

Entende-se que os acontecimentos que tiveram como palco a área que atualmente corresponde à República Oriental do Uru-

guai foram, nas décadas de 1810 e 1820, fortemente influenciados pelo processo de deterioração dos Impérios português e espanhol, mas, também, pela construção dos Estados Nacionais no espaço sul-americano. A criação e consolidação das novas unidades político-administrativas no Novo Mundo estiveram associadas a múltiplas guerras e conflitos que a região assistiu na primeira metade do século XIX, e que contou com embates terrestres, mas, também, marítimos e fluviais.

Salienta-se, por fim, que a atuação das forças navais foi fundamental para o desenrolar dos fatos tais quais os conhecemos, seja na ocupação joanina do Prata, seja na expulsão dos portugueses do território cisplatino e, assim, estabelecer a mencionada via fluvial como limite austral do Brasil, ainda que por um curto período de tempo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

ACTAS DEL CONGRESO CISPLATINO. Montevideo, 1821. Archivo General de la Nación.

ANNAES DA BIBLIOTHECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Tip. G. Leuzinger & Filhos, 1876.

ARAÚJO, Johny Santana de. O Piauí no processo de independência: contribuição para construção do Império em 1823. *Clio, Revista de Pesquisa Histórica*. Recife, v.33, nº2, pp.29-48, 2015.

_____. A primeira Esquadra da Marinha de Guerra, do crepúsculo com o Reino Unido de Portugal ao alvorecer com o novo Império do Brasil 1820 – 1823. In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, v. 17, nº34, pp.76-94, 2021.

ARQUIVO DIPLOMÁTICO DA INDEPENDÊNCIA, v.5. Brasília: FUNAG, 2018.

BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas Cortes portuguesas, 1821-1822*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 1999.

BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. Vol.1, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1915.

_____. *Os nossos almirantes*. Vol.2, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1917.



_____. *Os nossos almirantes*. Vol.4, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921.

COSTA, Frederico Lustosa da; O'DONNELL, Julia; MENDES, Pedro Barbosa. 1808-2008. Por uma nova história da administração pública brasileira. *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, nº443, p.287-312, 2009.

CNAA Comisión Nacional Archivo Artigas, t. XXX, Montevideu, 1998.

FERREIRA, Fábio. O 1808 português e espanhol e os seus desdobramentos na Banda Oriental do Rio da Prata. In: ORTIZ ESCAMILLA, Juan; FRASQUET, Ivana (Orgs.). *Jaque a la corona: la cuestión política en las independencias ibero-americanas*. Castelló de la Plana: Universitat Jaume I/Servei de Comunicació i Publicacions, 2010a, pp.37-56.

_____. A participação de índios e negros no exército português: o caso da Cisplatina. In: TAVARES, Célia; RIBAS, Rogério (Org.). *Hierarquias, raça e mobilidade social*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2010b, pp.141-150.

_____. A política externa joanina e a anexação de Caiena: 1809-1817. In: *Revista Tema Livre*. Niterói, nº7, 2003.

_____. Da América Espanhola à Portuguesa: aspectos políticos e administrativos do Estado Cisplatino Oriental no contexto das Independências. In: *Contraponto: Revista do Departamento de História e programa de Pós-graduação em História do Brasil da UFPI*. Teresina, v. 12, nº1, pp.76-96, 2023.

_____. *O general Lecor, os Voluntários Reais, e os conflitos pela independência do Brasil na Província Cisplatina: 1822-1824*. Tese. (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

FRANCHINI NETO, Helio. A Marinha de Guerra na Independência do Brasil: um instrumento estratégico para a vitória na guerra (1821-1824). In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, v. 18, nº36, pp.77-103, 2022.

GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil Colônia*. Brasília: Senado Federal, 2007.

HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

KRAAY, Hendrik. A invenção do Sete de Setembro, 1822-1831. *Almanack Braziliense*. São Paulo, n. 11, p. 52-61, 2010.

JANCSÓ, István (Org.) *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005.

NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das. *Corcundas e constitucionais: a cultura política da independência (1820-1822)*: Rio de Janeiro: Revan, FAPERJ, 2003.

OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles; PIMENTA, João Paulo (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; Publicações BBM, 2022.

PEREIRA, José António Rodrigues. A Armada Real na Independência do Brasil. Da Partida do Rei à Rendição da Província Cisplatina (1821-1823). In: *Navegador: Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, v. 18, nº36, pp.37-56, 2022.

PIMENTA, João Paulo. *Estado e nação no fim dos Impérios Ibéricos no Prata (1808-1828)*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2002.

_____. *Formação da Nação Brasileira*. São Paulo: Contexto, 2024.

PIVEL DEVOTO, Juan E. El Congreso Cisplatino (1821): repertorio documental, seleccionado y precedido de um análisis. *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*, t.XII, pp.111-424, 1937.

PRADO, Fabrício. Comércio Trans-Imperial e Monarquismo no Rio da Prata Revolucionário: Montevideu e a Província Cisplatina (1808-1822). *Almanack*, Guarulhos, nº24, p.1-47, 1 abr 2020.

PUBLICAÇÕES DO ARCHIVO PUBLICO NACIONAL. v.7, Rio de Janeiro: Typographia do Archivo Publico Nacional, 1907.

SALGADO, Augusto. Revisitando 1822: o mar no processo de construção da Independência do Brasil. In: CARMONA, Ronaldo (org.). *Brasil 200 anos: Estudos e Ensaio sobre o Bicentenário da Independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. ESG, 2022, pp.22-38.

SECRETO, María Verónica. *O sul do Sul: geopolítica, mercadorias e atores nos mares do Sul*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2022.

SILVA, Jorge Manuel Moreira. *A Marinha de Guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851): adaptação a uma Nova Realidade*. Dissertação (Mestrado em História Marítima). Universidade de Lisboa, Lisboa, 2009.

SILVA, Theotônio Meirelles da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. 3º Vol. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1881.

VAINFAS, Ronaldo; NEVES, Lúcia Bastos Pereira das. *Dicionário do Brasil Joanino (1808 – 1821)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2008.

VALE, Brian. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. In: *História Naval Brasileira*. Vol.3, Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, pp. 91-126, 2002a.

_____. A criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. Vol.3, Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, pp. 63-88, 2002b.

WINTER, Murillo Dias. “No nosso mesmo Brasil mil exemplos encontrei”: as províncias do Brasil e a experiência insurgente (1817-1850). In: *Nuevo Mundo-Mundos Nuevos*, Paris, EHESS, v. 1, p. 1-18, 2023.

NOTAS

¹ Compreendida, atualmente, como episódio fundamental da independência argentina.

² Designação da área que hoje é a República Oriental do Uruguai.

³ José Gervásio Artigas é, hodiernamente, entendido como prócer da independência uruguaia.

⁴ Com a criação do Estado Nacional brasileiro, a organização passou a ser designada Imperial Academia dos Guardas-Marinhas.

⁵ A partir de 1821, a designação tornou-se Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.

⁶ As Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa foram convocadas pelo governo português que era fruto da Revolução de 1820. Tinha caráter deliberativo e entendia-se como portadora da vontade da nação portuguesa e, em sintonia com outros movimentos liberais europeus, submeteu a coroa a si, ou seja, ao legislativo. Era composta por deputados eleitos e rejeitavam a representação tradicional através das ordens (clero, nobreza e povo) típicas do Antigo Regime (VAINFAS; NEVES, 2008).

⁷ No artigo serão mantidas as grafias originais dos livros, artigos e documentos.

⁸ El Argos de Buenos Aires, 21 de setembro de 1821. Acervo da Biblioteca Nacional Buenos Aires (doravante El Argos). El Argos, 25 de setembro de 1822.

⁹ Em ordem alfabética, alguns exemplos: Araújo (2015), Ferreira (2023), Franchini Neto (2022), Jancsó (2005), Kraay (2010), Neves (2003), Pereira (2022), Pimenta (2002), Pimenta e Oliveira (2022), Prado (2020), Salgado (2022), Secreto (2022) e Winter (2023).

¹⁰ Álvaro da Costa de Sousa Macedo chegou ao Brasil como parte da Divisão de Voluntários. Em função dos atritos entre Lecor e os militares que aderiram às Cortes, Álvaro da Costa ficou ao lado desses últimos. Pelo seu posicionamento político, era, à altura, o Vice-Presidente do Conselho Militar.

¹¹ Fundo Coleção Cisplatina, cx. 977, pac. 17, p.14. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (Doravante, ANRJ).

¹² Idem, p.13. ANRJ.

¹³ Fundo Cisplatina. cx 977, pac.20, doc. 3. ANRJ.

¹⁴ Fundo Cisplatina. cx. 977, pac.22, doc.2. ANRJ.

¹⁵ Idem, p.4. ANRJ.

¹⁶ Idem, doc.6. ANRJ.

¹⁷ El Argos, 8 de fevereiro de 1823. Diário de Governo (Brasil Império), nº64, 20 de março de 1823. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/cache/642602941052/10000269-2-0-002300-001500-003148-002053.jpg> Acesso: 4 de fevereiro de 2024.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Fundo Cisplatina. cx. 977, pac.22, doc.2. ANRJ.

²⁰ Idem, p.4. ANRJ.

²¹ Idem, doc.6. ANRJ.

²² Fundo Coleção Cisplatina, cx 977, pac.21, doc.5. ANRJ.

²³ Madeira de Melo controlava Salvador. O militar permaneceu ao lado das Cortes, oferecendo resistência ao Império até 2 de julho de 1823. A atuação de Lord Cochrane foi fundamental para a vitória imperial na Bahia.

²⁴ Fundo Cisplatina. cx.977, pac.21, doc.5. ANRJ.

²⁵ Fundo Cisplatina. cx 977, pac.20, doc. 6. ANRJ.

²⁶ Fundo Cisplatina, pac.24, doc.1 e doc.6. ANRJ.

²⁷ Fundo Cisplatina, pac. 23, doc.2. ANRJ.

²⁸ Fundo Cisplatina, pac. 24, doc.6. ANRJ.

²⁹ Fundo Cisplatina, pac.26, doc.1. ANRJ.

³⁰ Fundo Cisplatina, pac.28, doc.12. ANRJ.

³¹ Fundo Cisplatina, pac.29, doc.1. ANRJ.

³² Fundo Cisplatina, pac.28, doc.12. ANRJ.

³³ Fundo Cisplatina, pac.29, doc.3. ANRJ.

³⁴ Fundo Cisplatina, pac.30, doc.1. ANRJ.

³⁵ Fundo Cisplatina, pac.30, p.4. ANRJ.

³⁶ Idem, p.6. ANRJ.

³⁷ Fundo Cisplatina, pac.31, p.40. ANRJ.

³⁸ Idem.

A Esquadra de Papel 1894

The Paper Fleet 1894

Carlos Alves Lopes

Doutor em História Contemporânea

Investigador no Centro de Investigação Naval da Escola Naval (CINAV-EN)

e do Centro de História da Universidade de Lisboa e Auditor de Defesa Nacional (IDN).

RESUMO

A 2ª Revolta da Armada brasileira colocou ao Governo a necessidade de criar uma esquadra alternativa, com a finalidade de combater os revoltosos na baía de Guanabara. A complexidade e os constrangimentos marcaram a formação dessa força, que, apesar das críticas que foram feitas ao processo de formação, será possível identificar uma estratégia com vista a um determinado fim. É neste sentido que abordamos o tema nesta comunicação e pretendemos abrir novas hipóteses de investigação numa perspectiva histórico-militar, em que se analisa a evolução tecnológica e as inovações.

PALAVRAS-CHAVE: 2ª Revolta da Armada Brasileira; Esquadra de Papel; Brasil.

ABSTRACT

The 2nd Revolt of the Brazilian Navy made the Government aware of the need to create an alternative squadron, with the purpose of fighting the rebels in Guanabara Bay. Complexity and constraints marked the formation of this force, and despite the criticisms made to the formation process, it will be possible to identify a strategy with a view to a specific purpose. It is in this sense that we approach the topic in this communication, and we intend to open new research possibilities from a historical-military perspective, in which technological evolution and innovations are analysed.

KEYWORDS: 2nd Revolt of the Brazilian Armada; Paper Fleet; Brazil.

INTRODUÇÃO

Depois da instauração do regime republicano no Brasil em 1889, seguiu-se um processo de adaptação de uma nova Constituição e de eleição, em que Deodoro da Fonseca (Presidente) e Floriano Peixoto (Vice-Presidente) tomaram posse.

Com diversas adversidades políticas e económicas Deodoro da Fonseca viria a dissolver o Congresso em Novembro de 1891, o que provocou a 1ª Revolta da Ar-

mada (1892) e rebeliões no Estado do Rio Grande do Sul.

Com a resignação do Presidente Deodoro da Fonseca, viria o Vice-Presidente Floriano Peixoto a assumir inteiramente a presidência, mas sem uma legitimação eleitoral, provocou várias revoltas em diferentes Estados, em especial no Estado do Rio Grande do Sul, a qual se espalhou até ao Estado de Santa Catarina e Paraná, numa das mais sangrentas revoltas brasileiras, a Guerra Federalista (1893-95), e à

*Artigo recebido em 22 de abril de 2024 e aprovado para publicação em 23 de maio de 2024.

que se poderá adicionar concorrentemente a 2ª Revolta da Armada (1893-94)¹.

Esta obteve a adesão de praticamente toda esquadra presente no país² e existia a expectativa de uma vitória rápida, contudo o Presidente Floriano Peixoto não se rendeu e teve início uma série de confrontos entre as fortalezas na baía de Guanabara e a Esquadra Revoltosa que só não provocaram uma maior destruição na Capital Federal, em virtude da presença de uma significativa força naval multinacional ancorada que efectivamente impôs as condições de luta³.

Após a 2ª Revolta da Armada, a Esquadra Revoltosa com uma adesão de quase todo o Corpo de Marinha, esta ficou a operar dentro da baía de Guanabara um pequeno espaço de manobra cercado por um dispositivo de defesa costeiro que se manteve essencialmente do lado das forças governamentais.

Com as unidades operacionais nas mãos dos revoltosos, o Governo foi levado a procurar uma solução através de um processo de compra de novas unidades navais no estrangeiro.

Eram vários os problemas que se colocavam: como constituir rapidamente uma nova força naval; qual a disponibilidade de marinheiros e oficiais da Marinha brasileira que não tivessem aderido à revolta; e uma incapacidade para contratar homens (estrangeiros) com experiência de mar para assegurar as guarnições dos navios que necessitava adquirir.

Este esforço de aquisição e organização de uma esquadra alternativa viria a receber várias denominações que na voz do povo ficaram conhecidas como: Esquadra Legal, Esquadra de Papel, Esquadra de Papelão, ou mesmo Esquadra Flint⁴.

Se bem que o Governo ainda mantivesse à sua disposição duas grandes unidades – o couraçado *Riachuelo* em Toulon (França) e o monitor *Bahia* em Mauá (Uruguai) –, existiu sempre o problema de uma vez regressadas ao Brasil as suas

guarnições aderissem, ou se juntassem, aos seus camaradas revoltosos.

De facto, a instabilidade política gerada durante a Guerra Civil Federalista⁵ (1893-95), uma verdadeira guerra civil, uma vez que o movimento de insurreição conseguiu controlar três Estados brasileiros e de forma significativa a baía de Guanabara, foi debatido o limite da legitimidade da União (presidência), o modelo político, o predomínio de elites económicas, e onde pelo menos durante os meses finais de 1893 a capacidade de Florentino Peixoto de se manter ao leme do Governo esteve realmente em causa.

A acção do Almirante Custódio de Melo utilizou a sua ascendência na Marinha brasileira para a usar como um corpo político com capacidade militar e tentar impor uma alteração do status político. Outra vantagem a seu favor era a localização das unidades navais revoltosas que geograficamente se encontravam directamente em contacto com o centro político e económico dos Estados Unidos do Brasil, o Distrito Federal (DF) do Brasil, Rio de Janeiro DF.

A perda da quase totalidade dos navios com capacidade militar por parte do Governo de Floriano Peixoto interditava a recuperação da abertura do acesso ao transporte de pessoas e mercadorias na baía de Guanabara, onde se situava o principal porto comercial do Brasil, mas também numa perspectiva militar de uma cabotagem com os Estados do Sul, onde as forças governamentais combatiam directamente com as forças federalistas, ou mesmo a um bloqueio de rotas de abastecimento com origem na Argentina, ou Uruguai das forças federalistas.

No entanto, a nível estratégico colocava-se um grave problema às forças navais revoltosas. A inexistência de locais seguros de abastecimento de car-

vão, munições e mantimentos, porque os depósitos ocupados por revoltosos tinham uma capacidade limitada e outras fontes de abastecimento ao seu alcance nas margens da baía de Guanabara estavam ocupadas e defendidas por forças governamentais.

Em pouco tempo o bloqueio naval⁶ colocado por forças revoltosas sobre o Rio de Janeiro DF, transformou-se num bloqueio “continental” colocado por forças governamentais sobre a Esquadra Revoltosa.

O processo de aquisição de unidades navais, por parte do Governo de Floriano Peixoto, foi um processo apressado e internamente criticado por ter sido executado por delegação a um agente estrangeiro, o banqueiro dos Estados Unidos da América, Charles R. Flint. No entanto, a celeridade do processo assim o exigiu⁷ e de facto as relações de Floriano Peixoto com o Governo americano durante o período de guerra civil mostraram-se vantajosas⁸.

Aos torpedeiros, para os quais se tinha planeado a responsabilidade de vir a neutralizar a esquadra insurgente, seguindo uma abordagem tipo *Jeune École*⁹, seriam ainda acrescentados alguns vapores mercantes armados, com a função de cruzadores-auxiliares.

Uma vez que a revolta era uma Revolta da Marinha, o Governo não tinha homens suficientes para guarnecer os navios adquiridos, o que levou simultaneamente ao engajamento de homens, mercenários e voluntários, no porto de Nova Iorque, para formar as guarnições, colmatando assim esta insuficiência. Em face da maioria dos homens serem americanos e da intervenção de Charles Flint, levou a que os próprios apoiantes do Governo de Florindo Peixoto viessem a baptizar a força naval governamental de “Esquadra Flint”.

DA AQUISIÇÃO À CONCENTRAÇÃO EM FERNANDO NORONHA

Muito pressionado por uma ameaça constante de bombardeamento naval por parte dos revoltosos sobre a cidade de Rio de Janeiro DF, o Presidente Floriano Peixoto, com o apoio do Partido Republicano do Estado de São Paulo e da maioria dos grandes proprietários de fazendas no Sul, conseguiu os meios políticos e financeiros para empenhar os seus embaixadores nos Estados Unidos e na Inglaterra, num processo de aquisição de navios de guerra.

Este processo viria a contribuir junto dos revoltosos como um factor de desmoralização, em que se acrescentava agora ao impasse da situação e à falta de apoio logístico uma anunciada chegada da Esquadra Governamental, municiada com armas inovadoras de grande capacidade destruidora, se bem que viesse ser discutível a capacidade operacional para as utilizar eficientemente em combate.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

A aquisição da frota¹⁰ de contingência por parte do Governo do Brasil foi iniciada com um apelo do Presidente Florindo Peixoto ao governo dos Estados Unidos, que acedeu à preparação de uma frota mercenária no seu território e, assim, grande parte dos navios foi resultado da intervenção de Charles Ranlett Flint¹¹, um homem de negócios de Nova Iorque com vários interesses económicos no Brasil.

Sobre o processo de aquisição de navios nos Estados Unidos da América¹², é possível conhecer um pouco do seu desenrolar através de notícias publicadas no “World”, pelo correspondente do diário “A Federação” em Nova Iorque, a 8 de Novembro de 1893; o público brasileiro tomou conhecimento, a 31 de Março de 1894, sobre as negociações efectuadas para a aquisição da esquadra legal.

Teria sido efectivamente o auxílio de Charles Flint à missão diplomática liderada por Salvador de Mendonça nos Estados Unidos da América, que reuniu a possibilidade de aquisição de um conjunto de navios, de valor militar variável com garantias mercenárias americanas, os quais vieram a contribuir para o fim da 2ª Revolta da Armada na baía de Guanabara. A isto se inclui a colaboração da Marinha americana na escolta à Esquadra Flint de forma encoberta, entre a América e Fernando Noronha (Brasil).

Este teria sido o primeiro momento documentado em que o Governo dos Estados Unidos da América, no seu interesse económico¹³ e de manutenção de um regime republicano brasileiro pró-americano, teve uma intervenção significativa e directa sobre os assuntos internos do Governo brasileiro¹⁴.

Os movimentos dos negociadores brasileiros, Almirante Maurity¹⁵ e Salvador de Mendonça¹⁶, foram largamente acompanhados por jornalistas¹⁷, que noticiaram intensamente os vários passos da missão. Neste caso, podemos considerar que a projecção mediática era do próprio interesse da comissão de negociadores, que terá funcionado como uma pressão psicológica sobre os responsáveis da Esquadra Revoltosa.

O processo de procurement descrito teve como objectivo o fornecimento de navios, armas e munições e foi conseguido por intermediação da Flint & Co., a quem o governo já tinha comprado anteriormente canhões de tiro rápido e torpedos. Ainda nos jornais americanos "World" e "New York Herald", posteriormente reproduzidos no jornal "A Federação" de Porto Alegre, de 31 de Março de 1894, saíram pormenores sobre a aquisição do *El Cid* (*Niterói*) e alvitradas as hipóteses de aquisição de outros navios que variaram entre o cruzador *Chicago* (4.500t) e o submersível *Baker* (20t), mas também sobre o en-

volvimento do Governo de Washington¹⁸ no financiamento contratado¹⁹ ao Banco Comercial Amsink & Co., em Nova Iorque, o qual também tinha interesses em companhias de comércio marítimo, como HAPAG²⁰ e a Hamburg Sud²¹.

Para além da aquisição dos navios, Charles Flint também terá conseguido recrutar homens para serviço nos navios e, neste contexto, vamos encontrar o sueco Nils Fock²² e do americano Joshua Slocum²³, contratados para servir no torpedeiro *ex-USS Destroyer*, depois denominado *Piratinini*, que nos deixaram memórias sobre as suas experiências na Esquadra Flint²⁴.

OS MERCENÁRIOS

O custo associado ao engajamento de marinheiros que a 28 de Janeiro 1894 zarparam para o Brasil, independentemente da nacionalidade viria ser muito elevado, com um valor de \$500 por alistamento de marinheiros, mais \$100 por três meses de serviço e para os oficiais, dependendo do posto, \$5.000 por três meses de serviço, com a possibilidade de mais \$5.000 por mais um período igual. No entanto, os pagamentos não ficaram a cargo de Charles Flint, mas sim directamente a cargo do Governo brasileiro.

A utilização de mercenários foi internamente debatida a nível de Governo e publicamente, em especial se se poderiam considerar como tal, ou não, os marinheiros americanos. Notícias como a publicada no jornal²⁵ "A República", do Pará, no artigo "A Frota Americana", foi argumentado que os marinheiros americanos não vinham para lutar contra os brasileiros, mas apenas para assegurar o transporte dos navios adquiridos, no trajecto entre Nova Iorque e Fernando Noronha, à imagem do que já se tinha verificado com marinheiros ingleses com o torpedeiro *Gustavo Sampaio*, vindo de Inglaterra.

O debate sobre esta situação não teve um veredicto final, mas a opinião que prevaleceu, e remarcada por Joaquim Nabuco²⁶, foi que as guarnições contratadas para auxiliar o Governo Federal eram "... a pior escória de flibusteiros americanos..."²⁷, para uma esquadra improvisada, composta de embarcações militares obsoletas e de alguns navios mercantes armados, ou seja, na opinião de Joaquim Nabuco uma Esquadra de Papel.

AQUISIÇÕES

Sempre com o apoio do Governo em Washington, ou de intermediários ligados a interesses do Governo britânico, em que não será de menos reconhecer os contactos existentes entre o Banco Comercial Amsink & Co., em Nova Iorque, e o sector naval na Alemanha.

Com esta oportunidade, o Governo de Floriano Peixoto negociou junto do Governo da Alemanha a aquisição de cinco torpedeiros (150t) produzidos nos Estaleiros de Schichau²⁸, em Elbing (Alemanha), um modelo moderno e de exportação da indústria militar alemã.

Esta flotilha ficou denominada como classe *Pedro Ivo*²⁹, (*N.º 1, ex-Eins*), nome do primeiro torpedeiro a ser incorporado. O segundo navio foi baptizado como *Pedro Afonso* (*N.º 2, ex-Zwei*), o terceiro como *Silvado* (*N.º 3, ex-Drei*), o quarto *Silva Jardim* (*N.º 4, ex-Vier*) e último e quinto *Bento Gonçalves* (*N.º 5, ex-Funf*).

Eram torpedeiros de 44m equipados com 3 tubos de torpedo Schwartzkopff 350mm (14in) e 2 canhões Hotchkiss 37mm/RC (Revolving Cannon 5 Barrel), com uma velocidade máxima de 20 nós.

As aquisições dos cinco torpedeiros Schichau³⁰ tiveram lugar nos finais de 1893, por intermédio de uma firma inglesa junto do Governo alemão, que

posteriormente providenciou o envio destes torpedeiros para o Brasil, em navegação por mar, tendo estes passados pela ilha da Madeira (Portugal), antes de se dirigirem para Pernambuco, eventualmente com paragem em Fernando Noronha até que aportaram em Recife, em Janeiro de 1894.

Durante a deslocação da Esquadra Governamental para Sul em direcção ao Rio de Janeiro, quando navegavam entre o Cabo Frio e o Rio de Janeiro, perante a fraca iluminação nocturna, fraca visibilidade e a agitação do mar, o torpedeiro *Silva Jardim*, *N.º 4*, que se deslocava a reboque, colidiu com o contratorpedeiro *Gustavo Sampaio* (465t) e afundou-se a pique³¹.

O torpedeiro *Bento Gonçalves N.º 5*, que foi o segundo navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, em homenagem ao Coronel Bento Gonçalves da Silva e um dos chefes da Revolução Farroupilha, viria a tomar parte no ataque ao couraçado *Aquidaban*, na barra Norte de Santa Catarina com o torpedeiro *Gustavo Sampaio* que atingiu o couraçado³².

A aposta nestes cinco modernos torpedeiros em muito foi influenciada pela ideia da capacidade destruidora da nova arma, o torpedo móvel, que à data já contava com um afundamento de peso, em 23 de Abril de 1891, durante a Guerra Civil Chilena, onde o couraçado *Blanco Encalada* (3.500t) se tinha afundado em poucos minutos após ter sido atingido por um torpedo Whitehead de 350mm (14in) lançado pelo torpedeiro *Almirante Lynch*³³.

Na época, a ideia de destruição em torno desta nova arma, acompanhada por uma propaganda sobre a eficácia da mesma, não só influenciou a aposta governamental, como provocou certamente uma preocupação acrescida aos revoltosos, que uma vez dentro do espaço confinado da baía de Guanabara iriam ficar numa

posição taticamente desvantajosa se atacados por torpedeiros.

O Governo de Floriano Peixoto também adquiriu em Outubro de 1893, na Inglaterra, um sexto torpedeiro (lança-torpedeira), *Moxotó* (depois *Sabino Vieira*), um pequeno navio de 16,5t fabricado nos Estaleiros Yarrow, que conseguia alcançar uma velocidade máxima de 16 nós.

Este foi enviado para os Estados Unidos da América, embarcado em transporte marítimo, onde foi entregue aos Estaleiros de Nova Iorque. Colocado em fabrico para armar, junto a outros navios também adquiridos para a função de lanchas-torpedeiras em Nova Iorque.

Foram instaladas 2 peças de 37mm Hotchkiss 37mm/RC (Revolving Cannon 5 Barrel) e um tubo para torpedos Howell de 14,2in, para a utilização de torpedos Howell Mark 1, de 14,2in, que tinham 25 nós de velocidade e um alcance de 366m³⁴.

À data os torpedos Howell ainda apresentavam alguma vantagem na estabilidade direccional em relação aos torpedos Whitehead, ou Schwartzkopff, como tinha sido atestado numa competição patrocinada pelo Congresso dos Estados Unidos da América em 1883. Isto devido à utilização interna de uma roda de balanço que oferecia um efeito de giroscópio melhorado.

Outras lanchas-torpedeiras adquiridas pelo Governo brasileiro, mas na América, foram igualmente adaptadas nos estaleiros de Nova Iorque, refira-se a *Poti* (30t, ex-*Javelin* e posterior *Tamborim*), e a *Inhanduary* (17t, ex-*Feiseen*), construídas em madeira nos estaleiros Messers, Gardner & Mosher, em Nova Iorque, e a *Greenhalgh* (13t) comprada à A.B. Wood & Co. que se encontrava em reparações de proa depois de ter ficado muito danificada numa colisão. Todas receberam um armamento standard: 2 canhões 37mm Hotchkiss 37mm/RC e 1 tubo para torpedos Howell de 14,2in.

É de referir que a *Poti* (ex-*Javelin*), que pertencia anteriormente a Charles Flint, depois de armada foi colocada em berço no convés do *Niterói* (ex-*El Cid*), onde foi transportada para o Brasil, mas ao chegar a Salvador durante a manobra de reflutuação sofreu danos com gravidade³⁵, que a inutilizaram durante o restante tempo da campanha. A *Greenhalgh*, que era uma embarcação construído em mogno e carvalho, de 13t e uma velocidade máxima de 30 nós, acabaria por ficar instalada no convés do *Niterói* para ser utilizado como lanca-torpedeira.

De Inglaterra veio ainda o torpedeiro *Gustavo Sampaio* (ex-*Aurora*) da Armstrong.

ESQUADRA GOVERNAMENTAL³⁶

Nome	Tipo	Deslocamento	Velocidade	Lançamento	Proveniência
<i>Riachuelo</i>	Couraçado	5.700t	16,5 nós	1883	Marinha brasileira Estava em França (Toulon)
<i>Bahia</i>	Monitor	1.000t	10 nós	1865	Marinha brasileira Estava no Uruguai (Mauá)
<i>Benjamin Constant</i>	Cruzador	2.750t	15,5 nós	1892	Marinha brasileira Estava em França (Toulon)
<i>Parnaíba</i>	Corveta mista	840t	13 nós	1878	Marinha brasileira

Nome	Tipo	Deslocamento	Velocidade	Lançamento	Proveniência
<i>Primeiro de Março</i>	Corveta mista	780t	10 nós	1881	Marinha brasileira (Corumbá)
<i>Tiradentes</i>	Canhoneira mista	800t	12 nós	1892	Marinha brasileira Estava no Uruguai (Mauá)
<i>Cabedelo</i>	Canhoneira (aço)	200t	??	1886	Afundada por explosão em 1893
<i>Cananeia</i>	Canhoneira (aço)	210t	9 nós	1890	Afundada pelo cruzador <i>República</i> (15/11/1893)
<i>Braconnot</i>	Canhoneira (madeira)	160t	9 nós	1872	Marinha brasileira
<i>Niterói</i> (ex- <i>El Cid</i>)	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	4.600t	17 nós	1893	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Parnaíba</i>	Corveta (madeira)	742t	11,5 nós	1878	Marinha brasileira
<i>Andrada</i> (ex- <i>America</i>) (ex- <i>Britannia</i>)	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	2.500t	17 nós	1890	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>São Salvador</i>	Mercante armado (cruzador-auxiliar) (tênder e hospital)	2.600t	??	1890	??
<i>Itaipu</i>	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	2.600t	14 nós	1890	Companhia Nacional de Navegação Costeira
<i>Santos</i>	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	165t	??	1893	??
<i>Tamborim</i> (ex- <i>Potí</i>) (ex- <i>Javelin</i>)	Yacht armado (torpedeiro de porto)	30t	18 nós	1893	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Inhandua</i> (ex- <i>Feiseen</i>)	Yacht armado (torpedeiro de porto)	17t	23 nós	1893	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Sabino Vieira</i> (ex- <i>Moxotó</i>)	Torpedeiro Yarrow (torpedeiro de porto)	16,5t	10 nós	1893	Inglaterra
<i>Greenhalgh</i>	Torpedeiro (torpedeiro de porto)	13t	30 nós	??	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Piratini</i> (ex- <i>Ericson</i>)	Torpedeiro	??	??	??	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Gustavo Sampaio</i> (ex- <i>Aurora</i>)	Torpedeiro Armstrong	465t	16 nós	1893	Inglaterra
<i>Pedro Ivo</i> (ex- <i>Eins</i>),	torpedeiro Schichau	150t	20 nós	1893	Alemanha
<i>Pedro Afonso</i> (ex- <i>Zwei</i>),	torpedeiro Schichau	150t	20 nós	1893	Alemanha
<i>Silvado</i> (ex- <i>Drei</i>)	torpedeiro Schichau	150t	20 nós	1893	Alemanha

ARMAS EXPERIMENTAIS

Para os investigadores em história das ciências e tecnologias ligados ao armamento militar, no período entre o final da Guerra do Paraguai e a deflagração da 2ª Revolta da Armada, ocorreram grandes novidades no campo tecnológico.

Foi um momento em que se procuraram soluções inovadoras e se tentou aplicar as novas tecnologias a soluções experimentais, ou seja, soluções destrutivas que desbloqueassem os equilíbrios formais.

Assim, na esperança de compensar uma inferioridade táctica objectiva, relativamente à capacidade de combate inimiga, foram tentadas soluções experimentais, acompanhadas por uma máquina propagandística, com a finalidade de desmoralizar o inimigo.

Foi neste contexto, em que o relacionamento internacional do Governo de Floriano se tinha voltado prioritariamente para os Estados Unidos, em detrimento do europeísmo que caracterizou a política externa do Antigo Regime, que se definiu uma estratégia para a força naval governamental, ou seja, um objectivo específico suportado por soluções tecnológicas disponíveis para a criação das condições necessárias para desferir um ataque directo ao coração de Esquadra Revoltosa, o *Aquidaban*.

Assim, para além dos torpedeiros, o Governo de Floriano Peixoto adquiriu, nos Estados Unidos da América, navios armados com três inventos inovadores, sobre os quais os criadores e os jornais falavam maravilhas.

CANHÃO PNEUMÁTICO

Para além de outro armamento a instalação de um canhão pneumático Zalinsky³⁷

na proa do cruzador-auxiliar *Niterói* foi uma dessas opções, mas que não chegaria a disparar em fúria sobre a Esquadra Revoltosa. Registou-se um tiro experimental realizado em Recife, antes de seguir para o Rio de Janeiro, um segundo disparo a 13 de Março sobre a ilha do Pai no Rio de Janeiro, e terá ainda executado um terceiro e quarto disparos sobre posições terrestres na ilha de Santa Catarina, antes do afundamento do *Aquidaban* a 16 de Abril.

Montado sobre o convés, o canhão pneumático construído por Cald Spring, de 16,46m de comprimento³⁸ e calibre de 15in (381mm), com uma guarnição de 14 artilheiros. Tinha a capacidade de lançar torpedos aéreos com carga de nitroglicerina, de diversos pesos e a diferentes alcances.

Estes foram adquiridos à Pneumatic Dynamite Gun Company de Nova Iorque, com diferentes tamanhos, mas todos equipados com uma hélice posterior que lhes dava um movimento rotativo que equilibrava a trajectória³⁹.

Com um peso de carga explosiva de 500 libras (250Kg) era possível alcançar 1,6Km e com uma carga de 200 libras (91Kg) 3,7Km, distâncias que ainda poderiam ser ajustadas por uma regulação da pressão pneumática. Este tipo de canhão experimental, já estava ao serviço da Marinha Americana, montado no navio *USS Vesuvius*.

As memórias do engenheiro sueco e especialista em armas Nils Fock referem que este trabalhava no canhão pneumático de John Ericsson, em Nova Iorque, quando o Governo brasileiro lhe ofereceu um lugar na Esquadra Governamental, como comandante de artilharia num dos cruzadores-auxiliares então adquiridos. Anteriormente já tinha trabalhado no fabricante de armas Maxim Gun Company, nos finais da década de 1880, e desde que se tinha transferido para Nova Iorque tra-

balhava no fabricante de armas The Pneumatic Gun Company.

TORPEDO DIRIGÍVEL, EDISON-SINS

Um torpedo Sins-Edison foi instalado no cruzador-auxiliar *Andrada*⁴⁰, mas por não ter sido acompanhado por homens capazes de o manejar, ou por ter queimado uma das bobinas internas, a arma ficou inutilizada.

Tratava-se de um torpedo eléctrico comandado à distância, através de um cabo que se desenrolava e que estava ligado a um painel de comando, onde o operador o guiava até ao alvo. Com uma carga de 500 libras (250Kg) tinha um alcance de 2 milhas (3.200 Km) a uma velocidade de 20 nós, era dirigido electricamente à distância através de um contacto visual entre as guias, que ficavam acima da linha de água, e o piloto que ficava a bordo do navio⁴¹.

CANHÃO SUBMARINO, WALDEN-LASSOE

A aquisição do *Piratini* (ex-*USS Destroyer*) terá sido a mais desconcertante das aquisições efectuadas pelo Governo brasileiro, se bem que lhe estivesse associado um armamento inovador, um canhão submarino, ou torpedo com propulsão de canhão (pólvora) e a capacidade de submergir parcialmente.

Este iniciou a sua viagem para o Brasil a partir da baía de Fort de France, Nova Iorque, em Dezembro de 1884, amarrado ao rebocador oceânico americano *Santuit*, pertencente ao porto de Boston. Mesmo rebocado teve uma avaria durante a viagem e foi obrigado a aportar em Port de Prince (Martinica), de onde seguiu posteriormente para a ilha de Fernando Noronha onde aportou a 18 de Janeiro. Foi entregue à Esquadra

Legal a 13 de Fevereiro no porto de Salvador, na Bahia. As incapacidades de navegação demonstradas levaram a que o Governo brasileiro rejeitasse o navio, não pagasse a contratação, e ainda, o péssimo estado de conservação e in experiência da guarnição levasse a que o *Piratini* se afundasse⁴².

Mas o interesse inicial para a aquisição vinha da sua arma experimental⁴³ e da procura de novas armas com capacidade para destruir o *Aquidaban*.

A capacidade semissubmersível do navio do engenheiro Ericsson⁴⁴, equipado com um canhão submarino de 16in, e uma velocidade de 10 nós, oferecia uma boa possibilidade de não ser visto ao se aproximar mergulhado até ao alvo. O seu canhão submarino tinha a capacidade de disparar um projectil de 726Kg, com uma carga de 7,5kg de pólvora a uma distância de 60 a 90 metros. Este canhão seria ainda aperfeiçoado por Walden F. Lasso, em especial no que se relaciona com os projecteis, cuja capacidade de carga se elevou para 138Kg de pólvora.

No entanto, quando foi adquirido em Nova Iorque, já não era o seu canhão submarino a vantagem procurada, mas sim a sua capacidade de submergir parcialmente, já que o tubo colocado abaixo da linha de água terá sido adaptado para utilizar torpedos Howell de 14,2in e acrescentado 1 canhão de 37mm Hotchkiss.

A RESPOSTA NAVAL GOVERNAMENTAL NO FINAL DA REVOLTA

O Almirante Jerónimo Francisco Gonçalves tomou o comando da futura Esquadra Legal no porto de Montevideo, no Uruguai, a 21 de Outubro de 1893, onde chegou a bordo do navio a vapor *Thames*, de bandeira inglesa⁴⁵. Posteriormente, retornou a Montevideo a bordo do vapor *Itaipu*, a 22

de Janeiro de 1894, data que poderá ser considerada como referência para o início operacional da Esquadra Legal.

No entanto, as notícias sobre a formação e organização da Esquadra Legal eram incertas e será interessante referir que na nota informativa, nº 105, do Capitão de Fragata Augusto de Castilho⁴⁶, comandante da força naval portuguesa, estacionada na baía de Guanabara, a 30 de Outubro de 1893, dirigida ao Almirantado em Lisboa, referia uma indicação repetida que o Governo de Floriano Peixoto, em que no início de Novembro o Governo teria à sua disposição uma Divisão Naval vinda do Sul, sob o comando do Contra-Almirante Jerónimo Francisco Gonçalves, constituída com seguintes navios: cruzador *Tiradentes*, monitor *Bahia* e um grande cruzador comprado à Argentina, o *Nove de Julho*, e mais alguns torpedeiros, referindo ainda a vinda de navios de uma Divisão Naval do Norte⁴⁷.

Uma nova nota informativa⁴⁸, nº 109, de 2 de Novembro de 1893, referia que os navios *Tiradentes* e *Bahia*, acompanhados por dois cruzadores-auxiliares *Desterro* e *Santos*⁴⁹, ainda se encontravam no Rio da Prata e que o cruzador *República* da força revoltosa se encontrava em Montevidéu (Uruguai) a abastecer de carvão e água⁵⁰.

Isto significava que nem toda a força naval revoltosa se encontrava dentro da baía de Guanabara. O couraçado *Aquidaban* encontrava-se efectivamente em Santa Catarina e o cruzador *República* ainda operava na região Sul do Brasil, o que obrigava a montar uma operação por fases, tal como referido pelo Coronel Cláudio Moreira Bento, a propósito da Revolução Federalista e da acção da Marinha Governamental⁵¹, na *Revista Marítima Brasileira*⁵², em 1954.

Como anteriormente referido, na mesma data em que o Almirante Francisco

Gonçalves chegou a Montevidéu, 22 de Janeiro de 1894, a Norte do Rio de Janeiro a Esquadra Legal zarpuo do Recife (PE) com destino a Salvador (BA) onde permaneceu todo o mês de Fevereiro, em trabalhos de adestramento e instrução das improvisadas guarnições, mas enquanto isto, as forças navais revoltosas mantinham a pressão na baía de Guanabara, sob o comando do Almirante Saldanha da Gama, numa tentativa desesperada para tomar a Ponta da Armação⁵³, em Niterói, até 28 de Fevereiro, mas falhada.

Com o início de Março chegou o fim da capacidade operacional da Esquadra Revoltosa e toda a força de resistência material, física e moral dos revoltosos é perdida. Deu-se, então, início ao processo de fuga dos revoltosos para dentro dos navios portugueses e a subsequente acção humanitária portuguesa de asilo dos revoltosos, a 13 de Março, com os quais os navios portugueses acabaram por sair da baía de Guanabara, rumo à Argentina a 18 de Março.

A TOMADA DE BAÍA DE GUANABARA

Com a Esquadra Legal fundeada junto ao ancoradouro da Praia Vermelha, mesmo à entrada da baía de Guanabara (Rio de Janeiro), no dia 11 de Março de 1894, o Governo de Floriano Peixoto informou o corpo diplomático de que, findas 48 horas, iriam começar as operações contra os revoltosos, em terra e na baía.

Durante este período os navios da Esquadra Legal dirigiram-se até à Ilha dos Porcos Grande (Angra dos Reis) e posteriormente para junto das Ilhas Mariçás, onde a 13 de Março, findo o prazo, os navios governamentais levantaram ferro e se dirigiram para a barra da baía de Guanabara onde chegaram perto do meio-dia.

Os navios ao entrarem na baía foram saudados com tiros de artilharia das for-

talezas: Lage, Santa Cruz, Gragoatá e Armação, as quais suportaram durante os seis meses combates quase diários, vindo a fundear defronte à cidade de Niterói, um dos pontos mais castigados pelo fogo de artilharia dos revoltosos.

É interessante verificar a conjugação de datas e manobras que a Esquadra Legal executou entre o dia 10 e 13 de Março, o que permitiu aos revoltosos chegarem aos navios portugueses sem constrangimentos, sem qualquer acção imprevista de captura dos revoltosos ou em especial do Almirante Saldanha da Gama, durante a entrada a bordo das corvetas portuguesas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*.

Era do perfeito conhecimento do Almirante Francisco Gonçalves a rendição dos revoltosos no dia anterior e que estes tinham sido acolhidos como asilados a bordo de duas corvetas portuguesas, uma situação diplomaticamente complexa.

A Esquadra Legal entrou na barra da baía de Guanabara na tarde de 13 de Março e no dia seguinte apoiaram as forças governamentais terrestres a eliminar os últimos focos de resistência, em especial na intervenção contra os revoltosos que resistiam na Ilha de Paquetá.

Terminada a acção, a força naval manteve-se durante os restantes dias de Março e os primeiros de Abril na baía de Guanabara, na preparação da expedição a Santa Catarina⁵⁴.

A TOMADA DA ILHA DE SANTA CATARINA

A Esquadra Legal recebera o epíteto de Esquadra de Papel de forma injustificada. Esta demonstrava operacionalidade e coordenação sob o comando do Almirante Francisco Gonçalves, tanto mais que serviu os propósitos na sua primeira

acção na baía de Guanabara e agora se preparava para um embate directo com o couraçado *Aquidaban*.

Estruturada em três Divisões – 1ª Divisão sob o comando do Capitão de Fragata Álvaro Nunes Belfort, 2ª Divisão sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Gaspar da Silva Rodrigues, e 3ª Divisão sob o comando directo do Almirante Jerónimo Francisco Gonçalves⁵⁵ –, a 8 de Abril, a Esquadra Legal zarpu da baía de Guanabara em direcção a Sul.

A 9 de Abril a corveta *Parnahyba* ficou no porto de Santos (SP). A esquadra continuou a navegar e deu entrada a 11 em Porto Belo (SC), onde tomou conhecimento que o *Aquidaban* se encontrava fundeado na baía Norte de Santa Catarina (SC), junto à fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim. O reconhecimento da baía de Santa Catarina foi efectuado pelo cruzador-auxiliar *Itaipu* no dia 12 de Abril, que validou a presença do couraçado *Aquidaban* aí fundeado.

O ataque da Esquadra Legal teve início com um bombardeamento sobre a fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim, nos dias 13 e 14 de Abril, respectivamente, pelos cruzadores-auxiliares *Andrada* e *Itaipu*, sem danos próprios.

Na madrugada do dia 16 de Abril a Esquadra Legal suspendeu da enseada dos Ganchos, onde permanecia fora do alcance das armas inimigas, e antes do nascer do sol deslocou-se para uma posição de tiro. Um grupo ficou a bombardear novamente a fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim, com o cruzador *Tiradentes* e os cruzadores-auxiliares *Santos* e *Itaipu*, e outro grupo a bombardear a fortaleza de São José da Ponta Grossa, com os cruzadores-auxiliares *Andrada* e *Niterói*.

Esta manobra de bombardeamento definia tacticamente uma acção de fogo preparatória para desviar a atenção dos de-

fensores e mascarar o ataque principal que iria decorrer sobre o couraçado *Aquidaban*.

Às 3 horas da manhã, abrigados pela escuridão, teve início o ataque principal formado pela flotilha de torpedeiros, composta pelo *Gustavo Sampaio*, *Pedro Afonso* e *Silvado*, que avançou sobre o couraçado *Aquidaban* que se encontrava imóvel perto da fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim.

Às 3h30min os torpedeiros chegaram à distância de tiro e lançaram os seus torpedos, mas seria o torpedo lançado pelo torpedeiro *Gustavo Sampaio* que viria a atingir o couraçado junto à proa, a bombordo, incapacitando-o de voltar ao mar.

O couraçado foi abandonado e as forças revoltosas retiraram-se da enseada de Canasvieiras, o que foi testemunhado pelo cruzador alemão *Anacona*, que presenciou o combate.

A estratégia delineada pelo Almirante Francisco Gonçalves ao projectar e sequenciar os ataques, para durante o período de madrugada, deu-lhe a vantagem necessária para a aproximação dos torpedeiros e limitou a acção da artilharia de costa e do *Aquidaban*, as quais poderiam ter reagido a partir das suas posições se tivessem uma maior visibilidade, ou seja, se o ataque tivesse ocorrido de dia.

O resultado do combate naval do dia 16 de Abril de 1894 representou o fim da força naval rebelde, se bem que a luta armada continuasse até 1895 em terra, no Estado do Rio Grande do Sul. Refira-se que no dia anterior o Almirante Custódio de Melo, comandante da força naval revoltosa no Sul, já se tinham inteirado da situação crítica em que se encontrava e que era impossível ao cruzador *Aquidaban* se retirar da Ilha de Santa Catarina. Isto levou a que as

forças revoltosas reembarcassem em Santa Catarina nos navios *República*, *Uranus*, *Meteoro*, *Iris* e *Esperança*, e tomassem rumo à Argentina onde se exilaram e abandonaram os navios.

CONCLUSÃO

Será sempre interessante perceber que as circunstâncias determinaram as soluções tomadas, mas houve por parte do Governo uma preocupação directa em destruir o coração da revolta, através do afundamento do *Aquidaban*.

Foram vários os factores que limitaram a manobra da Esquadra Revoltosa: a necessidade de pressionar o Governo que se encontrava ao alcance das suas armas na baía de Guanabara; a necessidade de marcar uma posição de força para obtenção de um reconhecimento internacional, e; principalmente um problema logístico de abastecimento de carvão e munições, cuja solução a Esquadra Revoltosa só poderia encontrar nos paíais das fortalezas que circundavam a baía de Guanabara.

Para o Governo, a solução de adquirir um novo conjunto de navios permitiu, dentro das suas possibilidades económicas e temporais, focar um modelo de navios específicos para a missão de destruição do *Aquidaban*, por um lado focado em torpedos móveis, fossem Whitehead, Schwartzkopff, Howell, ou armas experimentais, mas também numa oportunidade de aproveitar a desvantagem anímica e cansaço (baixo moral), para quebrar a resistência que ainda encontravam.

A Esquadra Legal serviu o seu propósito, numa oportunidade de pleno aproveitamento da situação estratégica em que o tempo se tornou o maior aliado do Governo.

FONTES

Arquivos

Academia de História Militar Terrestre do Brasil – AHIMTB

Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Portugal, Lisboa – BCM-AH

Hemeroteca Digital Brasileira – Biblioteca Nacional Brasil – HDB

Hemeroteca Digital Municipal de Lisboa, Portugal, Lisboa – HML

Jornais e Revistas

A Federação, Brasil, Porto Alegre

A República, Órgão do Partido Republicano, Brasil, Pará

Naval History Magazine, US Naval Institute, Annapolis

O Ocidente, Portugal, Lisboa

Revista da Marinha Brasileira, Brasil, Rio de Janeiro

Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, Brasil, Santa Catarina

Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro

Revista Villegagnon, Brasil, Rio de Janeiro

Documentação

BARRETO, Aníbal (1958), *Fortificações do Brasil*, BR Rio de Janeiro, Estabelecimentos Gráficos Monte Scopus Lda.

BENTO, Cláudio Moreira (1993), “A Preósito da Revolução Federalista – A Esquadra Legal (ou de Papelão) e o seu comandante Almirante Goncalves”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico* de Santa Catarina, 3ª Fase, n.12, 1993, BR Santa Catarina.

<http://www.ahimtb.org.br/A%20ESQUADRA%20LEGAL%20E%20O%20SEU%20COMANDANTE%20ALTE%20JERONIMO%20GONÇALVES.pdf> (consultado em 2024/04/02).

BENTO, Cláudio Moreira (2016), *A Esquadra Legal ou Esquadra de Papelão e suas vitórias no Rio de Janeiro e Santa Catarina na Revolta da Esquadra 1893-1894*, BR Pelotas, Academia Militar das Agulhas Negras. <http://www.ahimtb.org.br/A%20Esquadra%20Legal%20ou.pdf> (consultado em 2024/03/02).

BOITEUX, Colbert Demaria (1954), “Tentativa revolucionária no Brasil”, in *Revista Marítima Brasileira*, Ano LXXIV, Outubro, Novembro, Dezembro de 1954, n. 4, 5 e 6.

BRANFILL-COOK, Roger (2014), *Torpedo: the complete history of the world's most revolutionary naval weapon*, S Yorkshire (UK), Seaforth Publishing, e-Book

CASTILHO, Augusto de (1894), *Portugal e Brasil: Conflito Diplomático II Correspondência Oficial Agosto 1893 a Maio de 1894*, Coleção Biblioteca da Revista Portuguesa de Direito, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora.

DONATO, Hernâni (1996), *Dicionário das batalhas brasileiras*, São Paulo, IBRASA.

ELWELL, Howard P. (1893), "Arming of the Brazilian Cruisers Nictheroy and America", in *Proceedings of the United States Naval Institute*, vol. XIX, n. 4, p. 393.

FREIRE, João (2018), *Augusto Castilho e a Revolta da Marinha Brasileira em 1893-94*, Lisboa, Academia de Marinha.

GARDINER, Robert (2002). *Conway's All the World's Fighting Ships: 1860-1905*. London, Conway, 2002

GRAYSON, Stan (2017), *A Man for All Oceans: Captain Joshua Slocum and the First Solo Voyage Around the World*, New Bedford (USA), New Bedford Whaling Museum.

HDB - "A Federação", Porto Alegre, Sábado, 31 de Marco de 1894, Ano XI, n.75. http://memoria.bn.br/pdf/388653/per388653_1894_00075.pdf (consultado em 2024/04/15).

HDB - "A República", Órgão do Partido Republicano, Ano 4, 13 de Dezembro de 1893, n. 741, Pará. http://memoria.bn.br/pdf/704440/per704440_1893_00741.pdf (consultado em 2024/04/15).

HML – "Os acontecimentos no Brasil", in *O Ocidente*, Ano 17, XVII Volume, n. 542, 11 de Janeiro de 1894 https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/obras/ocidente/1894/N542/N542_master/N542.pdf (consultado em 2024/04/14).

HUDSON, Rex A. (1997), *Brazil: A Country Study*, USLC - U.S. Library of Congress, Washington: GPO for the Library of Congress.

<http://countrystudies.us/brazil/15.htm> (consultado em 2024/03/03)

MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta da Armada (1893)*, in *História Naval Brasileira*. Volume 5, tomo 1A. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995.

MENDONÇA, Lauro N.F. (1991). "A Torpedeira Tamborim (ex-Poty)", in *Revista Marítima Brasileira*, vol 111, n.7/9 e 10/12, Jul/Set e Out/Dez, 1991.

MENDONÇA, Lauro N.F. (2004). "O destroyer com canhão submarino", in *Revista Marítima Brasileira*, vol. 124, 04/06, Abr/Jun 2004.

NABUCO, Joaquim (1896), *A intervenção estrangeira durante a Revolta de 1893*. BR Rio de Janeiro, Tipografia Leuzinger.

RMB - *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, Ano LXXIV, Outubro, Novembro e Dezembro, n. 4,5 e 6, 1956, pp. 141, 164.

SANTOS-FILHO, Pedro Gomes dos (2012). "A História do Canhão Misterioso", in *Revista Villegagnon*. <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000005/000005a6.pdf> (consultado em 2024/03/21).

SYMONDS, Craig L. (2007), "Odyssey of Ericsson's Ironclad," in *Naval History Magazine*, April 2007, vol. 21, Number 2, US Naval Institute. <https://www.usni.org/mag>

azines/naval-history-magazine/2007/april/odyssey-ericssons-ironclad (consultado em 2024/04/20).

TOPIK, Steven C. (2009). Comércio e canhoneiras: Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97). São Paulo: Companhia das Letras.

USDS (1919), *Diplomatic Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*, vol. II, United States Department of State.

<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1919Parisv02> (consultado em 2024/04/12).

WILMOT, Eardley (2004), "The Sims-Edison Torpedo", in *Engineering* – University of Melbourne, vol. 51, 1 May 1891, p. 536. <https://www.torp.esrc.unimelb.edu.au/biogs/E000115b.htm> (consultado em 2024/03/27)

NOTAS

¹ Rex. A Hudson (1997).

² Menos o *Riachuelo* que se encontrava em Toulon, França.

³ Helio Leoncio Martins (1893).

⁴ Idem.

⁵ Idem.

⁶ Bloqueio naval, estratégia para impedir a actividade comercial, ou movimentação de forças navais hostis, seja para provocar confronto directo, ou impedir manobras de suporte logístico.

⁷ A proibição levantada pela força naval internacional presente na baía de Guanabara, que incluiu progressivamente uma maior presença da US Navy, impediu que os rebeldes bombardeassem a cidade do Rio de Janeiro e deu tempo para o Governo se armar, fortalecer as posições terrestres e realizar no exterior uma política com vistas à obtenção de navios. Steven Topik (2009), pp. 242-245.

⁸ Os esforços diplomáticos governamentais aceleraram a intervenção americana para romper o bloqueio naval rebelde na baía de Guanabara, que levou a um aumento da presença naval americana e que o Almirante Benham, comandante da força naval americana, assumisse o comando das forças internacionais presentes. Steven Topik (2009). pp. 257-258; p. 262.

⁹ Tipo *Jeune École*, porque a aquisição dos navios tinha um objectivo específico de ataque a uma força pontual e localizada, muito diferente e um objectivo de domínio do mar, como preconizado por Mahan, 1890, *The Influence of Sea Power upon History*.

¹⁰ Stan Grayson (2017).

¹¹ Charles Ranlett Flint (1850-1934) foi diplomata, banqueiro e homem de negócios ligado ao comércio da borracha. Fundou a Computing-Tabulating-Recording Company que mais tarde veio a ser a IBM, e da US Rubber. Para além de intermediário para a aquisição de navios para a Marinha brasileira, também efectuou aquisições para a Marinha do Chile e para o Japão durante o conflito sino-japonês (1894-1895).

¹² HDB, “A Federação” (1894), 32 de Março.

¹³ O Brasil era à data um grande abastecedor de matérias-primas dos Estados Unidos da América, com café (75% da produção mundial), borracha, açúcar, tabaco, etc.

¹⁴ Rex. A Hudson (1997).

¹⁵ Joaquim António Cordovil Maurity (1844-1915). Herói condecorado da Guerra do Paraguai, pelos feitos na passagem de Humaitá, foi Almirante da Armada Imperial Brasileira e posteriormente da Marinha do Brasil.

¹⁶ Salvador de Menezes Drummond Furtado de Mendonça (1841-1913) foi advogado, diplomata e romancista, um dos fundadores da Academia Brasileira de Letras e ideólogo do Movimento Republicano no Brasil.

¹⁷ É referido no jornal “A Federação”, de Porto Alegre, em 31 de Março de 1894, o acompanhamento que os repórteres do jornal americano “World” fizeram à questão, em “A Intervenção Estrangeira durante a Revolta de 1893”.

¹⁸ USDS (1919), p. 299.

¹⁹ O nome Amsink está relacionado à alta finança internacional, com especiais ligações à Alemanha, mas também a Portugal, já que um membro da família, Gustavo Amsink, foi encarregado interino de Negócios de Portugal nos Estados Unidos da América, entre 1876 e 1878, ou seja, durante o período imperial brasileiro. <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/titulares/estados-unidos-da-america-titulares> (consultado em 2024/04/15).

²⁰ HAPAG, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG), também conhecida internacionalmente por Hamburg America Line, era uma empresa alemã de transatlânticos estabelecida em Hamburgo, em 1847.

²¹ Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft A/S & Co KG, conhecida também internacionalmente por Hamburg Sud, era uma empresa alemã de transportes marítimos, fundada em 1871.

²² Nils Fock apresentou-se a Salvador Mendonça como oficial do Exército sueco. Serviu com Joshia Slocum no *Piratini* (ex. *USS Destroyer*).

²³ Joshua Slocum (1844-1909), nascido no Canadá, naturalizou-se americano. Foi um aventureiro e o primeiro homem a circum-navegar o mundo de forma solitária (1891-92). Autor de diversa literatura de viagens e memórias sobre a sua intervenção na Esquadra Legal, em 1893-94.

²⁴ Craig L. Symonds (2007).

²⁵ HDB, "A República" (1893).

²⁶ Joaquim Aurélio Barreto Nabuco de Araújo (1849-1910) foi um político, diplomata, historiador, jurista, orador e jornalista brasileiro. Um dos fundadores da Academia Brasileira de Letras. Distinguiu-se como diplomata do Império do Brasil (1822-1889). Entre 1905 e 1910, foi embaixador dos Estados Unidos do Brasil nos Estados Unidos da América. Foi agraciado com o grau de doutor *honoris causa* em Letras pela Universidade Yale.

²⁷ Opinião de Joaquim Nabuco, em A Intervenção Estrangeira durante a Revolta de 1893.

²⁸ Os Estaleiros de Schichau foram líderes na construção de navios torpedeiros, tendo exportado para todo o Mundo. Para além do Brasil, outros clientes foram as Marinhas da China (1885), Império Otomano (1886), Itália (1886), Áustria-Hungria (1886), Japão (1892), Rússia (1893), Roménia (1895), Noruega (1895), Suécia (1896), Dinamarca (1911) e Argentina (1911), inclusivamente venderam um torpedeiro aos Estados Unidos da América, em 1897.

²⁹ É interessante verificar que não é consensual a denominação de alguns destes navios, em concreto dois navios que sofreram danos e que não entraram em acção, refira-se o *Silva Jardim* denominado *Panne* e o *Bento Gonçalves* denominado *Pernambuco* no anuário da Conway's 1860-1905, mas correctamente indicada a origem Schichau.

³⁰ *Revista Marítima Brasileira* (1956), p.141 e p.164.

³¹ Hernani Donato (1996), p.459.

³² Helio Leoncio Martins (1893).

³³ Robert Gardiner (2002), p.414.

³⁴ Roger Branfill-Cook (1945), e-Book.

³⁵ Lauro N.F. Mendonça (1991), pp.225-59.

³⁶ Colbert Demaria Boiteux (1954), pp.141-185.

³⁷ Pedro Gomes dos Santos Filho (2012), pp.68-71.

³⁸ HML, "O Ocidente" (1894).

³⁹ Howard P. Elwell (1893), p.393.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ Eardley Wilmot (2004), p.536.

⁴² Cláudio Moreira Bento (2016), pp. 16-26.

⁴³ Idem.

⁴⁴ Lauro Furtado Mendonça (2004), pp. 171-73.

⁴⁵ Lauro Furtado Mendonça (2004), pp. 117-33.

⁴⁶ Augusto de Castilho (1894), p.260 e p. 264. Augusto de Castilho foi o Comandante da corveta *Mindelo*, e da força naval portuguesa que incluía a corveta *Afonso de Albuquerque*, e que teve um papel fundamental no processo humanitário de recolha a bordo dos revoltosos nos navios portugueses, após a rendição em Março de 1894. O Comandante Augusto Castilho, enquanto oficial da Marinha Portuguesa, fez parte integrante do comando da Força Naval Internacional e parte das negociações para que a cidade do Rio de Janeiro não fosse bombardeada.

⁴⁷ Augusto de Castilho (1894), p.302.

⁴⁸ Idem

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Augusto de Castilho (1894), p.264.

⁵¹ Cláudio Moreira Bento (2016).

⁵² Colbert Demaria Boiteux (1954), pp.141-185.

⁵³ Cláudio Moreira Bento (1993), pp.117-133.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Ibidem.

¡Independencia, Libertad y Justicia! La *Marine Royale* Francesa y su Actuación en la Política Interna del Rio de la Plata durante el Bloqueo de Buenos Aires (1838 – 1840)

Independência, Liberdade e Justiça! A Royale Marine Francesa e sua Atuação na Política Interna do Rio de la Plata durante o Bloqueio de Buenos Aires (1838 – 1840)

Independence, Freedom and Justice! The French Royale Marine and its Performance in the Internal Politics of the Rio de la Plata during the Blockade of Buenos Aires (1838 – 1840)

Nancy Gonzalez Salazar

Doutora em História e Civilizações pela *École des Hautes Études en Sciences Sociales* (EHESS), Paris – França onde é pesquisadora e docente do *Centre de recherches historiques* (CRH / EHESS), é ainda membro do *Laboratoire Amérique Latine Histoire et Mémoire* (ALHIM)

RESUMEN

Después de un periodo de revoluciones y luchas independentistas, las jóvenes repúblicas independientes de América vivían, en la década de 1830, un periodo de afirmación política y de apertura comercial que, rápidamente, interesó a las potencias europeas, deseosas de expandir sus mercados. Este artículo estudia concretamente el Rio de la Plata, punto comercial mayor y escenario de luchas intestinas políticas, en el que la *Marine Royale* francesa, habiendo impuesto un bloqueo al puerto de Buenos Aires en 1838, se vio envuelta en la lucha librada por el Uruguay de Fructuoso Rivera y por las provincias de la Confederación argentina opuestas al régimen dictatorial de Juan Manuel de Rosas. Nuestro objetivo es mostrar como la *Marine Royale*, en un juego de alianzas instaurado con

RESUMO

Após um período de revoluções e lutas pela independência, as jovens repúblicas independentes da América viveram, na década de 1830, um período de afirmação política e abertura comercial que rapidamente interessou às potências europeias, ávidas por expandir os seus mercados. Este artigo estuda especificamente o Rio da Prata, importante ponto comercial e cenário de lutas políticas internas, no qual a *Marinha Royale* francesa, tendo imposto um bloqueio ao porto de Buenos Aires em 1838, se envolveu nas lutas travadas pelo Uruguai, de Fructuoso Rivera e pelas províncias da *Confederação Argentina* opostas ao regime ditatorial de Juan Manuel de Rosas. Nosso objetivo é mostrar como a *Marinha Royale*, num jogo de

los antirrosistas, prestó mano fuerte a éstos en un intento de mantener el Uruguay independiente y de derrocar al dictador con el fin de responder a los ideales unitarios de organización del país, y de conseguir la reparación de las vejaciones sufridas por los ciudadanos franceses instalados en Buenos Aires en manos de Rosas y de su ejército represor.

PALABRAS CLAVE: Río de la Plata, *Marine Royale*, bloqueo de Buenos Aires, luchas bipartidistas, afirmación nacional.

alianças estabelecidas com os anti-rosistas, lhes deu uma mão forte na tentativa de manter o Uruguai independente e de derrubar o ditador para responder aos ideais unitários da organização do país e obter reparação pelas indignidades sofridas pelos cidadãos franceses instalados em Buenos Aires nas mãos de Rosas e seu exército repressivo.

PALAVRAS-CHAVE: *Brigada Real da Marinha; Naval Artillery and Infantry; Batalhão de Artilharia de Marinha do Rio de Janeiro.*

SUMMARY

After a period of revolutions and independence struggles, the young independent republics of America lived, in the 1830s, a period of political affirmation and commercial opening that quickly interested European powers, eager to expand their markets. This article specifically studies the Río de la Plata, a major commercial point and scene of political internal struggles, in which the French Marine Royale, having imposed a blockade on the port of Buenos Aires in 1838, was involved in the fights waged by Uruguay of Fructuoso Rivera and by the provinces of the Argentine Confederation opposed to the dictatorial regime of Juan Manuel de Rosas. Our objective is to show how the Marine Royale, in a game of alliances established with the anti-Rosistas, lent a strong hand to them in an attempt to keep Uruguay independent and to overthrow the dictator in order to respond to the unitary ideals of the country's organization, and to obtain reparation for the indignities suffered by the French citizens installed in Buenos Aires in the hands of Rosas and his repressive army.

KEYWORDS: Río de la Plata, Marine Royale, blockade of Buenos Aires, bipartisan struggles, national affirmation.

INTRODUCCIÓN

Sin duda alguna, la dictadura rosista fue uno de los episodios más complejos en la historia del Río de la Plata. Tanto el enfoque político de Juan Manuel de Rosas como su visión de organización del territorio rioplatense tuvieron una importante repercusión en las potencias del viejo continente; y podría considerarse que los bloqueos efectuados por Francia (1838 – 1840) y por Francia y Gran Bretaña (1845 – 1850) al puerto de Buenos Aires fueron las acciones internacionales más destacadas durante aquel régimen.

La intrínseca densidad y complejidad de cada una de estas intervenciones,

la profusión de fuentes y las notables diferencias de motivaciones, actores e implicaciones que los caracterizan, son condiciones que imponen un estudio separado que permita analizar en detalle tanto las razones que motivaron la puesta en marcha de cada bloqueo, como sus consecuencias a corto plazo en las naciones involucradas.

Estimamos pertinente abordar en el presente artículo el bloqueo francés de 1838 porque lo entendemos no solo como el prolegómeno de la intervención franco-inglesa de 1845, sino como la piedra angular de la intervención de la *Marine Royale* de Louis-Philippe en la política interna de la región.

Esta temática ha sido objeto de abundantes trabajos historiográficos, la mayor parte de las veces siendo utilizado como estudio de caso para analizar las relaciones diplomáticas entre Francia y la región rioplatense, por lo que esperamos, con nuestra perspectiva centrada en la participación de *Royale*, como simplemente se denomina en el Hexágono, en el mantenimiento de la independencia uruguaya y en la defensa de las provincias confederadas contrarias a Rosas del otro lado del Plata, aportar una nueva mirada sobre este corto pero agitado momento en que Francia jugó un papel clave en la convulsa política rioplatense.

Inscribimos nuestro trabajo en la perspectiva de la *Connected History*, corriente historiográfica que nos parece ofrecer el marco analítico y el enfoque metodológico más adecuados para lograr nuestro propósito. En efecto, iniciada por el historiador Sanjay Subrahmanyam (SUBRAHMANYAM, 1990, 1993 y 1997) en el último decenio del siglo XX, esta corriente trasciende las categorías producidas por las diferentes historias nacionales. Centrándose en el estudio de las diversas interacciones, transferencias o influencias que han existido entre lo global y lo regional, permite desmitificar la historia tradicional de los “imperios” y ofrece una relectura tanto de acontecimientos como de actores mayores de la historia de la época moderna.

Inspirados pues en este enfoque intentaremos, en primer lugar, poner de relieve la intrincada red de eventos que motivaron la puesta en marcha del bloqueo al puerto de Buenos Aires. Esta contextualización, hará emerger la atmósfera en la que se desarrolló la intervención de la *Royale* en la región y nos permitirá, en segundo lugar, comprender la manera en que sus

miembros asumieron la tarea que les fue asignada. Interrogaremos, igualmente, las relaciones que los integrantes de las fuerzas navales del Hexágono desarrollaron y mantuvieron, tanto con los actores locales, como con sus autoridades superiores en el *cabinet de Tuileries* y entre ellos. Esperamos con esto poder destacar nítidamente la manera en que, tanto el bloqueo como los agentes de la *Monarchie de juillet*, devinieron actores primordiales dentro del contexto extranjero que fue el mantenimiento de la independencia de la República Oriental del Uruguay y de la lucha contra la tiranía rosista en la otra orilla del Plata.

Nos permitimos, antes de entrar de lleno en nuestra problemática, hacer un breve recuento de las relaciones que Francia y Gran Bretaña, las potencias europeas del siglo XIX, forjaron con el Río de la Plata desde principios de siglo. El recordatorio puede parecer escolar, pero es indispensable para establecer las bases de las razones que llevaron al Hexágono a efectuar el bloqueo de Buenos Aires y nos da la ocasión de echar un vistazo al estado de la marina de guerra francesa justo antes de su intervención en la Plata.

LAS ASIMÉTRICAS POTENCIAS EUROPEAS Y SUS INTERESES COMPARTIDOS EN EL RÍO DE LA PLATA.

Gran Bretaña y Francia: Imperios à deux vitesses

En el siglo XIX mientras que el poderío territorial Gran Bretaña no dejaba de extenderse adquiriendo múltiples formas (colonias, dominios, protectorados), el territorio francés no cesaba de disminuir, pues la abdicación de Napoleón y el Tratado de París de 1814 amputaron al Hexágono de gran parte del territorio adqui-

rido por el Emperador; Así pues, Francia conservó tan solo un puñado de islas y apenas cinco *comptoirs* (Pondichéry, Karikal y Yanaon en la costa sudeste; Mahé, en la costa sudoeste y Chandernagor en el noreste) enclavados en el inmenso territorio controlado por los británicos, a los que sumaría, como única conquista, el actual territorio de Argelia, compartieron un interés común por las colonias españolas en proceso de independencia, que ofrecían nuevas posibilidades para expandir sus intereses comerciales y económicos.

Gran Bretaña, que había perfilado durante las invasiones de principios del siglo XIX la posición estratégica de los puertos de Buenos Aires y de Montevideo, firmó en 1825 un Tratado de Amistad, Navegación y Libre Comercio con las Provincias Unidas del Río de la Plata. Esto aseguró para sus súbditos la libertad de navegación y de instalación y, por ende, el florecimiento de su comercio, igualmente protegido y amparado por la ley; obtuvo además la libertad religiosa y la exoneración del servicio militar (SILVEIRA, 2007). Una vez más, Gran Bretaña tomaba ventaja en la carrera por la expansión comercial.

Para equipararse a esta potencia marítima y evitar quedar rezagada en la conquista comercial, Francia debía imperativamente actualizar sus fuerzas navales que, profundamente deterioradas después de la revolución (MAHAN, 1898), corrían el riesgo de verse completamente extinguidas para finales de la década de 1820 (DE LA GRAVIÈRE, 1860, pp. 199 – 200).

Compuesta en 1817 por 31 navíos de línea y 29 fragatas en dudoso estado, la flota francesa fue reestructurada gracias a las acciones del barón Pierre-Barthélémy Portal. Siendo este Ministro de la Marina y de las Colonias entre diciembre de 1818 y diciembre de 1821, obtuvo un

aumento significativo de su presupuesto para relanzar la construcción de navíos y otros buques de guerra (PORTAL, 1846, pp.223 – 230). En paralelo, Portal exploró las perspectivas económicas y políticas de los nuevos estados iberoamericanos y, para aumentar allí la influencia política y activar el comercio marítimo, impulsó el envío de encargados de negocios a Veracruz, Caracas, Montevideo, Santiago y Lima (GERVAIN, 1898, p. 104). En este contexto de renovación se instauró en 1822 la estación naval de Brasil que, tres años después, abarcaría el Río de la Plata y el Litoral pacífico convirtiéndose en la estación naval de América del Sur (GUTIERREZ ARDILA, 2015, pp. 137 – 158).

Francia buscaba transponer en estos nuevos espacios las prerrogativas consulares obtenidas anteriormente en el Mediterráneo (JESNÉ, 2017, pp. 19 – 20). No obstante, mientras que Gran Bretaña encarnaba para los espíritus iberoamericanos la hermandad, gracias a su simpatía con el movimiento democrático y liberal (HERMANN, 1992, p. 79 – 95), Francia provocaba una profunda desconfianza. Numerosos factores, entre los que destaca su tardío reconocimiento político a las nuevas repúblicas, hacían del Hexágono una nación sospechosa, próxima al clericalismo y al conservatismo y, por ende, opuesta a la emergencia de los estados independientes; lo anterior dificultó el establecimiento de relaciones armónicas.

Nos encontramos entonces frente a dos imperios rivales, cuya notable disparidad de poder y de influencia internacional influyeron directamente en el establecimiento de sus relaciones con la América meridional, región que suscitando un gran interés comercial generó múltiples enfrentamientos y algunas alianzas entre las dos potencias europeas a lo largo del periodo aquí estudiado.

Francia y Juan Manuel de Rosas. Recelos, iniquidad e incompreensión

Si en el Río de la Plata los gobiernos que se sucedieron hasta 1829 suscitaban mayormente la simpatía de la legación francesa y de sus nacionales; el de Rosas generó rápidamente grandes animosidades, lo que contribuyó al quiebre de las relaciones entre el caudillo federal y la comunidad francesa de la Plata: En 1832, Rosas se opuso a la nominación del cónsul M. Forest, que había profesado públicamente su simpatía hacia los adversarios de Rosas durante una estadía en Chile (PARIS, AMMO, AN). Desde entonces, Rosas reprobó sistemáticamente a los representantes del gobierno de Louis-Philippe, lo que fue percibido por éstos como una humillación y una falta de respeto hacia Francia (PFEIL, 1849, pp.8 – 9).

Al iniciar su segundo mandato, las disposiciones del dictador hacia los extranjeros se tornaron más perjudiciales (PARIS, AN). Todos aquellos instalados después de dos años en el territorio, casados con una nacional o propietarios de bienes inmuebles eran considerados como nacionales y, desde 1837, eran obligados a integrar las milicias para servir a la república (PFEIL, 1849, pp.8 – 9). Estas disposiciones causaron indignación en la legación francesa, pues despojados de su nacionalidad, los extranjeros no podrían beneficiarse del auxilio de sus representantes consulares. En cuanto al enrolamiento obligatorio, el Hexágono reclamó la exoneración de sus connacionales en cumplimiento de la convención firmada en 1829 con el gobierno provisorio (PARIS, MONITEUR, 1838). El rechazo de la petición se acompañó de enrolamientos forzados y arrestos improcedentes, por lo que el ministerio de asuntos extranjeros pidió al contraalmirante Louis Leblanc, comandante de la estación de Brasil y de

la Plata, apoyar al vice-cónsul en sus reclamaciones de reparaciones y la remoción del decreto de 1836.

Ante la negativa de Rosas, Leblanc y Roger decretaron el bloqueo el 26 de marzo de 1838 con el fin de obtener, además del rápido desagravio de los franceses afectados, la firma de un tratado de navegación y comercio que concediera a Francia el trato de la nación más favorecida. Pronto, por la gran dimensión adquirida este conflicto, será conocido por las autoridades y por la opinión pública francesas como el *Affaire* o *La question de la Plata*, nombre que será utilizado para abarcar igualmente el posterior bloque anglo-francés.

EL ORIGEN DE LA LUCHA DE LA MARINE ROYALE POR LA INDEPENDENCIA DE MONTEVIDEO Y DE LAS PROVINCIAS OPRIMIDAS DE LA CONFEDERACIÓN

La gran inestabilidad que caracterizó a *Monarchie de juillet* (POUTHAS, 1954, pp. 102 – 130) no impidió a Louis-Philippe preocuparse por el destino de sus súbditos del otro lado del Atlántico. Sin embargo, su gobierno esperaba “terminar fulgurosamente con los asuntos de América” (PAGE, 1841, p.301 – 370) para centrarse exclusivamente en la resolución de los asuntos internos. En tal contexto, ¿no era el bloqueo el modo de guerra más prudente para obligar al enemigo a rendirse sin destruirlo, evitando toda efusión de sangre y las catástrofes que acompañan el bombardeo de ciudades y las batallas? (CAUCHY, 1862, p. 196). Máxime cuando, tanto la armada como la marina de la Confederación se encontraban en los albores de su organización y carecían de la infraestructura material y humana (DURAND, Paris, p.64) necesaria para involucrarse en una lucha de largo plazo, sobretodo en comparación con el

estado de la marina francesa, que distaba por tanto de ser el óptimo.

Así mismo, el vice cónsul contaba con el hecho de que los ingresos de Buenos Aires procedían enteramente de la aduana, por lo que esta intervención arruinaría rápidamente la ciudad, y obligaría a Rosas a plegarse a sus exigencias (DURAND, 1853, p. 65). Sin embargo, no contaba con que el bloqueo perjudicaría a todas las Provincias, pero no necesariamente a Buenos Aires pues. Ello se debe a que, en alianza con Oribe, Rosas proyectaba crear en la región de la Plata “con la protección de la bandera uruguaya (Oribe) la creación de una flota propia mercante y de guerra” (FÉLIX GÓMEZ, 1939, p.110).

Tal era la convicción de Roger, que pareció influir en el comandante Leblanc quien dispuso de solo cuatro navíos, el *Assas*, el *Alerte*, el *Camille* y el *Expéditive*, para cerrar las mayores vías comerciales de Buenos Aires, dejando al frente de la operación a uno de sus capitanes, M. Daguene. Al principio, el bloqueo pareció funcionar, pues en abril Rosas aceptó excarcelar y autorizar a los ciudadanos franceses a abandonar las milicias. Sin embargo, denegando conceder el trato de la nación más favorable, Rosas puso en juego “la dignidad de Francia” que exigía beneficiar de las mismas prerrogativas que Gran Bretaña (PARIS, AMMO, AN), lo que obligó al mantenimiento del bloqueo.

Para hacer frente a esta prolongación, el contraalmirante Leblanc debió tomar otras disposiciones. Comenzando por aumentar la cantidad de barcos de guerra, que para diciembre de 1838 sumaban un total de quince los que bloqueaban los principales puertos de Buenos Aires (DURAND, 1853, p.65). El contraalmirante tuvo también que reorganizar sin cesar las fuerzas navales y, rápidamente, advirtió la

inadaptación de sus medios materiales para la operación.

En efecto, las numerosas vías paralelas de comercio que eclosionaron para eludir el aislamiento eran accesibles únicamente embarcaciones ligeras, aptas para la navegación en aguas someras. Leblanc remarcó que los pueblos de Las Conchas y de Tigre, situados a siete leguas de la capital, eran utilizados para la descarga de mercancías (PARIS, AMMO, AN). Esta situación requería actuar de manera inmediata, por lo que reclamó a su ministerio el envío de embarcaciones adecuadas para las condiciones del entorno (PARIS, AMMO, AN). Adicionalmente, compró una goleta uruguaya que, apropiadamente bautizada *Vigilante*, fue armada con material de *La Minerve*, y sirvió para contrarrestar el contrabando en la zona (PARIS, AMMO, AN). Sin embargo, ésta actividad proliferó significativamente en la embocadura de los ríos Paraná y Uruguay, así como en el Atalaya y el Sauce, permitiendo abastecer una parte importante de la Confederación. Tal escenario obligaba a redistribuir la flota para bloquear los puntos neurálgicos de contrabando que afloraban y para redoblar la vigilancia, por lo que Leblanc debió servirse de las chalupas y balleneras capturadas para multiplicar las operaciones. Igualmente, extendió el bloqueo a cuatrocientas millas, abarcando todos los puertos argentinos, y prohibió a los paquebotes ingleses y uruguayos, la entrada al puerto de Buenos Aires (PARIS, AMMO, AN).

La eclosión del contrabando fue nefasta para Francia, pues ocasionó varias pérdidas humanas y obligó a la concentración de importantes fuerzas con el principal objetivo de sofocarlo. Y aun así, se obtuvo como magro resultado el control de la embocadura del Río Salado y de la bahía de San Borombó, gracias al armamento de las goletas *Éclair*, *Forte* y *Anna*

en diciembre de 1838. Pero, dado que el contrabando continuó encontrando nuevos puntos de desarrollo, el bloqueo se prolongaba seguramente más allá de lo contemplado por los agentes franceses, y penalizaba grandemente el comercio del país, por lo que algunas provincias esperaban el pronto desenlace de la situación.

Entre tanto la República Oriental del Uruguay era el teatro de una guerra civil que, desde 1836, oponía dos partidos cuyos líderes eran Fructuoso Rivera y Manuel Oribe. El primero, que había ofrecido asilo político a los oponentes argentinos de Rosas durante su primer mandato, pudo contar con el apoyo incondicional de éstos que integraron voluntariamente sus filas, unidos en la causa común de derrocar al dictador (PAGE, 1841, pp. 301 – 370). Oribe, en tanto que aliado de Rosas, se benefició del apoyo del dictador, quien envió la flota del Alte.G. Brown a Montevideo, donde se encontraba la fragata *La Minerve*, desde la que el comandante Leblanc cual dirigía el bloqueo. A su arribo a la ciudad, Brown afirmó que expulsaría la marina francesa, lo que produjo dos veces la protesta de Raymond Baradère, cónsul francés en Montevideo: por un lado, contra el armamento de los buques del Alte.G. Brown; y por el otro, contra las extorsiones sobre los buques de Entre Ríos que crea una renta para Rosas compensando las pérdidas económicas y poniendo así en jaque la eficacia del bloqueo (FÉLIX GÓMEZ, 1939, pp.110 – 111).

EL DRAMÁTICO VALS DE ALIANZAS CON LOS ORIENTALES Y LOS DISIDENTES DE LA CONFEDERACIÓN

Rivera y la Marine Royale. Tímidos avances con un actor ambivalente e indeciso

Frente a la amenaza de Brown, y ciertamente considerando el estancamiento de las negociaciones, el comandante Leblanc y el vice-cónsul Roger, que compartían su oposición al régimen rosista, advirtieron que el éxito de la misión dependía de la caída del dictador. De allí que tomaron abiertamente posición a favor de Rivera en Uruguay.

El primer acto de apoyo de la escuadra francesa hacia Rivera fue el control de los puertos para impedir una posible toma de Montevideo, durante la batalla del Palmar del 15 de junio de 1838, cuyo decisivo triunfo por parte de Francia llevó a la posterior dimisión de Oribe el 24 de octubre de 1838. De este modo se originó naturalmente la coalición que agrupaba a “Rivera, Lavalle, los unitarios, las provincias del litoral y a los franceses en un bando contra la Confederación Argentina (DOTTA OSTRIA, 2008, pp.84 – 85); cabe destacar que el colectivo francés (civiles y agentes diplomáticos) enfatizó siempre que su confrontación era exclusivamente contra Rosas.

La toma de la isla Martín García selló la intervención francesa en los acontecimientos políticos rioplatenses y en la defensa de Rivera y de Montevideo contra las fuerzas de Oribe, Rosas y sus aliados. Testigo privilegiado de esta intervención, el cirujano mayor de la corbeta *l'Expéditive*, que junto con la cañonera *la Bordelaise* abrió el fuego sobre las baterías del fuerte de Martín García, relata que 250 marineros fueron separados del bloqueo para el desembarco, efectuado con 150 partidarios de Rivera, y que fue seguido de un vigoroso combate de una hora, que dejó como saldo para las tropas franco-riveranas 8 muertos y 23 heridos (ROUX, 1839, pp. 93 -102). El triunfo de esta toma, que permitió obstaculizar los movimientos de las tropas argentinas hacia Uru-

guay y restringir el contrabando que tanto perjudicaba al bloqueo francés, fue ratificado por la firma de un acuerdo – entre el General Rivera y Buchet-Martigny –; este último era encargado de negocios del Rey de Francia que habiendo llegado a Montevideo a principios de noviembre, respaldó de inmediato la alianza. El acuerdo otorgaba al Hexágono el trato de la nación más favorecida a cambio de la intervención de la escuadra francesa en contra de Oribe y Rosas, delimitando precisamente sus acciones: impedir la travesía del río Paraná a las embarcaciones argentinas transportando hombres y municiones, asegurar el transporte de las tropas orientales entre las dos orillas del Paraná, socorrer a los soldados uruguayos y dar el apoyo necesario a las embarcaciones uruguayas que fueran atacados. Sin embargo, las fuerzas francesas no podría tomar iniciativas directas contra la Confederación y tampoco desembarcaría sus tropas en territorio argentino (PARIS, AMMO, AN). Las fuerzas navales francesa jugaría entonces el rol de asistencia al ejército de Rivera en apoyo de la protección y la defensa del territorio oriental.

El 31 de diciembre de 1838, el gobierno de la provincia de Corrientes firmó una alianza ofensiva – defensiva con el gobierno oriental. Poniéndose igualmente bajo la protección de la legación francesa, el gobierno correntino otorgó al Hexágono el trato de la nación más favorecida y decretó la guerra a Juan Manuel de Rosas y a Pascual Echagüe el 28 de febrero de 1839 (VIRASORO, 1842, pp. 470 – 471). Se pondría en marcha una estrategia para controlar los ríos Paraná y Uruguay, aislar enseguida la provincia de Entre Ríos gobernada por Echagüe, entrar después a Santa Fe y, como objetivo último marchar a Buenos Aires y derrocar a Rosas. Cada ejército se organizaría de forma indepen-

diente, pero las fuerzas armadas de Corrientes, compuestas por 4.000 hombres serían puestas a disposición de Rivera, a excepción de 1.000 hombres que guardarían las fronteras correntinas bajo el mando de Berón de Astrada (BEVERINA, 1922, pp.48 – 49). En cuanto a la escuadra francesa, el comandante Leblanc apartó del bloqueo los navíos *Sapho*, *Expeditive*, *Bordelaise*, *Éclair* y *Vigilante*, que fueron puestos al mando al oficial Chrysostome Thibault, y movilizó igualmente un importante contingente de marineros.

En finales de febrero de 1839, Rivera dejó Montevideo y se dirigió con 2.000 soldados en dirección del Paraná, donde debía reunirse con 3.000 soldados correntinos; al tiempo que la ocupación de las provincias de Jujuy, Tucumán y Salta por las tropas bolivianas, sugería a la legación francesa que el fin de Rosas estaba cerca.

Sin embargo, la situación dio un giro adverso para los aliados de Francia. La indecisión y falta de iniciativa de Rivera, descrito por Leblanc como un hombre inmóvil y entregado al juego a pesar de las amenazas de contra ataque de Rosas, lo llevaron a dilatar la declaración de guerra a Rosas hasta el 10 de marzo. A esta decisión, sumó su incumplimiento de enviar el apoyo acordado al ejército correntino que resultó seriamente perjudicado, pues desorganizado, frágilmente armado, conformado por hombres de poca experiencia militar, fue aniquilado el 31 de marzo en Pago Largo (BEVERINA, 1922, pp.49 – 55).

Tras este fracaso, Buchet-Martigny y el Ministro de Asuntos Exteriores, el conde Matthieu Louis Molé (POUTHAS, 1954, pp. 102 – 130), recomendaron a Leblanc la redistribución de su flota y su concentración en el bloqueo; lo que no impidió que éste continuara respaldando las operaciones las operaciones a favor de la destitución de Rosas. No obstante, la derrota

de Pago Largo llevó a los argentinos emigrados a Montevideo, que hasta entonces habían actuado de manera errática e ineficaz, a organizarse en comité y a crear la *Comisión argentina* de Montevideo, que buscaba centralizar las acciones contra Rosas, y a convocar a Lavalle en tanto que “jefe de las fuerzas argentinas dirigidas contra el dictador” (FÉLIX GÓMEZ, 1939, p.169), para llevar a cabo la segunda campaña del ejército libertador. Reticente al principio, éste aceptó después de que los agentes franceses se comprometieran a respetar en todo momento la soberanía de la Confederación (BEVERINA, 1922, p.61 – 62).

Lavalle y la Marine Royale. Actores comprometidos en un extendido teatro de operaciones

La actitud cada vez más ambivalente de Rivera obligó a sus “aliados” a determinar que la nueva disposición logística se planificara en la isla Martín García, hacia donde se dirigió Lavalle con su incipiente tropa de 160 voluntarios ayudada por la escuadra francesa el 2 de julio de 1839 (BEVERINA, 1922, pp.49 – 55). La estadía en Martín García duró dos meses, durante los cuales Lavalle se aplicó a incrementar sus fuerzas humanas y a abastecerse del arsenal necesario proporcionado en gran medida por los agentes franceses.

Al ser informado del movimiento armado que se preparaba en Buenos Aires y al sur de la provincia contra Rosas, Lavalle decidió cooperar con aquella insurrección (BEVERINA, 1922, pp.67 – 68). Sin embargo, el inicio de la invasión al estado oriental con la travesía del Uruguay por las tropas de Echagüe el 29 de julio, que decidió a Rivera volviera de nuevo a la alianza, hizo que Lavalle estimara propicia la situación para ganar Entre Ríos; sin contar con factores que, como el endeble herme-

tismo del bloqueo francés a lo largo del Paraná, ofrecían a Rosas la posibilidad de enviar sus tropas para contraatacar por las costas de Santa Fe y Buenos Aires sobre el río Paraná.

A pesar de los inconvenientes militares de esta digresión y de la oposición de sus aliados, Lavalle partió el 2 de septiembre a bordo de los navíos *Actif*, *Bordelaise*, *Expéditive* y *Vigilante* junto a su ejército libertador, ahora compuesto por 700 hombres. Habiendo logrado la victoria sobre las fuerzas entrerrianas trató, en vano, de obtener del congreso de la provincia de Entre Ríos la revocación de Echagüe.

A la toma de Paysandú de finales de agosto, el comandante de corbeta Thibault y su flotilla remontaron el Paraná con las tropas montevidéanas, siendo atacados por los soldados de Rosas a la altura de Rosario. Cuatrocientos marineros franceses y los navíos *Sapho*, *Pylade*, *Camille*, *Alerte* y *Adour* (PARIS, AMMO, AN) fueron movilizados por Leblanc para combatir el avance de Echagüe y Urquiza, hacia Montevideo y evitar su ocupación. En Montevideo, los 450 marineros de la escuadra puestos bajo las órdenes del capitán de navío Kerdrain, para defender la ciudad (CHEVALIER, 1900, p. 102) fueron pronto insuficientes. Leblanc, Baradère y Buchet-Martigny comunicaron a sus connacionales de Montevideo, el 12 de octubre de 1839, que a pedido del gobierno oriental, los marineros estaban a tierra para defender la ciudad del “enemigo común”; y hacían un llamado a los voluntarios que quisieran unirse a las tropas (LACROIX, 1851, pp. 133 – 154).

La proclamación de los agentes franceses precede de pocos días a la solicitud que, desde el cuartel de Curuzú Cuatiá hizo el nuevo gobernador de Corrientes, Pedro Ferré, para que Rivera le enviara a los jefes, oficiales y tropa de Corrientes

que se hallaban en Montevideo, pues eran indispensables a Lavalle, nombrado General en jefe del ejército correntino, para continuar la lucha contra Rosas (VIRASORO, 1921, pp.487 – 488).

En su primer contacto con Ferré, Buchet-Martigny reitera el fin del bloqueo en la provincia de Corrientes, para lo que era sin embargo necesario tomar el control del Paraná y la ciudad de Rosario, en manos de Rosas. Anunciaba que el puerto de la Concordia y todos los que estaban bajo su autoridad y la de Lavalle, estaban libres para el comercio y, gesto no menor, hizo hincapié en la neutralidad del Hexágono frente a la lucha bipartidista de la Confederación, no sin esperar que al fusionarse ambos bandos, se hiciera a Francia y a los franceses inmediatamente la justicia que les era debida (VIRASORO, 1921, pp.488 – 489).

Por su parte, las fuerzas revolucionarias del sur de Buenos Aires se pusieron en contacto con Leblanc poco antes de la insurrección, el 5 de noviembre de 1833, para solicitarle emitir un salvoconducto para transitar libremente entre las provincias del sur y que “conduzca al ciudadano portador de este pliego a presencia o inmediaciones del general Lavalle” pues necesitaban de manera apremiante el auxilio de su experiencia militar, así como también de capital humano y armamentístico para llevar a término su empresa. Los rebeldes dicen también esperar que “los puertos del Salado y el Tuyú, que están en nuestro poder, abriguen cualquiera pabellón ultramarino por más enemigo que sea del tirano que domina nuestra Patria (CARRANZA, 1919, pp. 149 – 150). Ello lo que deja suponer que Leblanc aceptó que éstos ocuparan aquellos puertos que se encontraban bloqueados por su escuadra. Lo cierto es que Lavalle, ocupado en la defensa de Corrientes, y no pudiendo

honorar su compromiso y desplazarse a Buenos Aires, intentó que fuera la escuadra francesa quien se ocupara. Pidió para ello a Buchet-Martigny que comunicara a Leblanc la necesidad de que éste dispusiera de un convoy de barcos mercantes, escoltados por algunas cañoneras para embarcar el ejército libertador en Esquina y transportarlo a cualquier punto que resultara favorable de la provincia de Buenos Aires (BEVERINA, 1922, p.81).

Ya fuera por desgano y frustración, como lo afirman las fuentes francesas, o por la indecisión de Buchet-Martigny seguida de la renuncia de Leblanc, como lo sugieren fuentes argentinas; la petición quedó sin respuesta. Sin embargo, cuando la acción de los rebeldes en Buenos Aires fue rápidamente frenada por los soldados de Rosas, la flota francesa prestó su auxilio a los sublevados. El navío *Cerf* intervino el río Salado, tomado por los partidarios de Rosas, donde se produjo un combate. Allí, la flota francesa transportó a los insurrectos que, alrededor de 900, fueron obligados a huir de la Confederación, llevándolos después a integrar el ejército libertador (PARIS, AMMO, AN).

Leblanc dimitió poco antes de la batalla de Cagancha, cuya fulgurante victoria fue difundida, bien que con algo de retraso, en un importante número de periódicos franceses. Así por ejemplo, el *Memorial bordelais* retransmitió tanto el conjunto de comunicación de Rivera desde el campo de batalla después de la victoria, como el reconocimiento que éste y los notables de Montevideo ofrecieron al contraalmirante Leblanc, quien justo antes de su partida, en una alocución del 2 de enero de 1840, agradeció a su flota y a los voluntarios que colmaron las necesidades de la escuadra durante la coyuntura.

En los actores involucrados, las expectativas después del triunfo de Cagancha

crecieron. En la República Oriental, éste evento incrementó el prestigio militar de Rivera y puso fin, al menos provisoriamente, al peligro de invasión, haciendo esperar la paz del territorio. El eje del conflicto iba a desplazarse a las provincias de la Confederación (BARRAN, 1990, p.22).

Los adversarios de Rosas dentro de la confederación, ahora protagonistas principales de la contienda, contaban con que Rivera continuara actuando a favor de la caída de Rosas, en especial a través del envío de soldados para reforzar el ejército rebelde. En cuanto al Hexágono, publicaciones como el *Journal de débats politiques et de débats* especulaban sobre la pérdida que suponía para Rosas la derrota del ejército enviado a Cagancha, por lo que se esperaba que la victoria oriental tuviera un impacto positivo en la resolución del *affaire de la Plata*.

Lavalle, Rivera y la Marine Royale. Turbulencias en serie durante la última etapa del conflicto

Durante los diez meses que siguieron a la batalla de Cagancha, el nuevo comandante, Jean-Henri-Joseph Dupotet, que tomó su cargo el 18 de diciembre de 1839, llegaba con la misión principal de poner fin al bloqueo preservando el honor de Francia, para ello debía lograr que Rosas aceptara las exigencias de 1838 (PARIS, AMMO, AN). Luego de la implicación activa de su predecesor en la política interna de la Confederación Argentina y de la República Oriental del Uruguay y, que no había vacilado en desviar una parte importante de su flota ni en llamar voluntarios civiles para defender la independencia uruguaya, Dupotet recibió claras instrucciones de su gobierno con respecto a las relaciones que debía tener con los actores locales: "Mantenga buenas relaciones con el general Rivera pues existe una especie

de alianza con el...sostenga a los argentinos sublevados bajo el mando del general Lavalle, pero no comprometa nuestros marinos en el suelo argentino y actúe con prudencia"(PARIS, AMMO, AN).

Difícil tarea esperaba a Dupotet, pues en Corrientes Lavalle carecía de personal calificado y de recursos materiales adecuados para hacer frente a la invasión del ejército de Juan Pablo López, por lo que a finales de diciembre se dirigió a los agentes "exigiendo" un socorro financiero de un millón de francos (una mitad entregada al gobierno de Corrientes, la otra cubriría los gastos del ejército en la operación de Buenos Aires). También, Lavalle pedía que la escuadra francesa realizara una expedición contra Rosario para demantelar el fuerte, inhabilitar los cañones enemigos, destruir la batería en tierra que impedía remontar el Paraná a los navíos bloqueadores y bloquear todo el curso del Paraná para incomunicar a las provincias (PAGE, 1841, p. 301 – 370). En fin, hasta que esas exigencias no hubiesen sido satisfechas, Lavalle solicitaba que la *Marine Royale* mantuviera la defensiva de Corrientes y participara en la expedición que debía ganar la provincia de Santa Fe (BEVERINA, 1922, pp. 88- 89).

Estas exigencias eran colosales, además de precisar del despliegue de una mayor cantidad de recursos, porque Dupotet dudaba de las capacidades de Lavalle para derrocar a Rosas y tomar el poder; por ello, a pesar de las instrucciones recibidas, el comandante francés se resistió a dispersar su flota para respaldar la campaña del segundo ejército libertador de Lavalle. Para justificar su postura se amparó en las instrucciones del Ministerio de la Marina y de las Colonias que, estimando el bloqueo como "único medio de poner fin à la empresa difícil en la que nos hemos involucrado" (PARIS, AMMO,

AN), lo instaba a hacer de éste su prioridad y a utilizar para objetivos colaterales únicamente las embarcaciones prescindibles (PARIS, AMMO, AN). De este modo, diferenciándose de Leblanc, quien intervino siempre de concierto con el cónsul y el representante de negocios en apoyo a los oponentes de Rosas sin escatimar fuerzas ni economías, Dupotet puso un término a la acción mancomunada con el encargo de negocios Buchet-Martigny. A largo plazo, esta decisión repercutiría en el desenlace de los sucesos, tanto para los adversarios de Rosas como para la *Question de la Plata*.

Tomando partido por Lavalle y frente a la reticencia del nuevo comandante, Buchet-Martigny debió comunicarse directamente con el Ministerio de Asuntos Extranjeros para poder colmar las urgentes necesidades del jefe del segundo ejército libertador. Fue así que, el 16 de febrero de 1840, pidió se le envíe a Lavalle una importante panoplia armamentística, entre la que se encontraban 500 fusiles y 890 lanzas (PARIS, AMMO, AN). Igualmente, en razón de la preeminencia de su cargo diplomático, Buchet-Martigny pudo conservar las embarcaciones que habían sido anteriormente asignadas al bloqueo y la vigilancia de los ríos Paraná y Uruguay. Este hecho fue primordial, pues el comandante Charles Penaud, jefe de las fuerzas navales francesas en el Paraná respaldaba firme, y casi fervorosamente la causa unitaria, tal como lo sugieren sus comunicaciones con Ferré, a quien expresó la felicidad de poder poner su división a disposición del “suceso de una causa tan hermosa y tan noble, como la que ha abrazado la provincia de su mando”, asegurándole que “emplearé todos los medios que están en mis manos para que se logre el intento deseado y que facilitaré las relaciones comerciales entre

Corrientes y el Estado Oriental” (VIRASORO, 1921, p. 635). Penaud sacaba partido de la lentitud de las comunicaciones, que impedían a Dupotet controlar la acción de sus oficiales de forma rápida y eficiente, para convertirse, a sus espaldas, en una pieza esencial de las operaciones del ejército libertador.

Pero la tardanza en las comunicaciones provocaba un *chassé-croisé* (en el sentido de que las fallas en las comunicaciones, provocaban un cruce de misivas que llegaban a destiempo a los destinatarios) provocando no pocos malentendidos. Fue así como Penaud, después de haber intentado apoderarse del fuerte de Rosario en febrero de 1840 a bordo de *l'Eglantine*, y de abrir el pasaje al ejército libertador, que desembarcó en el norte de Santa Fe el 26 de marzo en una operación en la que provisionó en armas a Lavalle, dedujo de su intercambio epistolar con Ferré que Lavalle había aprovechado la lentitud del servicio de correo utilizado para contrariar las órdenes de Ferré (PARIS, AMMO, AN). Estos dos, debían reunirse en la capital de Entre Ríos para arreglar las fuerzas que debían pasar el Paraná, pero Lavalle consiguió que el teniente de la *Bordelaise* dejara Corrientes para hacer la travesía. Ignorando las órdenes “del gobierno de quien ha recibido la misión que tiene y el carácter que inviste”, Lavalle cometió un abuso y perjudicó las acciones acordadas con el comandante de la *Bordelaise* para escoltar un convoy de buques mercantes que saldrían de Corrientes y que no contaba con ninguna otra embarcación que pudiera protegerlo” (VIRASORO, 1921, p. 562). El hecho puede parecer anecdótico, pero toma una dimensión mayor cuando se tiene en cuenta que formaba parte de una compleja preparación logística que buscaba implantar estrategias benéficas para el ejército libertador, teniendo en

cuenta que había que optimizar los escasos recursos con que se contaba al mismo tiempo que la escuadra francesa del Paraná no debía descuidar los objetivos primarios del Hexágono.

De hecho, ante la refutación de Lavalle de las instrucciones de Ferré, estimando no tener ningún compromiso con Corrientes y estando seguro de derrocar a Rosas, Penaud se dirigió al comandante Dupotet para que decidiera sobre el diferendo. Este último expresó su total desacuerdo con la participación del gobierno de Louis-Philippe en la política interna de la Plata, cuyos protagonistas percibía como poco fiables y embusteros (PIERREFITTE-SUR-SEINE, AN).

En el combate de Don Cristóbal del 10 de abril el ejército de Echagüe fue dispersado (2.000 hombres) y sufrió la pérdida de 800 más entre muertos y heridos; Lavalle se apoderó de la caballada y los bagajes del enemigo, pero no aprovechó la ventaja adquirida para atacarlo de nuevo, lo que hubiera podido suponer una victoria (MANTILLA, 1929, pp. 30 – 35). De ahí que el triunfo fuera limitado, pues atrincherándose en Sauce Grande y consiguiendo así una ventajosa posición estratégica, Echagüe conservaba la superioridad militar a pesar de la derrota y seguía constituyendo un obstáculo para el avance de la operación libertadora.

Retirado a la costa de arroyo Seco, el ejército libertador pasó tres meses para tratar de mejorar el estado de su artillería y el número de sus hombres, pues era imprescindible para vencer definitivamente a Echagüe y progresar hacia Buenos Aires. El apoyo tambaleante de Rivera entorpeció el fortalecimiento del ejército libertador. Para Buchet-Martigny, éste solo quería seguir su voluntad, por lo que estimaba preferible descartarlo del ope-

rativo, mientras que Ferré, persuadido de que era un aliado indispensable, trató de convencer a Lavalle de esperar la llegada del soporte material que debía ser enviado por Rivera. Lavalle, sin embargo, cuyas rencillas con el presidente oriental, nombrado director de la guerra contra Rosas por el gobernador de Corrientes, habían ya retardado algunas operaciones, rehusó seguir las instrucciones de Ferré (VIRASORO, 1921, p. 581). En cambio, se dirigió al Paraná, para pedir el auxilio material de la escuadra francesa y obtuvo igualmente el apoyo de Tucumán y hombres enviados de Corrientes. Después de algunas contiendas menores, el ejército de Echagüe pudo beneficiarse de la infantería enviada por Rosas. Las fallas de la escuadra francesa en el bloqueo del río permitieron a los refuerzos de Buenos Aires incorporarse a las tropas federales (BEVERINA, 1922, p.97). Estas terminaron por imponerse al inferior ejército de Lavalle, provocando así su fracaso en Sauce Grande.

Al término del fallido combate los navíos franceses transportaron a Lavalle a Punta Gorda. Desde allí, con el repliegue de las tropas de Rivera y su ruptura de la alianza, decidió avanzar hacia Buenos Aires. Y, a pesar de que el pasaje del Paraná ocasionó el repudio de Ferré y su oposición al avance del ejército libertador, por cuanto abandonó Entre Ríos y Corrientes a su suerte, Lavalle pudo contar con el firme respaldo de Buchet-Martigny y Penaud, quienes pagaron a los oficiales de armas de Rosas entre 10 y 20 mil piastras, en función de la cantidad de infantes que trajeran consigo para que integraran el ejército libertador (PIERREFITTE-SUR-SEINE, AN); y permitieron a los oficiales de Lavalle sobornar marineros de la escuadra francesa en Montevideo.

Según un informe de Dupotet al *cabinet de Tuileries* en septiembre fueron 30

los marineros que abandonaron la flota para unirse al ejército libertador (PIERREFITTE-SUR-SEINE, AN) para engrosar sus filas y fortalecerlo antes de su marcha a Buenos Aires. Esta fue sin embargo prolongada por Lavalle, al parecer debido a una comunicación errada del 11 de agosto, informándole que el almirante francés Baudin llegaría con 2.000 o 3.000 hombres, motivo que le llevó a esperar el contingente francés.

Durante la vana espera, Rosas pudo perfeccionar sus fuerzas; sin la ayuda extra que pensaba obtener, Lavalle resolvió volver a Santa Fe, desde donde a principios de septiembre, esperaba aun poder reformar un ejército para enfrentar a Rosas (BEVERINA, 1922, pp.101 – 108). Su retirada no solo marcó el comienzo de las victorias de los ejércitos federales al mando de Oribe y de Pacheco, sino que consolidó el poder del dictador (BEVERINA, 1922, pp. 115 – 130) y coincidió con la llegada, el 23 de septiembre, del vicealmirante de Mackau a Montevideo.

LA CONVENCIÓN MACKAU-ARANA. FIN DEL CONFLICTO Y CONSIDERACIONES FINALES

Numerosas habían sido hasta entonces las inconsistencias estratégicas del conjunto de aliados unidos para la defensa de la independencia que, sin disponer de verdaderos recursos habían iniciado la guerra contra Rosas. En Francia, el *Affaire du Río de la Plata* fue la cuestión internacional que más acaparó la atención de la *Monarchie de Juillet*, pues se habían comprometido importantes fondos del Tesoro Público. El *cabinet de Tuileries* seguía con atención el curso de los acontecimientos, -Martigny las que, consideradas como un obstáculo más en las negociaciones, con Rosas, llevaron al gobierno a decidir enviar un repre-

sentante que sería el único encargado de conducir las negociaciones. El informe enviado el 6 de junio de 1840 explicaba a Dupotet que tanto él como Buchet-Martigny estarían bajo las órdenes del Alte. Baudin (PARIS, AMMO, AN). Sin embargo, por orden del Louis-Philippe, fue el Barón Ange René Armand de Mackau quien, nombrado ministro plenipotenciario y comandante en jefe de las fuerzas de tierra y de mar de Francia en la región del Plata, partía en la fragata *Gloire*, que transportaba su pabellón. Al mando de 43 buques de guerra, 589 cañones y de 5.632 hombres (CHEVALIER, 1900, p.105), Mackau fue comisionado para hacer una demostración de fuerza imponente y presionar de este modo a Rosas a cumplir con las exigencias de 1838 sin tener que desencadenar un conflicto armado; así como también para dejar en evidencia la neutralidad de Francia en la política interna de la Plata.

Mackau prefirió utilizar enseguida la vía diplomática, a pesar de la infantería considerable con que fue provisto, pero fue diligente para demostrar la neutralidad del Hexágono. A pesar de la buena acogida que tuvo en Montevideo, rechazó asociar las autoridades uruguayas a las negociaciones (PIERREFITTE-SUR-SEINE, AN) y declinó la proposición de mediación del ministro británico Henry Mendeveille. Con esto, conservaba tanto la independencia entre los países de la Plata, como la independencia de Francia frente a las otras potencias europeas. Igualmente, con el mismo objetivo, se impuso la condición de que las negociaciones se llevaran a cabo a bordo de un navío de guerra francés (DE LA CORNILLÈRE, 1847, pp.27 – 28).

Firmada el 29 de octubre de 1840 a bordo de la *Boulonnaise*, la convención Mackau-Arana acordaba las exigencias francesas de 1838 (preveía los términos de

un futuro tratado para conceder a Francia el estatus de la nación más favorecida y acordaba indemnizaciones a los agraviados franceses, cuyo monto se fijó a 163.000 patacones por una comisión reunida en abril de 1841) y garantizaba la amnistía a Lavalle, ratificando la independencia del Uruguay, sin precisar su régimen político. El bloqueo fue levantado inmediatamente, mientras Dupotet debía convenir con Rosas las modalidades de aplicación de la convención; desde París, se le exigió mantener la más estricta neutralidad hasta su regreso a Francia el 2 de mayo de 1841 (PIERREFITTE-SUR-SEINE, AN).

Si bien, *a priori*, la convención Mackau-Arana permitía hacer *tabula rasa* del episodio para todas las partes involucradas, y daba pie a una nueva etapa que estab-

leció “una nueva armonía entre nosotros y el Gobierno de Buenos Aires” (PIERREFITTE-SUR-SEINE, AN), ésta sería de corta duración. La convención generó un profundo descontento y un malestar en la población francesa del Río de la Plata y en los que fueron aliados del Hexágono durante el conflicto, que estimaban que aquel pacto no garantizaba el cumplimiento de lo estipulado por parte del dictador. A partir de 1841, un cúmulo de circunstancias comprometería nuevamente a Francia en la política interna rioplatense, esta vez de manera mucho más directa y duradera. Es por eso que consideramos que, aunque el bloqueo posterior tuvo otras motivaciones, el de 1838 marcó un hito que sentó las bases de su participación en la posterior causa de Montevideo.

FUENTES

Archives Nationales (AN)

Site de Paris:

Archives du Ministère de la Marine et d’Outre-mer (AMMO) .

Série BB4, Dossiers 576, 583, 585

Fonds Guizot, Première série, dossiers 42 AP5 Affaires étrangères, correspondance diplomatique, (1836-1870) ; y 42 AP14 (Affaires étrangères, notes sur diverses affaires (1831-1844).

Site de Pierrefitte-sur-Seine:

Correspondance officielle de l’amiral Jean-Henri Dupotet, Série MI (microfilms de complément), 454Mi/1, (19 octobre 1839 – 1 septembre 1841).

Journaux:

Gazette nationale ou le Moniteur universel, n°284, Paris, [s.n.], 11 octobre 1838.

Le mémorial bordelais : feuille politique et littéraire, n°10544, Bordeaux, [s.n.], Lundi 13 avril 1840.

Journal de débats politiques et littéraires, Paris, [s.n.], vendredi 10 avril 1840.

BIBLIOGRAFIA

BARRÁN José Pedro, **Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco**, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1990.

BEVERINA Juan, **Las campañas de los ejércitos libertadores. 1838 – 1852**, Buenos Aires, Ferrari Hnos., 1922.

_____. Juan. (1922). Rosas y Lavalle y la expedición del “segundo ejército libertador” (1839-1840). Humanidades [La Plata, 1921], 4, 115-130. En **Memoria Académica**. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.1766/pr.1766.pdf

CARRANZA Ángel, **La revolución del 39 en el Sud de Buenos Aires**, Buenos Aires, Casa Vaccaro, 1919.

CAUCHY Eugène, **Le droit maritime international**: considéré dans ses origines et dans ses rapports avec le progrès de la civilisation, tome second, Paris, Guillaumin et C^{ie}., 1862.

CHEVALIER E., **Histoire de la marine française de 1815 à 1870, faisant suite à L'histoire de la marine française sous le consulat et l'empire**, Paris, Librairie Hachette, 1900.

DOTTA OSTRIA Mario, **Caudillos, Doctores y Masones. Protagonistas en la Gran Comarca Rioplatense (1806 – 1865)**, Ediciones de la Plaza, 3ra edición, 2008.

DE LA CORNILLÈRE, M. le C^{te}., **Quelques vérités sur l'amiral B^{on} de Mackau**, Paris, Garnier Frères, 1847.

DE LA GRAVIÈRE Jurien, **Souvenirs d'un amiral**, Tome 2. Paris, Librairie de L. Hachette et Cie., 1860.

DURAND Ferdinand (comm.) **Précis de l'histoire politique et militaire des états du Río de la Plata**, Paris, Imprimerie de L. Martinet, 1853.

FÉLIX GÓMEZ Hernan, **Berón de Astrada: la epopeya de la libertad y la constitucionalidad**, Edición del Gobierno de Corrientes, Imprenta del estado, 1939.

GERVAIN, Baronne de., **Le baron Portal: un ministre de la marine et son ministère sous la Restauration**, Paris, E. Plon, 1898.

GUTIÉRREZ ARDILA Daniel, « Les stations navales françaises en Amérique méridionale sous la Restauration », *Outre-Mers*, 2015/1 (N° 386-387), p. 137-158. DOI : 10.3917/om.151.0137. <https://www.cairn.info/revue-outre-mers-2015-1-page-137.htm>

HERMANN Christian, « La diplomatie de la France en Amérique latine au lendemain des indépendances », **Mélanges de la Casa de Velázquez**, tome 28-3, 1992. Époque contemporaine, pp. 79 – 95.

JESNÉ Fabrice, « Le service consulaire français, observatoire des mondialisations successives », introduction à l'ouvrage (dir.), Jesné Fabrice, **Les consuls, agents de la présence française dans le monde**, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2017.

LACROIX Frédéric, « La question de la Plata », **La politique nouvelle. Revue hebdomadaire. Politique, sciences, littérature, beaux-arts.**, Volume 2, (juin-juillet-août), Paris, Impr. Preve et C^e, 1851.

MAHAN T. Alfred, **Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812**, Vol II., tenth edition, Boston, Little, Brown and Company, 1898.

MANTILLA Manuel Florencio, **Crónica histórica de la Provincia de Corrientes**, Vol.2., Buenos Aires, Espiasse y Cia., 1929.

PAGE, Théogène, « Affaires de Buénos Ayres, expédition de la France contre la République argentine » **Revue des Deux Mondes**, N° 31, t. XXV, p. 301-370, 1 février 1841.

PFEIL Adolphe R., **Résumé des affaires de la Plata**, Paris, Impr. de Napoléon Chaix et Cie., 1849.

PORTAL Pierre-Barthélémy, **Mémoires du Baron Portal (Pierre Barthélémy d'Albarèdes) : contenant ses plans d'organisation de la puissance navale de la France**, Paris, Librairie d'Amyot Éditeur, 1846.

POUTHAS Charles H. Les ministères de Louis-Philippe. In: **Revue d'histoire moderne et contemporaine**, tome 1 N°2, Avril-juin 1954. pp. 102-130. DOI : <https://doi.org/10.3406/rhmc.1954.2566>

ROUX J.-S., chirurgien-major de la corvette L'Expéditive, Relation chirurgicale de la prise de l'Ille et du Fort Martin-Garcia (rivière de la Plata), Paris, Tome 1, 1839, n°52, p. 93 – 102.

SILVEIRA, Alina (UdeSA / CONICET). (2007). **Inmigración británica**: aportes para la discusión de una inmigración temprana en Buenos Aires. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007, <https://cdsa.academica.org/000-108/180.pdf>

VIRASORO Valentín, **Memoria del Brigadier general Ferré Pedro, octubre de 1821 a diciembre de 1842**: contribución a la historia de la provincia de Corrientes en sus luchas por la libertad y contra la tiranía, Carta de Genaro Berón de Astrada y de Pedro Diaz Colodro del 28 de febrero de 1839, Vol. 1 Buenos Aires, Imprenta y Editorial Coni, 1921.

NOTAS

¹ Entre los trabajos de referencia de Subrahmanyam, podemos citar por ejemplo: *Improvising Empire: Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal, 1500-1700*, Delhi: Oxford University Press, 1990; *The Portuguese Empire in Asia, 1500 – 1700: A Political and Economic History*, London and New York: Longman, 1993 o *The Career and Legend of a Gama*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

² En total, durante los dieciocho años de la Monarchie, se sucedieron diecisiete ministerios, quince de los cuales entre 1830 y 1840. Pouthas Charles H. Les ministères de Louis-Philippe. In: *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 1 N°2, Avril-juin 1954. pp. 102-130. DOI : <https://doi.org/10.3406/rhmc.1954.2566>

³ De quien Leblanc dice : «il ne bouge pas, se livre au jeu et à la débauche malgré la menace de contre-attaque de Rosas ». Rapport du 17 avril 1839.

⁴ La gestión de Molé en el Ministerio de Asuntos Exteriores entre 1836 y 1840 conoció grandes altibajos. Poco estimado por sus adversarios de la época, en especial de Guizot, Molé debió renunciar en 1837 para reformar el Ministerio. Las disensiones al interior del Mismo y con los demás Ministerios fueron señaladas como contribuyentes al fracaso del primer bloqueo de Buenos Aires. (Sobre los Ministerios de la Monarchie de juillet ver : Pouthas Charles H. Les ministères de Louis-Philippe. In: *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 1 N°2, Avril-juin 1954. pp. 102-130. DOI: <https://doi.org/10.3406/rhmc.1954.2566>).

Notas sobre a expedição da Marinha norte-americana ao Paraguai e o exercício de diplomacia militar 1858-1859

Notes on the US Navy's expedition to Paraguay and the exercise of military diplomacy 1858-1859

Johny Santana de Araújo

Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense (UFF)

Professor Associado IV do Departamento de História da Universidade Federal do Piauí (UFPI), onde é membro do Programa de Pós-graduação em História do Brasil (PPGHB/UFPI) e do Programa de Pós-graduação em Ciência Política (PPGCP/UFPI) e Editor-Chefe da Revista Contraponto do Departamento de História e Programa de Pós-graduação em História do Brasil. É sócio-correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)

RESUMO

Em fevereiro de 1855, sob os auspícios de uma política ditatorial do Presidente paraguaio Carlos Antônio López, forças paraguaias do forte de Itapiru abriram fogo contra o navio norte-americano *Water Witch* e sua tripulação, que navegava em missão científica no Rio Paraná. Os reflexos desse desentendimento levaram o governo dos Estados Unidos, sob a presidência de James Buchanan, a enviar em fins de 1858, com aval do congresso, uma expedição naval a fim de forçar o governo paraguaio a uma reparação e um pedido de desculpas, bem como exigir a ratificação de um tratado de livre navegação e comércio com os Estados Unidos. O presente artigo pretende mostrar como se deu o referido processo. Dentre as fontes utilizadas estão: o relatório do comandante Page, os documentos de James Buchanan, a documentação diplomática e a bibliografia paraguaia sobre a dissensão.

PALAVRAS-CHAVE: Intervenção Militar, Paraguai, Marinha Norte-Americana, Política Externa, Bacia do Prata.

ABSTRACT

In February 1855, under the auspices of a dictatorial policy of the Paraguayan president Carlos Antonio López, Paraguayan forces fort Itapiru opened fire on the US ship Water Witch and her crew, sailing in scientific mission on the Parana River. The consequences of this disagreement led to the US Government under president James Buchanan sent in 1858 endings with approval of the Congress, a naval expedition to force the Paraguayan government to compensation and an apology, and as well as, require the ratification of a treaty of free navigation and trade with the US. This article shows how to set this process. Among the sources used are: Commander Page's report, James Buchanan's documents, diplomatic documentation and Paraguayan bibliography on the dissent.

KEY WORDS: Military Intervention; Paraguay; US Navy; Foreign policy; Prata Basin.

A CONSTRUÇÃO E O ESTABELECIMENTO DAS RELAÇÕES ENTRE OS ESTADOS UNIDOS E O PARAGUAI

Na história da formação dos estados nacionais na América do Sul um dos acontecimentos mais inusitados ocorreu entre fins da primeira metade do século XIX e o início da segunda metade deste. Um embate entre dois países que procuravam se estabelecer enquanto estados nacionais. No Hemisfério Sul, o Paraguai sob a égide de influência do Império do Brasil, e, na América do Norte, os Estados Unidos (EUA) enfrentando seus dilemas envolvendo a questão da escravidão e unidade nacional.

Este artigo pretende apresentar a partir de uma análise original sobre um evento que passou ao largo da história da América e, particularmente, da história do Paraguai e dos EUA, que pode ser caracterizado dentro do processo de construção dos estados nacionais no século XIX¹. O evento foi analisado mais recentemente por Araújo (2018), que tomou a origem da questão a partir da crise gerada entre os dois países; os desdobramentos militares com a organização de uma força naval estadunidense para atuar no Paraguai são apresentados neste trabalho.

Dentro dessa realidade, os EUA, como mantenedor dos ideais de democracia e liberdade e da doutrina Monroe, aproximavam-se cada vez mais da América do Sul, buscando participar das regras econômicas e das disputas comerciais que giravam em torno da bacia do Rio da Prata.

Quanto ao Paraguai, após a independência da Espanha, em 1811, seguiu um rumo tumultuado que quase o levou a ser anexado pela Confederação Argentina, até que no ano de 1814 um congresso recém-formado elegeu José Gaspar Rodríguez de

Francia como Supremo Ditador do Paraguai (FLECHA, 2013). O país sob os governos de Francia (1814–1840) e, posteriormente, de Carlos Antonio López (1842–1862) desenvolveu-se de maneira bastante diferente de outros países sul-americanos. Durante o regime de Francia foi imposto um forte isolamento dos vizinhos (YEGROS; BREZZO 2013, p. 35).

Com o Presidente Carlos López, o Paraguai experimentou um desenvolvimento econômico com uma relativa autossuficiência onde a maioria das indústrias era de propriedade estatal (ARECES; BOSIO, 2010). O regime de Carlos López caracterizou-se por um forte centralismo na produção e distribuição de mercadorias. Nessa conjuntura, os EUA se aproximaram, visando a, pelo menos, dois objetivos: o reconhecimento de uma nova república na América do Sul e o fortalecimento de laços comerciais no Hemisfério Sul, em uma zona bastante disputada comercialmente e politicamente por potências regionais como a Confederação Argentina, o Império do Brasil e por forças estrangeiras como Grã-Bretanha e França.

Pode-se afirmar um terceiro objetivo conjugado: a tentativa de se explorar zonas desconhecidas e que despertavam curiosidade científica, a missão que levou o navio *Water Witch* à bacia platina visava à exploração científica e o estabelecimento de uma política de amizade e comércio com os países da região (JUNQUEIRA, 2007, p. 334-349).

Os primeiros passos da aproximação dos EUA com o Paraguai se deram logo após a independência em 1811, que não resultou em sucesso (MORA; COONEY, 2007, p. 6). Em 1844, o Império do Brasil reconhecia oficialmente a independência do Paraguai (YEGROS; BREZZO 2013, p. 51) como uma medida de proteção à ameaça representada pela Confederação

Argentina e o presidente, Juan Manuel Rosas, que desejava reviver o antigo Vice-Reino do Prata; ameaça afastada após a intervenção do Império do Brasil em 1852 e a deposição de Rosas (DORATIO-TO, 2002, p. 25).

Com o fim da ameaça da Confederação à navegação acima do Rio Paraná, os EUA logo deliberaram uma política no sentido de reconhecer a soberania do Paraguai. Esse objetivo foi concretizado com o envio de um agente consular ao Paraguai, chamado Edward A. Hopkins, um aventureiro que havia servido junto à Marinha dos EUA como oficial de carreira. Segundo consta Hopkins era deslumbrado pelo eldorado representado pelo desconhecido da América do Sul, a sua intenção de se aproximar da região e do Paraguai era motivada também pelo desejo de enriquecer (PETERSON, 1942, p. 245).

Foi hábil o suficiente para se aproximar de políticos influentes em Washington, como James Buchanan que atuaria como um dos promotores do processo de reconhecimento. Hopkins foi enviado como agente especial em 1845 por Buchanan, que era então Secretário de Estado a fim de investigar as possibilidades de concessões comerciais (FLICKEMA, 1968, p. 54).

Além de seus deveres como agente comercial, Hopkins também assegurou, em 1851, a sua nomeação, pela segunda vez, como cônsul dos Estados Unidos no Paraguai, um posto lucrativo que detinha potencial influência na relação do Paraguai com os EUA. Hopkins foi autorizado a agir como um diplomata, com jurisdição para assistir cidadãos americanos no Paraguai e atuar como representante do país (CORRISTON, 1983, p. 16).

O Presidente Carlos Antonio López escreveu em 25 de fevereiro de 1851 ao Presidente dos Estados Unidos, Millard Fillmore, demonstrando a sua satisfação pessoal

pela nomeação de Edward Hopkins, como ministro. López considerava muito importante a missão de Hopkins como diplomata responsável pelo reconhecimento da independência do Paraguai em nome dos Estados Unidos (CARTA de Carlos Antonio López, Presidente del Paraguay al Presidente de los Estados Unidos, Millard Fillmore, 25/2/1851).

Em 28 de fevereiro de 1853, Hopkins estava em Assunção participando de uma solenidade em nome do governo dos EUA, que reconhecia oficialmente a independência do Paraguai (PARAGUAI, 1858, p. 6), e no início do mesmo ano se aproximou também de um grupo de empresários de Rhode Island que concordaram em apoiar um investimento industrial e comercial no Paraguai, para tanto foi criado uma companhia de navegação no Paraguai e negociaram uma franquia que permitiu o estabelecimento de várias empresas no país, a companhia chamava-se United States and Paraguay Navigation Company (SELSER, 1992, p. 7).

Ao manter contato com o Presidente Carlos López, Hopkins recebeu a garantia de que teria todo apoio para o estabelecimento de uma fábrica de cigarros, uma serraria, uma casa comercial, e o estabelecimento da companhia de navegação.

O FUNDAMENTO DA CRISE: A DISCÓRDIA ENTRE O CÔNSUL EDWARD HOPKINS E O PRESIDENTE LÓPEZ

Edward Hopkins nem sempre agia com cautela, chegando mesmo a ser advertido sobre o seu comportamento pelo próprio James Buchanan quando este ainda era Secretário de Estado do governo de James Polk (MOORE, 1909, p. 447).

Desde março de 1853, Hopkins havia integralizado acordos com a Confederação

Argentina e com o Uruguai (LEONARD, 1999, p. 228). Com o Paraguai, uma série de contratempos levou a uma demora na ratificação do tratado, e nesse espaço de tempo ocorreram os desentendimentos que levaram à ruptura do Presidente Carlos López e o Cônsul Hopkins.

Numa guinada de situação, o Presidente Carlos López se viu diante de pressões para assinaturas de acordos comerciais com as demais potências que mantinham navegação na região; López havia mudado completamente a sua política referente de permanência de agentes consulares, com atenção em especial aos EUA, em grande medida graças à própria animosidade criada por Hopkins. Certa ocasião Hopkins afirmou que as pessoas que cercavam o Presidente López não passavam de “[...] inúmeros parasitas e espiões” (LEONARD, 1999, p. 230).

Agregada à adversidade política no Paraguai, a tensão entre os dois aumentou quando um acontecimento particular agravou o desentendimento entre o Presidente Carlos López e o agente consular Edward Hopkins: em 21 de julho de 1854, o irmão do cônsul, Clement Hopkins, e a esposa do cônsul francês, Jean Guillemot, quando voltavam da cidade de San Antonio para Assunção, cavalgaram por entre um rebanho de gado, e, na ocasião, um soldado paraguaio chamado Agustin Silvero, que cuidava dos animais, teria agredido Hopkins com seu sabre, pois ele havia interferido com o movimento ordeiro do rebanho (LEONARD, 1999, p. 230).

Edward Hopkins ao saber o que havia acontecido se dirigiu furioso ao palácio presidencial, ao adentrar a sala do Presidente Carlos López, travou violenta discussão com ele, exigindo um pedido de desculpas e uma punição para o soldado. Carlos López mandou punir Silvero, mas recusou a exigência de Hopkins para di-

vulgar a condenação como um aviso sobre o que os paraguaios poderiam esperar se cometessem ofensas contra qualquer membro da comunidade dos EUA residente no país (LEONARD, 1999, p. 230).

A insatisfação de Hopkins e a pouca vontade de buscar uma solução razoável para a manutenção de boas relações entre os EUA e o governo do Paraguai foi objeto de comunicação feita pelo chanceler do Paraguai, José Falcón, ao seu colega norte-americano William Learned Marcy (OFÍCIO de José Falcón, Ministro de Relaciones Exteriores del Paraguay, al Secretario del Departamento de Estado Unidos, William Learned Marcy, 23/8/1854).

O incidente serviu apenas para acentuar as más relações entre os dois países. Carlos López emitiu imediatamente ordens que previam o confisco da fábrica de cigarros, da empresa de navegação e proibiam sua operação no Paraguai. Na guerra verbal que se seguiu com o chanceler José Falcón, Hopkins exigiu US\$ 3 mil de indenização pelos prejuízos causados pelos decretos de López contra a empresa. Hopkins sentiu-se traído pelo governo que ele afirmava ter defendido perante o mundo (LEONARD, 1999, p. 230).

José Falcón escreveu novamente a William Learned Marcy, afirmando que Hopkins continuava a resistir às medidas tomadas pelo governo paraguaio, em razão disso asseverou que o cônsul estava livre para deixar o Paraguai a qualquer momento (OFÍCIO de José Falcón, Ministro de Relaciones Exteriores del Paraguay, al Secretario del Departamento de Estado Unidos, William Learned Marcy, 3/10/1854). O desenrolar do desentendimento havia culminado com a revogação, em 1º de setembro de 1854, de sua Exequatur (credenciais diplomáticas) levando à sua expulsão e de sua família, que embarcou no navio *Water Witch*, atracado

a 20 de setembro em Assunção. O *Water Witch* seria protagonista de mais um capítulo da conturbada relação do Paraguai com os EUA nos meses seguintes.

De amigo do Paraguai e do Presidente López, ele se tornou inimigo ferrenho de ambos, Hopkins voltou aos EUA e novamente envolveu-se nos círculos oficiais do governo e, entre as intimidades do Presidente Frank Pierce, e depois James Buchanan, iniciou uma propaganda negativa contra o Paraguai, afirmando que, “[...] os sul-americanos eram bárbaros que deveriam receber tratamento adequado. Falar com eles é uma perda de tempo; precisamos conversar com nossos canhões” (YNSFRAN, 1954, p. 208). Suas críticas e o seu desejo por rever o que havia perdido acabaram encorajando uma intervenção militar dos EUA naquele país nos anos seguintes.

O ÁPICE DA CRISE: O ATAQUE AO WATER WITCH

Em 8 de fevereiro de 1853, a Canhoneira *Water Witch* da Marinha dos EUA zarpou de Norfolk, na Virgínia, para uma longa viagem de exploração e levantamento ao longo da costa atlântica da porção sul da América do Sul e dos rios que cortam essa parte do continente. A viagem do navio estadunidense à região do Prata havia coincidido com o fim do governo de Juan Manuel Rosas, após a vitória do Império brasileiro e de Justo José de Urquiza, governador de Entre Rios, na batalha de Monte Caseros em 1852 (LEONARD, 1999, p. 228).

Nos anos seguintes, o navio realizou pesquisas nos rios da Argentina, Uruguai e do Paraguai, mas, em setembro de 1854, houve a cassação das atividades de Hopkins, bem como foram suspensas as autorizações de passagem para o Rio Paraná e um decreto presidencial proibiu a

navegação para navios de guerra estrangeiros (YNSFRAN, 1954, p. 208).

Em 1º de fevereiro de 1855, o *Water Witch*, ignorando o decreto paraguaio, tentou forçar a passagem no Rio Paraná, a guarnição do forte de Itapiru, que controlava o acesso ao rio, ordenou que ele recuasse, com dois tiros de advertência. Diante da insistência do Tenente William N. Jeffers, que, no momento, comandava o navio foi dado mais um tiro de canhão que destruiu o leme, o disparo matou um membro da tripulação, o timoneiro Samuel Chaney. À deriva, a embarcação foi arrastada pelas águas, até a tripulação conseguir recuperar o controle, mas acabaram tendo que se retirar, encerrando a missão (PAGE, 1859, p. 304).

Após o ataque à Canhoneira *Water Witch*, houve uma série de protestos lançados pelo seu comandante, o Tenente Thomas Jefferson Page, apesar de seus apelos à legação norte americana em Buenos Aires, não surtiu efeito algum (PAGE, 1859, p. 314).

Passaria três anos até o novo presidente dos EUA retomar o assunto não resolvido com o Paraguai, um pedido de desculpas pelo ocorrido ao navio, o ressarcimento pelo prejuízo decorrente do encerramento dos negócios da companhia, uma indenização à família do marinheiro morto durante a ação da fortaleza de Itapiru, e, principalmente, a ratificação de um tratado de livre comércio entre os dois países.

Ainda seria feita uma tentativa de negociação com o Paraguai, que redundou em fracasso quando o Departamento de Estado enviou Richard Fitzpatrick como agente especial ao Paraguai em novembro de 1856. Fitzpatrick também supervisionaria a troca de ratificações do tratado de 1853, que agora continha 32 emendas acrescentadas pelo Senado dos EUA. Ao chegar a

Assunção, Fitzpatrick soube que López não tinha intenção de ratificar o tratado. López também solicitou que fosse enviado outro negociador para resolver o impasse (FITZGERALD, 2015, p. 75). Fitzpatrick retornou a Washington de mãos vazias.

ENTRE A NEGOCIAÇÃO E A GUERRA: A VIAGEM DA EXPEDIÇÃO MILITAR AO PARAGUAI EM 1859

Em sua mensagem anual ao congresso sobre o Estado da União em dezembro de 1857, o Presidente Buchanan enfatizou a importância de reafirmar a honra americana na região platina e de resolver a disputa (CORRISTON, 1983, p. 28).

Buchanan, em seu discurso, fez uso do argumento de agressão deliberada ao *Water Witch*, mas havia outros elementos, como a não assinatura do tratado de livre navegação, assunto do qual também fez uso para justificar a tomada de providências, dentro daquilo que o congresso dos EUA julgasse necessário. Buchanan expôs aos congressistas em minúcias todo o ocorrido com o *Water Witch*, expressando inicialmente que sua missão era:

[...] para determinar a capacidade do rio da Plata e seus afluentes para a navegação a vapor, o navio a vapor *Water Witch* dos Estados Unidos foi enviado para lá para [...] em 1853. Este empreendimento foi realizado com sucesso até fevereiro de 1855, quando, ao passo que permanecia em atividade pacífica na sua viagem pelo rio Paraná, o navio foi alvo de tiros de um forte paraguaio, o fogo foi devolvido, mas como o *Water Witch* possuía uma pequena força, e não era concebido para operações ofensivas, ele se retirou da ação. O pretexto sobre o qual o ataque ocorreu foi um decreto do Presidente do Paraguai de outubro de 1854, que proíbe os navios estrangeiros de guerra de navegar os rios desse esta-

do [país] (BUCHANAN, State of the Union 1857 - 08 December 1857).

James Buchanan igualmente informou ao congresso sobre os desdobramentos da questão que resultaram na não assinatura do tratado de comércio com os EUA, no qual dizia:

Eu lamento informar que o Presidente do Paraguai se recusou a ratificar o tratado entre os Estados Unidos e o Estado [do Paraguai] [...], a assinatura havia sido aludida na mensagem do meu predecessor na abertura da sessão do congresso em dezembro de 1853. As razões atribuídas para esta recusa aparecem na correspondência aqui submetida (BUCHANAN, State of the Union 1857 - 08 December 1857).

Os detalhes a respeito das justificativas do governo do Paraguai também foram apresentados, mas em contrapartida a alegação do Presidente Buchanan era a de que “Como o Paraguai, no entanto, é o proprietário de apenas um banco do rio de mesmo nome, o outro é pertencente a Corrientes, um estado da Confederação Argentina [...]” (BUCHANAN, State of the Union 1857 - 08 December 1857). Então, o direito a navegabilidade não era pertencente unicamente à República do Paraguai, ou seja, a outra parte do rio fazia limite com a Confederação Argentina. Portanto, o *Water Witch* não estava violando nada. Além de que o “[...] *Water Witch* não era, propriamente falando, um navio de guerra. Ele era um pequeno navio a vapor envolvido em um empreendimento científico e em geral destinado a obter vantagem comercial dos estados [...]” (BUCHANAN, State of the Union 1857 – 8 December 1857), na região do Prata.

O Presidente James Buchanan pediu então ao congresso o apoio para uma expedição militar contra o Paraguai, a fim de reaver a questão da assinatura do tratado,

um pedido de desculpas, uma indenização pela morte do marinheiro, e a proteção dos cidadãos norte-americanos que porventura ainda estivessem residentes no Paraguai:

Sob estas circunstâncias, [afirmou] eu sou obrigado a considerar o ataque ao navio [*Water Witch*] como injustificável e assim chamar para uma satisfação o governo paraguaio. Os cidadãos norte-americanos que também tinham negócios estabelecidos no Paraguai tiveram seus bens tomados e apreendidos, e de outra forma foram tratados pelas autoridades de maneira insultuosa e arbitrária, o que exige reparação (BUCHANAN, *State of the Union 1857 – 8 December 1857*).

A ação pretendida pelo governo norte-americano caracterizava-se então como uma tentativa de aplicação de força coercitiva. Por outro lado, a disposição conciliatória, característica da diplomacia, seria dada pela presença de um negociador, e, para tanto, o Presidente James Buchanan nomeou James B. Bowlin, um ex-congressista do estado do Missouri, que segundo Acosta, era “um homem de luz, de aparência nobre, aguçado e atinado, um juiz integralíssimo dos EUA onde alcançou grande reputação no fórum” (ACOSTA, 1939).

No âmbito diplomático, Buchanan acreditava que “[...] a demanda por esses fins será feita em um espírito firme, mas conciliador. [...]”. Mas no âmbito militar haveria atuação “Em caso de recusa [...]” (PAGE, 1859, p. 286). Nesse caso, seria o uso da força.

Uma campanha na imprensa norte-americana, no *New York Times*, procurava justificar a ação contra o Paraguai, observando que se havia má conduta de um cônsul, por outro lado, a honra americana havia sido atingida, então era necessário

o Paraguai apresentar suas desculpas aos EUA pelos incidentes. Pois, segundo as palavras do jornal, eram os referidos “[...] incidentes que afetam materialmente a dignidade e influência dos Estados Unidos, e que exigem intervenção imediata” (*New York Times*, 13 de setembro de 1858, p. 4).

Havia diferentes percepções sobre a expedição ao Paraguai, segundo Smith e Bartlett, possivelmente Buchanan queria demonstrar “[...] que os Estados Unidos tinham a vontade e o poder para fazer cumprir a Doutrina Monroe” em razão dos crescentes interesses econômicos europeus na área (SMITH; BARTLETT, 2009, p. 289).

Mas dentre as razões que teria levado Buchanan a enviar uma expedição naval dos EUA ao Paraguai, supostamente seria distrair a opinião pública americana dos reais problemas internos que afligiam o seu governo (SMITH; BARTLETT 2009, p. 287–290).

O semanário *Harper’s Weekly*, em um artigo de fevereiro de 1858, chamado “Perspectivas de uma guerra estrangeira”, observou as dificuldades pendentes com o Paraguai e outros estados sul-americanos, e assegurou que:

[...] enquanto uma guerra estrangeira seria, em quase todas as circunstâncias, popular entre as massas deste país, teria, apenas no momento, a vantagem singular de desviar a atenção da controvérsia da escravidão – uma consumação que o presidente deve desejar obtivermos (*Harper’s Weekly*, 20 de fevereiro de 1858, p. 114).

Em 1858, o Congresso dos EUA autorizou o envio de um esquadrão naval ao Paraguai a fim de buscar reparação pelo bombardeamento do *Water Witch* em 1855. Com uma dotação financeira de US\$ 10.000

para o envio do esquadrão naval, composto por 19 navios de guerra, incluindo 11 navios a vapor, com 200 canhões, 2.500 marinheiros e apenas 291 fuzileiros navais, o comando da expedição foi dado ao comodoro William B. Shubrick². Esta flotilha representou a maior força naval já montada pelos EUA até aquele momento para uma ação tão distante (SMITH; BARTLETT, 2009, p. 286). Somente o desembarque em Vera Cruz durante a guerra com o México, em 1848, havia reunido tantos navios e homens em uma ação dessas.

A expedição naval também seria um dos primeiros exemplos significativos de tentativa de projeção de poder a fim de impressionar não só o Paraguai, mas também outros estados da América do Sul, possivelmente o Império do Brasil e a Confederação Argentina, além das grandes potências europeias. Mas não impressionou a Inglaterra, pois havia indícios de que a Grã-Bretanha poderia equipar um esquadrão similar em semanas em contrapartida aos norte-americanos, que levaram meses para se prepararem (SMITH; BARTLETT, 2009, p. 289).

Buchanan ordenou à Marinha que constituísse uma força que pudesse obrigar o cumprimento das exigências ao Paraguai. No entanto, apenas um par de navios o *Fulton* e o próprio *Water Witch*, partiu de Norfolk em 17 de outubro de 1858, a maioria das embarcações que se juntaram a eles pertencia a um esquadrão da Marinha dos EUA estacionada no Brasil³, os demais navios leves, de diferentes tipos, a vela e a vapor,⁴ estavam alocados em outros lugares. Assim, os 19 navios que formaram a expedição navegaram separadamente rumo ao sul. O *Sabine*, que transportou o comissário Bowlin para Buenos Aires, não foi considerado parte da frota de combate, como ele não foi projetado para subir o rio não tomaria parte

na expedição contra o Paraguai (EXPENSES Paraguay Expedition, House of Representatives, 36th Congress, 1st Session, Doc. Nº 86, 11/05/1860, p. 141-142).

No discurso do Estado da União de 1859, o Presidente James Buchanan afirmou: “As despesas inteiras da expedição foram custeadas pelas dotações comuns para o serviço naval, exceto a soma de US\$ 289.000, aplicada à compra de sete dos vapores que constituem uma parte dela” (BUCHANAN, State of the Union 1859 – 19 December 1859). A expedição de alguma forma havia sido montada dentro de um imprevisto, o que reforça a afirmação dos ingleses sobre a real capacidade de uma operação dessa natureza.

Apesar das dificuldades, a imprensa em Nova York nutria os leitores com informações sobre a crise com o Paraguai, ao tempo em que acirrava os ânimos da sociedade a respeito dos preparativos da Marinha para a expedição. Com uma manchete que dizia “Os navios se reúnem para a expedição ao Paraguai”, o *New York Times* informava aos leitores sobre os preparativos da viagem, destacando a capacidade intimidativa dos navios que tomariam parte do esquadrão.

WASHINGTON, domingo 10 de setembro – Os vapores *Fulton* e *Water Witch* [...], que formam parte da expedição ao Paraguai, estão prontos para o mar e provavelmente vão sair amanhã para Norfolk. Canhões de calibre muito pesado foram selecionados para ambos os navios, o armamento do *Fulton* é composto por um canhão para projétil de onze polegadas [montado] em um pivô, e quatro de nove polegadas nos bordos, [...] a capacidade de tiro do *Water Witch* é de um canhão para projétil de nove polegadas [montado] em um pivô. Além disso, o *Fulton* vai levar dois obuses embarcados, e o *Water Witch* três, um dos quais é um pesado de

vinte e quatro libras, montada sobre um pivô na proa. Ambos os vasos estão supridos com pequenas armas e munições dos tipos mais aprovados, incluindo os mosquetes Sharp e Minnie, e revólveres. (*New York Times*, 20 de setembro de 1858, p. 1).

Os navios da expedição somente agruparam-se após a chegada em Montevidéu; na ocasião o comodoro Schurbrick tomou o controle direto sobre o Esquadrão do Brasil, assumindo todas as responsabilidades de comando. Antes de qualquer operação ser iniciada ou qualquer contato ser feito com o governo do Paraguai, uma estratégia tinha que ser definida e coordenada (CORRISTON 1983, p. 49). Foi feita uma revisão de todos os relatórios disponíveis, a fim de avaliar com precisão a situação política e militar que o esquadrão americano iria enfrentar.

ENTRE HOSTILIDADE E NEGOCIAÇÃO

Segundo Flickema, os jornais no Rio da Prata expressavam grande preocupação com o perigo iminente de um conflito entre os EUA e o Paraguai por causa da reunião da força naval americana no estuário do Rio da Prata, o que levou o embaixador americano no Brasil a notificar o secretário Lewis Cass em Washington que “grande emoção prevaleceu sobre o tema da nossa expedição” (1968, p. 49). Mas informou também que os jornais “fervilhavam com comentários hostis, alertando a todas as nações [...] nossos supostos projetos” (FLICKEMA, 1968, p. 49).

A reação de hostilidade foi por parte dos uruguaios, que temiam com a possibilidade de haver intrigas internas após a chegada da frota norte-americana em Montevidéu, o que levou o comissário Bowlin a entregar pessoalmente uma explicação ao governo uruguaio sobre os

objetivos e as reivindicações dos Estados Unidos (CORRISTON, 1983, p. 52).

Enquanto a imprensa ocupava-se com a previsão da guerra e a divulgação de inquietantes rumores conspiratórios, os governos da Confederação Argentina e Uruguai ofereciam separadamente para mediar as diferenças entre os EUA e Paraguai. O Império do Brasil ansiosamente despachou um diplomata para o Paraguai, na tentativa de implementar a sua oferta de mediação (FLICKEMA, 1968, p. 49). A Confederação Argentina se fez representar na figura de seu Presidente Justo José Urquiza e o Brasil por Jose Joaquim Tomás do Amaral.

George Augustus Peabody, viajante norte-americano de passagem pela região do Prata, narrou em seu diário a chegada da esquadra norte-americana ao Rio da Prata.

Os grandes navios de guerra, o “Sabine”, “St. Lawrence” e uma fragata francesa e alguns outros barcos, estão ancoradas a uma certa distância de Cerro, e a 2 milhas de nós. Há muitos grandes barcos e navios a vapor aqui, muitos navios de guerra. Entre os norte-americanos são o “Preble”, “Falmouth” e o navio de abastecimento “Supply”; o resto do esquadrão está a montante, onde o Comodoro e o Comissário irão ter com Lopez: Há também navios de outros países, um espanhol, dois franceses, e ingleses e não sei quais outros (PEABODY, 1970, p. 3; 13-14).

Após o descansar em Montevidéu, a força norte-americana iria começar uma viagem de aproximadamente 1.600 quilômetros. O navio mais lento da frota de Schurbrick, o M. W. Chapin, havia chegado em 29 de dezembro de 1858, portanto estava muito atrasado.

Foi organizada uma vanguarda de seis navios de guerra, uma pequena parte da frota, que iria continuar a viagem com

Shubrick, eram os Brigues Perry, Bainbridge e Dolphin, e os Vapores Harriet Lane, Water Witch e Fulton. Este último passou a ser o navio capitânia do comodoro (El Semanario, 1º de janeiro de 1859, p. 2). No dia de ano novo de 1859, os seis navios começaram a subida do Rio Paraná, a primeira etapa na longa viagem rio acima para o Paraguai. Nessa jornada, os navios a vapor rebocaram os brigues de vela (CORRISTON, 1983, p. 52).

A maior parte da frota americana encontrou muita correnteza ao subir o rio e o que representava uma dificuldade para a realização de uma operação militar de maior vulto, sendo assim, a força norte-americana, teoricamente, não representava nenhuma ameaça direta para o território paraguaio (SMITH; BARTLETT, 2009, p. 286).

O comodoro Shubrick foi informado que uma enorme corrente havia sido estendida no Rio Paraguai, bloqueando o acesso a todas as embarcações não autorizadas. Outra informação indicou que o governo paraguaio estava decidido pela guerra, caso fosse necessário. Esse tipo de informação indicava claramente o efeito moderado que a abordagem da esquadra norte-americana estava tendo sobre o governo paraguaio (CORRISTON, 1983, p. 53).

Seria difícil aquilatar o resultado do embate entre ambas as forças, principalmente se levarmos em consideração que parte do arsenal de defesa dos paraguaios ainda se encontrava em desenvolvimento, mas naquele momento as fortificações de Itapiru já eram razoavelmente consideráveis, e em torno da fortaleza Humaitá era bastante respeitável. Segundo as percepções de George Thompson,

“Lopez I [Carlos Antonio Lopez] mandara fortificar uma curva do rio Paraguai, perto da embocadura, com algumas baterias que eram lentas, porém continuamente reforçadas, e

cuja retaguarda era defendida por uma trincheira. Estas baterias dominavam a inteira curva do rio, e todo navio tinha de deter-se e pedir permissão para prosseguir viagem rio acima” (THOMPSON, 1968, p. 31).

Depois de três dias, os navios americanos chegaram à cidade argentina de Rosário, e houve um encontro com um transporte carregado com carvão. Enquanto Shubrick fazia arranjos para o armazenamento do carvão, uma mudança favorável de vento do sul permitiu que os brigues navegassem rio acima a vela (CORRISTON, 1983, p. 52). O Water Witch e o Fulton deixaram a frotilha e subiram o rio com o comissário Bowlin e o comodoro Shubrick.

Na frota, enquanto se aguardava a assistência do navio Harriet Lane, em 12 de janeiro, um vapor de rio passou a frente do navio capitânia norte-americano, estava transportando Justo Jose de Urquiza, o presidente da Confederação Argentina. Este de fato havia embarcado em uma missão pessoal de mediação, numa tentativa de neutralizar a crise iminente entre os Estados Unidos e Paraguai (CORRISTON, 1983, p. 56). Quando da chegada de Shubrick e Bowlin na cidade de Paraná, capital da Confederação Argentina, Justo José Urquiza havia oferecido ajuda para mediar a disputa (DENISON, 1862, p. 332), mas o comissário recusou, temendo que uma intervenção externa compromettesse as negociações (CORRISTON, 1983, p. 56).

De alguma forma o comissário Bowlin fez uma reavaliação, pois havia observado que o General Urquiza estava profundamente interessado em uma solução pacífica entre as partes em conflito, e pela sua destreza e sua influência sobre López, a sua mediação contribuiria em grande medida para um resultado desejável aos norte-americanos

(DENISON, 1862, p. 332). É possível que, após a oferta amigável de assistência de Urquiza e de seu governo, a tensão e ansiedade sentidas pelos oficiais americanos tenham sido aliviadas um pouco (CORRISTON, 1983, p. 56).

Thomas Page, o capitão do *Water Witch*, também fazia parte da expedição, compunha o grupo de oficiais que elaborou o planejamento da operação. Sempre “enraivecido, Page culpava obviamente o governo paraguaio pelo malsucedido na expedição” (MOREIRA, 2013, p. 33). Em suas palavras deixou claro que naquele momento a sua função seria as operações militares, mas a sua missão original era a conclusão dos relatórios científicos que havia iniciado anteriormente.

Meus deveres estão relacionados com a construção das cartas da expedição anterior, e têm reivindicado minha atenção neste momento, e, antes de sua conclusão, os meus serviços exigidos pelo Departamento da Marinha são na organização da força projetada para operar contra o Paraguai na demanda de reparação contra esse governo, eu estou detido por ordem do Secretário para essa tarefa (PAGE, 1859, p. 22).

Page acreditava que a sua participação na expedição o possibilitaria ampliar mais ainda as informações a respeito da Bacia do Prata.

A posição a mim atribuída sob o [comando do] [...] Almirante W. B. Shubrick, como o capitão da frota do Esquadrão do Brasil e da Expedição do Paraguai, me permitirá aplicar minhas melhores energias para a realização dos grandes objetivos em vista; e quando estes tiverem sido obtidos, eu tomarei com otimista esperança à conclusão final do trabalho não menos importante, a continuação da exploração dos afluentes do La Plata (PAGE, 1859, p. 22).

No Paraguai, tal como nos Estados Unidos, uma campanha patriótica foi perpetrada com a divulgação de notícias sobre a decisão de que o governo Paraguai lutaria se fosse necessário (CORRISTON, 1983, p. 56). O jornal *El Semanario*, órgão oficial do governo, reafirmou a inocência do governo do Paraguai na disputa com os norte-americanos, colocando a culpa pelas dificuldades em Edward Hopkins e na empresa que ele representava, a *United States and Paraguay Navigation Company* (*El Semanario*, 3 de janeiro de 1859, p. 3).

Ao demonstrar a sua vontade de lutar, o governo do Paraguai pareceu cortar qualquer caminho para uma solução pacífica. Assim, quando o comodoro Shubrick chegou a Corrientes, a sua principal preocupação foi ter cuidado para não cometer qualquer excesso em suas ações, pois isto poderia decidir entre a paz e a guerra (CORRISTON, 1983, p. 57).

López compreendeu o dano econômico que um bloqueio poderia causar, pois esse era o plano caso as negociações falhassem. Assim, ele procurou adotar uma atitude conciliatória (SMITH; BARTLETT, 2009, p. 286), e permitiu a passagem dos navios até Assunção.

Quando o *Fulton* se aproximou de Humaitá, onde se localizavam as principais defesas do Paraguai, foi dada a ordem para a tripulação tomar posições, e prepararem as armas. Os norte-americanos ignoravam a recepção que os esperava, não sabiam se seriam autorizados a passar, ou se seriam alvejados caso eles tentassem fazê-lo. Um dos marujos do *Fulton* relatou que “A bandeira de listas horizontais paralelas de branco, vermelho e azul do Paraguai estava hasteada a distância, vibrando por entre as árvores, e depois de passar uma curva extensiva no rio, as fortificações foram vistas” (DENISON, 1862, p. 333). Uma viva descrição sobre a for-

taleza de Humaitá, inclusive de seus canhões, foi feita pelo marinheiro do Fulton, segundo ele, havia,

Dezesseis aberturas sinistras e ameaçadoras que poderiam nos conter apontando para [...] cima de nós [...], que parecia seguir o movimento do navio com uma precisão que nem sempre é agradável sob circunstância semelhante. Estas aberturas são da bateria da casamata, construída na beira, mas muito profunda, e defendida por uma artilharia formidável de seis armas novas de oito polegadas. [...] à direita apareceu quatro ou cinco baterias em barbetas de construção de tijolo e uma montagem para todo tipo de arma, de umas 24 polegadas (DENISON, 1862, p. 333).

O marujo detalhou sobre a disposição dos quartéis e das tropas que guarneciam a fortaleza; a grandeza desta já impressionava bastante na época,

[...] à esquerda da casamata descobrimos uma estrutura mais substancial, [...]: vinte e cinco baterias para armas de trinta e dois e vinte e quatro libras, além de dois de oito polegadas. Quartéis espaçosos mostravam que nenhuma força média defendia o lugar e, embora não houvesse nem a perturbação nem o transtorno de homens correndo para suas armas, ou a formar batalhões, eu [...] vislumbrei uma massa [de soldados] que nos aguardava [...]. [Mas] Nenhuma das baterias [...] foi ocupada, exceto a casamata, cujas armas grandes estavam preparadas para [nos] varrer [...] (DENISON, 1862, p.333).

Em 16 de dezembro de 1858, Urquiza chegou à Assunção, trazendo com ele o General Tomás Guido que em proveito da situação atuou como plenipotenciário para discutir um tratado de limites permanente com o Paraguai na região do Chaco (YEGROS; BREZZO 2013, p. 65).

Em 10 de janeiro de 1859, a Canhoneira mista Araguari, comandada pelo Primeiro-Tenente Francisco José Coelho Netto, conduziu em caráter oficial o Ministro residente “[...] Jose Joaquim Tomás do Amaral, [...] que em 14 do mesmo mês apresentou suas credenciais” (ACOSTA, 1939).

Em 18 do mesmo mês, também chegou a Assunção outra canhoneira brasileira, a Anhambaí, e no mesmo dia um navio de guerra francês, o Aviso Bisson comandado pelo Tenente “Ernesto Mouché, dirigindo a bordo o Sr. Lefebvre Bécourt, enviado extraordinário e plenipotenciário do Imperador da França, [...]”. Que segundo ele, a França “[...] não poderia ficar indiferente a este novo conflito” (ACOSTA, 1939). O Fulton e o Water Witch chegaram a Assunção em 25 de janeiro de 1859. Bowlin desembarcou para conduzir negociações com o Presidente Carlos Antonio López (El Semanario, 29 de janeiro de 1859, p. 2).

Ao encontrar-se com López, Bowlin adotou uma atitude conciliatória. Ele ofereceu tudo o que fosse necessário para traduzir para o espanhol os documentos. Uma vez oferecida essa opção, López dispensou essa exigência (El Semanario, 29 de janeiro de 1859, p. 2). A assinatura do tratado permaneceu como prioridade para Bowlin, ele também explanou as suas instruções relativas à reivindicação de Hopkins. Bowlin rapidamente percebeu que a reclamação de danos seria a questão mais difícil de lidar. Hopkins havia solicitado uma quantia de US\$ 935.000, mas Bowlin tinha a autoridade para resolver a questão por US\$ 500.000 (MORA; COONEY 2007, p. 18-20). Caso López se recusasse a chegar a um termo, ele poderia sugerir uma comissão de arbitragem a fim de fazer com que o Paraguai reconhecesse “a sua responsabilidade

junto a companhia” (SMITH; BARTLETT, 2009, p. 286). López queria que a comissão se reunisse em Assunção, mas Urquiza o convenceu com dificuldade de que era melhor em Washington (ACOSTA, 1939).

Até a conclusão das negociações, Bowlin acabou deliberando que as alegações da empresa não tinham mérito. Ele convenceu López que uma comissão de arbitragem poderia funcionar a favor do Paraguai, e não incluiria o reconhecimento estipulado de responsabilidade civil, e até mesmo testemunharia em favor do Paraguai. O Presidente Carlos López concordou em pedir desculpas pela ação contra o *Water Witch* e pagar a quantia de US\$ 10.000 (dez mil dólares) aos herdeiros do Marinheiro Samuel Chaney, além de assinar um novo tratado, que seria idêntico ao de 1853. Com as demandas de honra satisfeitas, o governo dos EUA considerou a questão resolvida (SMITH; BARTLETT, 2009, p. 287).

As negociações com o Paraguai foram concluídas em uma quinzena. É possível que a afirmação feita por Thomas Page, três anos antes, fosse certa, de que uma demonstração de força resolveria a questão por conta da força naval, mas o bom senso prevaleceu.

Durante o brinde pelo sucesso da expedição, um oficial norte-americano ergueu uma taça transbordando e em um acesso de exuberância geopolítica, disse: “Eu levanto minha taça [...] porque as nossas dificuldades com o Paraguai estão concluídas e, finalmente, terminaremos anexando todo o Rio de la Plata” (YNSFRAN, 1954, p. 42). Dificilmente isso aconteceria, e o problema que chegou ao Paraguai, no início de 1859, foi contornado pelo Presidente Carlos López sem ter colocado a soberania de seu país em risco.

Sobre a questão, o *New York Times*, em 18 de abril, confirmou que o assunto havia sido resolvido amigavelmente através dos

bons serviços do Presidente da Argentina, General Justo José de Urquiza (*New York Times*, 18 de abril de 1859, p. 4).

Em relação à *United States and Paraguay Navigation Company*, as demandas exigidas por seus acionistas resultaram em um longo processo contra o governo paraguaio. A contenda acabou levando o chanceler Berges a viajar até os Estados Unidos para resolver a questão, que, segundo Centurion, “com sua energia, habilidade e tino [...] alcançou o mais completo êxito na difícil missão que se havia confiado [...]”; para Centurión, “a fala dos árbitros foram favoráveis ao Paraguai, declarando-se que não tinha esse que abonar a companhia nenhum centavo de indenização” (CENTURIÓN, 1894, p. 192). As reclamações e queixas e exigências, referentes a compensações haviam sido negadas. A comissão de arbitragem, finalmente, decidiu em 1860 que o Paraguai não devia nada a Hopkins e seus associados (SMITH; BARTLETT 2009, p. 287).

Pode se intuir que o presidente Carlos Antonio López agiu com bom senso, pois entrar em um embate não traria compensações ao Paraguai, que naquele momento ainda passava por um processo de reconhecimento por parte de outros países da Europa e da América, e por um percurso de abertura e ampliação do comércio com o exterior. As pretensões americanas envolviam questões econômicas, mas um conflito com o Paraguai provavelmente levaria a um desgaste militar para os EUA, uma derrota militar vergonhosa com alto custo, que acarretaria prejuízos terríveis a uma esquadra inferior em capacidade. Caso conseguissem estabelecer um bloqueio limitado contra o Paraguai, a ação não traria um resultado positivo nem a curto, a médio ou a longo prazo e certamente haveria uma derrota por questões logísticas.

Carlos López talvez estivesse ciente das fraquezas internas dos norte-americanos e que não podiam empreender uma campanha em terra, ou mesmo que uma Guerra Civil estivesse iminente nos Estados Unidos, o certo é que a luta mesmo que curta não traria vantagens a ambos, sabedor disso López não tencionou, e decidiu-se por uma via diplomática.

O Visconde do Rio Branco, em discurso no Senado brasileiro, proferido em 6 de setembro de 1870, lembrou um dado importante sobre a perspicácia do Presidente Carlos Antonio López para lidar com questões internacionais, segundo ele, quando forçado pelas circunstâncias,

[...] e por nossas razões de direito, o presidente Carlos Antonio Lopes franqueou a navegação do rio Paraguai a todas as bandeiras – com a única restrição relativa aos navios de guerra, [...] desde então, os armamentos no Paraguai tomaram maior incremento. Mas o presidente Carlos Antonio Lopes nunca teve em vista a guerra ofensiva: preparou-se sempre para a defensiva (PARANHOS, 2005, p. 450-451).

A assertiva do visconde é bem reveladora da vontade nacional do Presidente Carlos López, um governante armado e preparado para a guerra, porém um negociador, e nesse ponto ele não cometeu o erro que seu filho cometeria contra o Império do Brasil, a República Argentina e a República Oriental do Uruguai em fins de 1864, levando o Paraguai à Guerra.

CONCLUSÃO

Carlos Antonio López tornou-se presidente em 1842, e em 1844 se deu a sua confirmação pelo congresso. Nesse mesmo ano, o Império Brasileiro reconheceu oficialmente o Paraguai como

país. Em 1845, se iniciou o processo de reconhecimento por parte dos EUA com o envio de um “agente especial”, o ex-oficial da Marinha dos EUA Edward A. Hopkins. López, embora rejeitasse o isolamento internacional e propusesse uma política mais aberta, ainda era um governo forte, no qual a liberdade individual e os direitos políticos eram controlados pelo Estado.

O primeiro esforço efetivo do governo americano para estabelecer contato e relações com o Paraguai, em 1845, infelizmente se revelou uma experiência lamentável, em grande parte graças às manobras imprudentes do cônsul Edward A. Hopkins, um homem que poderia ser tomado mais como um aventureiro do que um agente da diplomacia norte-americana.

A impaciência de López diante da questão particular de Hopkins – agravada pela inabilidade em lidar com a situação – aliada à dura resposta de López contra o navio *Water Witch* levaram as embrionárias relações diplomáticas dos países a uma inusitada crise.

A quase guerra entre os EUA e o Paraguai descortinou duas situações dramáticas que envolveria os dois países no início da segunda metade do século XIX. James Buchanan, tentando manter a unidade dos EUA, procurou mostrar que o país possuía capacidade de intervenção para além de suas fronteiras, e por extensão a sua política de mantê-lo unido acabou se tornando sem efeito. A ação com o Paraguai não conseguiu fortalecer um discurso de unidade nacional, e uma guerra secessionista chegou em 1861 para o presidente que o sucedeu, Abraham Lincoln.

Quanto a Carlos López, este não viveu para ver um Estado Guarani forte, possivelmente atuando como mediador das relações exteriores na América do Sul, pois

morreria em 1862; o seu filho assumiu, e os tambores da guerra ressoaram no Prata em 1864.

A história da intervenção dos EUA no Paraguai de algo esdrúxulo e impensável adquiriu contornos de uma guerra quase

real e evidenciou qual seria o destino dos EUA no futuro, ao tempo que também demonstrou a capacidade reativa do Paraguai diante de situações de guerra, a mobilização e disposição com que estavam para enfrentar qualquer ameaça.

BIBLIOGRAFIA

ACOSTA, Juan F. Pérez. *Vieja fraternidad Argentina – Paraguay*, Buenos Aires, 1939.

ARAÚJO, Johny Santana de. “El Imperio de Brasil, los estados platinos en el prólogo de la guerra de 1865”, *Caravelle* [Online], 108 | 2017, posto online no dia 1º junho 2017, consultado o 26 maio 2024. URL: <http://journals.openedition.org/caravelle/2338>; DOI: <https://doi.org/10.4000/caravelle.2338>

ARAÚJO, Johny Santana de. Entre a aproximação e a quase guerra: a política externa norte-americana no Paraguai (1845-1859). *Revista História Unisinos*, v. 22 n. 1 janeiro/abril. (2018). Disponível em: <https://revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/view/htu.2018.221.07> Acessado em 10/5/2024.

ARECES, Nidia R.; BOSIO, Beatriz González de. *El Paraguay durante los gobiernos de Francia y de los López*. Asunción: Editorial El Lector, vol. 5, 2010.

BANDEIRA, Luis A. Moniz. *A expansão do Brasil e a formação dos estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai – da colonização à Guerra da Tríplice Aliança*. 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2012.

BUCHANAN, James. *State of the Union 1857 - 08 December 1857*, Groningen: American History – From Revolution to Reconstruction and beyond, Arts Faculty of the University of Groningen, Netherlands.

BUCHANAN, James. *State of the Union 1859 - 19 December 1859*, Groningen: American History - From Revolution to Reconstruction and beyond, Arts Faculty of the University of Groningen, Netherlands.

CARTA de Carlos Antonio López, Presidente del Paraguay al Presidente de los Estados Unidos, Millard Fillmore. 25-02-1851. Archivo Nacional de Asunción ANA-Archivo Histórico de la República del Paraguay AHRP-PY-603-1-3. Unidad documental simple. Catálogo de la Colección Visconde de Rio Branco.

CENTURIÓN, Juan C. *Memorias o reminiscencias históricas sobre la Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Imprenta de Obras, 1894.

CHIARAMONTE, José Carlos. *Nación y Estado em Iberoamérica*. El lenguaje político en tiempos de las independencias. Buenos Aires: Sudamericana, 2004.

CORRISTON, Mark. The Paraguay expedition. 1983 *Thesis* (Master of Arts) Department of Social Science, Emporia State University. 1983.

DENISON, John Ledyard. *A pictorial history of the navy of the United States: embracing a general history of the America Navy, with a particular account of all the most celebrated nava batlles, from declaration of Independence to the presente time*, San Francisco: F. Dewing, 1862.

DORATIOTO, Francisco F. M. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002.

EXPENSES Paraguay Expedition, *House of Representatives*, 36th Congress, 1st Session, Doc. N^o 86, 11/5/1860.

FITZGERALD, Oscar P. "Profit and Adventure in Paraguay" in BARROW JR, CLAYTON R. (org), *America Spreads Her Sails: U.S. Seapower in the 19th Century*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2015.

FLECHA, Víctor-Jacinto. *Paraguay – República Independiente y Soberana 1813-2013*, Asunción, Centro Cultural de la República "El Cabildo", 2013.

FLICKEMA, Thomas O. The settlement of the paraguayan-american controversy of 1859: a reappraisal. *The Americas*, 25, 1, (1968).

FREEHLING, William. *The South vs. The South. How ntiConfederate Southerners Shaped the Course of the Civil War*. Nova Iorque: Oxford University Press, 2001.

FRYMER, Paul. *Building an american empire the era of territorial and political expansion*, Princeton: Princeton University Press, 2019.

HOLT, Michael F. *The Political crisis of the 1850's*. Nova Iorque: Wiley & Sons Inc., 1983.

HORNE, Gerald. *The deepest South: The United States, Brazil, and the African Slave Trade*, New York, New York University Press, 2007.

Harper's Weekly, 1858

HOWARTH, Stephen. *To shining sea: a history of the United States Navy, 1775-1998*, Norman, University of Oklahoma Press, 1999.

JUNQUEIRA, M.A. Ciência, técnica e as expedições da Marinha de Guerra norte-americana, U.S. Navy, em direção à América Latina (1838-1901). *Varia História*. Belo Horizonte, 23,38, 2007.

KLEIN, Philip S. *President James Buchanan: A biography*, University Park, The Pennsylvania State University Press, 1962.

LENTON, Henry T. *Navios de Guerra*, São Paulo, Melhoramentos, 1981.

LEONARD, Thomas M. *United States-Latin American Relations, 1850–1903: Establishing a Relationship*, Tuscaloosa, University of Alabama Press, 1999.

McPHERSON, James M. *Battle cry of freedom: The Civil War Era*. New York: Oxford University Press. 2003

MORA, Frank O.; COONEY, Jerry W. *Paraguay and the United States: distant allies*. Athens, The University of Georgia Press, 2007.

MOORE, John Bassett *The works of James Buchanan: comprising his speeches, state papers, and private correspondence*, Philadelphia/London, J.B. Lippincott Co, vol. VI, 1844-1846, 1909.

MOREIRA, Marília A. S. *A viagem do comandante dos Estados Unidos, Thomas Jefferson Page (U.S. Navy), ao estuário do Prata (1853-1860)*, Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais), São Paulo: Instituto de Relações Internacionais, USP, 2013.

New York Times, 1858/1859.

OFÍCIO de José Falcón, Ministro de Relaciones Exteriores del Paraguay, al Secretario del Departamento de Estado Unidos, Willian Learned Marcy. 23-08-1854. Archivo Nacional de Asunción ANA-Archivo Histórico de la República del Paraguay AHRP-PY-956-1-3. Unidad documental simple. Catálogo de la Colección Visconde de Rio Branco.

OFÍCIO de José Falcón, Ministro de Relaciones Exteriores del Paraguay, al Secretario del Departamento de Estado Unidos, Willian Learned Marcy. 03-10-1854. Archivo Nacional de Asunción ANA-Archivo Histórico de la República del Paraguay AHRP-PY-967-1-5. Unidad documental simple. Catálogo de la Colección Visconde de Rio Branco.

PAGE, Thomas J. *La Plata, the Argentine Confederation, and Paraguay. Being a narrative of the exploration of the tributaries of the River la Plata and adjacent countries during the years 1853, '54, '50, and '56, Under the orders of The United States Government*. New York: Harper & Brothers, Publishers, 1859.

PAMPLONA, Marco; DOYLE, Don H. (orgs.). *Nacionalismo no Novo Mundo. A formação de Estados-Nação no século XIX*. Rio de Janeiro: Record, 2008.

PARANHOS Jr, José Maria da Silva. *Com a palavra, o visconde do Rio Branco: a política exterior no parlamento imperial*, Rio de Janeiro, CHDD, Brasília, FUNAG, 2005.

PARAGUAI, *Historia documentada de las Cuestiones Entre el Gobierno del Paraguay y el de los Estados Unidos*, Vol 325, Nº 1, Asuncion: Imprenta Nacional, 1858.

PEABODY, Jorge Augusto. Diarios Sudamericanos 1858-1859, *Revista de La Biblioteca Nacional*, 3 (1970).

PETERSON, Harold F. Edward A. Hopkins: a pioneer promoter in Paraguay. *The Hispanic American Historical Review*, 22, 2 (1942).

SAFFORD, Frank. Política, ideologia e sociedade na América Espanhola do pós-independência. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina*. Vol. III. São Paulo: EDUSP, 1999.

SELSER, Gregorio. Liberalismo versus Paraguay, Sociológica, *Revista del Departamento de Sociología*, 7, 19, 1992.

El Semanario, 1859.

SMITH, Gene Allen; BARTLETT, Larry. "A most unprovoked, unwarrantable, and dastardly attack": James Buchanan, Paraguay, and the Water Witch Incident of 1855. *Canadian Nautical Research Society The Northern Mariner*, 2009, v. 19.

THOMPSON, George. *Guerra do Paraguai*, Rio de Janeiro, Conquista, 1968.

USA. Secretary of the Navy. "Report, Navy Department, December 2, 1859". *The Executive Documents*, Printed by Order of the Senate of The United States, First Session Of The Thirty-Sixth Congress, 1859-60. Vol. III. Washington. 1860a.

YEGROS, Ricardo Scavone; BREZZO, Liliana M. *História das relações internacionais do Paraguai*. Brasília: FUNAG, 2013.

YNSFRAN, Pablo Max. *La expedición norteamericana contra el Paraguay, 1858-1859*, Editorial Guaranía, México-Buenos Aires, 1954, 2 vol.

NOTAS

¹ A historiografia sobre a formação de ambos estados nacionais é muito extensa, mas levando em consideração alguns elementos inerentes ao problema levantado neste texto, em nível geral, podemos indicar: (BANDEIRA, 2012). Sobre o Paraguai e as especificidades da Bacia do Prata, ver os trabalhos de: (CHIARAMONTE, 2004); (PAMPLONA; DOYLE, 2008) e (SAFFORD, 1999). Sobre a ambiência política da região e do Paraguai no período, ver: (ARAÚJO, 2017). Sobre o desencadeamento da crise política entre o Paraguai e os EUA ver: (ARAÚJO, 2018). Sobre os EUA a respeito do governo de James Buchanan: (KLEIN, 1962); Sobre os processos internos e externos que constituíram a formação do estado-nação nos EUA antes da guerra, ver os 11 primeiros capítulos de (McPHERSON, 2003). Sobre as crises políticas que antecederam a guerra civil, entre as quais as dificuldades de manutenção de uma aliança política entre os partidos Whigs e Democratas pelo estabilidade da União ver: (HOLT, 1983). Sobre as diferenças políticas internas entre os estados sulistas, ver os dois primeiros capítulos de (FREEHLING, 2001), pode se intuir que as fraquezas internas entre os sulistas sinalizavam a Buchanan que não haveria secessionismo, assim a tentativa de se mostrar como um estado forte intervindo em um país distante como o Paraguai abriria espaço para o fortalecimento dos EUA. Sobre a construção das bases do chamado destino manifesto, ver: (FRYMER, 2019).

² Lista de navios que participaram da expedição militar, os tipos e os seus comandantes: *Sabine*, fragata, capitão H. A. Adams; navio-capitânia do comodoro W. B. Shubrick; *St Lawrence*, fragata, capitão J. B. Hull, navio-capitânia do comodoro F. Forrest; *Falmouth*, saveiro de guerra, comandante E. Farrand; *Preble*, saveiro de guerra, comandante T. E. Jenkins; *Dolphin*, brigue, comandante Charles Steedman, *Bainbridge*, brigue, tenente-comandante F. B. Renshaw; *Perry*, brigue, tenente-comandante R. I. Tilghman; *Memphis*, vapor, comandante J. B. Marchand; *Atlanta*, vapor, comandante D. B. Ridgely; *Caledonia*, vapor, comandante A. L. Case; *Southern Star*, vapor, comandante A. M. Pennock; *Wes-*

ternport, vapor, comandante T. T. Hunter; *Fulton*, vapor, tenente-comandante J. J. Almy, posteriormente foi o navio-capitânia da frotilha que subiu o rio; *Water Witch*, vapor, tenente-comandante R. B. Pegram; *M.W. Chapin*, vapor, tenente-comandante William Ronckendorff; *Metacomet*, vapor, tenente-comandante W. H. Macomb; *Harriet Lane*, vapor guarda-costa, Capitão John Faunce; *Supply*, navio de abastecimento armado, tenente-comandante F. Stanly; *release*, navio de abastecimento armado, tenente-comandante W. A. Parker (USA. Secretary of the Navy. "Report, Navy Department, December 2, 1859", p. 1137-1138).

³A força naval da Marinha dos EUA no Atlântico Sul recebia nome de *Esquadrão do Brasil* era permanentemente estacionada no Rio de Janeiro e visava coibir a ação do tráfico de escravos provenientes da África. Ver: (HORNE, 2007).

⁴A Marinha dos Estados Unidos na época era uma força de transição como muitas forças navais naquele momento sobre a constituição da Marinha dos EUA, ver: (HOWARTH, 1999). Sobre a natureza dos navios de guerra em desenvolvimento e construção naquele momento, ver: (LENTON, 1981).

El pensamiento naval de la regeneración guzmancista: renovación y mejoras de la armada nacional (1873-1876)

O pensamento naval da regeneração guzmancista: renovação e melhorias da marinha nacional (1873-1876)

The naval thought of the guzmancista regeneration: renewal and improvements of the national navy (1873-1876)

Germán José Guía Caripe

Doctor en Historia por la Universidad Católica Andrés Bello, es también Magíster Scientiarum en Historia de Venezuela Republicana por la Universidad Central de Venezuela. Actualmente es profesor en Geografía y Historia en el Instituto Pedagógico de Caracas y adscrito al Departamento de Formación General y Ciencias Básicas de la Universidad Simón Bolívar en su Sede Litoral como Profesor Titular a Dedicación Exclusiva, Área de Pensamiento Crítico, y también miembro correspondiente de la Asociación Española de Historia Militar. E-mail: gguia@usb.ve Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2924-0916>.

Leticia Velázquez Garrido

Magíster Scientiarum en Enseñanza de la Geografía por el Instituto Pedagógico de Caracas, donde también se graduó como Profesora en Geografía. Actualmente es profesora a tiempo completo del Departamento de Geografía e Historia del Instituto Pedagógico de Caracas. E-mail: leticiavel77@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-1749-4496>

RESUMEN

Renovar las unidades flotantes de velamen existentes; mejorar los apostaderos navales; crear una escuela náutica; implementar un proyecto de dique astillero en Puerto Cabello; construir capitanías y faros; realizar el dragado de barra; constituir una policía portuaria; entre otras transformaciones que beneficiarían la navegación marítima, fluvial y lacustre. En este sentido, la adquisición de los vapores de guerra artillados no fue únicamente necesaria sino, además, oportuna para dominar y defender un amplio espectro de la costa de las posibles invasiones, el bloqueo de los puertos, el contrabando de armas hacia los bandos

RESUMO

Renovar unidades de velas flutuantes existentes; melhorar as estações navais; criar uma escola náutica; implementar projeto de estaleiro em Puerto Cabello; construir capitanias e faróis; realizar dragagem em barra; estabelecer uma polícia portuária; entre outras transformações que beneficiariam a navegação marítima, fluvial e lacustre. Nesse sentido, a aquisição de navios de guerra armados era não só necessária como também oportuna para dominar e defender um amplo espectro da costa de possíveis invasões, do bloqueio de portos, do contrabando de armas para lados inimigos e da mobilização de

enemigos y la movilización de las tropas de infantería a gran velocidad para repeler a las fuerzas opositoras que amenazan con quebrantar el proyecto de paz establecido, sin embargo, el mayor aporte durante la Regeneración de Guzmán Blanco (1873-1876), fue la incorporación del motor a vapor y el hierro para la consolidación de una Marina de Guerra, lo cual significó un hito en la Historia Naval Venezolana.

DESCRIPTORES: Vapores; Regeneración; Guzmancismo; Armada Nacional.

tropas de infantaria em alta velocidade, para repelir as forças de oposição que ameaçam romper o projeto de paz estabelecido; porém, a maior contribuição durante a Regeneração de Guzmán Blanco (1873-1876) foi a incorporação da máquina a vapor e ferro para a consolidação de uma Marinha, que representou um marco na história naval venezuelana.

PALAVAS-CHAVE: Navios a Vapor; Regeneração; Guzmancismo; Marinha Nacional.

SUMMARY

Renew existing floating sail units; improve naval stations; create a nautical school; implement a shipyard dock project in Puerto Cabello; build captaincies and lighthouses; perform bar dredging; establish a port police; among other transformations that would benefit maritime, river and lake navigation. In this sense, the acquisition of armed war steamers was not only necessary but also opportune to dominate and defend a wide spectrum of the coast from possible invasions, the blockade of ports, the smuggling of weapons to enemy sides and the mobilization of infantry troops at high speed to repel the opposition forces that threaten to break the established peace project, however, the greatest contribution during the Regeneration of Guzmán Blanco (1873-1876), was the incorporation of the engine steam and iron for the consolidation of a Navy, which represented a milestone in Venezuelan Naval History.

DESCRIPTORS: Steamers; Regeneration; Guzmancism; National Navy.

INTRODUCCIÓN

Mejorar la Fuerza Armada venezolana que resulta el objeto de esta investigación, así como reza la literatura oficial de la época, era uno de los principales motores del gobierno de Abril de 1870. Ella estaba distribuida en las fuerzas terrestres y marítimas. Siendo el componente de tierra, basado en el Ejército Permanente (infantería, caballería y artillería) y la Milicia, lo más utilizado para hostilizar a las facciones de los opositores o cualquier amenaza. Presentaba este cuerpo armado mucho abandono, desorganización y falta de renovación del material de guerra ante la llegada al poder. “Entre los años de 1860 y 1870, se encuentra un aparato militar venezolano en franco decaimiento, escaso financiamiento, material de guerra desfasado y para colmo de males, corta

en efectivos para sus componentes (Guía Caripe, 2018, p.43)”.

Por estas razones, Guzmán Blanco se ocupa como presidente provisional (1870 – 73) de mejorar con notable prioridad y prontitud el aparato militar. Basado en los cambios cuantitativos y cualitativos con el aumento del número de tropas según la necesidad, la fuerza de intervención estaba alojada en cuarteles o fortalezas coloniales, recolección de armamento disperso, equipar (uniformes, alimentación, raciones y equipos) y comprar armamento novedoso consonó con los avances tecnológicos en el arte de la guerra.

Por el lado de la Marina de Guerra, el General Guzmán puso especial acento en la modernización de la Escuadra Nacional, para poder llevar con rapidez a

los contingentes armados a los teatros de operaciones (Apure y Coro) diseminados en todo el territorio nacional y obtener un dominio de toda la costa venezolana. El buque impulsado por el carbón y fabricado en hierro vino a ser esa posición móvil que revoluciona la navegación en el sentido de acortar la distancia de un punto a otro. En este sentido, se adquieren unos vapores a costo razonable en los principales astilleros de los Estados Unidos de América, para poder renovar sustancialmente la flota de buques, muchos de ellos con velamen.

Se compran los vapores artillados para la formación de una escuadrilla, entre ellos: *el Bolívar*, *Guzmán Blanco* y *Liberal*, junto a unas viejas goletas impulsadas por la fuerza del viento. Junto a esto se crea una especie de bases navales tanto en la costa marítima, como en la lacustre y la fluvial del país que se denominaron apostaderos (Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar), creaciones de un sistema de faros, capitanías de puertos, una escuela náutica para formar los operarios de los vapores y el proyecto de creación de un dique – astillero en la ciudad de Puerto Cabello, entre otras disposiciones de Marina (raciones, barras de navegación, combustible a carbón, draga de canales) del Ejecutivo regenerador.

A raíz de lo planteado surgen las siguientes interrogantes que podrán dar un norte a esta investigación histórica con carácter documental sobre el ABC que perseguía el general y doctor, Antonio Guzmán Blanco en mejorar la Escuadra Nacional y, por ende, la Marina de Guerra: ¿Qué pretendía Guzmán para la fuerza marítima del Septenio? ¿Cómo los avances tecnológicos en materia de guerra naval apoyarían esa renovación?

Partiendo de estas preguntas, expon-dremos una investigación de carácter

documental, basada principalmente, en la revisión, análisis y estudios de fuentes primarias, secundarias y hasta terciarias, entre 1873 a 1876, que sirvieron de soporte teórico para el estudio de la Historia Naval de Venezuela. No obstante, la renovación de la Marina de Guerra guzmancista, hasta el presente, no ha sido trabajada de una manera sistemática por la historiografía venezolana ni por los pocos investigadores especializados en estudios navales que han trabajado su evolución histórica.

Las fuentes bibliográficas venezolanas existentes sobre la temática de los primeros siete años en el poder de Antonio Guzmán Blanco, por lo general enfatizan en las transformaciones políticas, económicas y sociales durante ese período, pero son pocas las que ofrecen una evolución del aparataje militar y naval del guzmancismo. Sin embargo, tenemos la obra voluminosa: *Historia Contemporánea de Venezuela*, escrita por Francisco González Guinán (personero del guzmanato) que se publicó en 1954. Esta obra que posee muchos volúmenes es fundamental para estudiar a la Venezuela de la segunda mitad de siglo XIX, ofrece una descripción de la evolución general de la fuerza armada del periodo en estudio, describe las adquisiciones de unos vapores para la Armada de la Regeneración guzmancista.

Por otro lado, tenemos el trabajo de Tomás Pérez Tenreiro conocido como: *Guzmán y su actuación militar regeneradora de las fuerzas militares*. Publicado en 1983, es una obra colectiva en tres tomos, denominada: *Venezuela 1883*. En este trabajo se incorporan citas textuales para avalar y explicar la evolución que tuvo el aparato militar guzmancista durante el Septenio, aunque al final no se incorporan las fuentes empleadas. El escritor asume posiciones en torno al papel que desempeña Guzmán

Blanco como conductor y organizador de tropas para aplastar con eficacia y eficiencia cualquier alzamiento durante su gestión y la compra de unos vapores para lograr la pacificación del país.

También, no debemos dejar de destacar el texto monográfico: *Caudillos, militares y poder. Una historia del pretorianismo en Venezuela* de Domingo Irwin e Ingrid Micett (2008). En esta obra se expone la visión en conjunto sobre la evolución de las fuerzas armadas durante el guzmancismo. Dentro de sus páginas se expone cómo se reorganiza y se renueva el armamento del ejército, la compra de vapores y de material de guerra para neutralizar desde el gobierno central, la insurrección de Coro de León Colina y José Ignacio Pulido. El texto cuenta con un importante repertorio de fuentes primarias, en especial, las fuentes oficiales que permiten reconstruir la coyuntura política que amenazó la estabilidad del septenio y por ende del poder central.

Se puede mencionar el pequeño aporte a la historia de la Armada venezolana: *The Venezuelan Navy (1830-1957). Toward the consolidation of naval power* de la historiadora naval Hadelis Jiménez López (s/f). Este apartado se pasea, y muy someramente, por la evolución de la Marina de Guerra de Venezuela y la consolidación del poder naval entre 1830 y 1957, en relación al periodo estudiado solo menciona hecho muy puntuales que se vincularon con la duración en servicio de algunos buques de la Armada Nacional, el nombramiento de general Luis Sardi como Brigadier General en 1873. Además, describe la expansión de la Marina de Guerra en 1880 con la compra de unos vapores artillados.

Finalmente, traemos a colación el aporte de José Raimundo Porras Pérez en un capítulo intitulado: “Un modelo sui

géneris de concebir el combate: Tendencia teórico – militar venezolana (1870 – 1908)”, inserto en libro colectivo De las huestes indianas al pretorianismo del siglo XX: *Relaciones civiles y militares en la Historia de Venezuela* (2012). Allí el autor enfoca la doctrina militar que influenció el aparato armado guzmancista, basado en el arquetipo español en su forma de hacer la guerra y en conjunción con el modelo norteamericano con el uso del armamento de repetición (fusiles y rifles de repetición Enfield, Remington por su ventaja operacional, su accesibilidad y por la fácil compra en el exterior) proveniente de los Estados Unidos de América, que surgió como excedente de la Guerra de Secesión (1861 – 1865).

En consecuencia, dividiremos el estudio en tres cuerpos bien diferenciados para un mejor estudio y comprensión del hecho histórico en cuestión, el primero de esos apartados se titula: La defensa marítima: Escuadra Nacional, donde se exponen argumentadamente las razones de renovación de una Armada de velamen por una de vapor, para poder lograr con mayor eficiencia la pacificación. La segunda se denomina: La mentalidad naval de la regeneración guzmancista. En este punto se desarrollan los intentos de profesionalización de la Marina de Guerra a través de la efímera escuela náutica, la doctrina naval que se pudo emplear (Jeunne Ecole), el proyecto de instalar un dique – astillero (1876) en Puerto Cabello y los futuros esfuerzos por comprar unos monitores (EEUU). En el último tramo, las operaciones navales contra las insurrecciones regionales, donde se esbozan los beneficios de obtener una ventaja tecnológica del vapor para apoyar el transporte de la infanterías a los teatros de operaciones, el Bloqueo de Coro (1874 – 75), controlar el contrabando de armas

de los facciosos y atacar la piratería de barcos particulares.

LA ESCUADRA NACIONAL Y LA DEFENSA MARÍTIMA DEL TERRITORIO NACIONAL

Entre los años de 1860 a 1870 se encuentra un aparato militar en franco decaimiento, escaso financiamiento, material de guerra desfasado y para colmo de males, corta en efectivos. Para ello, el general y doctor Antonio Guzmán Blanco a su llegada al poder, busca la manera de renovar y, por decir algo, actualizar, según los avances de la época, la estructura castrense que hereda del pasado reciente. En este accionar, se refleja los esfuerzos re-organizativos de lo armado que permitirá dar un gran viraje para mejorar la eficiencia y la contundencia en la neutralización de los opositores que no se sentían a gusto con su forma particular de ejercicio político, aderezada, con ese particular interés de permanencia en el Ejecutivo. La anhelada paz era su primordial objetivo, sino se logra la pacificación del territorio de las facciones disidente que, de paso, no daban un sólo día de tregua ni descanso en su beligerancia, no hay garantía de estabilidad ni tranquilidad política para poder ejecutar las bases de programa liberal de orden y progreso, que tenía en mente cuando asciende a la autoridad máxima del Ejecutivo, a través de las descargas de fusilería y bayoneta a finales del mes de abril de 1870.

Lo primero que hace el general Antonio Guzmán Blanco con la fuerza armada del Estado Nacional, tanto con la terrestre como también con la marítima, es de crear un cuerpo bien organizado, efectivo, capaz, administrado logísticamente, renovado con armas novedosas y, por ende, la adquisición de nuevos vapores

de guerra cónsonos con el desarrollo industrial de la producción en masa que se respiraba en las grandes potencias de la época. Para poder lograr ese objetivo de transformación, debe el caudillo nacional apoyarse con los oficiales egresados de la moribunda Academia Militar de Matemáticas (cierra en 1872 para dar pasos a los estudios de Ingeniería en la Universidad de Caracas), que lo ayudaban con la asesoría en materia castrense, una administración centralizada para direccionar mejor esos cambios, un músculo económico de la élite comercial (Compañías de Crédito) que apoyaba su provisionalidad y los acuerdos políticos – territoriales, con los numerosos caudillos regionales de todo el país.

Estas acciones de reajuste comienzan inicialmente con la recolección de las armas de fuego (desarme) y pólvoras en manos de particulares, para depositarla preventivamente en los parques de armamentos (Caracas y Puerto Cabello) de las fuerzas gubernamentales, aumentar o disminuir los contingentes según la necesidad, crear una fuerza de intervención capaz con bases operativa en las guarniciones (brigadas, batallones y compañías), adquirir equipos de guerra moderno y conveniente con nuestra realidad guerrerista. Todos estos elementos mencionados y los que no se pueden detallar, tienen su base jurídica en el Código Militar de 1873 que vino a ser el instrumento normativo y ejecutor para un buen funcionamiento operativo, aunque sea en la teoría, del aparato militar del Septenio.

Así como se reorganiza vigorosamente el Ejército Permanente y la Milicia (clientela de los caudillos regionales) para que sean los pilares fundamentales del sosiego en el territorio, también, a la vez, se hacía con la Marina de Guerra en su organización, en especial atención, con la Escuadra

Nacional que sería el soporte fundamental de la defensa marítima del territorio venezolano ante los embates de navíos corsarios que practicaban el contrabando de armas, con el apoyo de las facciones opositoras al régimen Guzmancista que daba sus primeros pinitos.

Para hacer más efectiva esta custodia y protección en el mar, se comienza a adquirir vapores como buques de guerra que vendrían a ser posiciones móviles para orientarlas a discreción de sus comandantes para que actúen con su artillería y le produzcan al enemigo los mayores efectos destructivos. Esta unidad flotante propulsada por el accionar del motor a vapor, alimentado por la combustión del carbón mineral, lleva consigo la capacidad inmediata de reponer sus armas de fuego navales, aprovisionarse de combustible, reparar los daños en astilleros. Siendo el vapor de guerra una unidad que ofrece una gran movilidad, masa de fuego y larga permanencia que son las características esenciales bélicas de estos barcos para ser más provechosa en la táctica naval ante una amenaza o dar el combate decisivo (Cerezo Martínez, 1983, s/p).

Los vapores propulsados por motor a carbón vienen a revolucionar la navegación desde comienzo del siglo XIX con respecto a los tradicionales de velamen, en el sentido que podían desafiar las corrientes marinas, los vientos contrarios, maniobrar en la costa con facilidad y podían navegar (grandes travesías oceánicas) en línea recta, que se traducía en menos horas de navegación. Primero, se comienzan a hacer los cascos de madera después, con el pasar de las décadas, se comienzan a construir de hierro (estancos) para resistir los embates del fuego contrario. Por último, se le dota por las bandas de babor y estribor; de proa a popa de artillería que

con el pasar del tiempo va mejorando su puntería y su acción destructiva (Millet y Maslowsky, 1984, p.140).

El propio Guzmán Blanco se ve en la necesidad de renovar la malograda Armada que heredó de las pasadas administraciones, con la adquisición de unos nuevos vapores para la Escuadra Nacional, para así poder lograr con éxito la pacificación del país, junto el apoyo de la fuerza permanente del ejército. Entre los nuevos vapores que se compraron, en su mayoría en el extranjero, estaban: *el Bolívar, el Liberal y el Guzmán Blanco* (ex Oriente). Aunado a que también se recuperaron algunos buques que estaban en manos del enemigo después del 27 de abril de 1870.

A partir de las compras de estos vapores, algunos que se reparan después, por el mal estado en que se encontraron, junto a otras embarcaciones de madera propulsadas por el velamen y a alguna se le cambia la nomenclatura, como era la costumbre, al llegar un nuevo gobierno (González Guinán, 1954, p. 188)¹. Se comienza a transitar una nueva etapa de renovación que se emprende en el Departamento de Marina del ministerio de Guerra y Marina para fortalecer las operaciones navales por parte de la Escuadra Nacional, a pesar, de la fuerte crisis económica, producto de la bajada de los precios internacionales del café venezolano, a comienzo de los dos primeros años de la gestión de Abril de 1870.

En igual forma, el gobierno provisorio de Abril necesitaba aumentar su fuerza naval, a pesar de las dificultades económicas que encontraba el tesoro público (El Diario, Caracas, 12 de abril de 1871) para así dar un amplio espectro de dominio sobre el mar, lo fluvial y lo lacustre para evitar el contrabando de armas y suministro del cual los opositores al régimen se suplían, a

través de barcos corsarios. De allí, los Decretos, siendo el primero del 21 de mayo de 1870 que declaraba piratas a los buques que tenían en su poder los partidarios del gobierno que dejó de existir (Leyes y Decretos de Venezuela, 1984, pp. 56-57), y el segundo del 1 de octubre de 1871, para la prohibición de la navegación por el Orinoco y bloqueo del Delta para evitar las naves que apoyaran a los opositores.

No obstante, para poder emprender la transformación de la Escuadra Nacional se debió primero pacificar el territorio ante tantas facciones en armas, y superar a los enemigos opositores que no permitían una estabilidad política para el gobierno de Abril de 1870. Ahora, en 1873 con cierta tranquilidad institucional, el gobierno provisorio de Guzmán Blanco comienza a entender el importante papel que juega la Marina de Guerra remozada por el vapor, para poder dominar los alzamientos a lo largo y lo ancho del territorio venezolano.

Primeramente, se recuperan los buques que estaban en manos de los enemigos del gobierno, muchos fueron reparados para mantenerlo activos en caso de cualquier alteración, después de haberlo sometido a las duras fatigas de emplearlos en dos campañas militares, como fueron la de Apure y la de Tinaquillo. Para el momento se contaba con los cuatro vapores, entre ellos: *el Bolívar*, *Guzmán Blanco*, *Liberal* y *Mapararí* que se encontraban en Puerto Cabello, completamente inútil, resultando muy costosa su puesta en funcionamiento (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p.35)². A pesar de la mala situación financiera que atravesaba, se gastó del Tesoro público unos V 80.000 para poner en uso operativo estos tres primeros vapores, junto a otros gastos de elementos de guerra que se hicieron

durante los tres pasados años para lograr el sosiego deseado (Guzmán Blanco, 1970, s/p).

La necesidad de reorganizar, renovar y mantener en óptimas condiciones la Escuadra Nacional se ve reflejada en la compra de nuevas embarcaciones a precios accesibles y la puesta en marcha de una estructura de funcionamiento logístico (apostaderos, capitanías, marineros, depósitos de combustible y dique de reparación), de la Marina de Guerra del guzmancismo, para así poder responder con efectividad al dar cacería a las embarcaciones que merodeaban la costa marítima o fluvial, bloquear los puertos, preservar el comercio marítimo, atacar posiciones enemigas y, por último, incrementar y/o conservar el número de naves al servicio de Estado venezolano.

Para materializar la idea de renovar la Escuadra, era preciso la intervención del propio Guzmán Blanco, del ministro de Guerra y Marina y el Jefe de la Dirección de Marina entre finales de 1873 a 1874. Entre los buques de línea estaban los tres primeros vapores, según la Memoria de Guerra y Marina de 1874, tenemos los siguientes:

1. Vapor *Bolívar*: (Carrillo Batalla, 1895, pp.47-48): se encuentra en Puerto Cabello, espera de Inglaterra una nueva caldera para evitar el consumo excesivo de carbón. Esta nueva pieza será llevada a Saint Martin para que sea instalada. Tenía un casco de hierro con tres cuarto de pulgada de espesor hasta la cubierta de la batería. Dividido en cuatro compartimientos a prueba de agua. Su arboladura es de tres palos y con velas. Tiene el siguiente armamento: dos cañones de *Blackly* y una longitud de trescientos ochenta y pico de tonelada de desplazamiento Estados Unidos (Estados Unidos de Venezuela, 1875, pp. lxii-lxiii).

2. Vapor *Guzmán Blanco*: esta operativo, en Puerto Cabello se le practicó importantes reparaciones. Estaba construido en hierro, su arboladura es de estilo de un bergantín goleta y estaba armado con cuatro piezas. Dos colisas en popa y un cañón de 24 por banda, tanto de babor como de estribor. Compaginan el sistema Armstrong con el Blacky. “Camina a 8 millas, consume 12 toneladas diarias de carbón, y sus depósitos para doce singladura y mide quinientas toneladas”³.
3. Vapor *Liberal*: está en servicio en el río Orinoco. Es un pequeño buque de 50 toneladas con buenos fondos y altos de madera. Se uso es como buque patrulla para las actividades aduanales de Ciudad Bolívar. Pero por los alzamientos se volvió a colocar en la Escuadrilla. Tiene una pieza de artillería de 6, su velocidad es 7 nudos y “un día gasta de una a dos toneladas de carbón y sus depósitos tienen espacios para diez días de viaje” (Estados Unidos de Venezuela, 1875, pp. lxii-lxiii).
4. Vapor *Maparari*: en muy mal estado y fondeado en Puerto Cabello.
5. Goleta *Estrella*: usada por el ministerio de Fomento para servir de pontón – faro en la boca del Orinoco, sometido a reparaciones.
6. Goleta *General Ferrer*: en servicio en el territorio Colón, buen estado y se gastó una fuerte cantidad en su reparación.

En este sentido, el vapor de guerra *Bolívar*, sería la embarcación de primer orden o insignia de la Armada de la Regeneración guzmancista que será utilizada como transporte, crucero de conexión y una posición móvil muy importante para las campañas militares que no dejaban de

parar. No obstante, para poder ofrecer una mejor reorganización en la táctica naval de posicionarse ante un barco insurrecto, atacar una posición enemiga y bloquear un puerto en manos opositoras, era necesaria la creación de bases navales o apostaderos que permitían el apoyo para las operaciones marítimas de la Escuadra Nacional. También serían utilizadas como maestranzas para reparar y aprovisionar de carbón y agua a los buques que buscan refugio. La función primordial de estos apostaderos navales era ser un puesto de comando para reprimir el contrabando y vigilar – proteger a la costa (Cervera Pery, 1992, p. 45).

Para este motivo organizan y surten en Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar unos apostaderos que se utilizarán como “almacenes de marina, revistas de comisarios y movimientos marítimos” (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p. 36). También se crean las Capitanías de puertos en La Guaira, Cumaná y la Vela de Coro que eran una circunscripción acuática que contaban con una organización interna, dependiente de los Apostaderos, de las operaciones y ofrecer seguridad con una futura policía de puerto a las embarcaciones. Siendo la ciudad portuaria de Puerto Cabello el punto de concentración de la escuadra. Desde allí, se organizaba como división marítima y también se surtía de materia de guerra para activar como fuerza de choque a los enemigos del gobierno de Abril y las posibles amenaza del reino de Holanda, por la aprensión de las goletas curazoleñas: *Midas*, *Bolivita* y *Colibrí*, acusadas de piratería y del contrabando de armas en nuestras costas a los facciosos, por parte del gobierno de Guzmán Blanco.

Además de contar con una Escuadra Nacional cuya columna vertebral eran cinco o seis vapores artillados, siempre

preparados en los apostaderos o capitania de puertos de la República, junto a otras goletas de guerra y flecheras. De esta manera, se tenía un medio de transporte para movilizar a los números cuerpos de infantería, los cuales eran empleados en cualquier campaña militar que trastocará la tranquilidad del gobierno de Abril y diera un medio para defender sus puertos y espacios lacustres y fluviales, ante las amenazas de los opositores que mantenían siempre en estado de beligerancia. En parte, podemos entender que la Marina de Guerra del guzmancismo priorizara la defensa, con base en la operación desde las costas con los apostaderos y protegiera el litoral marino, fluvial y lacustre de una gran franja costera que posee el territorio venezolano (Delamer y Oyarzábal, 2010, p. 9).

Corren los años, y los principales vapores de la Escuadra son constantemente sometidos a reparaciones por el uso y abuso de tenerlos operativos para las acciones de transportar y apoyar con logística a la fuerza permanente y las milicias. En tal sentido, el ministro de Guerra y Marina, Felipe Estevez, sostiene lo siguiente en relación de contar con una Marina de Guerra reformada, defensiva y presta a garantizar la paz del territorio en 1874:

El completo abandono con que se le ha visto por casi todos los gobiernos que ha sucedido en Venezuela desde su transformación política en 1830, como si por su importancia no mereciera la mayor atención y no prometiera con su desarrollo positivos bienes que traerían por necesaria consecuencia la prosperidad de Venezuela. (...) Nuestro inmenso litoral y el gran número de islas casi desiertas que poseemos y que es preciso conservar aun à costa de los mayores sacrificios, demandan la organización de nuestra Marina de Guerra de una manera tal, que satisfaga al mismo tiempo las

necesidades públicas y las de comercio, proporcionando à este las ventajas posibles y que tiene derecho a esperar en todo el país bien constituido y que debe marchar por la senda de un verdadero progreso. (...) Sería difícil encontrar la verdadera causa del abandono con que casi siempre ha sido vista nuestra Marina de Guerra por las Administraciones anteriores; pues no en todas épocas no hemos dejado de tener paz, (...) ni en todos los tiempos se ha encontrado el Tesoro Nacional en situación tan apremiante que no han podido hacer frentes a las erogaciones que se hubiesen acordado con un motivo tan laudable [adquirir buques]." (Estados Unidos de Venezuela, 1874, p. XXXI).

A través de lo planteado, se puede notar un esfuerzo por transformar lo existente en materia marítima por parte de la regeneración guzmancista en el sentido de renovar a la medida de sus posibilidades las unidades flotantes a vapor, mejorando la infraestructura naval, al menos en la teoría y proporcionar una amplia defensa al litoral e islas abandonados dentro del mar interior.

EL PENSAMIENTO NAVAL DE LA REGENERACIÓN GUZMANCISTA

Los cambios tecnológicos impulsados por la Revolución Industrial para mediados del siglo XIX, no sólo supuso una transformación en la guerra terrestre, sino que proporcionó fuertes cambios en la construcción, movilidad y armamento de los buques. Estos elementos tienen como consecuencias que la mentalidad marítima -como se le decía en la época- fuera cambiando cónsonamente con las innovaciones que venían de experiencias de otras naciones con mayor poderío técnico – industrial, que influenciaron y dictaron una especie de brújula en la

concepción naval de muchos estados – naciones latinoamericanas.

Entre 1830 y 1840, las marinas de guerra de las naciones industriales comienzan a experimentar con la propulsión a vapor. Desde la decisiva batalla naval de Trafalgar de 1805 hasta 1870, se van logrando importantes cambios en la transformación de la guerra naval en el sentido de construir y desarrollar buques más rápidos, maniobrables y que no dependieran de la fuerza del viento para poder impulsarse.

No obstante, esos avances iniciales en navegación son propios de la premura por transportar mercancía por todo el mundo, a través del crecimiento del comercio que después las marinas de guerra van adoptando en sus buques de superficie. El avance tecnológico dio más velocidad y mayor poder de destrucción a la artillería. En este sentido, los franceses inician el potencial de fuego en 1837 con el proyectil explosivo. En 1859 sacan de sus astilleros *La Gloire* que estaba impulsado por el poder asombroso de la época del vapor, casco de hierro y con un blindaje lateral del casco de 121 milímetros. No obstante, los ingleses no se quedan atrás en la carrera naval, ellos lanzan a flote *El Warrior* que sería una especie de acorazado movido a vapor, construido totalmente en hierro y armado con cañones de uso naval con proyectiles no esféricos. A partir de ese momento, no se dejaba de innovar y transformar la guerra sobre el agua de las marinas de guerra de los países industriales. (Cross, 2012, pp. 108 – 111).

Por otro lado, la aceptación del vapor por el velamen no fue tan sencilla de asimilar en la mentalidad naval de la época. Tanto es así, que el predominio del hierro sobre la madera no se había alcanzado para 1860. Inclusive, los vapores de guerra llevaban consigo los

aparejos para desplegar las velas, en la mayoría de los casos tenían el motor a vapor como auxiliar de navegación, resultando contradictorios (Millet y Maslowsky, 1984, p. 140). Aunado a que la navegación a vapor, en sus primeros años, presentaba dos grandes problemas que fueron corregidos con el pasar del tiempo.

En primer meollo era transformar la energía calorífica de ese fluido gaseoso en movimiento de propulsión. Previamente se experimentó con las paletas o rueda de palas, pero su aplicación en navegación de gran altura era un grave inconveniente. La solución fue adoptar la hélice de popa y se comienza a generalizar a partir de 1860. El otro gran problema que tenían los vapores era el gran consumo de carbón (mineral o vegetal) que imposibilitaba las travesías oceánicas (de allí, el uso del velamen auxiliar) (Martínez Reixido, 2001, pp. 266 – 267). El problema tuvo su fin en la década de 1860, con la puesta en marcha de los motores de expansión múltiple que economizaban el vital combustible.

Sin embargo, el pensamiento naval existe desde la más remota antigüedad y sus fundamentos son siempre los mismos desde los primeros pinitos. El pensamiento naval no tiene otro sentido que la defensa de los intereses propios en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, algo que se percibe como necesidad vital y permanente y por eso se desarrolla y crece con facilidad en la mentalidad de una nación o estado y se transforma en poder naval mediante la voluntad y las correspondientes decisiones de sus dirigentes. Por tanto, el instrumento del pensamiento naval es el poder naval, que sirve para que las decisiones de los gobernantes sobre cuestiones marítimas sean tenidas en cuenta y respetadas. El poder naval, a su vez, sirve a la política exterior, a la diplomacia, a la estrategia

general y a la colaboración con las naciones aliadas. Las naciones poderosas desarrollan el poder naval y lo ejercen de forma espontánea (Gutiérrez de la Cámara, 2009, p. 100).

Muchos sabemos, que la guerra no es una ciencia exacta y no existen fórmulas mágicas para la puesta en práctica de los principios de la guerra naval que son impuestos por el desarrollo del poder naval, estos principios se basan: sostenimiento de la moral, ofensiva, seguridad, sorpresa, concentración de fuerza, economía de esfuerzo, flexibilidad y logística (Gutiérrez de la Cámara, 2009, p. 93).

Durante los siete años en el poder, del general y doctor Antonio Guzmán Blanco (1870 – 1877), específicamente con la Regeneración (1873 – 1876) como él llamaba al periodo que permitió sentar las bases de su personalismo político, se tomaron medidas en la renovación y propiciar un pensamiento naval en la Marina de Guerra venezolana, no obstante, durante la administración del general José Gregorio Monagas (1851 – 1855), específicamente para el año de 1852, se manda a construir a los Estados Unidos de América el primer vapor de guerra para la Armada Nacional que sería bautizado con la nomenclatura: *Libertador*.

Este buque sería construido en los astilleros de Filadelfia (Estados Unidos de América), bajo la supervisión de Ambrosio A. Thomson, previo se la había revocado la contratación a Fortunato Corvaia, y estaría armado con dos cañones de 32 que giraban sobre pivotes en popa y proa; seis cañones de 9 que formaban las piezas de artillería de estribor y babor; su cámara construida a gusto del cliente; el motor hacía unas 80 revoluciones por minutos a una presión de 18 libras. Medía 120 pies ingleses de longitud, 23 de manga y 10 de puntal,

este nuevo vapor. (Vargas, 1989, p. 156).

Un gran estimulante para la compra de nuevas unidades flotantes a vapor fue la versatilidad y operatividad del barco a vapor. Es oportuno señalar que el pensamiento naval venezolana de ese momento buscaba en los Estados Unidos de América los medios técnicos para poder incorporarse sin ninguna dificultad a la era del vapor (Irwin e Micett, 2008, p. 133).

Los EUA venían de enfrentar una guerra civil de Secesión entre 1861 y 1865 que les dejó un fuerte aprendizaje en materia de combate naval con el uso del blindaje, los monitores y los torpedos (Reixido, 2001, p. 266)⁴. Se forma una Escuadra Nacional de hierro y vapor, con *el Bolívar, Guzmán Blanco, Liberal y Mapararí*, presta para los criterios tácticos – defensivos (Jeune Ecole) de la defensa de la amplia costa marítima, principales puertos y las vías de acceso a ríos y lagos.

No obstante, el trabajo no sólo era adquirir los vapores en el extranjero (EUA e Inglaterra) que fueran pequeños, maniobrables y que tuvieran en su cubierta grandes piezas de artillería. También, la creación de una efímera Escuela Náutica para formar el cuadro de oficiales de los buques de la Armada Nacional y proyectaba la construcción en Puerto Cabello de un astillero o un arsenal de marina (combustible, municiones y vituallas para la travesía).

En lo tocante, se necesitaba un instituto de formación en las artes navales para adiestrar y profesionalizar al personal de marinos para los recientes vapores de guerra que fueron adquiridos por la gestión guzmancista para la Escuadra. Para 1874 se creó la Escuela Náutica que estaba bajo la dirección del Gobierno, estaría regentada por el general Simón Sardi. Previa a esa institución, se había

creado otro instituto naval el 24 de abril de 1866. Pero no pudo consolidarse por las dificultades políticas y económicas de ese momento.

La navegación a vapor, uno de los grandes frutos de la revolución industrial, tendía a formar un cuerpo de marinos con mayor conocimiento de las técnicas de travesía, ciencias náuticas y conducción de las exigentes máquinas activadas por la combustión del carbón mineral. De allí, la preocupación del Estado para preparar a los futuros navegantes (militares y mercantes) y de contar con un personal idóneo (natural) que le permitiría un ahorro sustancioso del Tesoro de la nación, evitando así, pagar los honorarios profesionales de navegantes y maquinistas extranjeros que era muy común en los barcos de bandera venezolana.

Al mismo tiempo, el Estado tenía la necesidad de proporcionar formación sistemática y homogénea a un número de oficiales para desarrollar soberanamente el comercio y el potencial marítimo de un país con una larga franja costera, los procedimientos técnicos de la navegación y prepararlo para la guerra naval contra el adversario. Evidentemente, había aumentado la dotación de buques de la Escuadra Nacional y la cifra de efectivos de la Marina de Guerra.

Es oportuno señalar, que a escala iberoamericana (1874 – 1876), se viene proyectando centros de formación educativa en materia náutica para operar y tripular los nuevos buques, como en Argentina y Chile que son los casos más representativos, también presentaban problemas de consolidación y permanencia en el tiempo en sus primeros años de instalación. Para el caso argentino, tenemos que funcionó la escuela, tanto en tierra (Río de la Plata,

Recoleta) o como un aula flotante en el mar (vapor General Brown, 1876), con una planta profesoral (muchos extranjeros) de aquilatada experiencia de guerra naval, pero tenía problemas de continuidad y formación de sus conductores (Oyarzabal, 2005, p. 1395).

Este proyecto educativo naval debía tener su sede académica en la ciudad de Caracas. Dentro de sus espacios se deberá tener un máximo de 25 alumnos. Dentro del pensum de estudio, se señalaba con énfasis haber cursado matemáticas. Además, se debía enseñar teóricamente y, a su vez, con sus respectivas prácticas: pilotaje, Ordenanzas de la Armada (propias del periodo colonial, aún vigentes), manejo de fusil, nociones de artillería. Toda esta formación estaba sustentada en un año de formación y preparación para el manejo de los oficios marítimos y “organizar dotaciones de buques de guerra y llenar las vacantes que ocupen en ellos.” (Estados Unidos de Venezuela, 1874, p. XXXIX).

El recién graduado pasará un año más de prácticas a bordo de embarcaciones. Si aprueba la teoría y la práctica, obtendrá el título de: Segundo Teniente de la Armada Nacional⁵ (Academia Nacional de la Historia, 1985, p. 47). Era vital y racional que todo oficial naval, manejará el idioma inglés como segundo idioma. De hecho, los barcos propulsados por vapor eran fabricados en su mayoría en los astilleros de Inglaterra y los Estados Unidos de América. Allí, la necesidad de dominio del inglés para el manejo de la nomenclatura de los buques. Por ende, se contaba con la experiencia de la Academia Naval (1850) en Annapolis, EUA que servía de modelo de inspiración a seguir para las incipientes armadas de las repúblicas latinoamericanas.

No obstante, la situación de guerra intestina en Venezuela motivada por facciones regionales descontentas con la administración centralista de Guzmán Blanco, hace que para finales de 1874 y comienzo de 1875 haya otro estallido armado (Coro) que produce como efecto el cierre temporal de los estudios náuticos en la citada escuela. Además, el regente, el General Simón Sardi alegó que no pudo conseguir los jóvenes para poder abrir el curso inicial. Incluso, no obtenía ningún sueldo y presupuesto para el mantenimiento de la institución náutica. Para el 6 de julio de 1875, el gobierno dispone su aplazamiento y se reserva un momento más oportuno (paz relativa) para abrir de nuevo esas instalaciones (Estados Unidos de Venezuela. 1875, pp. LXXVI – LXXVII). Otro punto negativo que no permitió el desarrollo de los citados estudios académicos fue que la formación de un oficial representaba un gasto muy fuerte para obtener el personal docente y la adquisición de la literatura especializada (importada) que servía de conexión entre la teoría y la práctica. Ante la carencia de centro de formación, la experiencia marinera en buques daba la experticia a muchos oficiales.

En lo tocante, a la construcción de un astillero y arsenal de marina en la ciudad portuaria de Puerto Cabello, asiento del Apostadero del mismo nombre, se proyectó para 1876 la construcción de un astillero para la citada zona costera del norte de Venezuela que sería muy provechoso para el auge comercial y las condiciones mercantiles del punto geográfico (Estados Unidos de Venezuela, 1864, pp. 27 – 29).⁶ El propio Guzmán Blanco ha pedido en persona al señor W. A. Pile todos los informes pormenorizados, para construir las instalaciones en la isla del castillo

Libertador e inclusive importar una grúa (rail-way como lo llamaban para ese entonces) o máquina a vapor de elevación de movimiento que permita elevar y distribuir cargas (piezas de buques) en el espacio a través de un gran gancho.

Se presentaron dos planos, uno que tenía que ver con el dique flotante y el segundo al de un astillero. Los trabajos del dique costará unos 90.000 venezolanos y la segunda obra será construida en secciones de hierro. Se prevé en unos cuatros meses poder construir está semejante obra de ingeniería naval que para la época representaba un esfuerzo titánico para el gobierno que asumiera los costos de la citada infraestructura portuaria (Estados Unidos de Venezuela, 1876, pp. LIII – LV).

De otro modo, ¿En qué radicaba proyectar y construir para el gobierno un astillero y arsenal de marina? Justamente, en el hecho de que los avances en materia de una Marina de Guerra a vapor estaban a la vuelta de la esquina para la década de 1870 (industria naval inglesa y francesa). Por ende, la navegación a través de la combustión del carbón requería del mantenimiento preventivo y correctivo de las delicadas calderas (resultaba más costoso que las embarcaciones de velamen), que mejor de contar con un dique seco de carena en Puerto Cabello para las reparaciones de los buques de la Escuadra y estación de combustible para el carboneo de los vapores.

En otro momento, los buques de la reducida Escuadra Nacional sufrían del uso y el abuso de las necesidades de servicio por el estado latente de conflictividad (bloqueo de costa) en el territorio, desde que llega el gobierno de abril en 1870. Las acciones desde el inicio,

a pesar de la crisis económica, fueron recuperados, comprar y dejar perder barcos inútiles (fondeados) al servicio, que representaba un elevado costo ponerlos operativos de nuevo.

De allí, parte la idea de llevar a reparar los vapores a las Antillas menores, tanto Martinique y Saint Thomas, para hacerle cambio a las delicadas calderas que continuamente tendían a dañarse cuando no se manejase por un personal especializado y formado para la rigurosidad del oficio de las máquinas. La recién creada Compañía de Crédito fue el músculo económico que financió gran parte de la reparación y mantenimiento de los buques, a través del Ministerio de Hacienda.

Para 1873 el vapor Bolívar, uno de los buques, por decir de alguna manera, insignia es sometido a fuertes reparaciones en la isla francesa de Martinique. Se organiza una comisión que estuvo direccionada por el General Pedro Arismendi, Guzmán Blanco lo pone en esa misión que fue “desempeñada de la manera satisfactoria y honrosa” (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p. 36). Este elemento permite plantear lo siguiente: ¿Era un negocio las comisiones de reparaciones, junto a la compra de armamento para equipar el aparato militar, en el exterior? Lo que si resulta evidente, es que se perpetraban actos de corrupción en los cometidos, muchas veces no se recibía o se hacía el mantenimiento adecuado por la falta de fondos económicos.

En tal sentido, se hizo público y notorio el descontento contra los armadores Meyer y C^a, contratista en Martinica, por parte del gobierno guzmancista, con la reparación del Bolívar. La situación residía en que los empresarios navales no cumplieron con los deberes, además de un prolongado retardo.

Estos señores fueron condenados por los Tribunales de la citada isla de ultramar de Francia a pagar a la administración gubernamental de Venezuela la cantidad superior de 10 mil francos, que deberían ser pagados con suma puntualidad. Inclusive, la Memoria de Guerra y Marina de 1873 señala que el fallo beneficia a Venezuela, en el sentido de ganar en tribunales extranjeros una demanda de justicia por daños y perjuicios a un bien del Estado venezolano. Por ende, la gestión regeneradora de Guzmán se anota un punto a su favor, dejando entrever una sana y recta ejecución de sus acometidas (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p. 36).

Es deducible, por el hecho mencionado en Martinica (contratación de reparación no ejecutada), que el gobierno regenerador cambiará el lugar de reparación de los vapores de la Escuadra Nacional para la isla de Saint Thomas, que se encontraba bajo el control colonial de Dinamarca para 1874. El vapor de guerra Bolívar (fabricado en Inglaterra) sería llevado de nuevo a los astilleros del citado archipiélago danés para el cambio de las calderas del buque. Los nuevos generadores de vapor se importarían de Liverpool, Inglaterra, a través del consorcio Stolterfoht & Company, por un costo de 2600 libras que serían llevados e instalados en Saint Thomas. Las nuevas calderas evitarán mayores reparaciones, un ahorro significativo de carbón de piedra y menos fogoneros [operarios de máquinas] (Griffiths. 1997, pp. 77 – 78).

Mientras que el Bolívar estaba recibiendo servicio de mantenimiento mayor en Saint Thomas a mitad del año de 1874, se disponía para las operaciones marítimas del gobierno guzmancista los vapores de guerra Guzmán Blanco, Liberal, Mapararí y las goletas Estrella, General Ferrer y dos esquifes en Ciudad Bolívar. No obstante,

era vital la reparación del Bolívar, la razón residía en que, sus calderas se encontraban en mal estado y estaba fondeado en Puerto Cabello desde el mes de octubre de 1873. Se dispone que sea enviado a Saint Thomas, por parte del Ejecutivo, el señor Huth, bajo las instrucciones de Mr. Lee, ejecutará los trabajos de cambio de la máquina y la caldera de vapor de hélice de la embarcación, lo cual permitirá disminuir el consumo diario de carbón. Su depósito de carbón servirá para unos 20 días de travesía costera (nunca se usaron para la navegación interoceánica) para que pueda desarrollar unos 10 nudos por hora (Estados Unidos de Venezuela. 1875, pp. LXII – LXIII).

Con el pasar de los meses, el Ejecutivo comisiona al Gral. Lemit La Roche para ir a Saint Thomas y ponerse al tanto de los trabajos de reparación del Bolívar con el cónsul que representaba los intereses venezolanos en la isla danesa, Sr. Jorge Phillips. El gobierno de Guzmán Blanco pide discreción y una rígida economía de gastos a los comisionados para ese trabajo. Por último, se le pedirá un informe detallado de las labores de mantenimiento, también las novedades que se pudieran presentar en la ejecución. Interviene con un gran acento en las reparaciones (apoyo económico), un gran aliado comercial del guzmancismo, el señor H. L. Boulton que hace el pago de los costos de embarque en Londres, Inglaterra de la caldera del vapor y demás utensilios para llevarlo al sitio de reparaciones. La reparación mayor del Bolívar daría un vapor de guerra para ocho o diez años, sin sostenimiento de gran peso que representa un gran gasto al Tesoro nacional. De hecho, los gastos de restauración de un buque a vapor, eran cuatro veces más costosos que uno de velamen.

En parte, podemos deducir que los trabajos de gran mantenimiento y reparación se realizaban en las islas

caribeñas. No obstante, los de menor envergadura se hacían en el apostadero de Puerto Cabello. De allí, las razones para desarrollar el proyecto de construir un dique – astillero y arsenal naval para hacer reparaciones y suministrar combustible (carbonera, aceite y agua) a la efusiva propulsión a vapor, junto a los avances en metalurgia que permitió en un primer momento construir cascos de hierro, después los de acero. Gracias a estos dos últimos avances industriales, comenzaron a diseñarse y elaborarse embarcaciones de mayor tamaño y tonelaje, que la madera no podía superar. Por ende, los cascos de metal se hicieron más sólidos, mayor blindaje de protección y menos fracturas en su superficie.

Por otro lado, sobre el soporte de la mentalidad marítima de la Regeneración, fue re – organizando y creciendo en la medida de sus posibilidades (recursos financieros exiguos) la Marina de Guerra de ese momento, para poder cumplir con las necesidades más apremiantes del gobierno de Abril que era sostener tranquilidad en el territorio venezolano. No obstante, se orientó con el pensamiento estratégico naval francés *Jeune Ecole* que priorizaba la opción defensiva con operaciones costeras (pero no se usó de el torpedo) y los avances tecnológicos de otras potencias (EUA, Inglaterra y Francia) de la época. Poco a poco, se comienza a cambiar la estrategia naval nacional, de alguna manera se logran cambiar algunas concepciones que venían desde la Colonia.

A partir de 1873, es cuando se logra en gran medida tranquilizar el país de rebeliones y alzamientos, a través de las exposiciones del ministerio de Guerra y Marina, se comienza a elaborar disposiciones para la Marina de Guerra, por ende, de la Escuadra Nacional para

mejorar su prestancia y funcionalidad en mar, ríos y lagos que se estaban ejecutando en el Estado para ayudar a cristalizar la idea económica de progreso.

Entre ellas, tenemos: la creación de apostaderos como base de operaciones (Puerto Cabello) y las capitanías de Cumana, La Guaira y la Vela de Coro; el proyecto de astillero, ya mencionado; las mejoras de las barras de navegación lacustre en el lago de Maracaibo y la fluvial del río Orinoco (Briceño de Bermúdez, 1992, s/p); el faro Punta Brava para guiar la navegación costanera; guardacostas armados (apoyo a las labores del ministerio de Hacienda) estaciones de combustible carboneras; policía de puertos; escuela de prácticas y la puesta en navegación de la draga Regeneración para evitar que la barra de circulación o punto de atraque de los buques en los puertos se sedimente, por la acción de la cantidad de ríos tributarios que desembocaban en estos cuerpos de agua. Al respecto, el General Manuel Gil, ministro de Guerra y Marina, acota las siguientes palabras:

“No se improvisa una Escuadra, porque no basta para ellos tener buques, ni dinero ni esforzada voluntad. La Marina de una nación es la obra del tiempo, tras el cual se van radicando las fuerzas de la industria, que sirven luego a aquellas en sus diferentes ramos para su formación, su sostenimiento y su respeto como elemento de poder y consideración (...) La Escuadra, pues, que iba a armar el Gobierno tenía necesidad de marinos, de ingenieros, de combustible, de una artillería a propósito, y sobre todo, una gran cantidad de raciones preparadas con tal anticipación, que al abrirse una campaña cada buque de vela pudiera contar con la subsistencia de su tripulación y cada vapor, además de eso, combustible

[carbón] para sus viajes, llevándolo todo en cantidad suficiente para no perder tiempo en arribada y estadías de puerto” (Estados Unidos de Venezuela, 1875, pp. LXVI – LXVII).

Todos estos elementos apuntalan el interés del guzmancismo por mejorar la fuerza marítima, aunque sea en la discursiva, pero muchas de las disposiciones no se pudieron concretar a lo largo de su mandato, debido a las continuas revueltas propiciadas por los jefes regionales que no se plegaban a directrices de Antonio Guzmán Blanco desde Caracas (Pérez Tenreiro, 1983, pp. 145 – 146). Vuelve a señalar el ministro Manuel Gil, lo siguiente:

“... obra esta del tiempo, necesario es siempre el desenvolvimiento del comercio, de las industrias y de las artes como elementos de vida para la Marina, así como el lento y moralizador ejercicio del poder social representado en Gobiernos autorizados, prestigiosos y lleno de la santa fe del patriotismo y de alta mirada del engrandecimiento nacional. (...) Si lo pudiera todo el genio, la aptitud y la voluntad, la República tendría hoi (sic), después de su rehabilitación en la lei (sic), Marina, como tiene vías de comunicación, como tiene crédito, como tiene conciencia de sí conducirla por su providencia; pero las cosas no pueden sustraerse a sus leyes, y a la Marina en Venezuela si bien tendrá que ser, tendrá también antes que cumplir aquellas leyes de existencia que le son peculiares. Con todo, os he dicho, ciudadanos legisladores, que nuestra Marina no ha sido desatendida; y así es la verdad” (Estados Unidos de Venezuela, 1876, pp. XXXVII – XXXIX).

En fin, en lo que respecta al Ejército Permanente como a la Marina de Guerra,

se ha hecho lo que es posible para un país que pretendía apostar por el poder marítimo a su debido tiempo, a pesar de que campeaba la improvisación y la ignorancia, que garantizara sellar la paz relativa y diera mayor robustez y estabilidad política al personalismo de Guzmán Blanco hasta 1877.

OPERACIONES MARÍTIMAS DE LA ESCUADRA NACIONAL QUE REVIERTEN LAS INSURRECCIONES CONTRA EL GUZMANCISMO EN EL PODER.

Los medios y las operaciones acuáticas varían en cada década y las condiciones para desarrollar la estrategia militar y naval van cambiando según los avances tecnológicos. El poder marítimo estaba condicionado en dominar el mar por razones estratégicas, se debía de defender ante el peligro que venía a través del agua. Esta forma de poderío se expresaba en las operaciones anfibas de la infantería, el combate decisivo para obtener el dominio de océanos y mares que controlaba el tráfico marítimo y por último el bloqueo de costas (Zaragoza Soto, 2008, pp. 10 – 11).

El asedio fue una forma de desarrollar innovaciones tecnológicas para las marinas de guerra. Esta acción requería de un bloqueo para el enemigo. De esa manera, se podría obtener la anhelada victoria en la guerra naval sin combatir. También, el sitiado sufría mucho porque no se le daba oportunidad de salir de sus puertos, eso hacía que su economía se deteriora progresivamente.

No obstante, en muchos de los casos se empleaba acciones navales, ataque o defensa, en tierra firme. Tampoco existía un decálogo o una doctrina sobre el empleo del cerco. Pero, sí se debía cumplir una serie de pautas para garantizar el triunfo o

explotar el éxito. Entre ellas: el aislamiento permanente; adaptación al momento; evitar la salida al mar u obligarlo a hacerlo para allí neutralizarlo; se necesitaba un número importantes de embarcaciones para largos periodos de tiempo (por ende: oficiales, marineros, tropa de infantería, avituallamiento y material de guerra) y por último, depender de la geografía de lugar a asediar. (Zaragoza Soto, 2008, pp. 13 – 14).

En lo tocante a la escala venezolana, los bloqueos fueron utilizados como estrategias para hostilizar a los opositores del gobierno que se nutrían de armas a través de buques piratas que llevaban sus pedidos a la costa más desprotegida. Por esta razón, el gobierno de Guzmán Blanco, a comienzo de abril de 1871, declara bloqueada las costas de Cumaná y de Maturín. A su vez, incomunica la navegación fluvial del Orinoco. También, los bloqueos fueron claves para las campañas militares de Apure (1871 – 1872) y la de Coro.

La Armada Nacional tuvo un rol destacado en aplastar a los irregulares de Coro por medio del traslado de 30.000 individuos de tropa aproximadamente. El concepto de guerra naval de la época se definía en dos tipos de buque a vapor: los de línea, armados con cañones (con blindaje ligero), y los auxiliares, que se usaban para el transporte de tropas de infantería. La escuadra estaba compuesta con dos buques de guerra a vapor (el Bolívar y el Guzmán Blanco), dos buques de transporte con máquina de vapor (Liberal, Pacificador), una serie de goletas y flecheras (movidas por el viento). En el caso de Venezuela, los buques de la Armada eran vapores que se adaptaban a la guerra naval: se les colocaba una pieza de artillería naval y se empleaban más que todo para perseguir embarcaciones extranjeras que suministraban armas a

los insurrectos; además, mayormente se empleaban como buques auxiliares de transporte para llevar los soldados, armas, elementos, víveres y ganado en pie (Guía Caripe y Ramos-Rodríguez, 2023, p. 13).

Después de haber logrado la pacificación del país para abril de 1873, se propone la elección directa, pública y firmada del voto para elegir al presidente de los Estados Unidos de Venezuela. Resulta favorecido, en ese proceso eleccionario, Guzmán Blanco para ocupar el poder hasta 1877. Con el pasar de los días, su gobierno se convierte gradualmente en autocrático y personalista. Un claro ejemplo se manifiesta con la reforma constitucional de 1874. Con esta enmienda se ve cristalizado el sueño del Ilustre Americano por controlar no sólo la economía, la política, la sociedad, la cultura sino el destino del pueblo como: Regenerador de la República. Este proceso generó, como se ha manifestado anteriormente, fuerte rivalidad y discordia en las regiones, pero jamás llegan a alterar la firmeza de sus acciones centralizadoras. No obstante, llegan a expresar su resistencia a esos cambios emanados desde Caracas y articulados con las modificaciones constitucionales desarrolladas hasta ahora, en especial, el voto firmado y la pérdida del control regional, lo cual afectó el poder de mando de los caudillos dentro de sus provincias. Ciertamente que Coro era el epicentro de una fuerte oposición a la posición centralizadora de Guzmán Blanco, pues con ella, se ve amenazada su autonomía y el derecho de elección de sus propias autoridades. (López, 2004, p. 98).

A través de un proceso electoral en Falcón para elegir al presidente y demás figura del poder del estado; el candidato del General León Colina no puede vencer al favorito que impone, desde Caracas, el propio Guzmán Blanco, a mitad de 1874.

No cabe duda de esta acción que vulnera la autonomía regional y otras razones de peso (enriquecimiento ilícito de Guzmán, la supresión de libertades públicas, desconocimiento de la Constitución de 1864 y persecución a los electores). A razón de este hecho rapaz, se produce un alzamiento del caudillismo regional que tiene dos flancos. El primer estallido se produce en la ciudad de Coro que llevó la jefatura del Gral. León Colina, para finales de octubre de 1874. La otra ala, de menor envergadura, la liderizó el caudillo zuliano, Gral. José Ignacio Pulido. Los dos personajes fueron figuras importantes dentro de la gestión guzmancista que ayudaron a la pacificación del país. Ahora, opositores a Guzmán Blanco por las razones descritas.

Para enfrentar las dos insurrecciones, el ejecutivo nacional y el Congreso deciden activar de nuevo los siete cuerpos del Ejército Permanente, la Milicia Nacional y la Marina de Guerra con el contingente de fuerzas pedidos a los Estados del país, cada caudillo fiel al gobierno de Abril debía aportar sus huestes. Las acciones militares y navales para aplastar a los alzados de Coro fueron cortas y poco cruentas en los cien días que duro el enfrentamiento armado. Se destinó un fondo económico para las operaciones castrense de un millón de venezolanos para los gastos de alistamiento, preparación logística y puesta en marcha de las acciones ofensivas del gobierno central, basadas en la elaboración de 12.000 piezas de vestuarios para uniformar (camisa, pantalón, quepis, frazada y alpargatas), 7000 fornituras, 4000 reses de ganado, 14.000 fusiles con su respectiva munición y fulminantes para poder sostener, en teoría, cuatro campañas dentro de la original. Aunado a esto, el apoyo de cuatro vapores de guerra listo para las acciones de bloqueo

y dos transportes para movilizar el recurso humano y logístico (Rondón – Márquez. 1944, pp. 299 – 300).

Con base en las acciones terrestres y marítimas, se produce un Decreto por parte del General en Jefe Guzmán Blanco, organizador superior del Grande Estado Mayor General del Ejército, para el 31 de octubre de 1874, Presidente constitucional de los EEUU de Venezuela, que declara cerrada y en estado de bloqueo las costas del estado Falcón, para sofocar el alzamiento a mano armada contra las instituciones políticas de la nación y en contra del gobierno general. Se procede a bloquear toda la costa falconiana, desde la desembocadura del río Tocuyo, hasta el río Oribono. Se prevé que ningún buque podrá traspasar el cercamiento que proceda de Europa, Estados Unidos de América, Curazao, Trinidad y Demerara.

La embarcación que insista en traspasar la línea de bloqueo se le considerará violador del asedio. A menos que sean buques de guerra de las naciones amigas o neutrales, que podrán estar en el puerto de la Vela de Coro, pero no auxiliar a los enemigos de la regeneración. Para hacer efectivo este bloqueo se destinará una fuerza naval para poder ejecutar las acciones ofensivas (Decreto de 31 de octubre de 1874, que declara cerrada y en estado de bloqueo las costas del estado Falcón, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales 1984, p. 238).

Aunado a esto, se convoca a los dueños y armadores de barcos para que apoyaran a los buques de la Escuadra Nacional para sofocar la facción de Coro. El nervio principal serán siete vapores (Bolívar, Guzmán Blanco, Liberal, Nutrias, Uribante Pacificador y el remolcador Progreso de la Época), juntó cinco goletas (Faro, General Ferrer, Jesurum, Veintisiete de Abril y Bolivita) y ocho flecheras que estarán

en constantes cruceros (Barcelona, Margarita y Coro), transportando tropas de infantería y material de guerra desde las aguas del territorio Amazonas hasta las costas del lago de Maracaibo, evitando las comunicaciones, pertrechos y recursos de los sublevados [apoyo de comerciantes curazoleños] (Estados Unidos de Venezuela, 1875, pp. LXI – LXII).

Se concentró en el punto de Aguima, pequeña ensenada a 25 millas a barlovento de Cumarebo, la infantería, se desembarcó a fin que fuera a tierra, los buques navegaban de puerto en puerto (Puerto Cabello y La Guaira). Así mismo, se utilizaron los barcos (Héroes de Abril, San Fernando y Nutrias) de las compañías “Vapores del Orinoco” y “Vapores de Venezuela” que tenían su sede en el puerto fluvial de Ciudad Bolívar y llegaban hasta la isla de Trinidad en su recorrido habitual.

Por otro lado, los insurrectos que tomaron Coro fueron vencidos por el despliegue de la inmensa fuerza militar, jamás reunida en el país por Guzmán, que intimidó al bando en desobediencia. Se firma un tratado con los vencidos a comienzo de febrero de 1875, para darle fin a las hostilidades. El general León Colina y otros jefes se comprometieron a entregar las armas (llevados a los depósitos de las Guarniciones del Castillo Libertador, el Distrito Federal y el Castillo San Carlos de Maracaibo) y municiones. Posteriormente, se licenció a los oficiales subalternos, clases y tropas que participaron en el levantamiento de Coro (González Guinán, 1954, pp. 344-345). Vuelve el ministro Manuel Gil a señalar con gran acento las acciones de hostilización del bloqueo contra los alzados, con lo siguiente:

“Si Venezuela, à contar desde 1830, hubiera disfrutado del inestimable bien de la paz, esos 35 buques expedicionados sobre Coro, habrían

tenido hoi (sic) la significación del incremento de nuestra marina mercante en esos cuarenta y pico de años transcurridos; pero todos sabemos lo que ha pasado: à la guerra permanente han seguido el desalientos en las empresas y la falta de recursos precisamente en aquellos que conocen los proventos que deja la navegación. Nadie, pues podrá negar, que, no teniendo marina la República, habiendo venido tan à menos su comercio costanero, esos 35 buques al servicio del Gobierno, equipados y arreglados en tan poco tiempo, es la mayor prueba que presenta el país de que el pensamiento de su regeneración, basado, por decirlo así, en la enérgica (sic) voluntad del General Guzman (sic)..." (Estados Unidos de Venezuela, 1875, p. XIX).

Después de la entrega respectiva del armamento y los materiales de guerra de los vencidos, a los oficiales generales de los siete cuerpos del Ejército terrestre que actuaron en la sofocación de la insurrección, se comienza de manera inmediata a desmovilizar y dismantelar el gran Ejército y la Escuadra Nacional que se empleó bajo el Dictamen Constitucional (1874), la cual sufre los efectos de la situación económica, por la baja de los precios internacionales del café venezolano; lo que motiva, al año subsiguiente, a reducir aún más la cantidad de efectivos en pie, de la fuerza permanente y la operativa de la Marina de Guerra (algunos vapores se volvieron a llevar a Saint Thomas para reparaciones respectivas).

Por ende, se forma una gran parada militar en Coro con un total de 22.000 hombres del Ejército activo, detrás están unos 8.000 individuos de reserva. Los gastos de la Campaña de Coro, arrojaron un costo de unos V- 1.700.000 para el pago de los acreedores de la

Compañía de Crédito que financiaron la gran operación militar; sin agregar los gastos por vestuario del contingente empleado, las armas y otros materiales de guerra.

Después de la gran ofensiva, la fuerza militar terrestres y naval de Coro, los 4.898 individuos se reducirán aún más, es decir, a 4000 efectivos del Ejército de Línea que serán utilizados en puntos estratégicos de la geografía nacional de Occidente, Oriente y estancar el componente terrestre en la Guarnición de Caracas, los Parques Nacionales más importantes y las fortalezas para utilizarlas cuando lo amerite las circunstancias políticas que pueda atravesar la República, en caso de una insurrección o desconocimiento de la autoridad centralizada de Guzmán Blanco. (General Guzmán Blanco, 1990, p. 393)

En parte, superados los escollos impuestos por los enemigos que garantizaban sólo un ambiente de guerra en el territorio, la Fuerza Permanente fue reducida a las funciones de servicios en las guarniciones y los pocos puestos fronterizos existentes, con esas acciones se logra gobernar con cierta calma después de los vendales, hasta el año de 1877 que se hacen los preparativos para una nueva contienda electoral por la presidencia del país. Después de la gran ofensiva, la fuerza militar terrestres y naval de Coro, los 4.898 individuos se reducirán aún más, es decir, a 4000 efectivos del Ejército de Línea que serán utilizados en puntos estratégicos de la geografía nacional de Occidente, Oriente y estancar el componente terrestre en la Guarnición de Caracas, los Parques Nacionales más importantes y las fortalezas para utilizarlas cuando lo amerite las circunstancias políticas que pueda atravesar la República, en caso de una insurrección o desconocimiento de la autoridad centralizada de Guzmán Blanco.

CONCLUSIONES

Se entiende que los éxitos arrojados por las campañas militares desde 1870 hasta 1876, tuvieron un especial acierto, gracias al apoyo de los siguientes factores con los cuales contó Guzmán Blanco y que fueron el apoyo para garantizar, a través de su espada y las bayonetas, el sosiego que tanto necesitaba Venezuela. El músculo económico del capital privado – comercial, los presidentes estatales y sus relaciones de poder en las regiones, el sostén de la costosa Escuadra Nacional a través de los bloqueos costeros, la recolección del armamento disperso, la reunión de contingentes de tropas (30.000) bien equipados y bien apertrechados, con armamentos propios de precisión (Remington) para las acciones castrense.

No se contribuye a conformar un verdadero Ejército con carácter Nacional, eso será con Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez (1900 – 1935), pero sí una fuerza terrestre y de mar que disuadiera y aniquilará las insurrecciones regionales desde el mismo tiempo que se produjeran, y no sean, más adelante, un gran problema en todo el territorio nacional. Se denota, durante la regeneración abrilista (1873 – 1876), los esfuerzos por mejorar, optimizar y profesionalizar, en las medidas de las posibilidades, a pesar de las dificultades (improvisación, ignorancia y corruptela), la Marina de Guerra y por ende desarrollar una Escuadra Nacional cónsona con los avances industriales y sintonizada con el pensamiento estratégico: defensivo – ofensivo de la *Jeune Ecole* de finales de siglo XIX. A través de la adquisición de vapores con casco de hierro (blindaje), propela en la popa para aumentar la eficiencia y con artillería navalizada de disparo lineal para atacar o asediar al oponente. Este esfuerzo se acompañó con las mejoras de

la infraestructura (Apostaderos y Capitanía de puerto y proyecto de astillero) como estaciones logísticas (Puerto Cabello y La Guaira) y la formación del recurso humano marino (Escuela Náutica) que estuviera sintonizada con los cambios tecnológicos de la navegación a vapor.

El uso de vapores de guerra, goletas (vela) y flecheras dio una gran ventaja sobre sus oponentes para el rápido envío de tropa de infantería, armamento y material de guerra a las aéreas en conflictividad. El propio Guzmán Blanco allana el camino a su sucesor, le recomienda, seguir adquiriendo armamento concordante con los últimos avances y embarcaciones – buques monitores – adecuados a la costa marítima de poca batimetría, ríos y lagos de reducida profundidad en Venezuela. Por ende, le da mucha importancia, a través de su discursiva, de avizorar el potencial marítimo de la nación venezolana en el sentido de proteger y resguardar el inmenso litoral marino, lacustre y fluvial del territorio ante las futuras embestidas de las insurrecciones o las amenazas de bloqueo naval, por parte de las grandes potencias de la época (Curazao, colonia ultramarina de Holanda en el Caribe, catalogada por Guzmán como arsenal permanente y cuartel general de los cabecillas opositores y los agentes perturbadores de su personalismo político) (Guía Caripe, 2014, pp. 104 – 106).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, tomo XXII, nº 31, 1985.

ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES, *Leyes y Decretos de Venezuela*. Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, nº 1721, tomo IV, 1984.

BRICEÑO DE BERMÚDEZ, Tarcila. *Contratos de navegación en el Orinoco (1847 – 1898)*. Caracas: s/e, 1992.

CARRILLO BATALLA, Tomas, *Historia de las finanzas públicas en Venezuela*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, tomo XX, Nº 29, 1985.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. La táctica naval en el siglo XVI: Introducción y tácticas En: Revista de Historia Naval. Madrid, 1983, disponible: www.todobabor.es

CERVERA PERY, José. *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

CROSS, Robín. *50 cosas que hay que saber sobre guerra*. Buenos Aires: Editorial Ariel, 2012.

DELAMER, Guillermo y Guillermo OYARZÁBAL, Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia. En: *Boletín del Centro Naval*. Buenos Aires: Nº 828, Septiembre – Diciembre, 2010, pp. 1 – 12.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA, *Memoria del Ministerio de Marina presentada a la Asamblea Constituyente de la Federación Venezolana*. Caracas: Imprenta de Melquiades Soriano, 1864.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas: Imprenta de Evaristo Fombona, 1873.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas: Imprenta de Evaristo Fombona, 1874.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas: Imprenta de la Opinión Nacional, 1876.

ANONIMO, *El Diario*, Caracas, 12 de abril de 1871.

GONZÁLEZ GUINÁN, Francisco, *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas: Ministerio de Educación, volumen 9, 1954.

GUÍA CARIPE, Germán, *Las sublevaciones del “ejército sin general” y del “general sin ejército.” El uso racional de los recursos técnicos castrense contra los insurrectos de Coro (1874 – 1875)*. Caracas: Trabajo de Ascenso para ascender a la categoría de Profesor Asistente, Universidad Simón Bolívar, 2014.

GUÍA CARIPE, Germán. Contratación de sargentos instructores de artillería de los Estados Unidos del Norte: La organización, la táctica y los intentos de profesionalizar la artillería costera rayada en la regeneración guzmancista (1875-1876). En: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro, V. 14, no 28, 2018, p. 41-56, disponible: <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/668/662>

GUÍA CARIPE, Germán y Froilán RAMOS-RODRÍGUEZ, La modernización militar de Guzmán Blanco y la Campaña de Coro en Venezuela (1874-1875). En: *História (São Paulo)*, v.42, 2023, pp. 1-25, disponible: DOI: <https://doi.org/10.1590/1980-4369e2023040>

GUTIERREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José M. Mentalidad naval e historia naval. En: *Pensamiento Naval: Suplemento de la Revista General de Marina de la Armada Española*. Escuela de Guerra Naval, número 9, enero-febrero, 2009, pp. 94-100.

GRIFFITHS, Denis, *Steam at sea: Two centuries of steam – powered ships*. London: Conway Maritime Press, 1997.

IRWIN, Domingo e Ingrid MICETT. *Caudillos, militares y poder: Una historia del pretorianismo en Venezuela*. Caracas: coedición de la Universidad Católica Andrés Bello – Universidad Pedagógica Experimental Libertador, 2008.

LÓPEZ, Isaac, Ni juntos, ni revueltos. Las constituciones de 1864 y 1881. Elementos críticos y una respuesta regional. En: *Ensayos Históricos. Anuarios del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Nº 16, 2004.

MARTÍNEZ REIXIDO, Antonio. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Madrid: Editorial Planeta, 2001.

MILLET, Allan y Peter MASLOWSKY. *Historia militar de los Estados Unidos*. Por la defensa común. Madrid: Editorial San Martin, 1984.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *Mensajes Presidenciales, 1830 – 1875*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, tomo I, 1970.

PÉREZ TENREIRO, Tomás. Guzmán y su actuación regeneradora de las fuerzas militares. En: *Venezuela 1883*. Caracas: Ediciones del Congreso de la República, tomo III, 1983.

R. A. RONDÓN – MÁRQUEZ, R. A. *Guzmán Blanco, el autócrata civilizador: Parábola de los partidos políticos en la Historia de Venezuela*. Caracas Tipografía Garrido, volumen II, 1944.

OYARZABAL, Guillermo Andrés. Las potencias marítimas y su influencia en la organización primaria y desarrollo inicial de la Marina de Guerra argentina. En: //

Congreso Internacional de Historia Militar. Buenos Aires: Instituto de Historia Militar Argentina, Volumen II, 2005, pp. 1391 – 1411.

VARGAS, Francisco Alejandro. *Historia Naval de Venezuela*. Caracas: Comandancia General de la Armada, tomo IV, 1989.

ZARAGOZA SOTO, Sebastián. “Prólogo” a *la Guerra Naval en la Revolución y el Imperio (1793 – 1815)*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2008.

NOTAS

¹ Los buques de la Armada Nacional que se encuentran operativos después que llega Guzmán Blanco al poder en 1870 son el Bolívar, *Mapararí*, *Monagas*, *Purureche* y *Mariscal*, los dos últimos en muy mal estado operacional. También se reciben de las pasadas gestiones (1867 – 69) algunas goletas de guerra a vela.

² Para los años de 1870, 1871 y 1872 no se publicaron memorias del ministerio de Guerra y Marina debido a la circunstancias de la guerra interna que vivía el país.

³ Ídem. *Los cañones Blacky o Blakely* fueron diseñados originalmente por un oficial británico, Theophilus Alexander Blakely, que demostró en 1855 la ventaja de cañones zuncados de hierro o acero, muy resistentes, gran calibre, de ánima rayada y de poco peso para usarse en embarcaciones. Estas piezas Blacky no tuvieron una factoría propia, lo construirán tres fábricas británicas. En 1859 el señor Blakely se da cuenta de que sus cañones están siendo copiados por la factoría de Armstrong, los cuales se habían apropiado ilegalmente de la patente de invento del primero. Esto dio una larga disputa legal. Pero la muerte de Alexander en 1868 no permitió seguir la lucha ante Armstrong que tenía mayor influencia en el gobierno inglés. Después del fallecimiento de Blakely, otros fabricantes de artillería como *Armstrong*, *Krupp*, *Parrot*, *Vavasseur*, *Whitworth*, siguieron imitando su sistema de arma.

⁴ La batalla naval de Hampton Roads, Estados Unidos de América, para el 8 de marzo de 1862, se produce cuando la fragata de Unión, la Merrimack trata de romper el bloqueo del río Chesapeake. Pero el buque acorazado Monitor de los federales no le permite la maniobra. Ambos barcos estuvieron bajo el fuego de artillería por unas siete horas, sin sufrir daños mayores. El combate concluye por agotarse las municiones del Monitor y los dos barcos se repliegan a sus respectivos apostaderos. Lo que resulta, es un nuevo aprendizaje, que el nuevo blindaje de los buques de guerra lo hacía invulnerables a la artillería. También, en la citada guerra de Secesión, aparecen en la guerra naval las cañoneras, las minas explosivas y los primeros ensayos con el Hunley, pequeño submarino operado por la fuerza motriz de sus ocupantes.

⁵ Los grados y jerarquías (técnicas) dentro de la Marina de Guerra eran: Capitán de Navío; Capitán de Fragata; Primer Teniente; Segundo Teniente; Guardia – marina; Practicante de cirugía; Marinero de primera y de segunda; Primer Maquinista; Segundo Maquinista; el Fogonero; el Carbonero; el Carpintero y el calafate.

⁶ En años anteriores se había proyectado la construcción de un astillero y arsenal en Puerto Cabello para 1864 para hacer de la zona portuaria el primer apostadero del país que fomentaría el comercio y la industria en la provincia de Carabobo. Previamente, se habían levantado unos planos en la isla (cerca del castillo Libertador) de la citada área para construir la obra de gran envergadura para la época. Los cálculos dieron la suma de \$ 500.000 para desarrollar en un futuro cercano la construcción de un rail – way o grúa (traída de Saint Thomas) para sacar del agua y poner en seco a los buques, terraplenar los espacios, construcción de los edificios – talleres, los artículos de marina y la madera de construcción. El personal que estaría a disposición sería de un director general, un ingeniero encargado de la gran máquina (vapor), carpinteros, calafates, maestro de velamen, herreros, contador, entre otros operarios. En fin, el desarrollo de la obra no se completo (dificultades económicas del gobierno del momento) y el uso primordial que tendría este astillero era para las embarcaciones de madera e impulsadas por el viento.

A guerra impressa: apontamentos sobre a cobertura da Guerra do Paraguai nos jornais brasileiros

La guerra impresa: apuntes sobre la cobertura de la Guerra del Paraguay en los periódicos brasileños

Nilsângela Cardoso Lima

Doutora em Ciências da Comunicação pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), com mestrado em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí (UFPI). Professora Associada I do Curso de Comunicação Social/Jornalismo da Universidade Federal do Piauí (UFPI).

Maira Delmondes de Matos

Especialista em História do Brasil pela Faculdade Metropolitana (NEXUS) e mestranda em História do Brasil, com graduação em História, pela Universidade Federal do Piauí (UFPI).

RESUMO

Considerado o maior conflito bélico da América do Sul por envolver o Paraguai e a Tríplice Aliança, a Guerra do Paraguai foi tão noticiada pela imprensa brasileira que os jornais das diferentes províncias foram utilizados como uma arma na disputa pelo poder, visando à consolidação do Brasil enquanto Estado-Nação unificado. Desse modo, o presente trabalho tem por interesse analisar a cobertura da Guerra do Paraguai nos jornais brasileiros no período compreendido entre 1864 e 1870. Para tanto, analisam-se os jornais *Diário do Rio de Janeiro*, *Correio Mercantil*, *Constitucional* e *A Imprensa*. Dada a relação da imprensa com a política no século XIX e o contexto da Guerra do Paraguai, o referencial teórico e metodológico adotado se baseiam em Traquina (1999), Sousa (2008), Sodré (1996), Araújo (2015) e Doratioto (2002).

PALAVRAS-CHAVE: Guerra do Paraguai; História da Imprensa; Brasil.

ABSTRACT

*Considerado el mayor conflicto bélico de América del Sur por involucrar a Paraguay y la Triple Alianza, la Guerra del Paraguay fue tan cubierta por la prensa brasileña que los periódicos de las diferentes provincias fueron utilizados como un arma en la disputa por el poder, con el objetivo de consolidar a Brasil como un Estado Nación unificado. De este modo, el presente trabajo tiene por interés analizar la cobertura de la Guerra del Paraguay en los periódicos brasileños en el período comprendido entre 1864 y 1870. Para ello, se analizan los periódicos *Diário do Rio de Janeiro*, *Correio Mercantil*, *Constitucional* y *A Imprensa*. Dada la relación prensa y política en el siglo XIX y el contexto de la Guerra del Paraguay, el referencial teórico y metodológico adoptado se basa en Traquina (1999), Sousa (2008), Sodr  (1996), Araújo (2015) y Doratioto (2002).*

KEYWORDS: Guerra del Paraguay; Historia de la prensa; Brasil.

INTRODUÇÃO

O jornalismo ocidental no século XIX testemunhou e contribuiu para as transformações do seu tempo. Desde as primeiras folhas impressas, que circularam a fim de levar a informação para a sociedade, as notícias privilegiavam os acontecimentos considerados mais importantes. Ou seja, o acontecimento jornalístico é o que se distingue de uma infinidade de acontecimentos possíveis e se apresenta como notável, excepcional, digno de visibilidade. De acordo com Traquina (1999), ele pode ser definido como “[...] tudo aquilo que irrompe na superfície lisa da história entre uma multiplicidade aleatória de fatos virtuais [...]”.

Uma guerra, portanto, deve ser incluída nesta lista de acontecimentos notáveis que chamam a atenção dos jornalistas. Desde o século XIX, o jornalismo de guerra se torna relevante à medida que levava aos leitores de diferentes lugares do globo as informações sobre os horrores das batalhas travadas entre os países. Segundo Sousa (2008), as primeiras coberturas de guerras traziam nas páginas da imprensa as complicadas relações entre jornalistas, militares e políticos. Com as transformações das técnicas de produção jornalística e a introdução do telégrafo como uma tecnologia de transmissão mais rápida da informação, as notícias ganhavam novos impulsos e formatos com a pretensão de serem mais objetivas e imparciais.

Historicamente, a cobertura de guerra esteve sob o controle dos grupos de poder dos países que se confrontavam e atendia aos interesses dos mesmos. A linguagem jornalística beligerante, portanto, se tornava mais uma arena de disputa, onde a imagem do inimigo era utilizada para compor os limites do próprio pertencimento. Os discursos construídos e publicados pelos jornais guardam parte do es-

forço de legitimação do poder necessário em tempos de guerra.

É nesse cenário de tensionamentos que se destaca a cobertura da imprensa brasileira durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), que, envolvendo o Império do Brasil, as repúblicas da Argentina e Uruguai contra a pequena república paraguaia, foi o maior enfrentamento bélico vivenciado na América do Sul. Sob o manto da aparente unidade do Império, os jornais desempenharam papéis diversos na representação desse embate.

A imprensa foi utilizada tanto como ferramenta de propaganda para o recrutamento de homens para o campo de batalha e a legitimação do conflito, quanto para as manifestações de total desaprovação do empreendimento bélico. As páginas dos jornais tornaram-se, assim, um espaço para a batalha simbólica paralela àquela travada nos campos de guerra.

Partindo da compreensão de que as palavras são como armas de largo alcance tão importantes quanto a pólvora para manter uma guerra ou uma ideia dela e que “não é possível separar os agentes e seus atos dos discursos que eles têm de si próprios e dos inimigos” (ARAÚJO, 2015, p. 21), analisamos alguns jornais publicados em diferentes províncias do Império brasileiro, buscando perceber as convergências e discordâncias a respeito do encaminhamento dado pelo Brasil na Guerra do Paraguai.

A metodologia estabelecida para a análise dos jornais se fez a partir da pesquisa histórica em direção ao entendimento da imprensa brasileira e seus agentes na segunda metade do século XIX. Para tanto, foi necessária a consulta direta a periódicos publicados sobre a Guerra do Paraguai e que se encontram disponíveis no site da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Dentre os jornais encontrados e que tratam sobre a Guerra do Paraguai, foram selecionados os jornais *Diário do Rio de Janeiro*, *Correio Mercantil*, *Constitucional* e *A Imprensa* como material empírico da pesquisa, atendo-se às matérias que tratam sobre o conflito. Para a análise do *corpus* da pesquisa, recorreu-se a autores que estudam a imprensa brasileira e a Guerra do Paraguai, a exemplo de Doratioto (2002) e Araújo (2015); e sobre a teoria do jornalismo recorre-se a Traquina (1999) e Sousa (2008).

Nesta perspectiva, serão analisados os discursos sobre a Guerra do Paraguai, dando ênfase aos símbolos bélicos difundidos pelos jornais brasileiros, mas também a oposição ao conflito que se fez na imprensa.

UMA GUERRA SUBJUGADA

“Por onde for que se observe a década de 1860 é uma década de sangue”. São estas as palavras que Eric Hobsbawm (1998) utiliza para simbolizar um recorte temporal marcado por guerras. Os massacres, que, por vezes, significava a colisão de forças absurdamente desiguais, eram utilizados amplamente como política internacional de Estados ainda em formação, práxis potencializada por um capitalismo latente que agregava aos conflitos tecnologias bélicas inéditas, alterando sua mortalidade e também a circulação de notícias sobre eles.

No entanto, a Guerra do Paraguai não entrou para o rol dos grandes conflitos ao qual o autor se referia. Para Eric Hobsbawm (1998), o maior enfrentamento bélico testemunhado pela América do Sul não passava de uma guerra pré-tecnológica de práticas bélicas atrasadas, destacando-se apenas pela tamanha carnificina. Ao produzir a sua obra *Era do Capital*,

o pensador inglês não se atentou aos documentos existentes sobre a Guerra do Paraguai e nem ao que a imprensa dizia sobre ela, cometendo, portanto, o erro de negligenciar o conflito.

Francisco Doratioto (2002) ressalta que, no século XIX, a região da Bacia do Rio Prata era formada por Estados ainda indefinidos que convulsionavam em tensões em busca de legitimação para seus territórios e poderes. De certa forma, os embates já eram costumeiros e faziam parte do cotidiano político platino e, nesse contexto, os grandes diferenciais da Guerra do Paraguai foram a enorme proporção que os acontecimentos tomaram e as novas tecnologias bélicas empregadas em batalha.

De acordo com Luiz Octavio de Lima (2016), a quantidade de mortos pela Guerra do Paraguai chega ao impressionante número de “150 mil almas”, ficando marcada como a guerra mais mortífera que já ocorreu em solo Sul-americano. O enfrentamento bélico agregou tecnologias inéditas ao Exército Brasileiro, como a utilização de fuzis nos campos de batalha, algo que jamais acontecera nos conflitos no Prata. Além disso, houve o que é considerado pelas nossas Forças Armadas como o primeiro emprego militar da Aeronáutica na América do Sul: o uso de balões de espionagem para sondar o território paraguaio (LIMA, 2016).

Apesar de Squinelo (2002) afirmar que a Guerra do Paraguai é uma desconhecida entre nós, durante os seis longos anos nos quais se arrastou o conflito travado entre o Império brasileiro, Argentina e Uruguai contra a república paraguaia, os países envolvidos vivenciaram a disseminação de discursos impregnados pela lógica bélica, que visavam fomentar a identificação entre povos e bandeiras. A intensificação das narrativas aconteceu especialmente

pelo jornal, que passou a atender às demandas da guerra.

Não é objetivo deste texto esmiuçar a sucessão de rancores que levaram ao estopim daquela que ficou conhecida em solo paraguaio como *La Gran Guerra*, nem tampouco aprofundar a crítica às colocações de Eric Hobsbawm sobre o tema. No momento, será analisado o comportamento da imprensa a respeito da Guerra do Paraguai nas províncias de maior destaque político e econômico do Império brasileiro.

A GUERRA DO PARAGUAI NOS PERIÓDICOS

A historiografia produzida a respeito do comportamento dos jornais durante a Guerra do Paraguai nos dá a possibilidade de conhecer o período em sua complexidade, pois revela o contexto político da época, a situação econômica e a tentativa do Estado brasileiro de criar um ideal de patriotismo suficientemente forte para arregimentar homens ao campo de batalha. Essa variedade de percepções sobre o período do conflito se deve, em parte, a uma relativa liberdade de imprensa que vigorava no Brasil na década de 1860.

A Guerra do Paraguai aconteceu no período do reinado de Dom Pedro II, que possuía uma postura distinta do que a Coroa brasileira até então tinha adotado com relação à imprensa. O monarca procurou construir uma política de Estado de valorização da cultura nacional na qual a ideia de pertencimento e de unidade seria fomentada pelo trabalho de intelectuais na criação de símbolos para compor o imaginário de “nação”. Nesse contexto, a atuação dos correspondentes do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) na construção de uma ideologia nacional e da imprensa periódica passou a ser apreciada, pois colaborava com os

interesses do Império (ANTÔNIO MATOS; CERQUEIRA, 2020).

O posicionamento mais tolerante do monarca sobre a atuação da imprensa deu ao jornalismo brasileiro maior espaço de movimentação. Não raros eram os periódicos que atacavam abertamente a figura do Imperador. As já costumeiras críticas ao modelo de governança logo se juntaram às pautas de desaprovação ao empreendimento bélico travado contra o Paraguai.

A imprensa brasileira era relativamente livre durante o reinado de Pedro II e, de acordo com Arnaldo Lucas Pires Junior (2019), nos dois primeiros anos da Guerra, tanto o Imperador como o movimento tiveram o apoio quase absoluto dos periódicos. O teor patriótico tomou de conta do jornalismo particular e estatal.

A crença na brevidade do conflito fez dele subsídio para fomentar a ideia de unidade nacional. No entanto, com o passar dos anos, os discursos publicados na imprensa brasileira se tornaram combativos em sinal de desaprovação ao empreendimento do Império nas fronteiras do Sul.

Johny Santana de Araújo (2015) descreve as narrativas jornalísticas dos primeiros momentos de Guerra da seguinte forma:

O discurso implementado pelo governo por via dos jornais visava à construção de uma identidade nacional, a qual estava ligada à questão geográfica. Esse discurso agregava a unidade territorial, como uma maneira de demonstrar a centralidade do poder monárquico, idealizado como sendo o elo de integração nacional do Império brasileiro em meio a instabilidade das Repúblicas latino-americanas (ARAÚJO, 2015, p. 76).

Em concordância com os ideais do Império circularam jornais de grande impacto, como o *Jornal do Commercio* (ARAÚ-

JO, 2025, p. 75). O periódico do francês naturalizado brasileiro, Pierre Plancher de La Noé, se tornou um dos mais importantes órgãos conservadores do Rio de Janeiro, atuando no cenário jornalístico brasileiro desde 1827 e se destacando na cobertura da Guerra do Paraguai por sua postura menos partidária e mais informativa (SODRÉ, 1994, p. 126).

Ao longo da Guerra do Paraguai, o *Jornal do Commercio* funcionou como instrumento do Império ao divulgar os posicionamentos do discurso oficial, além de publicar atos do Executivo, correspondências oficiais e debates entre parlamentares (RAMOS, 2015, p. 148).

Outro jornal de destaque no Rio de Janeiro, também redigido por um francês, foi o *Diário do Rio de Janeiro*, de M. Jourdan Ainé. Circulando desde 1821, o periódico se manteve em atividade até o fim da década de 1870, acompanhando todas as fases da Guerra do Paraguai. Órgão do Partido Conservador, o veículo superou os desentendimentos com a legalidade do início de sua carreira, quando as perseguições “extraoficiais” lhe renderam um atentado contra a sua tipografia (SODRÉ, 1966, p. 196).

Durante a guerra, o *Diário do Rio de Janeiro* desaprovou os jornais que faziam “mau uso do conflito”, ou seja, que direcionaram críticas às medidas militares para atingir determinados objetivos partidários ou macular a imagem do Imperador. A postura do periódico era firme. Mesmo com o desgaste dos anos em que a guerra foi se tornando um incômodo difícil de sustentar, os seus textos se mantiveram com caráter favorável ao Império, exaltando o comando do já consagrado herói de guerra, Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias (RODRIGUES, 2009, p. 184).

Desde o momento em que o Duque de Caxias assumiu as tropas do Império, em

outubro de 1866, o *Diário do Rio de Janeiro* publicava mensagens fervorosas em apoio ao comandante: “invejar, foi sempre o primeiro a preconizá-la. Ele não fez tudo; mas seus antecessores e sucessores não fizeram mais que ele” (RODRIGUES, 2009, p. 184). O tom defensivo do jornal devia-se ao parecer negativo que rondava a guerra, pois a morosidade do Duque de Caxias em avançar contra o inimigo lhe rendeu grande desaprovação pública, apesar de seus esforços terem construído o caminho para a vitória.

Foi também no *Diário do Rio de Janeiro* que Machado de Assis deu seus primeiros passos na carreira de jornalista, em 1860 (SODRÉ, 1966). Durante a Guerra, as crônicas do intelectual carioca contribuíram para consolidar a imagem do presidente paraguaio, Francisco Solano López Carrillo, como símbolo da barbárie e do atraso que o Brasil precisava derrotar em nome da civilização.

Uma guerra carrega consigo a necessidade de comover. Mais do que apenas corpos aptos ao combate, ela reivindica o sentimento de pertencimento, especialmente, para que aquele que serve nos campos de batalha esteja disposto a morrer por causa da nação. Durante a Guerra do Paraguai, as crônicas de Machado de Assis visavam apresentar ao leitor toda a sorte de sentimentos patrióticos que o conflito exigia:

O folhetim precisa dizer o que pensa, o que sente, o que julga a respeito das últimas ocorrências naquela parte da América? Haverá acaso duas opiniões e dois sentimentos nesta questão nacional? Não há um só ponto de vista na apreciação das arlequinadas de López e Aguirre? O enunciado contém a resposta. Vinga-se atualmente no campo da ação a honra nacional. O valor do exército brasileiro não está fazendo as suas

provas; já as fez, já foi consagrado naquelas mesmas regiões. Nem a tarefa pode assoberbá-lo desta vez: para aquelas crianças traquinas, constituídas em nações, bastam a vergasta e a palmatória. A consciência da justiça que anima os nossos soldados, é já um penhor de vitória (ASSIS, Machado. *Ao Acaso*. *Diário do Rio de Janeiro*, ano. XLV, n. 2, p. 1 jan. 1865).

A narrativa de Machado de Assis publicada no *Diário do Rio de Janeiro*, em janeiro de 1865, em exaltação ao poder bélico do Exército brasileiro pode ser vista como inocência fomentada pelo patriotismo do autor. No começo da Guerra, o Brasil contava com apenas 14.000 soldados, número que não chegava a alcançar nem um terço do que dispunha o exército inimigo (NUNES, 2007, p. 225). Além disso, até aquele momento, as tropas do Império ainda estavam armadas com equipamentos rudimentares, insuficientes para enfrentar os confrontos por vir. Logo, pode-se supor que os discursos que seguiam nas linhas escritas por Machado de Assis se amparavam mais no desejo de vitória do que na realidade dos fatos.

Outro importante jornal da Corte que acompanhou todas as etapas da Guerra do Paraguai foi o *Correio Mercantil*. Sob a redação de Francisco Otaviano de Almeida Rosa, o periódico começou a circular em 1848 e se manteve em plena atividade até dezembro de 1868 (SANTANA, 2021, p. 191). Desde o começo do confronto, o periódico dava ao leitor a possibilidade de conhecer o inimigo a partir de sua ótica, publicando na seção “Exterior” o que sabia da história política do Paraguai. Nesses textos, o povo paraguaio era descrito como sendo adestrado pela rédea da escravidão, posto que seu país era governado por uma sequência de ditadores desde a independência (GERUDE, 2019, p. 22).

Segundo Johny Santana Araújo (2015, p. 83), “À imprensa coube o papel de difusor do discurso governamental e das camadas que gravitavam ao seu redor”, no entanto, o posicionamento dos jornais em relação à Guerra não era unívoco, variando de acordo com a linha de pensamento político que assumiam. O *Correio Mercantil* é um bom exemplo da ambiguidade do jornalismo brasileiro. Por ser um veículo de larga tradição Liberal, modifica drasticamente seu posicionamento a respeito da Guerra a partir da entrada de Caxias no campo de batalha, pois o experiente comandante militar era um conservador nato.

A mudança da postura do *Correio Mercantil* sobre a Guerra do Paraguai se deve, em parte, à incompatibilidade política entre o periódico e a figura do comandante Duque de Caxias, mas também aos altos custos do conflito. Os gastos bélicos levaram o Império a uma grave crise econômica, pois o confronto não cessava de consumir armas e homens. A fase dispendiosa da batalha alimentou uma imprensa de acusação da qual o *Correio Mercantil* fez parte. Ao longo do conflito vários periódicos passaram a questionar a conduta do Império brasileiro, engrossando um coro de indagações sobre a real necessidade da manutenção daquela Guerra.

Os guardas arrancados às suas famílias, cujo amparo único eram, e que escaparem do açougue do Paraguai, não de voltar mutilados a fim de dar o edificante espetáculo de mendigar da caridade pública o pão cotidiano, e não de alcançar da generosidade do governo brasileiro a pensão de 400 rs. Os beneméritos comandantes que cá ficarão no quartel da saúde, serão condecorados em resposta as justas arguições feitas pela imprensa (POLINERY. *Guarda Nacional*. *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, ano XIII, nº 310. p. 2. nov. 1866).

Nas páginas do *Correio Mercantil*, o empreendimento da Guerra deixava de ser a cruzada civilizadora do Império para representar uma carnificina egoísta, da qual muitos soldados voluntários voltariam amputados e sem renda. Segundo Francisco Doratioto (2002), o referido periódico alertou, em suas publicações, sobre o despreparo das tropas brasileiras na tentativa de recuperar as terras da província do Mato Grosso, invadidas em 1864 pelo Exército paraguaio.

O autor destaca que o periódico mencionava a qualidade dos navios de Assunção, capital do Paraguai, além de citar que o inimigo possuía bom exército e artilharia, indicando que as forças brasileiras deveriam dispor, no Rio Paraguai, de “umas quatro canhoneiras encouraçadas” para dar suporte a futuras batalhas (DORRATIOTO, 2002, p. 98).

O teor acusatório contra as medidas bélicas tomadas pelo Império que a narrativa do *Correio Mercantil* levantava não era exclusividade desse periódico. Questões sobre o prejuízo econômico, convocação de voluntários e atrasos no pagamento dos combatentes eram discutidas abertamente pelos jornais, sendo alguns deles criados com a intenção de fomentar a crítica.

O jornalismo de oposição que tomava corpo teve na imprensa ilustrada um importante suporte. De acordo com Arnaldo Lucas Pires Junior (2019), a ilustração ganhou relevo na imprensa brasileira da segunda metade do século XIX, em especial na década de 1860, quando as tecnologias de litogravura e xilogravura chegaram a mais tipografias.

Nelson Werneck Sodré (1966) ressalta que a primeira litografia do Brasil data de 1826 e nasceu sob os auspícios da Coroa, sendo uma organização régia assim como a primeira escola do ofício de litógrafo

administrada pelo suíço Johann Jacob Steinmann, que ensinou sua arte aos soldados do 27.º Batalhão de Estrangeiros. Nesse momento inicial, a litogravura serviria apenas aos interesses da Coroa.

Com a popularização da técnica de xilogravura e acesso aos processos de litogravura, o visual da guerra se impôs ao olho humano. Os periódicos ilustrados traziam representações do campo de batalha, além de imagens escarnekedoras do inimigo e de figuras importantes no cenário político brasileiro, incluindo o próprio Imperador. Considerando que a realidade do Império era atravessada pelo analfabetismo, podemos entender a importância que as ilustrações adquiriram para o jornalismo, posto que ampliaram sua capacidade de comunicação.

Parte da trajetória da imprensa ilustrada no Brasil pode ser pensada por meio da figura de Ângelo Agostini. Italiano de origem chegou ao país com 16 anos e ao longo de sua vida retratou por meio da arte o que considerava contraditório e injusto na sociedade brasileira.

O começo de sua atuação como jornalista coincide com o estopim da Guerra do Paraguai, em 1864, quando, ao lado do abolicionista Luiz da Gama, inaugura em São Paulo o periódico *O Diabo Coxo* (PIRES JUNIOR, 2019). Apesar de ter circulado por apenas um ano, o jornal ilustrado de Ângelo Agostini é um marco na imprensa ilustrada por seu teor reivindicatório, característica que acompanharia toda a trajetória do artista no jornalismo brasileiro.

Em 1866, Ângelo Agostini continua o trabalho que havia iniciado com *Diabo Coxo*, mas na direção do periódico *O Cambrião*. Não por acaso, o jornal teve vida curta no cenário da imprensa paulistana. Além de incomodar despidoradamente a elite e o clero paulista, O

Machado de Assis, Quintino Bocaiúva, Pedro Luís, Joaquim Manuel de Macedo, Joaquim Nabuco, Bernardo Guimarães, etc. Teve como correspondentes na guerra com o Paraguai a Joaquim José Inácio, futuro visconde de Inhaúma, Luís von Hoonholtz, futuro barão de Tefé, Alfredo d'Escagnolle Taunay (SODRÉ, 1966, p. 226).

A publicação, que contava com grandes nomes da política, literatura e jornalismo brasileiro, fez uso de suas litogravuras para propagandar a ideia de “nação”, empregando personagens para representar a unidade do povo brasileiro de forma romântica e fantasiosa:

Fleiss criou a jovem Índia Brasília, idealizada como representante da nação brasileira, modelo de patriotismo tão em evidência naquele momento de romantismo indianista, de poesia participante. Ele criou ainda personagens protagonistas de sua revista: o Doutor Semana, narrador dos episódios da semana, branco, cabeça avantajada, vasta cabeleira e corpo franzino; e o Moleque, seu auxiliar, negro, esbelto, trajando libré. Todos representativos de formas de relacionamento de uma sociedade escravocrata (TELLES, 2010, p. 40).

A retórica da *Semana Ilustrada* era de apoio ao Império de modo que tanto as litogravuras quanto as fotografias utilizadas por ela visavam legitimar o acontecimento da Guerra, retratando o conflito como uma luta civilizatória. Logo, o inimigo era desenhado como incivilizado ao ponto de ser animalesco: cachorros, macacos e escravos eram figuras usadas para representar os soldados paraguaios.

A revista de Fleiss tinha certa singularidade no modo de produzir jornalismo na época. Nela, as notícias estavam organizadas por meio de editoriais, além de se propor a fazer a cobertura completa do teatro da guerra, proporcionando aos seus leitores textos, artes e fotografias do que

acontecia nas fronteiras do Sul do Império. Mas havia também as publicações de iniciativa estatal, que pretendiam divulgar a Guerra e a ideia de “unidade nacional”, como o *Paraguai Ilustrado*, revista que desde a primeira publicação retratou o inimigo platino com escárnio e virulência (PIRES JÚNIOR, 2029).

José D' Assunção Barros (2023) alude que todo jornal, a não ser que seja um jornal de humor, ampara-se na possibilidade de inspirar e manter em seus leitores a viva convicção de que ali se fala efetivamente da realidade, como um retrato fiel e não comprometido por parcialidades. No entanto, é possível constatar que no período da Guerra do Paraguai, mesmo no jornalismo ilustrado de humor satírico e grotesco, como o da revista *Paraguai Ilustrado*, existia a pretensão da “verdade”. Acreditar que o inimigo platino concentrava toda torpe e maldade existente fazia parte dos esforços em prol do êxito da guerra.

As representações da Guerra do Paraguai não se restringiam à Corte, considerando a batalha simbólica que se espalhou pelas demais províncias do Império. O conflito, que foi dispendioso em toda parte do país, foi ainda mais caro para as províncias brasileiras do Sul, pois suas fronteiras se transformaram em trincheiras de guerra. Na província do Rio Grande do Sul, o periódico *Sentinela do Sul* trouxe aos gaúchos uma narrativa ilustrada da Guerra, com xilogravuras empregadas tanto para detalhar as notícias como para retratar ficções baseadas na Guerra (SCHÄFER, 2012).

Por ter suas fronteiras próximas ao território inimigo, se tornando uma trincheira imediata no conflito, a província do Rio Grande do Sul cedeu cerca de “33.803” almas para o teatro da Guerra (DORRATIO, 2002, p. 460). Entretanto, não deixou

de ter alguma expressão no jornalismo de oposição ao conflito, tal como acontecia nas demais províncias do Império.

Em 1868, o periódico gaúcho *O Espetacular* fazia alusão aos gastos da Guerra e as dificuldades enfrentadas pelas tropas brasileiras nos acampamentos de militares, afirmando: “À medida que vai se prolongando essa guerra nefasta, que nos custa o melhor de nosso sangue, também se tornam patentes, os vícios orgânicos do sistema, até hoje empregado em sua direção” (SCHÄFER, 2012, p. 201). Mesmo em periódicos que se mostraram favoráveis ao conflito no começo, como o *Arcádia* ou o próprio *Sentinela do Sul*, podem ser encontradas críticas quanto à duração da Guerra, ainda que de maneira mais cautelosa.

Já em relação à província do Paraná, destacamos que as atividades de imprensa começaram com certo atraso. Apenas em 1853, sob iniciativa de Zacarias Góes de Vasconcelos, é que chega a primeira máquina tipográfica a Curitiba. No dia 1º de abril de 1854, começa a funcionar, sob comando de Cândido Martins Lopes, a “Typographia Lopes”, responsável por publicar o primeiro periódico da província, *O Dezenove de Dezembro*, que se manteve atuante até o começo da década de 1890.

Por seu caráter estatal, recebendo inclusive verbas da presidência da província, o jornal *Dezenove de Dezembro* é um importante ponto de observação da representação oficial que o Império pretendia dar à Guerra do Paraguai (BRITO, 2011). Com o conflito, o periódico deixa de publicar apenas a prestação de contas dos expedientes do governo provincial para noticiar os acontecimentos da guerra e amenizar os possíveis desconfortos do momento.

O principal periódico da Província o *Dezenove de Dezembro*, noticiava em suas páginas notícias da Guerra obtidos do Jornal do Comércio

do Rio de Janeiro. As derrotas e o sofrimento dos soldados apareciam de forma escamoteada, mas mesmo assim tinha-se notícia dos horrores que um eventual recrutamento poderia causar. Junto com tais notícias, o periódico da capital, com edições na quarta e no sábado procurava a todo custo mostrar a bravura dos soldados paranaenses diante da adversidade. Desta forma, além do comentário geral, a população informava-se do cotidiano do conflito (BRITO, 2011, p. 119).

É importante ressaltar que, mesmo com a extensa duração da Guerra do Paraguai, apenas duas províncias brasileiras foram palco de batalhas: Rio Grande do Sul e Mato Grosso. Em 1864, após o sequestro do Vapor Marquês de Olinda, o Exército paraguaio invade a província do Mato Grosso, fazendo dela notícia nas demais regiões do Império. Embora a província mato-grossense tenha recebido os primeiros impactos da Guerra, boa parte dos estudos direcionados à ligação entre imprensa e guerra na região está voltado ao episódio da retirada de Laguna, ou mais especificamente à escrita do Visconde de Taunay sobre ele.

Alfredo Maria Adriano d'Escragnolle Taunay participou da marcha do Exército brasileiro em direção à fronteira do Império com o Paraguai com o intuito de recuperar o território mato-grossense ocupado pelo inimigo e, finalmente, adentrar em território paraguaio (PIRES JUNIOR, 2019). A missão enfrentou enormes dificuldades, pois os componentes do pelotão ficavam para trás tomados por doenças ou alcoolismo (SILVA, 2014).

Os soldados brasileiros foram, então, vencidos pelo vasto território desconhecido ao qual se lançavam. A escassez de remédios e suprimentos e os constantes ataques paraguaios durante a longa travessia levaram o pelotão a abandonar

parte do seu contingente, que estava debilitado, na altura de Laguna no Paraguai, onde foram assassinados pelas forças inimigas. O Visconde de Taunay transformou esse fracasso militar do Exército brasileiro em parte da narrativa de sacrifício pela pátria, lançando no pós-guerra um livro memorialista sobre a empreitada rumo ao Mato Grosso, o seu *A Retirada de Laguna*.

Apesar do aparente vazio historiográfico sobre a atuação do jornalismo mato-grossense durante a Guerra do Paraguai, a província contava com relevante atividade de imprensa na década de 1860. Concomitante à Guerra, circulava na província do Mato Grosso os jornais *A Imprensa de Cuyabá*, *A Voz da Verdade*, *O Cuiabano*, *O Popular* e *A Situação*, (JUCÁ, 2009).

A respeito do que se passava mais ao centro do país, Nelson Werneck Sodré (1966) traz as seguintes reflexões sobre a imprensa paulista no período da Guerra do Paraguai:

Estava em meio à guerra com o Paraguai. S. Paulo era ainda uma cidade estudantil onde, em 1865, os acadêmicos ensaiavam os seus desabafos em jornais e revistas de pouca circulação, como, nesse ano, *A Independência*, órgão redigido por dois jovens estudantes, Rui Barbosa, Castro Alves, além de outros (SODRÉ, 1966, p. 240).

De acordo com Nelson Werneck Sodré (1966), a guerra inflamou outros debates que já eram pautas na imprensa paulista. Discutia-se a crise econômica devido à baixa nos preços do café e a excessiva dependência ao capital estrangeiro nas relações comerciais e financeiras, mais precisamente ao português, já que àquela altura os lusos ainda controlavam parte do tráfego de mercadorias e estavam à frente de casas financeiras.

A Guerra acabou por agravar uma crise econômica que já se arrastava no país, sendo essa situação, muitas vezes, retratada no jornalismo como uma continuidade, fruto de conjecturas antigas e não resultado exclusivo do estado de guerra vivenciado pelo Império.

Na província de São Paulo, que chegou a enviar 6.504 voluntários para o campo de batalha (DORATIOTO, 2002, p. 460), um dos periódicos de maior destaque foi o *Correio Paulistano*, de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, que surgiu em 1854 com ideias liberais. O periódico não desaprovou o conflito, mas trouxe sempre uma visão crítica dos acontecimentos.

O *Correio Paulistano* não deixou de exaltar o patriotismo paulista quando foram enviados os primeiros corpos de batalha daquela província para o teatro da guerra, exclamando na edição de 30 de março de 1865: “Porque ações como essas, do mais significativo amor à pátria, contam os nossos bellos [sic.] fastos mais de uma. Honra aos habitantes de São Paulo” (SOUZA FILHO, 2018, p. 175). No entanto, com o correr dos anos e o desgaste da imagem pública do conflito, o periódico passou a questionar a real necessidade da manutenção daquele tão custoso empreendimento bélico.

Enquanto isso, na província mais populosa do Império, Minas Gerais, o jornal conservador denominado de *Constitucional* bradava contra a Guerra do Paraguai (PIRES JUNIOR, 2019). Como ressalta Cesar Eugênio Macedo de Almeida Martins (2009), a província de Minas Gerais, assim como as demais, tinha acesso a Guerra por meio dos jornais, cuja informação veiculada atendia muito mais aos interesses ideológicos dos proprietários dos órgãos de imprensa do que a responsabilidade de noticiar os acontecimentos de forma objetiva e imparcial.

Considerando que nos primeiros anos da Guerra do Paraguai o Brasil esteve sob o comando dos gabinetes liberais de Francisco Furtado, Pedro Araújo Lima e Zacarias Góes, é possível compreender a postura do jornal conservador *Constitucional*. Cada fracasso da Guerra era representado no jornal como consequência da corrente Liberal que se instalara no Império. Na província de Minas Gerais, os liberais estavam representados nos “governos de Joaquim Saldanha Marinho e José da Costa Machado de Sousa” (ACHTSCHIN SANTOS, 2013, p. 249).

O *Constitucional* ampliava sua postura antiliberal aos demais periódicos mineiros, acusando a imprensa Liberal da província mineira de ser desonesta quanto a real situação das tropas do Império nos campos de batalha:

Sem fé no futuro, sem crenças nos representantes do poder, comprometido no estrangeiro, arruinado em suas finanças, sustentando uma guerra barbada, mas hoje de indeclinável necessidade, e que infelizmente tem tomado proporções assustadoras, o Brasil nunca precisou tanto quanto agora de uma linguagem franca d'aquelles seus filhos, que sinceramente se inspirarão no seu bem estar. Ainda bem que o Constitucional mostrando-se fiel ao sectário d' estes princípios tem feito partir de suas columnas raios de muita luz a manifestarem o lastimoso e verdadeiro estado do paiz. Isto era preciso. Os gazeteiros officiais semelhantes a López, plágios do systema convertem em victorias no papel as derrotas sofridas no campo de batalha [...]. (GUIMARÃES, Bernardo. O ERMITÃO DE MUQUEM: História da fundação. Constitucional. ano. 1, n. 08 p. 1, 2 out. 1866)

A imprensa do sistema a qual o *Constitucional* se referia estava relacionada di-

retamente à atuação do periódico liberal *Diário de Minas* naquela província. O jornal transcrevia notícias dos periódicos da Corte, como o *Jornal do Comércio* e o *Diário do Rio*, além de reforçar a importância da participação mineira na guerra, amenizando, dessa forma, o horror do recrutamento forçado (ACHTSCHIN SANTOS, 2013). As divergências dos periódicos *Jornal do Comércio* e *Diário do Rio* se limitavam ao encaminhamento que o Império dava ao conflito. Ambos narraram Solano López e seu exército como causadores dos males daqueles tempos de guerra.

Contudo, a guerra e suas narrativas não se limitaram à Corte e às províncias do Sul do Império. Com exceção ao Rio Grande do Sul, que disponibilizou 33.803 soldados em prol da guerra, a Bahia foi o lugar de onde mais voluntários partiram para o enfrentamento, contabilizando um montante de 15.197 homens entre voluntários e guardas nacionais (DORATIOTO, 2002, p. 460).

De acordo com Francisco Doratioto (2002), na província baiana, desde o começo da guerra, o fluxo de voluntários foi tão grande que lotou quartéis e outros edifícios públicos da capital, Salvador. Além do número atípico de alistamentos, a elite local contribuiu com somas que alcançaram 200:000\$000 para o financiamento da guerra.

Tal entusiasmo pode ser explicado pelo fato de o poder provincial baiano estar alinhado aos interesses do Império naquele momento. A província estava sob o comando do Partido Liberal, representado nas figuras de João José Barbosa, deputado entre 1864 e 1868, e Luís Antônio Barbosa de Almeida, presidente da província entre 1864 e 1865 (REGASSON, 2021). Além do mais, é preciso recordar que existia a crença de que a vitória era coisa certa e rápida. Logo, havia o entendimento de

que aos corajosos que atendessem ao dever pátrio restariam as bonanças prometidas pelo Império.

Circulavam em Salvador, durante o período da Guerra do Paraguai, diversos periódicos. A cidade, que fora a antiga capital colonial do país, foi também um dos nascedouros da nossa imprensa. Mas aqui daremos atenção especificamente a dois periódicos baianos: o *Jornal da Bahia*, de 1856, e *O Alabama*, de 1862. Tais jornais nos interessam por manterem posturas opostas em relação à Guerra, sendo uma amostra parcial dos movimentos da imprensa baiana.

Desde o começo do conflito, *O Alabama* denunciava os excessos de violência e abusos de poder no recrutamento de homens para o campo de batalha. Enquanto isso, o *Jornal da Bahia*, de caráter Liberal, panfletava ao povo baiano sobre a guerra, ressaltando que, se em outras províncias havia o receio de não atingir a meta de voluntários, o mesmo não acontecia na Bahia, onde “por toda parte se tem manifestado” interesse em servir à pátria (RODRIGUES, 2001).

Segundo Marcelo Santos Rodrigues (2001), os movimentos da imprensa baiana eram regidos pelas mesmas facções políticas que disputavam o controle do Império, Liberais e Conservadores. Para o autor, não havia diferença drástica entre as duas vertentes de pensamento, sendo as cisões, principalmente no âmbito provincial, estabelecidas por divergências familiares e interesses pessoais. Como os liberais estavam no comando, os jornais conservadores atacaram a guerra, mas o deixaram de fazer em 1868 quando o Partido Conservador voltou ao poder.

O cenário desolador do teatro da Guerra se tornava visível por meio da narrativa da imprensa, mesmo nas províncias do Império mais distantes das fronteiras do Sul. A Província do Piauí, localizada no

Nordeste do país, é exemplo dessa lógica, pois apesar de estar geograficamente longe do campo de batalha, a guerra se fazia presente no cotidiano dos piauienses pela propaganda empreendida pelos periódicos locais.

Assim como o Império, o Piauí estava sob o comando do Partido Liberal quando estourou a Guerra, representado na pessoa do presidente da província, Franklin Américo de Meneses Dória, que se manteve no poder de maio de 1864 a março de 1866 (NUNES, 2007). Os liberais piauienses divulgavam suas ideias e propagandavam pela “causa da nação” por meio do periódico *A Imprensa*. Veículo do Partido Liberal, o jornal contava com a colaboração de figuras importantes do cenário político provincial, como Deolindo Moura e David Caldas, que, além de redatores do periódico, alternavam cargos na administração pública do Piauí.

Já os conservadores estavam representados no jornalismo pelo periódico *O Piauí*, do Partido Conservador fundado em 1867, e direção do jovem Antonio Coelho Rodrigues, que havia regressado à Província do Piauí no ano anterior após concluir seus estudos na Faculdade de Direito do Recife (MATOS, 2019).

Assim como nas demais províncias, a Guerra do Paraguai é representada nos periódicos piauienses pelo prisma das relações políticas locais e estas refletiam as cisões do Império. Logo, os jornais liberais e os conservadores davam ao acontecimento da Guerra diferentes tons de narrativa, por vezes ácida ou ufanista, mas em nenhum deles o Paraguai de López deixou de ser caracterizado como sinônimo da barbárie que se opunha à “nação civilizada” do Brasil. Se a ideia inicial de uma luta breve foi superada pelos anos de conflito, a intenção de usar a imagem da Guerra como base na construção da “uni-

dade nacional” permaneceu até o último dia de combate.

CONSIDERAÇÕES

Após análise de alguns jornais que circularam no Brasil durante a Guerra do Paraguai, verifica-se o papel da imprensa na construção da ideia de nação e para atender aos interesses dos grupos de poder que se encontravam nas diferentes províncias. Divididos entre conservadores e liberais, os discursos produzidos sobre o conflito deixam as marcas das posições políticas e ideológicas de cada órgão e isso se refletia diretamente na abordagem dos acontecimentos que saíram publicados na forma de notícia.

Compreendendo que os jornais comunicam ideias e valores de uma determinada época, eles colocam em perspectiva os horizontes de expectativa de cada sociedade. Sendo o jornal um produto cultural, ele precisa ser observado levando em consideração os fatores de seu tempo, tal como a ligação da imprensa com os parti-

dos políticos e o papel de porta-voz daqueles que o financiavam.

Em relação às narrativas sobre a Guerra do Paraguai, percebemos que o fator político que norteava as províncias, ou os redatores por trás dos textos, contavam muito mais para a representação que seria dada ao conflito do que os acontecimentos propriamente ditos.

Aliado a outras tecnologias bélicas utilizadas na Guerra do Paraguai, o jornal figurou com um importante papel para o Império brasileiro. Para além da circularidade das notícias, ressaltamos que mesmo os periódicos contrários ao esforço da guerra contribuíram para compor um ideal de nacionalidade, posto que a partir do confronto éramos “nós em oposição a eles” (MATOS, 2019).

Enquanto as armas fomentaram baixas, os discursos materializados nas páginas dos jornais eram utilizados como instrumento de manipulação, validando o esforço de guerra do Império como forma de justificar o sangue derramado.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Johny Santana de. *Bravos do Piauí! Orgulhai-vos. Sois dos mais bravos batalhões do Império: a propaganda nos jornais piauienses e a mobilização para a Guerra do Paraguai 1865-1866*. - 2. ed. Teresina: EDUFPI, 2015.

AO ACASO: Crônicas da Semana, Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, de 1864 a 1865. Disponível: https://machado.mec.gov.br/obra-completa-lista/item/download/58_2661c528c-c6a04510138db04073d221e

BALABAN, Marcelo de. *Poeta do lápis: a trajetória de Angelo Agostini no Brasil Imperial, São Paulo e Rio de Janeiro, 1864-1888*. Tese (doutorado em História). Programa de pós-graduação do Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2005.

BRITO, Edilson Pereira. *A serviço da pátria: o recrutamento militar na Província do Paraná durante a Guerra do Paraguai 1865-1870*. Dissertação (mestrado em História Cultural). Programa de pós-graduação em História Cultural da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2011.

BARROS, Jerônimo Duque Estrada de. *Impressões de um tempo: a tipografia de Antônio Isidoro da Fonseca no Rio de Janeiro (1747-1750)*. Dissertação (mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2012 .

BARROS, José D' Assunção. *O jornal como fonte histórica*. 1. ed. Petrópolis, RJ: 2023.

CHARAUDEAU, Patrick. *Discurso das mídias*. 2ª edição – São Paulo: Contexto, 2010

DORATIOTO, Francisco. *Maldita guerra: Nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GERUDE, Bernardo Saldanha da Gama de Paiva Coelho Freitas. *A Guerra do Paraguai na imprensa ilustrada carioca A construção dos heróis e vilões*. Monografia (licenciatura em História). Graduação em História da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2019.

HOBBSAWM, Eric, 1982. *A Era do Capital, 1948-1875*. Rio de Janeiro, Paz e Terra; 1998.

LIMA, Luiz Octavio de. *A guerra do Paraguai*. 1ª edição - São Paulo : Planeta, 2016.

LIMA, Vivaldo da Costa. O Alabama. *Revista da Bahia* 17-18, nº 15 1989-1990. Trecho disponibilizado pela Revista Eletrônica Da Biblioteca Virtual Consuelo Pondé, 2016. Disponível: <http://bahiacomhistoria.ba.gov.br/?documento=documento-o-alabama-periodico-critico-e-chistoso>

MARTINS, Ana Luiza; LUCA, Tania Regina de. *História da imprensa no Brasil*. 2ª edição – São Paulo: Contexto, 2012.

MARTINS, Cesar Eugênio Macedo de Almeida. *A dinâmica do recrutamento militar na província de Minas Gerais: mobilização, conflito e resistência durante a Guerra do Paraguai 1865-1870*. Dissertação (mestrado em História). Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2009.

MATOS, Maira Delmondes de. *A palavra e o conceito: a forja de conceitos políticos e sociais nos discursos do periódico político A Imprensa (1865- 1889)*. Monografia (licenciatura em História). Graduação em História da Universidade Federal do Piauí. Picos, 2019.

NUNES, Odilon. *Pesquisas para a História do Piauí: lutas partidárias e a situação da Província*. Em busca de organização: escola e trabalho. 1ª edição – Teresina: FUNDAPI; Fundação Monsenhor Chaves, 2007.

REGASSON, Bruno Veçozz. *O liberalismo de Rui Barbosa entre o Império e a República*. Dissertação (mestrado em Ciência Política). Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Ciência Política da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2021.

RIBEIRO, Ana Paula Goulart. A imprensa da independência e do primeiro reinado: engajamento e mercado. Intercom. *V Congresso Nacional de História da Mídia* – São Paulo – 31 maio a 02 de junho de 2007. Disponível: <http://www.intercom.org.br/papers/outros/hmidia2007/resumos/R0199-1.pdf>

RODRIGUES, Marcelo Santos. *Guerra do Paraguai: caminhos da memória entre a comemoração e o esquecimento*. Tese (doutorado em História Social). Programa de pós-graduação da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

RODRIGUES, Marcelo Santos. *Os (in)voluntários da pátria na Guerra do Paraguai*. Dissertação (mestrado em História). Programa de pós-graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2001.

SANTANA, Nilvânia de Souza. O Rio de Janeiro oitocentista sob a perspectiva do Correio Mercantil. *Contraponto - Revista do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da UFPI*. Teresina, v. 10, n. 2, jul./dez. 2021. Disponível: <https://ojs.ufpi.br/index.php/contraponto/article/download/13747/8357>

SANTOS, Márcio Achtschin. *O imaginário e a identidade política regional construídos pela imprensa mineira no século XIX*. Tese (doutorado em História). Programa de Pós-graduação de História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2013.

SCHÄFER, Gabriel. *A Guerra do Paraguai na imprensa do Rio Grande do Sul: apoio e crítica nos discursos sobre a guerra*. Dissertação (mestrado em História). Programa de pós-graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Passo Fundo. Passo Fundo, 2012.

SILVA, Leonardo de Oliveira. *Armas do Império: Guerra do Paraguai e literatura do Brasil*. Dissertação (mestrado em Letras). Programa de pós-graduação em Literatura Brasileira do Departamento de Letras Clássicas Vernáculas da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.

SODRÉ, Nelson Werneck. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 1966.

SOUZA FILHO, José Atanásio de. *Cruzando os caminhos do passado: história, sociedade e literatura na participação de Goiás na guerra do Paraguai*. Tese (doutorado em História). Pós-graduação em História da Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2018

SOUSA, Jorge Pedro. *Uma história breve do jornalismo no Ocidente*. Biblioteca On-line de Ciência da Comunicação, 2008. Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt/pag/sousa-jorge-pedro-uma-historia-breve-do-jornalismo-no-ocidente.pdf>.

TRAQUINA, Nelson. (org.). *Jornalismo: questões, teorias e “estórias”*. 2. ed. Lisboa: Veja, 1999.

TELLES, Angela Cunha Motta. *Desenhando a nação: revistas ilustradas do Rio de Janeiro e Buenos Aires nas décadas de 1860 – 1870*. Brasília: Fundag, 2010.

A Derrota de Itamaracá: uma abordagem cartográfica

La Derrota de Itamaracá: un enfoque cartográfico

Josué Lopes dos Santos

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS.

Mestre em História da Cultura pela Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE.

RESUMO

Realizaremos análise dos equipamentos funcionais relacionados às atividades náuticas e à governança na Ilha de Itamaracá, litoral norte de Pernambuco, a partir de estudo de uma cartografia histórica portuguesa do século XVII intitulada 'Ilha de Tamarica'. Para tal, procederemos a identificação dos seus elementos pictóricos, leitura paleográfica das informações textuais e contextualização com atividades de campo através de levantamento aéreo, diagnóstico de *front* marítimo e prospecções arqueológicas na orla fluviomarítima no contorno do território insular. Com isso, esperamos discutir as vicissitudes do processo de elaboração de mapas no período colonial de forma contextualizada com outras fontes históricas a partir da paisagem marítima em que está inserida a Ilha de Itamaracá.

PALAVRAS-CHAVE: Ilha de Itamaracá; cartografia portuguesa; conexões transatlânticas.

RESUMEN

Realizaremos un análisis de los equipos funcionales relacionados con las actividades náuticas y la gobernanza en la Isla de Itamaracá, en la costa norte de Pernambuco, a partir del estudio de una cartografía histórica portuguesa del siglo XVII titulada 'Ilha de Tamarica'. Para ello, procederemos con la identificación de sus elementos pictóricos, la lectura paleográfica de la información textual y la contextualización con actividades de campo a través de un levantamiento aéreo, un diagnóstico del *front* marítimo y prospecciones arqueológicas en el contorno del territorio insular. Con esto, esperamos discutir las vicisitudes del proceso de elaboración de mapas en el período colonial de manera contextualizada con otras fuentes históricas desde el paisaje marítimo en el que se encuentra la Isla de Itamaracá.

PALABRAS CLAVE: Isla de Itamaracá; cartografía portuguesa; conexiones transatlánticas.

DO PORTO EM PORTO, BREVE INTRODUÇÃO

A necessidade de realização de registros cartográficos e descrições dos territórios ultramarinos europeus durante a Época Moderna esteve relacionada à constante tensão entre as potências colonizadoras do Velho Mundo no sentido de concretizar suas intenções sobre as conquistas na América e na África, principalmente. Na esteira desse processo, ocorreu a efetivação do projeto de extermínio dos povos originários americanos e a consolidação das rotas comerciais ligadas ao tráfico de escravos do continente africano. Entre os séculos XV e XVII, houve uma significativa expansão, por parte do ocidente, sobre o conhecimento da geografia do planeta, já que o mercantilismo colonialista, fomentado pela intensificação do capitalismo como sistema global, impunha o conhecimento, registro e domínio sobre territórios desconhecidos pelos europeus.

Apontaremos, no presente texto, análise de uma cartografia histórica, provavelmente do século XVII, com o título 'Ilha de Tamarica', sem autor identificado. Daremos ênfase a questões relativas à operacionalidade da atividade náutica no espaço representado a partir da identificação dos elementos pictóricos ilustrados e transcrição das legendas incluídas na imagem. Apesar de escrito em português, o mapa encontra-se depositado no Arquivo Nacional da França e não possui autor identificado. Trata-se de um desenho esquemático, dando ênfase a questões marítimas e localização de equipamentos urbanos; não retrata paisagens, tem baixo detalhamento de relevo e hidrografia, pouca precisão topográfica e unidades funcionais hiperdimensionadas. É similar a outros desenhos feitos sobre a Ilha de Itamaracá na

década de 1630. O desenho foi elaborado em, pelo menos, duas etapas, já que é possível perceber que houve a realização de um rascunho que baseou o traçado final em tonalidade monocromática.

A ficha catalográfica do desenho, disponível no site da Biblioteca Nacional da França, no tópico 'Catálogo Geral', indica que o mesmo pertence a um códice onde existem outros 2.686 mapas e plantas de diversos lugares do mundo. Consta, na datação do volume, o recorte entre 1500 a 1899 como período de produção do acervo. Apresenta ainda uma 'Data de Publicação' referindo-se ao ano de 1700; não foi possível inferir se esta datação indica a produção do mapa em análise. Está inserido, em sua ficha catalográfica, dentro da categoria 'Ilhas' e tipologia 'Documento cartográfico manuscrito'. Não há indicação do autor e as legendas estão escritas em português.

O mapa aborda os arredores da Ilha de Itamaracá, que se localiza no litoral norte do atual estado de Pernambuco. A Ilha foi um espaço significativo na dinâmica colonial articulada pelos portugueses desde os primeiros momentos do século XVI. Na década de 1510, já existiam assentamentos europeus no território insular e, em 1516, o navegador Cristóvão Jacques estabeleceu na região (no continente) a primeira Feitoria do Brasil para debelar a ameaça francesa que ali se intensificava (ALBUQUERQUE, 1993; MEDEIROS, 2001; NEVES, 2006, 2009; SANTOS, 2021, 2021a). O território insular é dividido do continente pelo Canal de Santa Cruz, enquanto a face leste é delimitada pelo Oceano Atlântico. O Canal de Santa Cruz forma duas barras, são elas: ao norte a Barra de Caçuama e ao sul a Barra de Itamaracá. Para uma melhor compreensão acerca do território que abordaremos, apresentamos o mapa na figura 1.

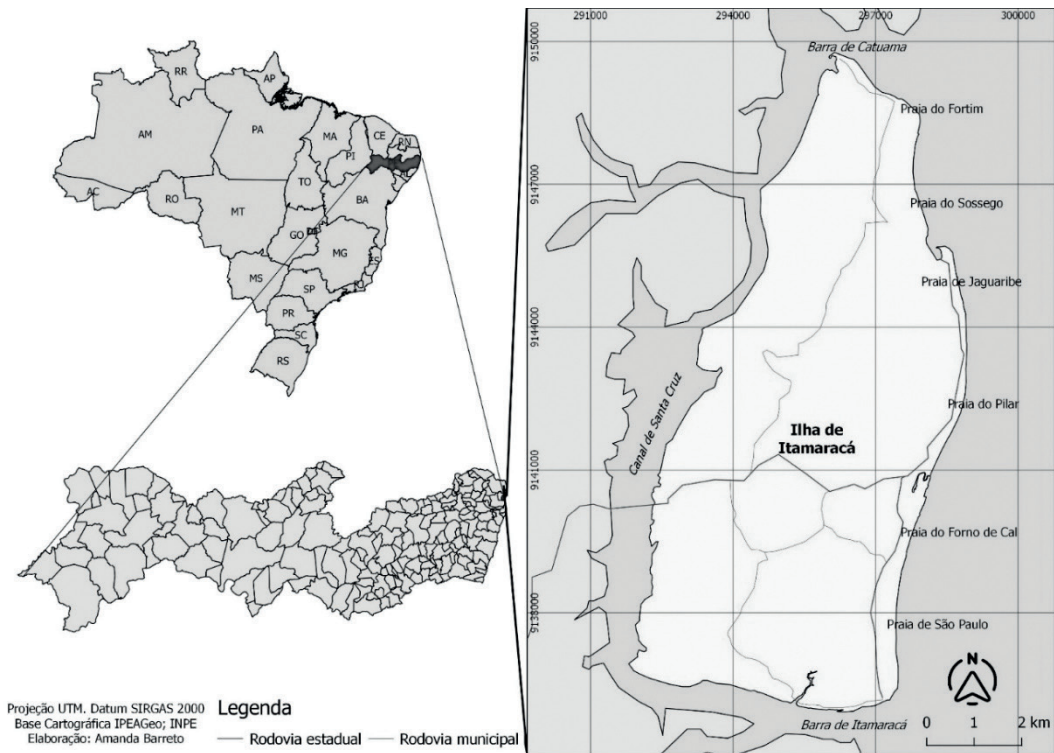


Figura 1: Mapa da Ilha de Itamaracá em relação ao território nacional e ao estado de Pernambuco

O adensamento populacional e urbano da Ilha de Itamaracá colonial se concentrou na Barra de Itamaracá, onde existia a Vila de Nossa Senhora da Conceição (sede da Capitania de Itamaracá) em um morro elevado e onde se articulou um sistema defensivo específico. As informações históricas disponíveis indicam que todo o contorno da Ilha de Itamaracá era navegável e foi acessado por embarcações de vários portes e representando diversas bandeiras europeias que buscavam explorar os produtos da terra e estabelecer transações comerciais (SANTOS, 2021).

É razoável dizer que a Ilha de Itamaracá esteve articulada aos roteiros nacionais e internacionais ligados ao expansionismo europeu da Época Moderna e em microescala representa um todo que teve sua construção histórica pautada na imposição de uma violenta interação entre os agentes colonizadores e as pessoas que eles colocaram em movimento

nos seus barcos. Para entender melhor como essas dinâmicas se processaram na Ilha de Itamaracá é que apresentamos a análise do mapa em tela que aborda informações estratégicas, com prioridade marítima, para a governança local.

A 'ILHA DE TAMARICA' LIDA PELA CARTOGRAFIA HISTÓRICA

O mapa 'Ilha de Tamarica' trata-se de apresentação esquemática onde a Ilha de Itamaracá, e seu entorno, é representada em relação aos seus principais elementos de interesse à navegação praticada na região: localização das vilas, informações sobre balizamento de embarcações, localização de arrecifes e bancos de areia, dados de fundo, militarização, entre outros elementos. O enquadramento centraliza a Ilha de Itamaracá com uma faixa em que se identifica o título do desenho. A figura 2 apresenta o mapa abordado em nosso texto; identificamos numerações em ele-

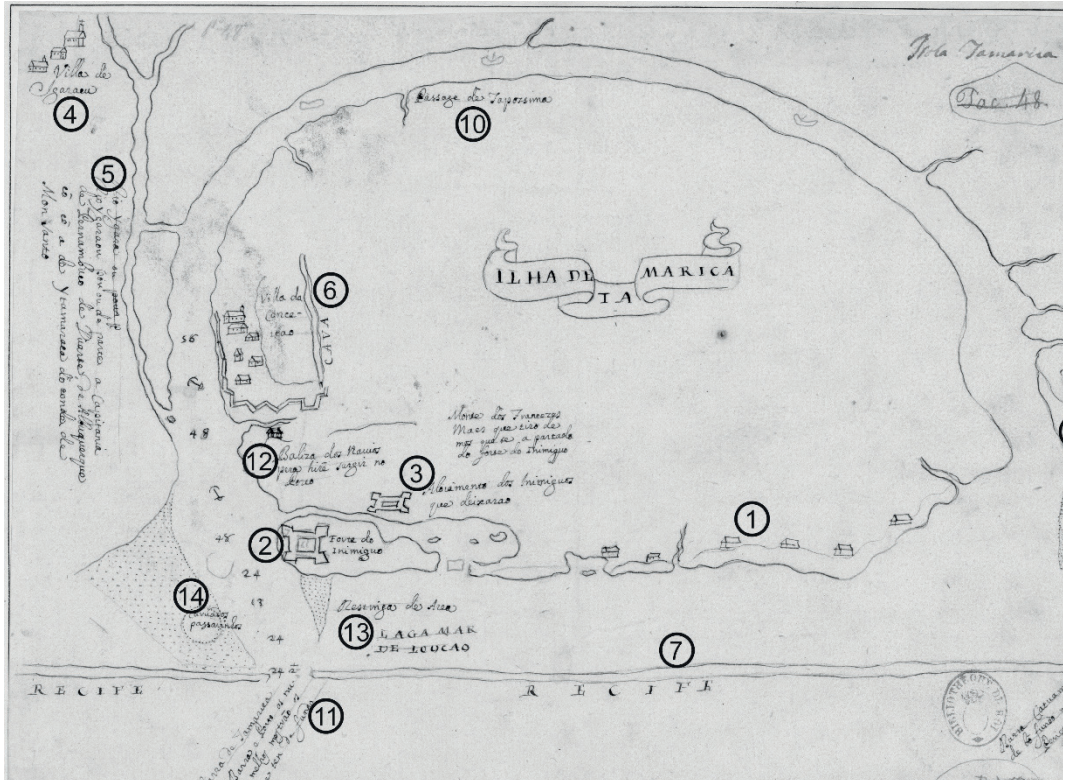


Figura 2: Mapa de título 'Ilha de Tamarica'. Autor não identificado. Biblioteca Nacional da França (acervo digital)

mentos que serão destacados ao longo da análise empreendida.

O mais provável é que este mapa tenha sido feito com base em outros, realizados entre as décadas de 1630 e 1650. Para corroborar tal afirmação apresentamos dois mapas esquemáticos da primeira metade do século XVII elaborados por iniciativa da Coroa portuguesa. O primeiro deles foi realizado por João Teixeira Albernaz, cosmógrafo oficial no ano de 1640, e integra o acervo da Mapoteca do Itamaraty – Ministério das Relações Exteriores do Brasil. Trata-se do mapa 'Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e a fortificação da Villa', que integra o códice 'Descrição de Todo o Maritimo da Terra de S. Cruz, chamada vulgarmente o BRASIL. Por João Teixeira Cosmographo de Sua Magestade no Anno De 1640'. O segundo mapa trata-se de um recorte do 'Atlas de las costas y



Figura 3: 'Descrição da Ilha de Tamaraca', ano de 1640. (REIS FILHO, 2002, PE38ab)

los puertos de las posesiones portuguesas en América y África', de autoria incerta, e incorpora o acervo da Biblioteca Nacional da Espanha, tem data de produção incerta, sendo atribuída à década de 1640.

Na legenda indicada para o mapa na figura 3, o arquiteto Nestor Goulart Reis Filho (2002) assim descreve o referido desenho:

Parte sul da ilha de Itamaracá, vendo-se ao alto a vila de N. S. da Conceição, então sede da Capitania de Itamaracá, com o quartel de Santa Luzia. Na parte mais baixa, o forte de Orange, construído pelos holandeses e, à sua direita, do outro lado de um braço do mar, a área fortificada que os holandeses construíam na fase inicial da conquista, mostrada em detalhes em outro desenho. (REIS FILHO, 2002, PE38ab)

No transcorrer do nosso texto, será possível observar que os elementos referidos pelo autor são similares ou idênticos aos apontados no mapa principal que nos propomos analisar. Além disso, é possível observar semelhanças na característica do traço, forma com que o contorno da Ilha é representado, dados sobre a batimetria, localização das principais estruturas e legendas adjacentes às mesmas. Já em relação à figura 4, é possível perceber também que o contorno da Ilha e a localização dos seus principais elementos assemelham-se ao

apontado na figura 2; sendo que se destaca, na figura 4, a presença de uma bandeira francesa, indicando um inimigo instalado – as legendas do mapa estão escritas em português. O que queremos dizer é que existe um padrão estético e contextual que situa o mapa apresentado na figura 2 no recorte da primeira metade do século XVII; após, ou durante, a dominação holandesa ocorrida em Itamaracá.

Na face oceânica da Ilha, entre os atuais bairros do Ambar, Pilar e Jaguaribe, existe uma quantidade significativa de casas representadas (item 1). Esses elementos também são identificados em outros desenhos do período com referência a casas de pescadores (SANTOS, 2021, p.213) indicando as comunidades caiçaras que se estabeleceram na orla marítima e tinham atividades relacionadas ao ciclo social da pesca artesanal. Desses embriões é que se articulou o desenvolvimento urbano de outras paragens coloniais itamaracaenses, como os locais citados no

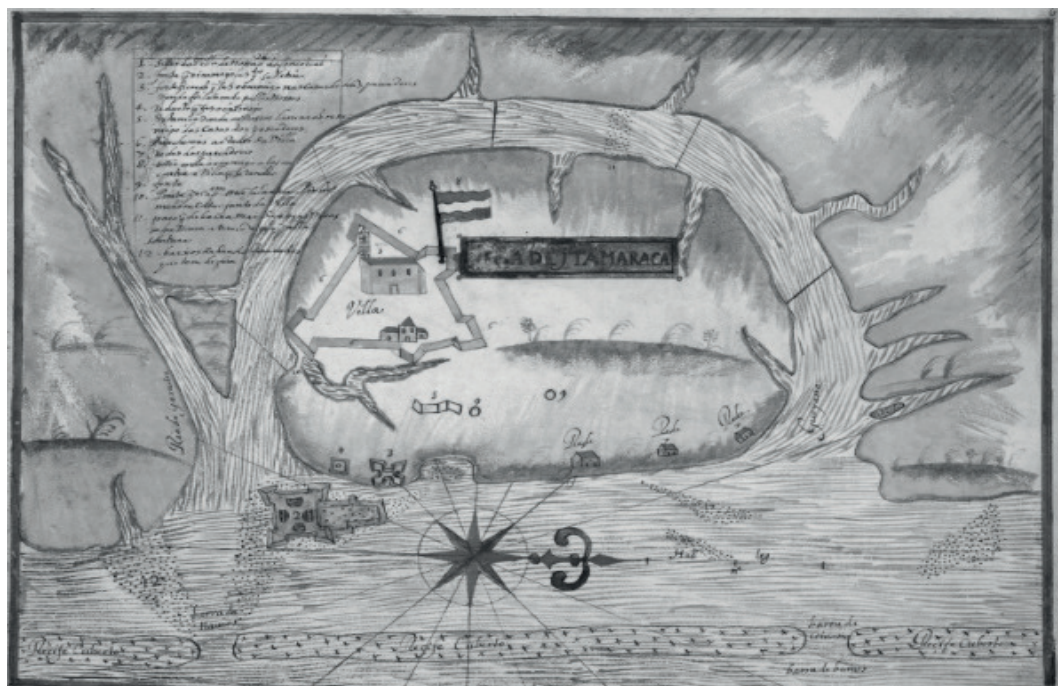


Figura 4: A Ilha de Itamaracá no 'Atlas de las costas y los puertos de las posesiones portuguesas en América y África'

início deste parágrafo. O ícone utilizado refere-se a casas com traços simples situadas em um terreno que aparenta estar levemente elevado na praia.

Na entrada sul do Canal uma fortificação aparece em um istmo, tendo quatro baluartes e muralhas com a legenda 'Forte do inimigo' (item 2). O ícone faz referência ao Forte Orange, que protegeu a entrada da Barra de Itamaracá por vários séculos. De acordo com o arqueólogo Marcos Albuquerque é possível que já existisse algum tipo de reduto português nessa região, devido à localização estratégica na entrada da barra, para exercer função bélico-marítima (ALBUQUERQUE, 2007, 2012; ALBUQUERQUE, ALBUQUERQUE, 2018). Com o início das investidas holandesas a partir da década de 1630 estes construíram um forte regular no local, que foi batizado de Forte Orange; enquanto isso os portugueses mantiveram-se em cerco na Vila de Nossa Senhora da Conceição por três anos em resistência, até a efetivação da conquista batava em 1633. Com a expulsão dos holandeses em 1654 a Coroa portuguesa ergueu a Fortaleza de Santa Cruz no local, que corresponde às atuais estruturas; já que os remanescentes do forte holandês se encontram na cota negativa do solo (BARTHEL, 2007; ALBUQUERQUE, ALBUQUERQUE, 2018; SANTOS, 2021).

No desenho em análise, ainda aparece representado, nos arredores da fortificação maior e fora do istmo, um outro reduto militar regular que também é associado aos invasores (item 3). Na legenda se escreve 'Alojamento do inimigo que [?]', acima deste item se faz menção a um 'Monte dos Franceses'. Esses elementos indicam que as tensões entre holandeses e franceses se faziam presentes no imaginário da época; não há subsídios arqueológicos conhecidos sobre esses postos

de otimização defensiva local. Apesar das informações que apresenta, não pudemos ter acesso à intencionalidade na produção do documento em análise, isto é, por quais motivos realmente foi feito. As informações apresentadas no mapa apontam dados provenientes da primeira metade do século XVII na Ilha de Itamaracá. Para ilustrar a função bélico-marítima da Fortaleza na entrada da Barra de Itamaracá apresentamos algumas fotografias do local.

No continente, canto superior esquerdo do mapa, a Vila de Igarassu (item 4) aparece com o apontamento de algumas informações sobre o rio que lhe possibilita acesso fluvial. Igarassu corresponde a uma das principais vilas ao norte de Recife e sua localização, próxima ao Canal de Santa Cruz no continente, servia como base para estipular os limites entre as Capitanias de Pernambuco e Itamaracá. O local atualmente conhecido como Praia dos Marcos, às margens do Canal de Santa Cruz, abrigava o marco de pedra que dividia as ditas Capitanias; também nesse lugar é que estava localizada a Feitoria de Cristóvão Jacques, já abordada neste texto. No mapa a representação da Vila de Igarassu se dá através de três construções escalonadas, sendo que a primeira e última apresentam uma cruz em seu topo.

Na descrição do Rio de Igarassu (item 5), o cosmógrafo comete um erro que é corrigido através de um risco na frase que queria registrar; logo em seguida completa a descrição do rio 'Rio de Igarassu [?] de partir a Capitania de Pernambuco de Duarte de Albuquerque com a de Itamaracá do Conde de Monsanto'. Este corresponde a mais um elemento que reforça a temporalidade da produção do documento, já que Duarte de Albuquerque e o Conde de Monsanto, Dom Luiz de Castro, estiveram à frente das Capitanias de Pernambuco e



Figura 5: O Forte Orange na entrada da Barra de Itamaracá. Foto de ArkeoConsult



Figura 6: O Forte Orange a partir de front marítimo. Foto de Josué Lopes



Figura 7: Muralhas do Forte Orange (esquerda da foto) em relação ao Canal de Santa Cruz e ao continente (direita da foto). Foto de Josué Lopes

Itamaracá de forma simultânea na década de 1630 e se articularam para oferecer resistência às invasões holandesas nesse período (ANDRADE, 1999; VELEZ, 2016).

No desenho, a Vila de Nossa Senhora da Conceição (item 6) é delimitada por uma muralha em duas faces, enquanto em outra face apresenta-se uma cava, descrita em outras referências como um fosso (GEP, 2010; SANTOS, 2021). As construções na Vila são representadas por seis casas simples, sendo que a primeira delas, de cima para baixo, apresenta um detalhe que remete a uma estrutura religiosa; em contrapartida, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, principal marco religioso local, estaria na outra extremidade. No século XVII, a Vila já contava com uma lógica cidadina e de governança local

consolidada com Casa de Câmara e Santa Casa de Misericórdia ativas. A existência, na Vila de Nossa Senhora da Conceição, de uma igreja evocando ao Rosário dos Homens Pretos reforça a pluralidade das relações étnicas e culturais locais ao inserir a Ilha de Itamaracá nas rotas da Diáspora Africana pelo mundo. A Igreja de Nossa Senhora da Conceição e o morro onde estava localizada a Vila também eram utilizados para orientar o balizamento de embarcações de modo que se destacam no *front* marítimo local.

O mapa dá destaque a informações relevantes à navegação. Uma barreira de recifes (item 7) é representada em paralelo ao litoral, percebe-se uma abertura em cada extremidade que representa as entradas das barras da Ilha de Itamaracá.



Figura 8: Vila Velha em relação à entrada da Barra de Itamaracá. Destaque para a Igreja de Nossa Senhora da Conceição. Foto de ArkeoConsul



Figura 9: Vila Velha no topo do morro, vista a partir de front marítimo. Foto de Josué Lopes

A Barra de Catuama encontra-se no canto inferior direito do desenho; na legenda lê-se: 'Barra de Catuama de bom fundo, mas muito perigoso' (item 8). Seguindo em direção à desembocadura norte do Canal de Santa Cruz ocorre a menção de um marco paisagístico que deveria orientar a baliza. Nesse local, existe um morro (item 9) que se sobressai onde foi representada uma pequena construção seguida da informação 'Baliza para entrar a barra Catuama'. Uma observação importante em relação à Barra de Catuama é que existiu, nesse período, um reduto fortificado no pontal da barra, na Ilha, mas este elemento não foi representado no desenho analisado. Esses dados também estão contidos no 'Roteiro das Barras de Itamaracá', elaborado por ordem de Salvador Pinheiro, capitão-mor da Ilha de Itamaracá na década de 1620, onde o local (Catuama) é referido como similar à sela de um cavalo (SANTOS, 2021: 230).

Este roteiro integra um documento intitulado 'Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais', elaborado pelo cosmógrafo Manoel da Silva em 1655. Corresponde a um manual de navegação de porto em porto em que se conectam as possessões ultramarinas portuguesas

através de rotas de navegação (SANTOS, 2023, p.122). Para o item que descreve a Ilha de Itamaracá ocorre densa exposição acerca de suas características de fundo, relevo e topografia, correntes marítimas, pontos de baliza e localização de locais estratégicos. Para a Barra de Catuama o documento cita:

Porque até agora não trazem os Roteiros este destas Barras, e Ilha, se põe aqui a parte. E hé, que passado o Porto dos Franceses, e o Rio Goyana indo para o Sul, junto aos recifes, andadas três léguas esta a barra de Catuama, a qual conhecereis por uma Abra, que faz nas pontas, da qual quebra o mar. E terá esta abra de largura o comprimento de três navios poucos mais, ou menos. Querendo entrar por ela, poreis a proa por umas barreiras de área branca rasas junto d'águas, não muito claras, que estão em meio a bocayna, as quais vos demoram a Oeste-noroeste; e posto o navio na entrada da barra para o Norte, vos demora a ponta do arrecife ao porto dos franceses, e a Pedra furada, e a ponta de pedras ao Norte, e a quarta do Noroeste, e a esta ponta do arrecife da banda do Norte esta uma lage da banda de dentro desta barra, em que arreventa o mar de quando em quando, e tem em cima de [ilegível] e meia d'água, em baixa mar de águas viadas. Quando entrades para dentro,

vos encostareis mais a banda do Sul, porque é muito alto, advertindo, que com a vazante da maré, e com o vento Leste, faz grande quebra do mar esta boca da barra, e assim parece tudo arrecifes os quais são alagados. (SYLVA, 1655)

Havia pelo menos três pontos de passagem entre a Ilha e o continente durante o período colonial, são eles a Barra de Catuama, a Barra de Itamaracá e a região de Itapissuma, onde hoje existe a Ponte Getúlio Vargas que liga as margens do Canal. Neste local ocorre a informação no mapa: 'Passagem de Itapissuma' (item 10). Existem fontes históricas que indicam a existência de um reduto fortificado nesses arredores, no continente. O item, que completava o sistema defensivo no con-

torno da Ilha de Itamaracá, também não foi representado no mapa.

A Barra de Itamaracá (item 11) é representada no canto inferior esquerdo do desenho, onde existe uma abertura nos arrecifes com a informação: 'Barra de Itamaraca nesta barra e porto os números melhor [?] os palmos que tem de fundo', fazendo referência à representação da batimetria do Canal entre os arrecifes e as imediações da Vila de Nossa Senhora da Conceição, trecho que corresponde ao perímetro da zona portuária local que era, por sua vez, um catalisador econômico regional. A profundidade do Canal é apresentada através de números. Precisamente podemos dividir as informações em três setores: o número '24' apresentado entre os recifes e o 'Forte do Inimigo'; o



Figura 10: Barra de Catuama. À esquerda, os morros no continente e, à direita do desenho, o território insular. Foto de Josué Lopes



Figura 11: Barra de Catuama com destaque as feições geográficas no continente. Foto de Josué Lopes.



Figura 12: Entrada da Barra de Itamaracá vista a partir de imagem aérea. Foto de ArkeoConsult



Figura 13: Barra sul do complexo estuarino do Canal de Santa Cruz. Foto de ArkeoConsult



Figura 14: Coroa do Avião no centro direito da imagem e o Forte Orange à esquerda.
Foto de Josué Lopes



Figura 15: Entrada da Barra de Itamaracá vista a partir de Vila Velha onde a Coroa do Avião pode ser observada no trecho assoreado do Canal.
Foto de Josué Lopes

número '48' entre o Forte e a Vila de Nossa Senhora da Conceição; e o número '56' no perímetro da Vila, onde se faz referência ao porto. Podemos inferir, portanto, que, à medida que se adentra o Canal, a sua profundidade vai se tornando mais cômoda.

No momento em que representa os dados sobre fundo, dois trechos são apontados com um símbolo em formato de âncora, um nas imediações da Vila e outro próximo a um local utilizado como referência para balizas; ambos os trechos descritos correspondem à ocorrência de atividade portuária (SANTOS, 2021). Uma construção em um terreno mais elevado aponta um marco paisagístico para balizamento. No desenho lê-se: 'Baliza dos navios para irem surgir no porto' (item 12), fazendo citação ao porto da Vila de Nossa Senhora da Conceição. Já falamos em nosso texto que o desenho em análise foi realizado em duas etapas, onde um rascunho embasou os traços definitivos; no contorno da Ilha de Itamaracá pelo Canal de Santa Cruz existem representadas três formas de meia-lua com uma haste, que lembram embarcações, e não foram destacadas na versão final.

Na entrada da Barra de Itamaracá, o que também se destaca são os bancos de areia. No istmo em que está localizado o

'Forte do inimigo' existe a representação de um pontilhado com a legenda 'restinga de areia' (item 13), ao lado da citação em caixa alta do 'LAGAMAR DE LOUCAO'. Já na margem continental do Canal é representado um banco de areia que se estende até a barreira de recifes em que se apresenta uma ilha com a informação 'Coroa dos Passarinhos' (item 14). Este local, que pertence territorialmente ao município de Igarassu, é conhecido hoje como Coroa do Avião e se refere a um requisitado ponto turístico no litoral norte de Pernambuco. O processo de assoreamento na Barra de Itamaracá é referido na documentação histórica como um dos principais empecilhos à prática da boa navegação no local (SANTOS, 2021a). Existem estudos sobre a sedimentologia da região que atribuem o seu acelerado processo de assoreamento às dinâmicas hidráulicas do Canal de Santa Cruz em contato com a energia das marés (LIRA, 2010; ALMEIDA, 2018). Outros estudos indicam também que a Coroa do Avião, antiga Coroa dos Passarinhos, corresponde a um importante destino no roteiro de migração de diversos espécimes de aves em busca da significativa oferta de mariscos e peixes do entorno (CARDOSO, NASCIMENTO, 2007; COUTINHO, SULAIMAN, CARBONE, 2018).

O reflexo do cenário exposto correspondeu às dinâmicas sociais e econômicas que influenciaram os poderes e as sociabilidades no local. Em perspectiva histórica, a maritimidade se expressa nas escolhas culturais e nas materialidades da Ilha de Itamaracá desde suas ocupações indígenas até os dias de hoje (DIEGUES, 1998; SANTOS, 2021). A inserção da Ilha e seus arredores nos circuitos comerciais da Época Moderna impuseram a interação entre os indígenas, habitantes originários do território, os africanos expropriados de seu continente pela lógica escravagista da época e os europeus com a intenção de efetivar o seu projeto de poder mercantilista. Entender melhor a construção dessas narrativas com perspectiva crítica pode favorecer o fortalecimento das identidades em nível regional e nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O termo Derrota faz referência, no mundo náutico, ao roteiro descrito para orientar as embarcações pelos caminhos marítimos de forma a ajustar o acesso a portos, cidades portuárias, zonas produto-

ras ou qualquer outro destino de interesse aos exploradores modernos. Em termos práticos, entendemos que esse tipo de conhecimento vai sendo construído ao longo do processo de ocupação desses lugares, na medida em que o interesse pelas carreiras marítimas se ajusta às condições geográficas e interesses políticos do momento. No ano de 2012, por exemplo, a Prefeitura Municipal da Ilha de Itamaracá – em parceria com o Governo do Estado de Pernambuco e colaboração com a Capitania dos Portos de Pernambuco – elaborou um relatório técnico intitulado ‘Zoneamento Ambiental e Territorial das Atividades Náuticas da Ilha de Itamaracá’ (PMIT, 2012). O documento teve o objetivo de caracterizar as práticas de navegação atuais no local, com descrição das tipologias de embarcações que acessam o contorno da Ilha de Itamaracá, características de fundo e de correntes marítimas atuantes na região. Utilizamos o caso para ilustrar a necessidade histórica, em perspectiva de longa duração, dos agentes de governança pelo conhecimento das rotinas de navegação em microescala e pela cartografia para gestão estratégica e estabelecimento de políticas públicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Marcos. ALBUQUERQUE, Veleda Lucena. Acervo Arqueológico do Forte Orange – As estruturas preservadas. *Revista Noctua*. Vol. 2, n. 3, 2018.

ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia do forte Orange e sua cultura material. *Revista da Cultura*. Ano XII, n 19, 2012.

ALBUQUERQUE, Marcos. As escavações arqueológicas no Forte de Orange. *ARC – Revista Brasileira de Arqueometria, Restauração e Conservação*. Olinda: v.1, n. 2, 2007.

ALBUQUERQUE, Marcos. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. *Revista de Arqueologia*. São Paulo: v.7, p. 99-123, 1993.

ALMEIDA, Thiago Lopes Meló. *Caracterização da dinâmica costeira de Itamaracá-PE: aplicação do Sistema de Modelagem Costeira do Brasil*. Tese (Doutorado em Geociências). PPGG/UFPE, Recife, 2018.

ANDRADE, Manuel Correia de. *Itamaracá, uma capitania frustrada*. Recife: CEHM, 1999.

BARTHEL, Stela. *Arqueologia de uma fortificação: o Forte Orange e a Fortaleza de Santa Cruz, em Itamaracá, Pernambuco*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). CFCH/UFPE, Recife, 2007.

CARDOSO, Tiago; NASCIMENTO, João. Avaliação de atividades turísticas prejudiciais à permanência de aves migratórias na Coroa do Avião, Pernambuco, Brasil. *Ornithologia* 2. V. 2, 2007.

COUTINHO, Sonia Viggiani; SULAIMAN, Samia Nascimento; CARBONE, Amanda Silveira. *Área de Proteção Ambiental (APA) de Santa Cruz: (re)conhecendo o valor ecológico, histórico-cultural e econômico*. Recife: CPRH, 2018.

DIEGUES, Antônio Carlos. *Ilhas e mares: simbolismo e imaginário*. São Paulo: HUCITEC, 1998.

GEP, Governo do Estado de Pernambuco. *Plano de preservação de Vila Velha*. Recife: FUNDARPE/PRODETUR, 2010.

LIRA, Julianna Nunes. *Estudo sedimentológico e evolutivo da Coroa do Avião, Itamaracá – PE*. Dissertação (Mestrado em Geociências). PPGG/UFPE, Recife, 2010.

MEDEIROS, Guilherme de Souza. *Arte da navegação e conquista europeia do Nordeste do Brasil* (capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII). Dissertação (Mestrado em História). CFCH/UFPE, Recife, 2001.

NEVES, André Lemoine. *A Transferência da cidade portuguesa para o Brasil – 1532-1640*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). CFCH/UFPE, Recife, 2009.

NEVES, André Lemoine. Vila (velha) de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá: história e morfologia urbana. *Anais do I Encontro Nordestino de História Colonial*. João Pessoa, 2006.

PMIT, Prefeitura Municipal da Ilha de Itamaracá. *ZATAN: Zoneamento ambiental e territorial das atividades náuticas da Ilha de Itamaracá*. Relatório técnico. Ilha de Itamaracá, 2012.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2002. CD-ROM.

SANTOS, Josué Lopes dos. *Arqueologia de uma Paisagem Cultural Marítima: rupturas e permanências da maritimidade na Ilha de Itamaracá (PE)*. Tese (Doutorado em Arqueologia). PROARQ/UFS, Laranjeiras, 2021.

SANTOS, Josué Lopes dos. O porto de Itamaracá: waterfront. In: *Portos Coloniais: estudos de História Portuária, Comunidades Marítimas e Praças Mercantis, Séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2021a.

SANTOS, Josué Lopes dos. Documento: Roteiro das Barras e Ilha de Itamaracá que mandou fazer Salvador Pinheiro. *Revista Navigator*. Vol. 19, nº37, 2023.

SYLVA, MANOEL. *Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais*. Lisboa:1655.

VELEZ, Luciana de Carvalho Barbalho. *Donatários e Administração colonial: A capitania de Itamaracá e a Casa de Cascais (1692 – 1763)*. Tese (Doutorado em História). PPGH/UFF, Niterói, 2016.