

Almirante Sir Graham Eden Hammond e o Tratado de Aliança e Amizade entre Brasil e Portugal de 1825

Guilherme Mattos de Abreu ^a

Resumo: Os Diários do Almirante Graham Eden Hamond retratam a vida social, as características e costumes da população, das cidades, do clima do Brasil, em particular da Capital, e as conturbações políticas, nas duas oportunidades em que esteve no País, no início do Império. Também oferece uma demonstração de como as grandes potências atuam em proveito de seus interesses, interferindo em outras países, quando julgam necessário. Hamond era o comandante do navio que trouxe de Lisboa a delegação que negociou o Tratado de Aliança e Amizade entre Brasil e Portugal; em outro navio, levou o Tratado para assinatura de D. João VI, em 1825. Alguns aspectos quanto ao Tratado são abordados neste artigo. Em 1834, como contra-almirante, retornaria para comandar o Esquadrão do Atlântico Sul, sediado no Rio de Janeiro, onde ficou até 1838.

Palavras-Chave: História, Usos e costumes, Política externa, Tratado de Aliança e Amizade, Independência do Brasil.

Registros importantes do passado, por vezes, surgem das mãos de colecionadores. Este é o caso dos *Diários do Almirante Graham Eden Hamond: 1825 – 1834/38*, publicados em português por iniciativa de Paulo F.

Geyer, que localizou os originais e os traduziu seletivamente, omitindo tecnicidades e priorizando assuntos que julgou de interesse dos brasileiros. A edição, além de ilustrações, tem um elegante

^a Contra-almirante. Associado titular emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



prefácio da lavra do historiador Gilberto Ferrez¹.

Este artigo é, basicamente, uma resenha da obra, tendo sido acrescido de algumas explicações quanto aos eventos, para melhor compreensão.

Sir Graham Eden Hamond veio ao Brasil em 1825, no comando HMS *Wellesley*², que chegou ao Rio de Janeiro em 17 de julho, com a delegação que negociaria com D. Pedro I o reconhecimento da Independência do Brasil. Partiu da Corte, de volta à Grã Bretanha, em 3 de setembro do mesmo ano, mas antes escalou em Lisboa, com o fito de levar o Tratado para a assinatura de um saudoso D. João VI. No retorno, comandava o desgastado HMS *Spartiate*, que necessitava voltar à sede para um significativo período de manutenção. O HMS *Wellesley* passaria a ser parte do Esquadrão da *Royal Navy* no Atlântico Sul.

Promovido a almirante em 1825, não mais esperava retornar ao Brasil. Entretanto, em 1834, foi designado comandante-em-

chefe do Esquadrão do Atlântico Sul, cargo em que permaneceria até 1838. Trata-se de um período conturbado no Brasil, coincidindo com o período regencial, após a abdicação de D Pedro I.

Nessas passagens, registraria vários aspectos relacionados ao Brasil, sendo um eloquente testemunho de seu tempo. Particularmente, descreveu a vida social, da qual existem poucos escritos. Assim como outros estrangeiros, foi um crítico do regime escravocrata (sua contemporânea e compatriota Maria Graham³ seria outra a manifestar as suas impressões quanto ao assunto, em diário). A população alegre, barulhenta, desinibida e algo promíscua; os alagamentos após as “furiosas tempestades”; a sujeira nas ruas, nas praias e nos mercados desagradavam sobremaneira os visitantes e residentes estrangeiros. Descreve de forma ora positiva, ora negativa, suas impressões sobre a Baía de Guanabara e entorno, o Rio Janeiro e Niterói.

Também aborda os hábitos da elite estrangeira residente, que



formava uma sociedade a parte: representantes diplomáticos, os almirantes comandantes dos Esquadrões britânico, francês e norte-americano, sediados na Corte, comandantes de navios de guerra visitantes, comerciantes britânicos, cientistas e uns poucos brasileiros.

Os esquadrões estrangeiros tinham grande importância para os países de origem, pois zelavam pelos seus interesses nacionais no Atlântico Sul. Por vezes, interferiam nos assuntos dos governos locais, como ocorreria em relação ao brasileiro, ao logo do século XIX, no que se refere à repressão ao tráfico negreiro, na Questão Christie⁴ (1862 a 1865) e por ocasião da Revolta da Armada (1893-1894). O relato da passagem de navios de guerra estrangeiros pelo Rio de Janeiro é frequente no Diário de Hamond.

Ao longo dos registros, encontramos comentários sobre personalidades conhecidos da História do Brasil, relatos sobre a cerimônia de beija-mão do Imperador menino, festas e

solenidades religiosas e sobre as instituições. Aponta a nascente presença norte-americana e ações de diplomacia pública⁵, ou seja, de *soft power*, por parte dos franceses, que ofereciam bolsas de estudo na França e assim buscavam que brasileiros assimilassem a sua cultura, em concorrência à prevalente influência britânica no Continente. Aparece, também, uma manifestação de despeito em relação a pompa demonstrada pelos franceses, quando da visita Príncipe de Joinville (François Ferdinand Philippe Louis Marie d'Orléans), bem como da atenção que este recebeu por ocasião de sua primeira passagem pela Corte (1838)⁶.

SIR GRAHAM EDEN HAMOND

Sir Graham Eden Hamond nasceu em 30 de dezembro de 1779, em Londres. Ingressou na *Royal Navy* em 3 de setembro de 1785. Como jovem oficial participou de alguns eventos navais relevantes, como a Batalha do



Glorioso Primeiro de Junho (1794), da Batalha de Genova (13 de julho de 1795), do bloqueio ao Havre (1798), da Batalha de Copenhagen (2 de abril de 1801), além da captura de navios espanhóis e barcos de pesca holandeses (presas que rendiam prêmio para as tripulações, como era a prática na época), entre outros eventos⁷.

Após períodos de afastamento por licença ou tratamento de saúde, em que ficou a meio soldo, e alguns comandos, foi laureado com a “Ordem do Banho” (1815). Assumiu o Comando do HMS *Wellesley*, em 30 de março de 1824. Neste navio viria ao Brasil, trazendo a delegação chefiada por Lorde Charles Stuart, Barão de Rothesay.

Em 27 de maio de 1825 seria promovido a contra-almirante. Retornaria à Grã-Bretanha, via Portugal, no HMS *Spartiate*, um navio de linha de 74 canhões, originalmente francês – um dos nove capturados na Batalha do Nilo (1798) -, e que serviria na *Royal Navy* por mais de quarenta anos.

Em setembro de 1834, passaria a ser o comandante-em-chefe do Esquadrão do Atlântico Sul, onde permaneceu até março de 1937.

Promovido a vice-almirante em 1837, a almirante em 1847, e a almirante-de-esquadra em 10 de novembro de 1862, já enfermo, veio a falecer em 20 de dezembro de 1862.

QUAL A RAZÃO DE TERMOS UM INGLÊS A FRENTE DAS NEGOCIAÇÕES?⁸

País recém-criado, o Brasil teve dificuldades para se inserir no ambiente internacional. Havia a necessidade de reconhecimento pelas grandes potências. Era mandatário, portanto, que o país obtivesse reconhecimento de sua soberania e capacidade de agir como ator político independente. Também era relevante que Portugal se conscientizasse da nova situação. A Grã-Bretanha tinha interesse no novo mercado e julgava importante que aquele seu



aliado histórico reconhecesse a independência da antiga colônia.

O Governo Imperial, ciente da relevância da posição da Grã-Bretanha, já em 1823 passara a ter um escritório para o encarregado de negócios em Londres, onde Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, Marquês de Barbacena, e Manuel Rodrigues Gameiro Pessoa, Visconde de Itabaiana, se esmeravam em bem se relacionar com o governo britânico.

Dobrar Portugal não se mostrava fácil, uma vez que D. João VI acreditava na possibilidade de ver restituída a sua soberania sobre o Brasil, mediante o estabelecimento de uma administração autônoma, mas não separada. A mediação direta com o governo imperial fracassou. Como exemplo, a corveta *Voador*, que transportava os diplomatas portugueses, foi apresada e incorporada à Marinha Imperial, logo que chegou ao Rio de Janeiro, em 1823.

Sem que os entendimentos diretos progredissem, os representantes brasileiros em Londres

se voltaram para negociações intermediadas, que, por fim, foram aceitas por D. João VI, em março de 1824. A Áustria também se envolveu nas tratativas, visto que o fortalecimento da influência britânica no novo país não ser do interesse das nações da Santa Aliança (Prússia, Áustria e o Rússia).

A primeira conferência em Londres (12 de julho de 1824) não prosperou, uma vez que os representantes portugueses condicionaram o reconhecimento da Independência a três questões preliminares: (1º) a cessação de hostilidades da parte do Brasil contra Portugal; (2º) o restabelecimento das relações de comércio entre os dois países; e (3º) a restituição das propriedades e embarcações portuguesas apreendidas pelos brasileiros, ou uma indenização equivalente.

As duas reuniões seguintes, em 19 de julho e em 9 de agosto, também não prosperaram, salvo por ter sido aceita a primeira questão, quanto à cessação de hostilidades contra Portugal (o que já era fato consumado); bem



como acatada uma proposta de Lorde George Canning, secretário de Assuntos Estrangeiros britânico, de se redigir um projeto de reconciliação, a serem levados às partes.

O insucesso das conferências em Londres demandou a ida de um diplomata britânico às capitais dos países envolvidos, sendo designado para tal Sir Charles Stuart, Barão de Rothesay. Sua missão era complexa, pois envolvia, preliminarmente, conciliar os interesses da Grã-Bretanha em relação ao Brasil, sem melindrar os portugueses. Assim, a primeira escala foi Lisboa, para onde partiu em 15 de março de 1825. Sua instrução, em resumo, era convencer o Rei quanto à ineficácia em se opor ao processo de Independência.

Ao longo de nove conferências, entre 5 de abril e 23 de maio de 1825, discutiu-se a separação dos países, a sucessão das coroas, a indenização pelas propriedades e embarcações e a possibilidade de um tratado de comércio. A maior dificuldade residiu na

obstinação de D. João VI em lhe ser concedido o título de Imperador do Brasil – pretensão que não teria qualquer efeito, mas que causaria sérios embaraços no Rio de Janeiro.

Ao final, Sir Stuart foi nomeado plenipotenciário do governo português, recebendo três versões de uma Carta Régia que reconhecia, em termos distintos, a independência e a soberania do Brasil. Em todas elas, Sir Stuart precatou-se em garantir a D. Pedro I a posição de sucessor à Coroa portuguesa.

Em 24 de maio de 1825, o HMS *Wellesley* deixou Lisboa com destino ao Rio de Janeiro.

A PRIMEIRA ESTADIA NO BRASIL

O HMS *Wellesley* chegou ao Rio de Janeiro em 17 de julho de 1825, um domingo. Como de praxe, ao entrar na baía e ser avistado o pavilhão do comandante do Esquadrão do Atlântico Sul - Almirante Sir George Eire -, içado



no HMS *Spartiate*, executou uma salva de onze tiros. Logo após fundear, já se viu repleto de visitantes para Sir Charles Stuart, chefe da delegação.

No dia seguinte, novas visitas – entre elas o comodoro francês, que se encontrava embarcado na Fragata *Aréthuse* – e uma surpresa: cerca de 11 horas, Stuart, Graham e comitiva procederam em um escaler para terra, onde conheceriam a casa reservada para o Barão. Precisaram desembarcar a certa distância, o que demandou uma boa caminhada. Em dado momento, foram ultrapassados por uma carruagem, com uma escolta de guardas. Era o próprio Imperador – ele mesmo dirigindo. O séquito retornou e o Imperador saltou, estabelecendo-se uma curta e cordial conversação. Hamond considerou um comportamento inusitado para um monarca e supôs que o encontro não teria sido casual, mas sim provocado pela curiosidade de D. Pedro I em conhecer os visitantes.

Neste dia, Hamond registrou as primeiras impressões da terra:

as longas distâncias, o calor e o sol forte, “embora fosse inverno”.

Nos comentários dos dias subsequentes, toma-se conhecimento da existência de uma comissão mista de repressão ao tráfico negreiro, da qual faziam parte ingleses, que Hamond teria contato. Também assinala o uso da Ilha dos Ratos, hoje Ilha Fiscal, para observações astronômicas (observação do Sol), com o fito de determinar os erros dos relógios (ou cronômetros), essenciais para uma boa navegação pelos astros. Também registrou as impressões quanto à cidade, a bela visão dos Arcos da Lapa, a variada e exuberante vegetação subindo pelas montanhas, a vista do alto do Corcovado, o incômodo dos mosquitos e formigas etc. Também registros típicos da cortesia naval, como é o caso das visitas recíprocas entre Hamond e o Comodoro Gautier, a bordo da fragata francesa *Aréthuse*.

No dia 26 de julho, Hamond tomou conhecimento da notícia, ainda não oficial, recebida de um navio vindo da Inglaterra, que



teria sido promovido a contra-almirante, que apontou como demorada – tardando nove ou dez anos -, e que teria sido mais rápida se a última guerra tivesse continuado. Em 6 de agosto, chegaria o navio correio – HMS *Dove* – que traria correspondência pessoal endereçada ao “Contra-Almirante Hamond”, mas nenhum documento oficial para ele.

No dia seguinte, o Almirante Sir George Eyre lhe deu ciência que, com aquiescência do Almirantado, o HMS *Wellesley* passaria a integrar o seu Esquadrão. Hamond retornaria ao Reino no comando do deteriorado HMS *Spartiate*, o que lhe causou estranheza, dada a sua promoção⁹. Sir Stuart ficaria sobremaneira contrariado com a troca de navios.

Em conversa com Sir Stuart, alguns dias depois, tomou conhecimento de que, embora houvesse interesse do Reino Unido pelos negócios com o Brasil, o povo se inclinaria por tudo que era francês e que os franceses buscavam debilitar a influência britânica de várias maneiras. Ofereceram ao

governo brasileiro encarregar-se da educação de “pessoas de boas famílias”, que poderiam deslocar-se para estudos na França, livres de despesas. Trezentos já lá estavam, e voltariam afrancesados, “com raiva de tudo que é inglês”¹⁰. Na rua do Ouvidor, o comércio era predominantemente francês, principalmente modistas. Tal influência, segundo Hamond, contrastaria com o que se observava em Lisboa ou nas antigas colônias espanholas, como era o caso de Buenos Aires.

De outra feita, em 24 de agosto, Sir Stuart lhe informaria sobre o andamento das discussões sobre o Tratado, em vias de serem encerradas. Segundo o Barão, já poderia estar pronto, mas os brasileiros delongam, em função, por exemplo, de feriados e dias santos.

Visto por outro prisma, tem-se outra percepção. Ocorreram treze conferências entre os plenipotenciários, de 25 de julho a 29 de agosto. Os brasileiros queriam que tudo estivesse resolvido antes do aniversário da



Independência, em 7 de setembro. O fato é que as três opções apresentadas pelo diplomata inglês eram inaceitáveis. Stuart, com habilidade, contornou as dificuldades, adaptando as instruções recebidas de Portugal. Premidos pelo tempo e pela postura do negociador, os representantes brasileiros desistiram de boa parte de suas reivindicações. Assim, o Tratado de Independência foi ratificado pelo Imperador em 30 de agosto¹¹.

Um detalhe especial chamou a atenção em sua redação: D. Pedro I abdicava de “aceitar proposições de quaisquer Colônias Portuguesas para se reunirem ao Império do Brasil” (Artigo 3º), o que denota preocupação de Portugal por um eventual contágio do clamor de independência para suas possessões.

Por fim, aproximava-se a data da partida.

Em 3 de setembro, Hamond deixou a baía de Guanabara, mas, após cruzar a barra, recebeu ordem de aguardar o recebimento de alguns despachos. Ocorrera

que uma parte da documentação não fora entregue ao navio, o qual ficou aguardando até o dia 6 de setembro ao largo, quando, finalmente, tomou o rumo da Europa.

O HMS *Spartiate* estava em más condições: apresentava deficiente estanqueidade (os tripulantes tiveram que se revezar continuamente, esgotando a água que ingressava a bordo, ao longo dos cerca de três meses que durou a viagem de volta) e as condições sanitárias eram insatisfatórias (estava infestado de pragas, como escorpiões, percevejos, formigas, aranhas e baratas). Em face de seu estado, a viagem foi desgastante e gerou grande preocupação ao Almirante.

Em Mafra, Portugal, Hamond entregou o Tratado pessoalmente a D. João VI. Foi um momento de significativa emoção, visto que o monarca se mostrava ansioso por alguém que lhe desse notícias do filho. O Rei ratificaria o tratado em 25 de novembro de 1825, assinando-o como “Imperador e Rei”. Sir Graham Hamond, em reconhecimento, seria agraciado



com a Ordem Portuguesa da Torre e Espada.

O HMS *Spartiate* sofreria extensivos reparos no *Chatham Royal Dockyard*, em Kent, Inglaterra¹². Voltaria ao Esquadrão do Atlântico Sul algum tempo depois. Hamond terá o seu pavilhão de comandante-em-chefe nele içado.

A SEGUNDA ESTADIA NO BRASIL (1834-1838)

Quando Sir Hamond deixou o Brasil, em 1825, não tinha a perspectiva de voltar. Entretanto, foi designado comandante-em-chefe do Esquadrão do Atlântico Sul, em setembro de 1834.

Ingressou na Baía de Guanabara em 4 de dezembro, a bordo do HMS *Talbot*, sendo cumprido os cerimoniais de tiros de salva pertinentes à terra e em relação aos navios guerra estrangeiros presentes (franceses e um russo), bem como as visitas protocolares.

Ainda em dezembro, recebeu permissão para instalar-se na Fortaleza de Villegagnon e

inspecionou os paióis do Esquadrão na Ilha das Cobras (onde, atualmente, fica o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, entre outras organizações da Marinha do Brasil).

Observa-se que, nessa segunda passagem pela Corte, Hamond reconhece que ocorreram algumas melhorias, com novas construções, ainda que houvesse muito o que fazer na cidade. Do Diário, toma-se conhecimento de suas impressões sobre o Imperador-Menino; de que os franceses também possuíam uma Estação Naval no Rio de Janeiro; do relacionamento e incidentes com as autoridades e com a comunidade estrangeira; de que os ingleses tinham privilégios na condução de assuntos legais, pois havia um “Juiz Conservador dos Ingleses” (tanto no Brasil quanto em Portugal), que o Senado pretendia extinguir¹³; de notícias de insurreições nas províncias, gerando a movimentação de unidades britânicas para a proteção de comerciantes ali sediados; bem como da Marinha Imperial para dominá-



las; observações sobre as localidades que visitou, como Pernambuco, Bahia e Santa Catarina; de novidades, como a criação da primeira linha regular de barcas a vapor, entre o Rio de Janeiro e Niterói; de acidentes envolvendo embarcações; de missões de captura de navios empregados no tráfico negreiro por parte de unidades do Esquadrão e da Marinha Imperial e ocorrências relacionadas. Critica a desenvoltura com que os navios negreiros circulavam, usando a bandeira portuguesa e relata o encontro de embarcações argentinos e, ao menos, uma uruguaia e uma norte americana dedicadas ao tráfico. Aponta casos de suborno nas autoridades envolvidas na repressão e o elevado número de óbitos entre os africanos transportados como carga; e o caso de a guarda de uma embarcação apresada ter sido atacada, nas proximidades da Ponta da Armação, e cerca de duzentos traficados sido levados em botes pelos atacantes.

Um registro interessante, para o qual não se identificou

aproveitamento, foi a autorização para que aspirantes da Academia Imperial de Guardas Marinha embarcassem nos navios da *Royal Navy*.

Quanto à Marinha, assinalou a construção de um dique na Ilha das Cobras: “trabalho extremamente árduo, pois a escavação é no granito sólido. São poucos homens utilizados. O trabalho [...] levará muitos e muitos anos [...] se mantido no ritmo atual [...]”¹⁴. Trata-se do *Dique Imperial* – pioneiro na América do Sul -, iniciado em 1824 e inaugurado em 1861, visto que a obra, além de difícil, sofreu paralisações. Na República, foi rebatizado *Guanabara* e, posteriormente, *Almirante Jardim*, em 1973.

Relatou que, fruto de suas andanças, apresentou sugestões às autoridades brasileiras, como a de reposicionar o farol de Cabo Frio e instalar um farol em Abrolhos. Também conta de um incêndio na Casa da Moeda, em 1º de outubro de 1836, que foi combatido pelos grupos de socorro dos navios de guerra estrangeiros,



além dos locais. Quanto ao evento, criticou a apatia dos brasileiros na faina e o fato do *Jornal do Commercio* exaltar a atuação deles, no caso, pessoal da fragata *Príncipe Imperial* e do Arsenal de Marinha, além de outros trabalhadores.

Dedicou alguns dias a comentar a visita ao Príncipe de Joinville, em fevereiro de 1838, e as atenções com que este foi brindado; bem como pelo magnífico e dispendioso baile que o Príncipe promoveu a bordo do *Hercule*. Cita que os franceses promoveram uma demonstração para o Imperador, na Ponta do Caju, a qual ocultaram dos britânicos. E que, durante a mesma ocorrera uma explosão em um dos barcos, com vários feridos.

Partiu do Rio de Janeiro em 15 de março de 1838, com muitas lembranças: “o navio parecia uma arca de Noé com papagaios e animais de vários tipos”¹⁵.

Na viagem de volta, passou por Salvador, a fim de verificar a situação na Bahia, então convulsionada.

CONCLUSÃO

A leitura do diário do almirante Graham Eden Hamond é um agradável exercício, que nos permite conhecer a vida e costumes brasileiros no início do Império – muitos dos quais persistem, passados dois séculos. Bem como perfis, nem sempre lisonjeiros, das personalidades da época.

As ilustrações que ornamentam o livro – algumas do próprio Hamond -, mas, em sua maioria, aquarelas de autoria de Emeric Essex Vidal, secretário do comandante-em-chefe do Esquadrão do Atlântico Sul, o qual teve várias passagens pelo Brasil (a primeira, quando da vinda da Família Real, em 1808), nos trazem uma visão bucólica do Brasil de então.

Também nos permitem perceber a forma de agir das grandes potências, que, além de possuir estações em outros países, não hesitavam em interferir neles, em função dos interesses da metrópole. É notável o fato de o Reino Unido liderar o processo de reconhecimento da Independência do



Brasil por parte de Portugal, visto que isto era conveniente aos interesses britânicos.

ANEXO

O TRATADO DE ALIANÇA E AMIZADE ENTRE BRASIL E PORTUGAL

Tratado como firmado por D. João VI, (1767–1826), Rei de Portugal, com data de 15 de novembro de 1825, sobre o Tratado de Aliança e Amizade. Concebido em 29 de agosto de 1825 e firmado no dia seguinte por D. Pedro I, no Rio de Janeiro. Admitiu a Independência do Brasil de Portugal.

Confirma D. Pedro I (1798–1834) como Imperador do Brasil, e há, ainda, citação de vários artigos sobre como essa independência ocorreria na prática, citando regras fiscais, diplomáticas e comerciais entre os dois países. D. João VI o assina como “Imperador e Rei”.

É particularmente interessante que D. Pedro I abdicava de “aceitar proposições de

quaisquer Colônias Portuguesas para se reunirem ao Império do Brasil” (Artigo 3º), o que denota preocupação de Portugal de que houvesse eventual contágio do clamor de independência por suas possessões.

Dom João por Graça de Deus, Imperador do Brasil, e Rei de Portugal, e dos Algarves, daquém e dalém mar, em África, Senhor de Guiné, da Conquista, Navegação, e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia, e da Índia etc.

Faço Saber aos que a presente Carta de Confirmação e Retificação virem, que em 29 de Agosto do corrente ano, se concluiu e assinou, na Cidade do Rio de Janeiro, entre Mim, e o Sereníssimo Príncipe D. Pedro, Imperador do Brasil, Meu Sobre todos Muito Amado e Prezado Filho, pelos respectivos Plenipotenciários munidos de competentes Poderes, um Tratado de Paz, e Aliança, do qual o teor é o seguinte:

Em Nome da Santíssima e Indivisível Trindade, Sua Majestade Fidelíssima, Tendo constantemente no Seu Real ânimo os mais



vivos desejos de restabelecer a paz, amizade, e boa harmonia entre Povos Irmãos, que os vínculos mais sagrados devem conciliar e unir em perpétua aliança; para conseguir tão importantes fins, promover a prosperidade geral, e segurar a existência política, e os destinos futuros de Portugal, assim como os do Brasil; e Querendo de uma vez remover todos os obstáculos, que possam impedir a dita aliança, concórdia, e felicidade de um e outro Estado, por Seu Diploma de 13 de Maio do corrente ano Reconheceu o Brasil na categoria de Império Independente, e separado dos Reinos de Portugal, e Algarves, e a seu sobre todos muito Amado e Prezado Filho, Dom Pedro, por Imperador, cedendo, e transferindo de Sua livre vontade a Soberania do dito Império ao Mesmo Seu Filho, e Seus Legítimos Sucessores, e Tornando somente, e Reservando para a Sua Pessoa o mesmo Título - E Estes Augustos Senhores, aceitando a Mediação de Sua Majestade Britânica para o ajuste de toda a questão incidente à separação dos dois Estados, tem Nomeado

Plenipotenciários; a saber: Sua Majestade Fidelíssima ao Ilustríssimo e Excelentíssimo Cavaleiro Sir Carlos Stuart, Conselheiro Privado de Sua Majestade Britânica, Grã-cruz da Ordem de Torre e Espada, e da Ordem do Bano. Sua Majestade Imperial ao Ilustríssimo e Excelentíssimo Luís José de Carvalho e Melo, do Seu Conselho de Estado, Dignatário da Imperial Ordem do Cruzeiro, Comendador das Ordens de Cristo e da Conceição, e Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros; ao Ilustríssimo e Excelentíssimo Barão de Santo Amaro, Grande do Império, do Conselho d'Estado, Gentil-homem da Imperial Camara, Dignatário da Imperial Ordem do Cruzeiro, e Comendador das Ordens de Cristo e da Torre e Espada; e ao Ilustríssimo e Excelentíssimo Francisco Vilela Barbosa, do Conselho d'Estado, Grã-cruz da Imperial Ordem do Cruzeiro, Cavaleiro da Ordem de Cristo, Coronel do Imperial Corpo de Engenheiros, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios da Marinha, e Inspector Geral da Marinha.



E visto, e trocados os seus Plenos Poderes, con-vieram em que, na conformidade dos princípios expressados neste Preâmbulo, se formasse o presente Tratado.

Artigo 1º - Sua Majestade Fidelíssima Reconhece o Brasil na categoria de Império Independente, e separado dos Reinos de Portugal, e Algarves, e a Seu sobre todos muito Amado e Prezado Filho Dom Pedro por Imperador, cedendo, e transferindo de Sua livre vontade a Soberania do dito Império ao Mesmo Seu Filho, e a Seus Legítimos Sucessores. Sua Majestade Fidelíssima Toma somente e Reserva para a Sua Pessoa o mesmo Título.

Artigo 2º - Sua Majestade Imperial, em reconhecimento de respeito e amor a Seu Augusto Pai, o Senhor D. João VI, anuí a que Sua Majestade Fidelíssima Tome para a Sua Pessoa o Título de Imperador.

Artigo 3º - Sua Majestade Imperial Promete não aceitar proposições de quaisquer Colônias Portuguesas para se reunirem ao Império do Brasil.

Artigo 4º - Haverá d'ora em diante paz, e aliança,

e a mais perfeita amizade entre os Reinos de Portugal, e Algarves, e o Império do Brasil, com total esquecimento das desavenças passadas entre os Povos respectivos.

Artigo 5º - Os Súbditos de ambas as Nações Portuguesa, e Brasileira, serão considerados e tratados nos respectivos Estados como os da Nação mais favorecida e amiga, e seus direitos e propriedades religiosamente guardados, e protegidos; ficando entendido, que os actuais possuidores de bens de raiz serão mantidos na posse pacífica dos mesmos bens.

Artigo 6º - Toda a propriedade de bens de raiz ou móveis, acções, sequestrados ou confiscados, pertencentes aos Súbditos de ambos os Soberanos de Portugal, e do Brasil, serão logo restituídos, assim como os seus rendimentos passados. Deduzidas as despesas da administração, ou seus Proprietários indemnizados reciprocamente pela maneira declarada no artigo oitavo.

Artigo 7º - Todas as Embarcações e Cargas apreçadas, pertencentes aos Súbditos de ambos os



Soberanos, serão semelhantemente restituídas, ou seus Proprietários indenizados.

Artigo 8º - Uma Comunicação nomeada por ambos os Governos, composta de Portugueses, e Brasileiros, em número igual, e estabelecida onde os respectivos Governos julgarem por mais conveniente, será encarregada de examinar a matéria dos Artigos Sexto e Sétimo, entendendo-se, que as reclamações deverão ser feitas dentro do prazo de um ano depois de formada a Comissão; e que no caso de empate nos votos, será decidida a questão pelo Representante do Soberano Mediador. - Ambos os Governos indicaram os fundos por onde se hão de pagar as primeiras reclamações liquidadas.

Artigo 9º - Todas as reclamações públicas de Governo a Governo serão reciprocamente recebidas e decididas, ou com a restituição dos objectos reclamados, ou com uma indemnização do seu justo valor. Para o ajuste destas reclamações, Ambas as Altas Partes Contratantes Convieram em fazer uma Convenção directa e especial.

Artigo 10º - Serão restabelecidas desde logo as relações do Comércio entre ambas as Nações, Portuguesa, e Brasileira, pagando reciprocamente todas as mercadorias quinze 15% de direitos de consumo, provisoriamente; ficando os direitos de baldeação e reexportação da mesma forma que se praticava antes da separação.

Artigo 11º - A reciproca Troca das Ratificações do presente Tratado se fará na Cidade de Lisboa dentro do espaço de cinco meses, ou mais breve, se for possível, contados do dia da assinatura do presente Tratado.

Em testemunho do que nós, abaixo assinados, Plenipotenciários de Sua Majestade Fidelíssima, e de Sua Majestade Imperial, em virtude dos nossos respectivos Plenos Poderes, assinamos o presente Tratado com os nossos Punhos, e lhe fizemos pôr o Selo das nossas Armas.

Feito na Cidade do Rio de Janeiro, aos 29 dias do mês de Agosto do ano de 1825.

(L.S.) *Carlos Stuart*



(L.S.) *Luís José de Carvalho e Melo*

(L.S.) *Barão de Santos Amaro*

(L.S.) *Francisco Vilela Barbosa*

IMPERADOR e REI
(com Guarda) Conde do
Porto Santo

E sendo-Me presente o mesmo Tratado, cujo teor fica acima inserido, e bem visto, considerado e examinado por Mim tudo o que nele se contém, o Ratifico e Confirmo assim no todo como em cada uma das suas Cláusulas e Estipulações; e pelo presente o Dou por firme e válido para haver de produzir o seu devido efeito; Prometendo Observá-lo e Cumprí-lo inviolavelmente, e Fazê-lo cumprir e observar por qualquer modo que possa ser. Em testemunho e firmeza do sobredito Fiz passar a presente Carta, por Mim assinada, passada com o Selo grande das Minhas Armas, e Referendada pelo Meu Conselheiro Ministro e Secretário de Estado abaixo assinado. Dada no Palácio de Mafra, aos 15 dias do mês de Novembro do Ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1825.

BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Comando de Operações Terrestres. Portaria nº 224, de 17 de dezembro de 2019. *Manual de Campanha EB70-MC-0308 – Ordem Unida*. Brasília, 2019, 265 p.

BRASIL. Comando do Exército. Portaria nº 79, de 13 de julho de 2000. *Manual de Campanha C-22-5 – Ordem Unida*. Brasília: Centro Gráfico, 2000. 125 p.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. Tradução de Ruy Coelho. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Tradução de Raquel Ramalhete. 42. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

GOFFMAN, Erving. *Manicômios, prisões e conventos*. Tradução de Dante Moreira Leite. 7. ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.

HOBBSBAWN, Eric J. *A era das revoluções: Europa 1789-1848*. São Paulo: Paz e Terra, 2010.



HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: teoria e política das relações entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996.

JANOWITZ, M. (1960). *The Professional Soldier: a social and political portrait*. Washington: Free Press, 1960.

MARCO FILHO, Luiz de. *História Militar da PMMG*. 6. ed. Belo Horizonte: Gradual, 1999. 106 p.

MAUSS, Marcel. As técnicas do corpo. In: MAUSS, Marcel. *Sociologia e antropologia*. Tradução de Paulo Neves. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. p. 399-422.

MINAS GERAIS. Polícia Militar. *Manual de Ordem Unida*. Belo

Horizonte: Academia de Polícia Militar, 2011.

MOSKOS, C. C. *From Institution to Occupation: trends in military organization. armed forces & society*, 4(1), 1977.

OLIVEIRA SOBRINHO, José Alves. *A formação profissional do PM: avaliação do modelo*. 1992. 82 f. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais) – Centro de Pesquisa e Pós-Graduação, Academia de Polícia Militar, Belo Horizonte, 1992.

NOTAS

¹ HAMOND, Graham. *Os diários do Almirante Eden Hamond*. Trad. Paulo F. Geyer. Rio de Janeiro: J. B., 1984.

² O HMS *Wellesley* era um navio de linha de 74 canhões, construído pela *East India Company* para a *Royal Navy*, no *Bombay Dockyard* (Índia). Foi lançado ao mar em 24 de fevereiro de 1815. Desativado como navio, passou a ser utilizado para aprendizado industrial, como plataforma flutuante no rio Tyne. Perdeu-se apenas em 1940, quando afundou em consequência de

um raide aéreo alemão. (ROYAL MUSEUMS GREENWICH).

³ Maria Graham, viúva de Thomas Graham, comandante da fragata *Doris*, que falecera a bordo a caminho do Chile, veio para o Rio de Janeiro com Lorde Cochrane, em 1823. Foi preceptora da princesa D. Maria da Glória (que seria Maria II, de Portugal). Retirou-se do Brasil em 10 de setembro de 1925 (HAMOND, 1984. p. 13).

⁴ A Questão Christie foi uma crise diplomática entre o Brasil e o Reino Unido,



que ocorreu entre 1862 e 1865, e que culminou com o rompimento das relações diplomáticas entre os dois países.

⁵ De grande impacto nas relações internacionais, a diplomacia pública é um instrumento do *soft power*. Em sentido amplo, tem o propósito de alcançar e persuadir públicos-chave e líderes estrangeiros e neutralizar ou desmentir informações que possam ser contra o interesse de determinado estado. Como instrumentos, utiliza declarações públicas, visitas de alto nível, intercâmbio cultural, eventos culturais, artísticos e esportivos, programas de visitas e de intercâmbio voltados para indivíduos com boas perspectivas de carreira em áreas de interesse, apoio a organizações privadas etc. (CLAWSON; BINNENDIJK, 1996. NYE JR, 2004).

⁶ Em 1838, o Príncipe de Joinville fez a sua primeira visita ao Brasil, a bordo do Navio de Linha *Hercule*. Retornou em 1840, no comando da fragata *La Belle Poule*, ao voltar da Ilha de Santa Helena, onde resgatou os restos mortais de Napoleão. Casou-se com a Princesa Francisca de Bragança, irmã de D Pedro II, em cerimônia realizada no Palácio de São Cristóvão, em 1º de maio de 1943.

⁷ OFFICER BIOGRAPHIES. *The Royal Navy 1776-1815: a biographical History and chronicle*. Sir Graham Eden Hamond. [S. l.: s. n.], [20--?]. Disponível:

<https://morethannelson.com/officer/sir-graham-eden-hamond/>. Acessado em: 6 jun. 2025.

⁸ LERER, Guilherme. *As conferências de Londres: Diplomacia multilateral e a autonomia brasileira 2021 (a)*. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/351292/as-conferencias-de-londres-diplomacia-multilateral>. Acessado em: 6 jun. 2025.

⁹ Para o leitor não familiarizado, almirantes não comandam navios, mas agrupamentos de navios.

¹⁰ HAMOND, op.cit., p. 24.

¹¹ LERER, Guilherme. *O Tratado de 1825: O reconhecimento da independência brasileira*. 2021 (b), Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/351403/o-tratado-de-1825-o-reconhecimento-da-independencia-brasileira>. Acessado em: 6 jun. 2025.

¹² NAVY RECORDS SOCIETY. *Chatham Dockyard, 1815–1865*. Publications of the Navy Records Society vol. 154. Ashgate Publishing Limited. Surrey. England. Disponível em: [Volume-154-Chatham-Dockyard-1815-1865.pdf](https://www.nrsociety.org/volume-154-chatham-dockyard-1815-1865.pdf). Acessado em: 1 jun. 2025.

¹³ A essa manifestação do Senado, Hamond reage conjecturando que o governo britânico deveria agir com força (nos moldes da “diplomacia das canhoneiras”): “O melhor que nosso governo poderia fazer era dar a esses sujeitos uma boa surra e tomar posse de



três ou quatro de suas ilhas principais, como Santa Catarina, Ilha Grande e São Sebastião” (HAMOND, 1984. p. 130).

¹⁴ HAMOND, op.cit., p. 107.

¹⁵ Ibid., p. 191.