

Figura 19 do artigo *A Geografia do Brasil e a Carreira da Índia*

SUMÁRIO

A MARINHA E A POLÍTICA EXTERNA DO SEGUNDO REINADO (Cont.)	
Teixeira Soares — Embaixador	3
A GEOGRAFIA DO BRASIL E A CARREIRA DA ÍNDIA	
Max Justo Guedes — Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)	25
A TRASMIGRAÇÃO DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA PARA O BRASIL	
Luís Cláudio Pereira Leivas — Sociólogo — Perito Fundiário e Levy Scavarda — Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref ^o)	55
O MISTÉRIO DO CRUZADOR BAHIA	
Arthur Oscar Saldanha da Gama — Vice-Almirante (RRm) e Haroldo Ribeiro Bastos	67

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor Interino: Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm.) MAX JUSTO GUEDES

Vice-Diretor Interino: Capitão-de-Fragata (IM) OSCAR MATTOSO MAIA FORTE

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Chefe: Capitão-de-Corveta (AA) JOSÉ BARBOSA DA SILVA

Ajudante: Segundo-Tenente (RM-CA) MARCELO DE SOUZA CARNEIRO

REDAÇÃO

Capitão-de-Corveta (AA) JOSÉ BARBOSA DA SILVA

Segundo-Tenente (RM-CA) MARCELO DE SOUZA CARNEIRO

3º SG (MO) IVAN CORRÊA DA GRAÇA

MN (QSO) JORGE LUIZ BARBOSA

REGINA CARDOSO DE MENEZES

ZELIA DE OLIVEIRA MARQUES PINTO

VERA MARINHO

ZILDA SOUZA BORGES

EXPEDIÇÃO

CB (CA) AVELINO CARLOS MATOS

JOÃO ANTÔNIO REZENDE

CB (MR) ROQUE ALVARO VARELA

MN (QSO) DOMÍCIO NUNES DE OLIVEIRA

MN (QSO) UILSON MARTINS

MINISTÉRIO DA MARINHA

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

Rua D. Manoel nº 15 — Praça 15 de Novembro
20.010 — Rio de Janeiro, RJ.



Mercado de escravos

A MARINHA E A POLÍTICA EXTERNA DO SEGUNDO REINADO

CONTINUAÇÃO

TEIXEIRA SOARES
Embaixador

TRÁFICO DE AFRICANOS — AÇÃO DE PALMERSTON CONTRA O IMPÉRIO

Marques Lisboa, Ministro do Império em Londres, afrontou Lorde Palmerston com muita coragem. Em seu Ofício reservado nº 4, de 2 de abril de 1839, dirigido a Maciel Monteiro, Ministro dos Negócios Estrangeiros, Marques Lisboa historiou o que se passou numa entrevista mantida com o poderoso estadista inglês:

“... cabe-me o triste dever de referir a V. Ex.^a qual foi o resultado (subtende-se: de uma solicitação de bons ofícios da Inglaterra junto à França no litígio do Oiapoque): “Bons ofícios, exclamou Lorde Palmerston, e quais são os direitos em que o Brasil pode firmar-se para pedi-los? é por-

ventura estribando-se na má fé revoltante com que se tem a nosso respeito havido, relativamente à demissória abolição do tráfico da escravatura? Não, o Brasil não nos merece a menor simpatia, e fique certo de que nenhuma ser-lhe-á testemunha”. Pedi licença para responder a S. Ex.^a que lhe solicitara audiência para tratar sobre o Oiapoque, e que não acreditava que fizesse depender a consideração deste caso do êxito de negociações a ele estranhas, negociações, aliás, a que o Governo Imperial tem dedicado o seu maior desvelo, e séria atenção. ‘Cansados estamos de belas promessas, replicou Lorde Palmerston, fatos queremos, e fatos significativos. Não faço disso depender só o caso do Oiapoque, mas todos quantos me puder submeter; o Brasil da Inglaterra nada poderá esperar, enquanto ratificados não forem os artigos adicionais que

o seu Governo com fúteis pretextos tem desviado, apoiando o infame tráfico que escandalosamente protege, tendo a importação no ano findo excedido de cem mil almas! Interrompi a (*sic*) Lorde Palmerston para rogar-lhe, que não envolvesse em suas censuras o próprio Governo, que tão energicamente tem estigmatizado esse imoral e nefando comércio. . .”

(Arquivo Histórico do Itamarati, Correspondência da Legação Imperial em Londres, 1838-1842).

Palmerston cultivava uma linguagem viva, afiada, sarcástica. Quando o Marechal Sebastian (consoante Marques Lisboa informou num dos seus ofícios), como Embaixador de França, lhe comunicou a política de intervenção no México, então retalhado por dissensões internas, recebeu de Palmerston a seguinte resposta que foi muito comentada nos salões de Londres: *Je vous en remercie, et vous en félicite; vous nous en épargnez la peine.*

O Brasil iria sofrer as pressões e os atropelos do imperialismo de Palmerston e de Aberdeen. Porque fosse um país fraco, poderia ser malhado pelo imperialismo britânico, que no entanto não jogava as peras com os Estados Unidos. . . Contudo, na imprensa inglesa repontavam apreciações muito simpáticas ao Brasil. Assim, analisando as relações comerciais que a França procurava incentivar com o Brasil, o *Morning Chronicle* estabeleceu o seguinte conceito do Império do Brasil:

“There is little or no presumption in prophesying that an empire so highly gifted as Brazil will very shortly become in South what the United States is in North America.”

(Do Ofício reservado nº 6, de 8 de março de 1843, de Marques Lisboa, in Arquivo Histórico do Itamarati).

É muito curioso que o jornal inglês houvesse usado uma forma antiga para referir-se à palavra Brasil, — *Brazils*. Contudo, demonstrações desse jaez da imprensa londrina a favor do Brasil não demoviam Palmerston de sua política dura com o Império do Brasil.

Comércio vergonhoso, infame, audacioso, que se ampliava de dia para dia, jogando com imensos capitais, número crescente de navios e estabelecia uma rede muito bem articulada da Costa d'África para Cuba, Antilhas, Estados Unidos e o Brasil. Esse comércio clandestino poderia comparar-se com o dos narcóticos neste século XX. Ademais, era um comércio dominado por máfia poderosíssima. Cite-se que, em dois anos, um bando de traficantes obteve lucro líquido de 65 mil dólares em Nova Orleans com o contrabando de negros escravos das Índias Ocidentais para os Estados de Geórgia, Flórida e Luisiânia.* O mercado de Havana tinha singular poder de absorção dos negros contrabandeados da Costa d'África para as Antilhas. Em Havana numerosos eram os agentes desse comércio monstruoso, e de várias nacionalidades. Esses agentes formavam uma espécie de *aristocracia* do tráfico negreiro. Compreende-se, pois, a indignação existente na linguagem de Palmerston a respeito do contrabando de negros d'África feito por portugueses de Portugal:

*“The ships of Portugal now prowl about the ocean, pandering to the crimes of other nations; and when her own ships are not sufficiently numerous for the purpose, her flag is lent as a shield to protect the misdeeds of foreign pirates.”***

Recorreremos a um historiador inglês: “Finalmente, desesperando da anuência de Portugal, o Governo britânico bruscamente — e pode dizer-se que inescusavelmente? — quebrou todas as regras da decência (*propriety*) internacional”***; e o resultado foi que esse governo, por meio de um *Act of Parliament*, do qual Portugal tivera adequada notícia, estabeleceu que todos os navios portugueses (e navios apátridas), se encontrados devidamente equipados para o tráfico de escravos, seriam detidos por cruzadores ingleses; e caso fossem ingleses, seriam postos por um tribunal inglês em hasta pública. Esse *Act of Parliament* esteve em vigor durante três anos. O resultado da imposição desse *Act of Parliament* foi que os navios portugueses, empenhados no contrabando de negros escravos para as

* Ver COUPLAND, Reginald, Sir. *The British anti-Slavery Movement*. Oxford, 1933, p. 169. POWELL, Thomas, Sir. *De la traite des esclaves en Afrique et des moyens d'y remédier*. Buxton, Paris, 1840.

** COUPLAND, Reginald, Sir. *Ibidem*, p. 165.

*** COUPLAND, Reginald, Sir. *Ibidem*, p. 166.

Antilhas e o Brasil, praticamente, desapareceram dos mares. Afinal, Portugal cedeu em 1842, assinando um tratado que considerava pirataria, o tráfico de escravos, ao qual foi apenso um artigo que permitiu, ironicamente, busca recíproca; o chamado *Equipment Article*. Em 1843 o Art of Parliament de 1839, em tudo quanto dissesse respeito a navios portugueses, foi tornado sem efeito.

Contudo, o tráfico de escravos não parou por causa da atitude firme e desassombrada de Palmerston. Grande firma de Nova York, Cunha, Reis & Cia, ganhou fortunas construindo e equipando *slavers* em portos norte-americanos. Esses belos cliperes foram construídos para o comércio com o Brasil, Cuba e o litoral de repúblicas antilhanas, a chamada Costa dos Mosquitos (onde o diplomata inglês Christie aprendera a ser diplomata) e adjacências. Portugueses, no entanto, continuavam a enriquecer-se com o comércio de africanos. “O tráfico — dirá Nabuco — era uma especulação entre nós, quase exclusivamente portuguesa.” As feitorias africanas de propriedade de portugueses, como os Pinto da Fonseca, os Ferraz Correia, os Tomás Ramos, os Zulueta, os José Ojica e outros, faziam comércio gigantesco entre a Costa d’África (a zona da Costa da Mina) e as praças de Lisboa, Havana, Nova Orleans e Salvador. Contrabandistas negreiros, perfeitos conhecedores do litoral do Brasil, desde o Pará até Paranaguá, desembarcavam suas *peças* em Ilhéus, Caravelas, Macaé, Armação dos Búzios, Parati e Ubatuba. Destes três últimos portos eram os escravos tangidos a chicote, Serra do Mar acima, para fazerem a fortuna dos negreiros das províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, motivo por que os políticos conservadores e liberais dessas províncias foram os mais ferrenhos escravocratas no Parlamento do Império. Tão impressionado com as desigualdades sociais então existentes no Império, José de Alencar votou no entanto contra a Lei do Ventre Livre, do grande Paranhos. Motivo por que não foram o Imperador nem os estadistas mais esclarecidos do Império, que teimaram em manter o regime da escravatura no Brasil, que só terminou em 1888 infelizmente. Foram os políticos conservadores e liberais de Minas Gerais e da Província do Rio de Janeiro que constituíam a poderosa fortaleza do escravagismo. Eram respeitáveis e respeitados. Bem instalados na vida social e polí-

tica do Império, os escravocratas ingressavam no Parlamento e acabavam sendo feitos barões disto ou daquilo. Certa vez, James Hudson, Ministro da Inglaterra no Rio de Janeiro, ao inteirar-se de que o Governo português dera título nobiliárquico ao negreiro José Bernardino de Sá, fazendo-o Barão de Vila Nova do Minho; e ao inteirar-se de que o Governo Imperial lhe concedera autorização para usar o título no Brasil, passou nota muito impertinente ao Conselheiro Paulino José Soares de Sousa para protestar contra o tratamento dispensado a “traficantes de escravos tão notórios como este enobrecido assaltante de homens.” O Conselheiro Paulino respondeu à nota de Hudson, afirmando que o Governo Imperial fazia uso da sua atribuição de reconhecer situações a pessoas, na medida que muito bem entendesse. Hudson replicou-lhe em nota muito dura e ainda mais impertinente que a primeira. As notas do Ministro Hudson encontram-se publicadas na íntegra no livro de Christie, *Notes on Brazilian Questions*, publicado em Londres em 1865. (O exemplar dessa obra, de que nos servimos, pertence à Biblioteca do Itamarati e faz parte da Coleção Joaquim Nabuco). Outro exemplo foi o de Pereira Marinho. Em sua obra, *Civilização contra barbárie*, Batista Pereira informou: “Pereira Marinho, na Bahia, fizera-se opulento no tráfico. Depois de deixá-lo, tudo envidou para ter do Governo uma condecoração, um título, uma fita. Embalde. O Imperador nunca transigiu. Pereira Marinho fez-se conde. Mas em Portugal.” Assinala-se que Pereira Marinho se identificara de tal maneira com a sociedade brasileira que um dos seus filhos fez carreira política, chegou a ministro d’Estado e foi enobrecido pelo Imperador.

O tráfico continuava a fazer fortunas gigantescas; e a hipocrisia brasileira ia acobertando santamente os traficantes, desde que fossem abastados, claro era; e passando-lhes, por vezes, atestados de benemerência. Sérgio Teixeira de Macedo, Ministro do Império em Londres, informava pelo seu Ofício reservado nº 12, de 6 de junho de 1853, que Lorde Clarendon, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Inglaterra, lhe dissera que, no seu entender, havia no Brasil simpatia pelos negreiros. E acrescentou o inglês farisaicamente: “Deixai-nos fazer um pouco de polícia em vossa própria casa, nós não queremos senão aquilo mesmo que vós hoje concordais ser um bem para o

vosso país." Com esse mesmo ofício reservado, Teixeira de Macedo enviara um recorte do jornal *The Globe* (porta-voz do Governo), no qual se reproduziu uma carta do Capitão Eardley Wilmot, *senior officer of the Southern Division of the African Squadron*. Wilmot referiu-se aos negreiros que conheceu na Costa da África (precisamente no Benin e no Daomé). *Domingo Martinez, probably the greatest dealer in Africa, resident at Porto Novo, has several palaces at Bahia...* E outro: *De Souza was quite the Rothchild of the King of Daomey...*

Palmerston continuava na estacada. Vendendo que o Brasil não cumprira o Tratado de 23 de novembro de 1826, ao tempo em que fora Ministro dos Negócios Estrangeiros, Palmerston promovera a ação dos cruzeiros, que passaram a fiscalizar águas e portos brasileiros; e passaram a apreender navios brasileiros suspeitos ou empenhados no tráfico de africanos. Dessa forma, a Inglaterra acumulou vexames sobre vexames em cima dos créditos internacionais do Brasil. Navios brasileiros eram levados para Demerara, Santa Helena ou para a Cidade do Cabo, onde eram vendidos em hasta pública. Outros eram afundados por imprestáveis antes de chegarem a tais destinos. E conta-se (pelo menos, essa a tradição que se formou) que alguns mestres de escunas, chamados à fala por terem replicado a fogo às intimações dos navios de guerra ingleses, foram por isso enforcados nos penéis dos seus barcos... No Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, apresentado à Assembléia Geral Legislativa, referente ao ano de 1844, pelo Ministro Ferreira França, se lê o seguinte: — "É doloroso informarvos que os cruzadores ingleses pretextando ter recebido instruções do seu governo, continuam a infringir a Convenção de 28 de julho de 1817, que faz parte do Tratado de 23 de novembro de 1826, como aconteceu com o Barco *Maria Teresa*, detido em Ubatuba pelo Comandante Hoare do Brigue de guerra *Dolphin*, já levando para o Cabo da Boa Esperança e Demerara os nossos navios, que apresaram em paragens mui próximas da residência da Comissão Mista Brasileira e Inglesa da Corte, e tais são a

Escuna *Vencedora* — por outra *Tartaruga* — e a Escuna *Ana*."

Já se encontrava em Paris o Visconde de Abrantes em conversações com Guizot acariciando a idéia de obter a intervenção da Inglaterra e da França, juntamente com o Brasil, nos Assuntos do Prata, para impedir que Paraguai e Uruguai fossem abocanhados pelo ditador Rosas. Ademais, Abrantes instava com as duas potências européias para que sem demora reconhecessem a independência do Paraguai. Gore Ouseley, depois de haver sido encarregado de negócios no Rio de Janeiro, onde se fizera notório por sua linguagem dura e destemperada, fora nomeado ministro em Buenos Aires. Marques Lisboa procurou aproximar Ouseley do Visconde de Abrantes, porque ambos se encontravam então em Paris. Mas, numa audiência concedida por Aberdeen a Marques Lisboa, o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Inglaterra perguntou ao Ministro do Brasil se, no caso de uma intervenção no Prata, estaria o Império do Brasil preparado para ela. Marques Lisboa replicou que "ignorava completamente quais as vistas do Governo Imperial a tal respeito", consoante ele próprio informara ao Visconde de Abrantes em Ofício reservado de 20 de dezembro de 1844.

No seio da opinião pública da Inglaterra a figura de Palmerston, que fora Ministro dos Negócios Estrangeiros de 1830 a 1841 e depois, por novo período, de 1846 a 1851, crescera extraordinariamente. Seu notável discurso de 1844, quando o ministério de Robert Peel tivera de enfrentar forte oposição, deixara o Parlamento perplexo com a imensa tragédia que era o tráfico de negros da África para a América. Destituído de falsa eloquência, mas profundamente impressionante e poderosamente lógico, esse discurso forçou o Conde de Aberdeen a seguir apenas um caminho: — e este caminho fora o de aprofundar ainda mais a ação anti-escravagista do Visconde Palmerston. Motivo por que em seu Ofício reservado nº 20, de 2 de julho de 1845, Marques Lisboa transmitira a Ferreira França o que ouvira de Aberdeen: — "Sem escrúpulo qualificou S. Ex.^a os nossos recentes atos como sumamente imprudentes e impolíticos."*

* Em carta de 18 de julho de 1845, dirigida a Ferreira França, Marques Lisboa, queixava-se amargamente de que pela última mala diplomática recebera um despacho único do Ministro de Estado, acusando simples recepção dos seus ofícios secretos de janeiro, fevereiro, março e abril daquele ano...

Perdigão Malheiros, em sua grande obra *A Escravidão no Brasil*, afirmou que a campanha humanitária iniciada pela Inglaterra contra o tráfico de africanos proporcionara aos ingleses meios para “melhor firmar o domínio dos mares”, conseguindo impor polícia, direito de visita, busca e apreensão de barcos com vistas à repressão desse tráfico. (*Ibidem*, v. 3, p. 34). É possível que exista muita verdade no asserto de Perdigão Malheiros; mas, convém seja dito que a campanha contra o tráfico de africanos se transformara na Inglaterra numa espécie de causa nacional; e nisso se transformara devido à inquebrantável energia de Lorde Palmerston. Hoje, no entanto, Eric Williams, no seu notável trabalho, *Capitalism and Slavery*, vai buscar no tráfico dos escravos da Costa da África para a América a constituição do capital com que a Inglaterra realizou a Grande Revolução Industrial.

Recordemos que em nota de 1º setembro de 1843, o Ministro Hamilton, nota verdadeiramente cominatória, afirmava que, ante a atitude do Brasil, a Inglaterra tomara a si e com seus próprios recursos o encargo de reprimir o tráfico. Essa ameaça entrou em execução, posto o Conselheiro Paulino, então Ministro dos Negócios Estrangeiros, houvesse feito magistral protesto contra a ameaça inglesa em sua nota de 11 de janeiro de 1844 dirigida a Hamilton.

Os cruzeiros britânicos entravam em portos brasileiros e apresavam navios dedicados às atividades comerciais, e tudo isso realizado em tempo de paz, ora em águas brasileiras, ora em alto-mar, com absoluto menosprezo dos preceitos do Direito internacional.

Em 12 de março de 1845, o Governo Imperial notificou ao Ministro da Inglaterra no Rio de Janeiro, Hamilton que os tratados sobre tráfico de africanos assinados em Londres, em 28 de julho de 1817 e, no Rio de Janeiro, em 23 de novembro de 1826 tinham legalmente cessado de existir. Limpo de Abreu, então Ministro dos Negócios Estrangeiros, confirmou por Nota de 2 de julho de 1845 os termos da Nota de 12 de março.

O Império estava farto das tropelias cometidas pelos cruzeiros ingleses. O Governo inglês, por intermédio do Ministro Hamilton, revidou por nota de 23 de julho na qual ameaçou submeter os navios brasileiros, que por acaso fossem empregados no

tráfico, aos tribunais do Almirantado Britânico.

Em 1º de agosto de 1845, a Câmara dos Lordes aprovou por unanimidade o *Bill Aberdeen*, o qual encontrou alguma oposição na Câmara dos Comuns.

Este *Bill* infamante só será revogado pela Câmara dos Lordes em 1869.

É preciso assinalar que, como bom diplomata, Marques Lisboa especulava logicamente sobre possibilidades de jogo; e, por isso, pressentira a tormenta que iria desabar sobre sua legação, bem como sobre seu governo. Bem informado, possuindo finas antenas, Marques Lisboa defendera corajosamente a posição do Império num solene protesto contra a imposição unilateral do *Bill Aberdeen*, no qual se referiu “... à des débarquements armés sur différents points de la côte en présence des autorités locales, et au mépris de leurs représentations, de nombreuses détentions arbitraires, gratuites — et tous ces griefs, et tous ces attentas à la Nationalité Brésilienne jouissant d'une impunité révoltante, dûe en grande partie à l'anarchie à laquelle se trouvaient réduites les Commissions mixtes.” Não se poderia estigmatizar em linguagem tão viril o proceder arbitrário da Inglaterra.

Em 6 de agosto de 1845, Lorde Aberdeen respondeu ao solene protesto de Marques Lisboa por meio de uma longa nota, na qual procurou rebater inabilmente os argumentos lógicos do Ministro do Império do Brasil. Mas, em que consistia esse singular *Bill Aberdeen*, imposto contra o Brasil — e em tempo de paz, e unilateralmente — e que tanto contribuiu para a criação de uma atmosfera constrangedora nas relações entre o Brasil e a Inglaterra — e que iria ter seu desfecho na política desastrosa de Christie? Tomando em consideração a denúncia do Tratado de 1826, o *Bill Aberdeen* estabeleceu que continuariam a funcionar as comissões mistas até 13 de setembro de 1845, e que seriam válidas suas decisões no transcurso de 13 de março a 13 de setembro; que ficavam revogados os atos do reinado de Jorge IV os quais retiraram ao Almirantado e ao Vice-Almirantado a competência para julgar as presas efetuadas em virtude do Tratado de 1826; e que era conferida a esses tribunais competência para julgar qualquer navio que fizesse o tráfico e fosse capturado por pessoa — ou pessoas que, para isso, tivessem ordem do Governo inglês de acordo com

as leis citadas pelo *Bill*, e que davam ao tráfico o caráter de pirataria.

Em 22 de outubro de 1845, Limpo de Abreu, Ministro dos Negócios Estrangeiros, protestou solenemente contra o *Bill Aberdeen*. Essa nota foi comunicada pelo Governo Imperial às demais potências. A nota de Limpo de Abreu encontra-se citada em seu texto completo na obra de Henry Wheaton, *Histoire des progrès du Droit des Gens* (v. 2, p. 261 e segs.). O protesto de Limpo de Abreu considerou o *Bill Aberdeen* como "abuso inqualificável da força, que ameaça todos os direitos e regalias de todas as nações livres e independentes." Alegou que Portugal, antes do Brasil, fora alvo da mesma política, e que esta política de prepotência motivara a oposição do Duque de Wellington. Fazendo sentir que o Direito das Gentes não admite o direito de visita em alto-mar em tempo de paz, como sempre decidiram nesse sentido os tribunais ingleses, Limpo de Abreu concluiu que o *Bill Aberdeen* não se fundava nem no texto nem no espírito do Tratado de 1826; que contrariava os princípios mais elementares do Direito das Gentes e que, por isso, o Governo Imperial desconhecia o referido *Bill*, reclamando desde logo pelos prejuízos e danos que os súditos brasileiros viessem a sofrer no seu comércio lícito. O *Bill Aberdeen* estabelecia a monstruosidade de vir a ser aplicado a navios brasileiros empenhados no comércio lícito, da mesma forma que a navios brasileiros interessados no comércio ilegal do transbordo de africanos para o Brasil.

Imensa foi a indignação no Brasil inteiro. Essa indignação, no entanto, fazia pensar nos assertos de certos publicistas franceses, como Jay por exemplo, que na introdução à obra de Henry Koster traduzida em francês em 1816 chegara ao ponto de afirmar:

"L'abolition apparente du système colonial ne fut donc qu'un changement de métropole; et le Brésil cessa de dépendre du Portugal pour devenir une colonie de la Grande-Bretagne".

O jovem Huxley que, em 1847, estivera no Rio de Janeiro, escrevendo à sua mãe, derramava imensas lágrimas de crocodilo ao pensar que o Brasil, como nova Golconda, não tivesse sido colônia inglesa. . . (Ver *Life and letters of Thomas Henry Huxley*, v. 1, p. 47, Londres, 1908).

Decretado o *Bill Aberdeen*, as demonstrações de prepotência por parte dos ingle-

ses escandalizaram a opinião pública brasileira. Era sem tirar nem pôr, um estado de guerra sem ser estado de guerra, imposto ao Império do Brasil. A decisão das *Exeter Summer Assizes*, de 1845, num caso de motim a bordo com assassinato, propalada pelo Barão Platt, levou ao enforcamento de sete brasileiros, porquanto o episódio ocorrera acima da linha do Equador, — linha esta prevista no art. 1º do Tratado de Aliança e Amizade entre o Príncipe Regente de Portugal D. João e Jorge III da Grã-Bretanha, assinado no Rio de Janeiro, em 19 de fevereiro de 1810, pelo Conde de Linhares e pelo Visconde Strangford, levou dois artigos *secretos*. O art. II (segredo) dispôs o seguinte: "Sua Majestade Britânica, desejando dar uma prova daquela amizade e consideração que jamais Sua Majestade deixou de entreter para com Seu antigo Aliado o Príncipe Regente de Portugal, se obriga, e promete de empregar os seus bons ofícios e interposição para obter restituição de Olivença, e Jurumenha, e igualmente, quando se negociar uma paz geral, de ajudar, e apoiar com toda sua influência as tentativas que a Corte de Portugal possa então fazer para procurar o restabelecimento dos antigos limites da América Portuguesa, do lado de Caiena, conforme a interpretação que Portugal tem constantemente dado às estipulações do Tratado de Utrecht.

Em retribuição deste sinal de amizade da parte de Sua Majestade Britânica, Sua Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal se obriga a cooperar eficazmente na causa da humanidade, tão gloriosamente sustentada por Sua Majestade Britânica, *proibindo estritamente, e inteiramente abolindo todo o comércio e tráfico em escravos nos Estabelecimentos de Bissau e Cacheu*; e Sua Alteza Real promete mais ceder em plena soberania a Sua Majestade Britânica os ditos estabelecimentos de Bissau e Cacheu, por espaço de 50 anos, com a condição de receber uma razoável compensação em dinheiro, ou de outra maneira que se determinar para o futuro entre as duas Cortes; reservando para si o direito de reassumir os ditos estabelecimentos no fim do referido termo de 50 anos, e conservando para os Seus vassallos a liberdade de comerciarem, e traficarem com os ditos estabelecimentos em todos quaisquer artigos, à exceção de escravos, cujo comércio será para sempre abolido, e proibido, e não será renovado depois de findo o termo mencio-

nado de 50 anos. Porém deve ficar entendido que a execução da segunda cláusula deste artigo secreto, que é a cessão de Bis-sau e Cacheu a Sua Majestade Britânica, deve depender inteiramente da execução da primeira cláusula que ele contém, que é no caso da plena e inteira restituição à Coroa de Portugal pela Coroa de Espanha dos Territórios de Olivença, e Jurumenha, e no caso do restabelecimento dos antigos limites da América Portuguesa do lado de Caiena; e conseqüentemente que este artigo secreto ou deverá ser executado na sua totalidade e em todas as partes, ou ficar nulo e sem efeito, no caso que as estipulações da primeira cláusula não sejam devidamente cumpridas.” *

A Inglaterra tirou proveito do Tratado leonino de 1810, porque sua Marinha de guerra passou a perseguir os navios mercantes portugueses no Atlântico, tanto acima como abaixo do Equador. (É preciso considerar que Bissau e Cacheu ficavam ao norte da Linha Equatorial). Tais foram os protestos do Conde da Barca dirigidos ao Gabinete britânico que afinal a Inglaterra e Portugal assinaram em Viena uma Convenção pela qual o Governo inglês se comprometeu a pagar a importância de £ 300 mil como indenização pelos prejuízos causados aos proprietários das embarcações apresadas pelos navios de guerra ingleses. Afirmou Pereira Pinto: “Dizem contudo as tradições do tempo que a Inglaterra aquiescera em 1815 à referida indenização, na esperança de impor a Portugal, por novo Tratado, a completa, e instantânea abolição do tráfico de escravos em seus domínios. Lorde Castlereagh, que era então o supremo dominador no Congresso de Viena, pensava em lograr esse resultado, mas a energia do Conde de Palmela, um dos Plenipotenciários de Portugal no dito Congresso, fez abortar semelhante tentativa, e o diplomata inglês obteve somente a conclusão do Tratado de 22 de janeiro de 1815, que vedava aos vassallos da Coroa portuguesa — *o comprar escravos ou traficar neles em qualquer parte da costa d’África ao norte do Equador.*”

Assinalemos também que, na Paz de Viena, Portugal, velho aliado da Inglaterra, foi abandonado em todas as suas pretensões, quer no tocante à recuperação dos territórios ibéricos de Olivença e Jurumenha, quer

no restabelecimento da linha do Tratado de Utrecht sobre o Oiapoque. Era dessa forma que a Inglaterra correspondera à prestação da excelente colaboração militar de Portugal durante a Guerra Peninsular, bem como às vantagens arrancadas por Strangford no incrível Tratado de 1810.

No precioso Arquivo Histórico do Itamarati, e justamente na correspondência reservada ou confidencial da Legação Imperial em Londres, encontramos recorte do jornal *The Atlas* (Saturday, January 17, 1846), o qual contém editorial bastante extenso subordinado ao título, *International retaliation — England and Brazil*. Esse digno editorial inicia-se com os seguintes conceitos:

“Under the above heading, on the 19th July last, when the Brazilian Slave Trade Bill was passing, silently and unnoticed through Parliament, we expressed our opinions to the impolicy of its purpose, the unsoundness of the international law of its proposers, and of the danger to result from it.”

Depois de referir-se às opiniões contrárias ao *Bill* sustentadas na Câmara dos Comuns por Sir Thomas Wilde, Milner Gibson e outros, o referido jornal citou conceitos de Sir Robert Peel, então Primeiro-Ministro: *“All that we do by this, act, Sir R. Peel asserted in another place, is not to give the Crown the power to issue orders; for we think that the Crown has the power to direct the detention of Brazilian vessels, in virtue of the convention, and we are prepared to take on ourselves the responsibility of issuing those orders.”*

Conforme relatou Marques Lisboa em seu Ofício reservado nº 7, de 5 de fevereiro de 1846, debatera ele com Lorde Aberdeen o problema da falta de mão-de-obra para o trabalho agrícola no Brasil; motivo pelo qual se veria um dia o Brasil obrigado a importar essa mão-de-obra carente, da própria África; ao que Aberdeen, talvez fazendo gracioso chiste com o Ministro do Brasil, lembrou que o Império deveria importar chineses. . .

Os resultados práticos do *Bill Aberdeen* foram, em sua maior parte, negativos. Paulino José Soares de Sousa, no seu discurso de 15 de junho de 1850, afirmou: “Que o número total de negros libertados pelos cru-

* Os grifos são do autor deste trabalho.

zadores ingleses nos anos de 1846 e 1847 apenas excedeu de 4% dos escravos exportados da África naqueles anos... Que o tráfico de escravos africanos feitos pelo Brasil tem trazido grandes lucros e é agora dirigido e por tal modo organizado... que contraria, como nunca, os esforços das nações empenhadas em suprimi-lo." Contudo, os ingleses procuravam artes e modos para conciliar a moral antiescravagista com o utilitarismo. Por isso, em 1847 Lorde Howden, esforçando-se por celebrar novo tratado de comércio com o Império do Brasil, voltou a defender o *Bill Aberdeen* (é claro que não poderia deixar de fazê-lo), mas com o possível estabelecimento de novas bases, que seriam o direito de visita recíproco; a formulação de um critério quanto ao caráter legal da embarcação empenhada no tráfico; a proibição do direito de visita dentro dos portos e mares territoriais (portos e mares territoriais que só poderiam ser brasileiros!); a criação de comissões mistas; e a declaração de que os súditos de cada país seriam entregues às suas respectivas justiças. Boas novidades...

Em 28 de fevereiro de 1848, Pimenta Bueno considerou que o Brasil não poderia entrar em negociação alguma com a Inglaterra, enquanto perdurasse o *Bill Aberdeen*, "atentatório da soberania e da independência do Império." O estado de espírito do Parlamento brasileiro chegara a tal ponto que não tolerava aceitar qualquer abertura, qualquer início de negociação fosse sobre o que fosse com a Inglaterra, estando vigente o *Bill Aberdeen*. Motivo por que a ação de Marques Lisboa e de Sérgio Teixeira de Macedo, à testa da legação imperial em Londres, será sempre e sistematicamente no sentido de alcançar a anulação do *Bill*, considerado de um modo geral infamante.

Mais tarde, discursando no Senado Imperial, Paula Sousa dirá com muita coragem:

"A Inglaterra tem cessado de insultar-nos, de pisar-nos, de esmagar-nos? Não. Ainda há pouco li nas folhas que um barco costeiro de Santos foi tomado pelo cruzeiro inglês, sem que houvesse o mais leve indício de que se intromettesse no comércio ilícito de escravos... A Inglaterra nos trata com todo o desprezo e violência. E que esperanças nos dá o governo a respeito desse estado de coisas? Pelas notícias publicadas não posso ter a mínima esperança... Será possível que o Brasil não tenha meio

algum para evitar o desprezo e violência do governo inglês? Eu creio que tem. O governo inglês é um governo essencialmente mercantil, olha, portanto, para os seus interesses mercantis, de preferência a tudo."

Nessas condições, Paula Sousa entendia que a Inglaterra precisava muito do mercado brasileiro para seus manufaturados. Paula Sousa censurava que, logo depois do *Bill Aberdeen*, deveria o Governo Imperial ter tido a coragem de rasgar o Tratado de 1826, decretando o aumento de impostos de importação a incidirem sobre todos os produtos ingleses. Tal não se fizera; e dessa forma o chefe do ministério de 31 de março de 1848 (o próprio Paula Sousa) censurava seu sucessor na direção da política internacional do Brasil em face da arrogância inglesa. É verdade que a resposta magistral dada às censuras de Paula Sousa foi obra de Paulino, então Ministro dos Negócios Estrangeiros. Dizia o gestor da política internacional do Império que as violências cometidas pelos ingleses vinham de longe; e, quanto ao *Bill Aberdeen*, a partir de 1845 todos quantos dirigiram a política externa do Brasil souberam protestar contra as arbitrariedades cometidas pelas autoridades inglesas, sem nada haverem obtido. Consciente da gravidade da situação, o Governo Imperial vinha procedendo com prudência — afirmou Paulino — jogando com todos os elementos possíveis de apreciação. A solução aventada de aumentar os impostos de importação a incidirem sobre produtos ingleses teria de ser muito bem ponderada, porque se tratava de matéria que não poderia ser precipitadamente estudada.

Os conceitos de Paulino foram apoiados por Limpo de Abreu, que fora Ministro dos Negócios Estrangeiros no Ministério de 26 de maio de 1845. Limpo de Abreu historiou o episódio lamentável do *Bill Aberdeen*, bem como sua violenta execução; e manifestou-se no sentido de que a nova lei que viesse a ser adotada pelo Governo Imperial deveria reprimir energicamente o tráfico e proteger o comércio livre.

No entender do Deputado Carneiro da Cunha, o *Bill Aberdeen* buscava apenas uma coisa — forçar o Brasil a novo tratado de comércio; mas, forçar o Brasil a novo tratado de comércio que representasse vantagens substanciais para o Foreign Office.

MÁ VONTADE DE PALMERSTON CONTRA O IMPÉRIO DO BRASIL

No tempo de Palmerston as relações do Brasil com a Inglaterra tornavam-se cada vez mais ásperas, mais difíceis. No Ofício reservado nº 2, de 4 de fevereiro de 1850 (apenas para darmos uma amostra), o Conselheiro Marques Lisboa abriu-se da seguinte forma com o Conselheiro Paulino, Ministro dos Negócios Estrangeiros:

“Tenho o dissabor de participar a V. Ex^a que Lorde Palmerston nos acaba de dar nova — para mim desnecessária — prova do rancor que nos consagra, e do empenho constante com que se prevalece de todas as ocasiões de molestar-nos e ofender-nos.

Havendo o Exm^o Ministro da Marinha diretamente ordenado que coadjuvasse o alistamento de 300 marinheiros ingleses, que incumbiria ao Cônsul geral em Liverpool, a pedido deste tive uma entrevista com Lorde Palmerston a fim de obter a expedição das ordens indispensáveis para que, sem infração do *Foreign Enlistment Act* pudesse o Chefe d'Esquadra Grenfell preencher a sua comissão.

Apenas havia formulado o meu pedido que Lorde Palmerston bruscamente o indefiniu; e, indagando se eram invencíveis os obstáculos que S. Ex^a antevia para a execução do citado alistamento, respondeu-me secamente que sim “pois que, devendo ser coisa agradável ao Governo do Brasil, por este simples fato estava o da Inglaterra obrigado a recusá-la, atentas as relações de quase hostilidade hoje existentes entre os dois países; não podendo outrossim explicar-se S. Ex^a como se animava o Brasil a pedir favores à Inglaterra em troca do desprezo absoluto com que tem acolhido as suas representações, e da inobservância das estipulações ajustadas com a maior solenidade em 1826.”

Nos amargurados ofícios que desta Corte escrevi, em 1839, durante a minha primeira missão em Inglaterra, achará V. Ex^a textualmente reproduzidas as acusações acres que de novo me fez Lorde Palmerston, e bem assim as concludentes e já tão repetidas minhas refutações.

Esgotado o mau humor que provocou no ânimo de Lorde Palmerston o ordenado alistamento do Sr. Ministro da Marinha, dei-lhe parte da intenção em que estou de aproveitar a licença, que me concedeu o Imperador, para fazer uma viagem a essa

Corte, expressando o voto de que reputasse S. Ex^a o ensejo favorável de incumbir-me de alguma mensagem que neutralizasse o mau efeito da recusa e das declamações que lhe eu acabava de ouvir.

Afetando serenidade, que longe estava de possuir, passou Lorde Palmerston a sustentar que ele é quem está e tem razão para estar ofendido do nosso comportamento a seu respeito, mas que cordialmente folgará de ver restabelecidas entre os dois países relações de boa inteligência e amizade.

Para tanto conseguir pretende S. Ex^a que dois meios naturais se nos ofereçam: ou aceitar as propostas que levou Lorde Howden celebrando com a Inglaterra uma convenção sobre o tráfego, análoga à que Portugal aceitou ou, se elas são na verdade tão impopulares, tão repugnantes e tão odiosas como eu lhe assegurava, prescindirmos de toda e qualquer negociação com a Inglaterra e, com os nossos próprios recursos, que reputa adequados, e mais que suficientes, tornar efetiva no Império a criminalidade dos contrabandistas de carne humana, pondo termo final ao escândalo com que são diariamente violados nossos solenes empenhos de 1826.”

(Arquivo Histórico do Itamarati)

Como vemos, a linguagem de Palmerston não admitia dúvidas quanto ao desconforto (fiquemos nesta palavra) das relações que o Brasil mantinha com a Inglaterra; e esse desconforto resultava fundamentalmente do monstruoso comércio de negros da Costa da África para o Brasil.

No Ofício reservado nº 6, de 26 de março de 1850, Joaquim Tomás do Amaral, então Encarregado de Negócios (Amaral será o futuro Barão e Visconde de Cabo Frio), relatara que na Câmara dos Comuns o Deputado Hutt voltara a pedir o levantamento dos cruzeiros, alegando que eram muito dispendiosos. Lorde John Russell fechou a questão: reuniu 160 membros da Câmara dos Comuns em sua residência, a fim de coligar forças contra a proposta de Hutt. Amaral afirmou ao Conselheiro Paulino: “Já disse que a questão do cruzeiro está moralmente decidida. Lorde John Russel sustentou-o como necessário, mas não pôde negar inteiramente a sua ineficácia.” (Arquivo Histórico do Itamarati). Contudo, Gladstone, que fora colega de Aberdeen na última administração Tory, votara a favor da moção Hutt.

Entrementes, episódio lamentável ocorrera no litoral brasileiro: — o Vapor *Paquete de Santos*, a Barca *Santa Cruz* e o Vapor *São Sebastião* foram visitados e detidos por navios de guerra ingleses entre o porto de Santos e o porto do Rio de Janeiro. Não podendo fazer viagem até à Ilha de Santa Helena, a Barca *Santa Cruz* foi afundada pelo navio de guerra *Cormorant*. Oficiais deste navio visitaram a barca, apoderaram-se da documentação e da carga, fizeram descer a equipagem e depois a afundaram. O Vapor *Paquete de Santos* foi capturado juntamente com o *São Sebastião*.

Enorme foi a indignação no Rio de Janeiro, porque a opinião pública brasileira sentia que o Brasil estava sendo tratado de maneira muito estranha pelos ingleses. De acordo com as instruções recebidas, Joaquim Tomás do Amaral passou nota verbal a Palmerston a 17 de abril de 1850, nota muito bem argumentada, para provar que a violência ultrapassara todas as marcas, porque cometidas contra navios brasileiros que não transportavam negros da costa d'África. Amaral ouviu de Palmerston que este aprovava o proceder dos comandantes dos cruzadores "e que o cruzeiro seria reforçado pela esquadilha que até o presente tem estado no Rio da Prata." Pelo Ofício reservado nº 9, de 26 de abril de 1850, Amaral fizera relato da audiência que tivera com Palmerston, a fim de tratar dos navios capturados e do navio afundado pelo *Cormorant*. Consoante informou Amaral nessa interessantíssima comunicação, Palmerston afirmou: "O Brasil tem dado à Inglaterra direito de guerra que o Governo inglês, não desejando fazer mal aos brasileiros, se abstém de usar desse direito e de ocupar alguma parte do nosso território, mas está resolvido a continuar a política que adotou." (Arquivo Histórico do Itamarati).

A ameaça era terrível; por isso, Amaral não deixou de lhe dar ênfase na comunicação dirigida ao Conselheiro Paulino.

Quanto aos navios, Palmerston declarou a Joaquim Tomás do Amaral que a Barca *Santa Cruz*, não estando em condições de viajar a Santa Helena, fora afundada. Quanto ao Navio *São Sebastião*, Palmerston afirmou que não se tratava de navio de guerra, como fora inicialmente argüido pelas autoridades do Império, porque viajara carregado de queijos e presuntos. Quanto ao Vapor *Paquete de Santos*, tratava-se de navio empenhado no tráfico de negros e

que, como tal, dantes se chamara *Providência*.

Pelo Ofício reservado nº 10, de 30 de abril de 1850, Amaral relatara ao Conselheiro Paulino que obtivera audiência com Palmerston e lhe dissera que o Brasil estava disposto a reprimir o monstruoso comércio: "...fiz uso das declarações de V. Ex^a de que o Governo Imperial está resolvido a aproveitar o forte apoio que tem nas câmaras em favor da repressão do comércio de escravos." (Arquivo Histórico do Itamarati). Contudo, a situação não teria evolvido consoante os prognósticos do Governo Imperial, porque o Encarregado de Negócios voltou a ter audiência com Palmerston para deste ouvir o seguinte: Palmerston se recusava peremptoriamente a revogar as ordens dadas aos cruzadores ingleses; e, à guisa de comentário sarcástico ou chocarreiro, dissera — *les négriers sont aux abois...* (ver Ofício reservado nº 16, de 4 de outubro de 1850) (Arquivo Histórico do Itamarati).

Contudo, esse poderoso político inglês será figura central de importantíssimo problema de equilíbrio de poderes da história da Inglaterra. A política taquicárdica e violenta de Palmerston surpreenderá a Rainha Vitória e o Príncipe Consorte a tal ponto que a Rainha resolveu enviar a Lord John Russell o famoso *Memorandum* de 28 de dezembro de 1851, do qual destacamos os seguintes conceitos:

"The Queen is certainly not disposed to defend the personal manner in which Lord Palmerston has conducted Foreign Affairs, but she cannot admit that the errors he committed were merely faults in form and method, that they were no more than acts of 'inconsideration, indiscretion, or bad taste.' The Queen considers that she has also to complain of what appeared to her deviations from the principles laid down by the Cabinet for his conduct, nay, she sees distinctly in their practical application a personal and arbitrary perversion of the very nature and essence of those principles. She has only to refer here to Italy, Spain, Greece, Holstein, France, etc., etc., which afford ample illustrations of this charge.

Its was one thing for Lord Palmerston to have attempted such substantial deviations; it will be another for the Cabinet to consider whether they had not the power to check him in these attempts." (Ver *Britain Europe/Pitt to Churchill/ 1793-1940*);

edited by James Joll, Londres, 1950, p. 132-3).

AÇÃO DE EUSÉBIO DE QUEIRÓS

Em 1845 o *Bill Aberdeen* foi severa e admiravelmente criticado num livro raríssimo (que possuímos em nossa biblioteca), intitulado, *Inglaterra e Brasil / Tráfico de Escravos*, de autoria de um *Deputado* (Pereira da Silva), e impresso pela Tipografia do Brasil, de J. J. da Rocha, Rua dos Ciganos, nº 65. Esse livro, amplamente documentado sob o ponto de vista histórico, prova que a Inglaterra foi a primeira nação ocidental a organizar em bases práticas a exportação de negros da costa d'África para o território da América do Norte, das Antilhas e parte Norte da América do Sul.

Chateaubriand, no seu *Congresso de Verona*, afirmara que "a Inglaterra queria obrigar a França, a Espanha, Portugal e Holanda a mudarem de repente o regime de suas colônias, sem que lhe importasse indagar se estes países tinham o grau de preparação moral necessário para dar a liberdade aos seus escravos, e abandonar assim à graça de Deus a propriedade e a vida dos brancos. O que ela fizera, todo o mundo devia fazer, embora trouxesse este passo à ruína da navegação e a miséria das colônias."

A observação de Chateaubriand não deixava de ser justa; porque em 1814 Henry Wellesley, Ministro inglês em Madrid, diligenciou por obter que a Espanha se obrigasse a proibir imediatamente a importação de escravos nas suas colônias, bem como proibir que seus súditos se dedicassem a esse negócio. Wellesley recebeu a resposta memorável do Duque de San Carlos que, depois de mostrar a sem-nazão com que a Inglaterra fazia tal exigência, havendo levado para mais de 20 anos gastos em adotar em suas colônias a medida que propunha, concordou a Espanha em obrigar-se a proibir unicamente a seus súditos que se empregassem nesse tráfico, com o fim de abastecer outros mercados que não fossem o das colônias e possessões, bem como impedir que estrangeiros o fizessem sob a proteção de sua bandeira. Era o que estava consignado no Tratado de Madri, de 5 de julho de 1814.

É curioso assinalar que tenha sido Portugal o primeiro país que prometeu cooperar com a Inglaterra na *causa da humanidade e da justiça*, proibindo que seus súditos se empregassem nesse comércio em lugares da África que não pertencessem aos seus domínios. É o que se encontra no art. 10 do Tratado de Amizade e Aliança assinado no Rio de Janeiro em 19 de fevereiro de 1810. No Tratado de Comércio e Navegação, da mesma data, e assinado também no Rio de Janeiro, se estabeleceu a odiosa Jurisdição do Juiz Conservador (art. 10).

Os abusos cometidos pelos cruzadores ingleses na costa do Brasil motivaram, por exemplo, o caso de a fortaleza de Paranaguá, em junho de 1850, haver atirado sobre o Cruzador inglês *Cormorant*, matando-lhe dois tripulantes. Hudson pediu por nota ao Conselheiro Paulino que diligenciasse por evitar que fortalezas de terra atirassem sobre navios de guerra ingleses. . . Recorde-se como exemplo altamente curioso que o Rei D. Pedro V, de Portugal, em 1º de agosto de 1856 ordenou ao seu Primeiro-Ministro, o Duque de Loulé: "O direito a Molembo e Cabinda é-nos ainda disputado pelo Governo inglês, e ser-nos-á disputado com mão armada segundo as comunicações feitas por Lorde Claredon a Mr. Howard, e que este me fez ver. Neste caso extremo defenderemos o nosso direito com mão armada."* Sem demora, o monarca determinou a ocupação do território por meio de tropas transportadas em três navios de guerra que ocuparam o território do Ambriz, onde João Batista de Andrade fundou o forte do mesmo nome. Enquanto isso, o Conde do Lavradio, protestava energeticamente junto a Lorde Wodehouse, Subsecretário de Estado, contra o proceder dos comandantes navais ingleses em Cabinda, Ambriz e outros pontos da Costa d'África. Um desses comandantes ingleses foi Wilmot que deixou recordação muito pouco amável entre os brasileiros.

Paulino, Ministro dos Negócios Estrangeiros, e Eusébio de Queirós, Ministro dos Negócios do Império, resolveram dar um golpe de morte no tráfico de escravos, que representava importantíssimo meio de vida para estrangeiros, estabelecidos tanto no Brasil como alhures. A opinião pública em-

* CORRÊA DE SÁ, José de Almeida, Marquês do Lavradio. *A abolição da escravatura e a ocupação do Ambriz*. Lisboa, 1934, p. 220.

polgou-se pelo debate do projeto de lei que é afinal transformado em diploma legal, em 4 de setembro de 1850. O art. IV dessa lei considerava a importação de negros da costa d'África como ação de pirataria.

Por que motivo, no entanto, continuava Lorde Palmerston em sua atitude brutal quanto ao Império? Foi a pergunta crucial que o Conselheiro Marques Lisboa fez a Palmerston numa carta admirável, datada de 2 de outubro de 1850 e enviada de Londres. Palmerston respondeu por meio de carta de 3 de outubro, enviada de sua casa de campo de Broadlands. Embora cortês, a resposta foi desanimadora, porque não abriu a menor brecha a um entendimento.

Era esse o preço de desprestígio que o Brasil estava pagando, por não haver cumprido o Tratado de 1826 e por haver incorrido na ira do estadista inglês que maior popularidade gozava então em sua pátria. Sabe-se que certa vez a Rainha Vitória se queixara a Lorde John Russell de que Palmerston não lhe mostrava sequer um despacho telegráfico recebido pelo Foreign Office; ao que Palmerston teria replicado: se tivesse de mostrar à Rainha um despacho telegráfico recebido pelo Foreign Office, teria de mostrar-lhe 21 mil telegramas, que era então o total recebido num ano rotineiramente pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Contudo, ele tivera um gesto curioso para com Amaral, então Encarregado de Negócios, por este relatado no Ofício reservado nº 11, de 4 de outubro de 1850: Palmerston lhe confidenciara a sugestão feita pelo Ministro Hudson ao Almirante Raynolds, comandante da esquadra em cruzeiro no Atlântico, no sentido de que conviria "suspender" as ordens expedidas aos cruzadores ingleses para visitarem e capturarem navios brasileiros, suspeitos de serem negreiros, nos portos do Império. . . Talvez o ministro da Inglaterra no Rio de Janeiro se houvesse escandalizado com as violências cometidas por navios de guerra ingleses em águas territoriais brasileiras e em portos brasileiros.

Dizia-se na Áustria e na Alemanha: "*Hat der Teufel einen Sohn, So ist er sicher Palmerston.*"

José Marques Lisboa, que fora Encarregado de Negócios e depois Ministro em Londres desde 1835 a 1851, no Ofício reservado nº 7, de 1º de março de 1849, dirigido ao Visconde de Olinda, então Mi-

nistro dos Negócios Estrangeiros, traçou o seguinte retrato de Lorde Palmerston:

"Há quinze anos que tenho relações com Lorde Palmerston, e com ele, para mais de seis, tenho tratado oficialmente. Creia V. Ex^a que nada pode ser mais inútil — quando não há amizade — do que ter com S. Ex^a conferências preliminares que de perto ou de longe não têm a menor conexão com o Tráfego da Escravatura. Lorde Palmerston é o estadista mais intratável que se conhece na Europa; os artigos que a seu respeito ultimamente transmiti a V. Ex^a dele não fazem pintura exagerada. Não há meio de evitar os seus tresloucados arrebatamentos quando se lhe refutam as suas infundadas declamações sobre a convivência que nos atribui em tudo quanto respeita ao tráfego." (Arquivo Histórico do Itamarati).

Era esse o estadista com quem Marques Lisboa negociara em condições particularmente difíceis, enfrentando os assomos de irritação do poderoso político inglês, do qual Lytton Strachey traçou soberbo retrato no seu *Queen Victoria*. Nesse mesmo Ofício reservado nº 7 Marques Lisboa comunicou à Chancelaria Imperial que o Visconde de Moncorvo, Ministro de Portugal em Londres, lhe comunicara ter ouvido de Palmerston as seguintes palavras: *La Reine du Portugal n'a qu'un tas de voleurs dans son Ministère*. Moncorvo contara a Marques Lisboa haver replicado com indignação às palavras de Palmerston. Contudo pessoalmente as relações de Palmerston com Marques Lisboa apresentaram matizes curiosos. Certa vez, Palmerston dera recepção ao corpo diplomático para a qual naturalmente convidou o Ministro e a Senhora Marques Lisboa. Durante a recepção, Palmerston levou Lisboa pelo braço a um canto do salão e se entreteve em conversa com o Ministro do Império. Doutra vez ele comparecera ao casamento de uma filha de Marques Lisboa.

Como disse Lytton Strachey: "*Lord Palmerston, also, was not fashionable; the great Whig aristocrat looked askance at him only as an unpleasant necessity thrust upon them by fate. But Lord Palmerston was English through and through; there was something in him that expressed, with extraordinary vigour, the fundamental qualities of the English race.*" Esse o perigoso adversário, movido de intensa animosidade contra o Império. Sarcástico, impetuoso e por vezes brutal, era homem de rara inde-

pendência. Certa vez discutia-se em Londres a questão do Schleswig-Holstein. Alguém pediu a opinião de Palmerston, que não se fez de rogado: "Três pessoas dela entendiam: o Príncipe Consorte Alberto e Saxe-Coburgo, que já morreu; um professor alemão que enlouqueceu; e, finalmente, eu, que já não me lembro de mais nada."

Eusébio de Queirós cumpriu a Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, complementada pelo Decreto regulamentar nº 708, de 14 de outubro do mesmo ano.

Tão enérgica foi a campanha antitráfico de Eusébio de Queirós, auxiliado poderosamente pela nossa Marinha de Guerra, que Henry Southern, Ministro da Inglaterra no Rio de Janeiro, e casado com Agnes Wellesley, filha natural do Duque de Wellington, sugeriu ao Foreign Office a cessação dos cruzeiros ingleses. A honestidade do diplomata inglês só poderia fazer honra à seguida então pelo Império na campanha contra os negreiros que, de dia para dia, tomava maior ímpeto. Southern, no entanto, não foi crido pelo Foreign Office como deveria ter sido.

A filantropia inglesa era muito curiosa. Citaremos um exemplo muito interessante: em seu Ofício reservado nº 21, de 21 de junho de 1848, e dirigido a Sousa Franco, então Ministro dos Negócios Estrangeiros, Marques Lisboa informava: "Bandinel, que pôr 40 anos serviu no Foreign Office, entrou a reclamar a posse de Santa Catarina como garantia e fiança da nossa boa fé na observância da lembrada correspondente Convenção com a Inglaterra."

Era assim que o Foreign Office fazia então diplomacia com o Império do Brasil, — isto é, soprando e mordendo. No entanto, por vezes a imprensa de Fleet Street defendia o Brasil; e na Câmara dos Comuns, Milner Gibson apresentou moção solicitando a revogação do *Bill Aberdeen*. A votação foi a seguinte: 34 deputados votaram com Milner Gibson, e 137 contra sua moção. Prestigioso diário como o *Daily News*, em sua edição de 3 de maio de 1847, falou em editorial da *notorious failure of Lord Howden's mission to the Court of Rio de Janeiro*. Tratava-se do famoso *le beau Caradoc*, como fora reconhecido em Paris, muito protegido por Aberdeen e Palmerston, mas que fracassara tanto na Buenos Aires de Juan Manuel de Rosas, como no Rio de Janeiro de Dom Pedro II.

Constantes eram os apresamentos de navios brasileiros em tempo de paz, acarretando monstruosa violação dos princípios elementares do Direito internacional. Assim, o *Daily News*, em sua edição de 29 de outubro de 1847, noticiara que cinco navios brasileiros foram levados para a Ilha de Santa Helena *for adjudication*. Essas providências arbitrárias e violentas fizeram crescer a simpatia pelos negreiros que, bem ou mal, enfrentavam os cruzadores ingleses. A situação chegara a tal ponto que o *Jornal do Comércio*, em editorial de 17 de abril de 1850, pugnava por uma aliança entre conservadores e liberais para apagamento dos *desaires* ingleses impostos ao Brasil. Contudo, interesses grossos, e também grosseiros, derivados do tráfico de africanos impediam que os *landlords* (como lhes chamava André Rebouças, no final do Império) examinassem a realidade em sua absoluta crueza. Para os escravagistas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia o que importava eram os negros da Costa d'África para suas fazendas. Se o Império estava sendo humilhado por causa do contrabando dos negros, isso pouco lhes importava. O patriotismo desses senhores tinha uma medida muito diferente da que se poderia exigir a qualquer brasileiro. Muitos deles nem eram brasileiros; eram portugueses. Sérgio Teixeira de Macedo contou em seu Ofício reservado nº 23, de 8 de novembro de 1853, haver sido visitado por um súdito brasileiro Ângelo Francisco Carneiro (feito Visconde de Loires em Portugal), que tivera um navio, *A Ermelinda*, apresado pelos ingleses. Que poderia Carneiro fazer? que indenização poderia solicitar? o navio ser-lhe-ia restituído? Teixeira de Macedo respondeu-lhe que não poderia fazer nada, nem pleitear coisa alguma. Tratava-se de mais um navio brasileiro apresado pela brutalidade das autoridades navais inglesas.

A lei do grande Eusébio merecera estes belos conceitos de Nabuco: "Eusébio desfechava em 1850 o seu tremendo golpe contra o comércio de africanos. Em março daquele ano o cônsul inglês no Rio de Janeiro envia a Lorde Palmerston uma extensa lista dos indivíduos que na capital negociavam com a costa da África; os principais deles eram Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca. A influência desse alto negócio africanista era preponderante, as fazendas estavam-lhe hipotecadas e iam caindo de dia a dia em seu poder. A antiga classe dos proprietários territoriais mudava assim

rapidamente de constituição e de caráter, ao passo que a força do africanismo duplicava por essa solidariedade da agricultura devedora no interior com o comércio credor da capital." (Ibidem vol. 1, p. 225).

Assim, internamente, os negreiros estavam dando origem a alterações profundas no estatuto legal da terra agricultada e pastorizada. Mas, sob o ponto de vista internacional, a situação era vexatória, brutal, imoral. Um país livre, fiscalizado em suas águas territoriais e em seus portos por navios de guerra ingleses, que entravam e saíam a seu bel-prazer, apresando ou afundando navios brasileiros! Nesse tempo havia escravatura nos Estados Unidos. Palmerston não se atrevia a imiscuir-se nos assuntos norte-americanos. Era com o Brasil, país fraco, que a ação violenta de Palmerston e de Aberdeen se divertia em levar por diante uma política de vexames e humilhações. No entanto, o Império queria negociar com a Inglaterra para obter um entendimento definitivo que pusesse termo a essa série infundável de humilhações. Em 10 de fevereiro de 1847, Marques Lisboa enviara a Palmerston um projeto de convenção Brasil-Grã-Bretanha *pour la plus efficace abolition de la Traite*. Palmerston desdenhara sequer de o examinar. Pelo Ofício reservado nº 22, de 21 de outubro de 1853, Sérgio Teixeira de Macedo informava a Chancelaria imperial de que a negociação sobre o direito recíproco de visita e outras medidas contra o tráfico de escravos" (assuntos constantes de projeto do ministro do Brasil em Londres, apresentado a Lorde Clarendon) não progredia, porque o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Inglaterra concentrara sua atenção nos problemas do Próximo Oriente.

Na Fala do Trono, de 1852, a Rainha Vitória lera um parágrafo deprimente para o Brasil a propósito do tráfico de escravos.

Esse parágrafo motivou um editorial do *Daily News*, de 13 de novembro de 1852, que descobrimos na Correspondência Reservada & Confidencial da Legação Imperial em Londres. Posto extenso, vale a pena reproduzi-lo na íntegra: "*Plain men reading the passage of the speech in which the Queen is made to say, 'I have the satisfaction of announcing to you that the sincere and zealous efforts of the Government of Brazil for the suppression of the Slave Trade, now nearly extinguished on that coast, have enabled me to suspend the str-*

ingent measures which I had been compelled reluctantly to adopt'" — would naturally infer that it was since the dissolution of the last Parliament these measures had been suspended. Nothing of the sort. The violent orders were recalled by Lord Malmesbury as long ago as the month of April; and the proper time for their announcement (if requiring any notice at all from the Throne) was in the speech with which the Queen prorogued the last session — certainly not in the speech by which she opened the present one. And why was the announcement thus delayed? The motive is obvious; and as mean as obvious. The government feared that any such announcement would excite the fears of the old anti-slavery part, and rouse them to opposition during the general election; hence its postponement until the new Parliament, when it is scurvily made to do duty as if it were only a recent fact.

Mark, too, the ill-judged, impolitic, indecent menace and threat which Lord Malmesbury has appended to this statement that the sincere and zealous efforts of Brazil have enabled the British Government, he says, to suspend the stringent measures reluctantly adopted, 'a recurrence to which I anxiously hope may be proved to be unnecessary'. This, surely, is not the way to encourage the Government and people of Brazil to persevere in the new and higher career on which they have entered. This is not the style in which the Sovereign of one State ought to be made to speak of a nation quite as independent. First, it is insinuated that the sincere and zealous efforts of Brazil were the result and consequence of our stringent measures, — than which nothing can be more untrue; and then Brazil is openly threatened with a revival of those stringent measures whenever it suits the wisdom of a Malmsbury, or the prudence of a Derby, to recur to violence on its coasts.

Considering the still unsettled state of our commercial relations with Brazil, our third best foreign costumer, this is really the very height and insolence of indiscretion. Brazil has, it is confessed, nearly suppressed the slave trade; she has, by her measures and arms, released the Argentine Confederation from the tyranny, cruelty, and isolation of Rosas; she has by her advice to Urquiza procured for manking the free navigation of the great highways to the centre and Pacific shores of South America; and now, when what England above all things requires

from Brazil is a treaty of commerce and navigation which shall give security and permanence to our trading relations with that great empire, Lord Malmsbury clumsily puts into the Queen's mouth a menace of future violence. Folly and stupidity can hardly go further."

Acrescente-se que nessa fala do Trono, de 11 de novembro, a Rainha Vitória exaltou a abertura de importantes rios da América do Sul pelo diretor provisório da Confederação Argentina. Felizmente o editorial tão bem informado do *Daily News* fizera justiça à ação do Brasil ao promover a queda do ditador Juan Manuel de Rosas.

Por Nota de 15 de novembro de 1852 Sérgio Teixeira de Macedo protestou com muita lógica e muita coragem: "*C'est ainsi que le nom du Brésil n'a été prononcé devant le Parlement que pour méconnaître le mérite qui lui appartient dans ce service rendu à la civilisation et à l'humanité. C'est pour finir par une menace qu'on semble nier la spontanéité de ses actes.*" O Foreign Office respondeu à nota de Teixeira de Macedo pela sua de 29 de novembro de 1852, na qual afirmou: "*In adverting to this Note the Undersigned has only to assure M. de Macedo that nothing derogatory to the Dignity of Brazil was either intended by Her Majesty's Government, or conveyed by the Paragraph to which he refers.*" O Ministro do Brasil replicou a essa nota do Foreign Office com altanería: "*Les mots — j'espère qu'il ne me sera pas nécessaire de recourir à des moyens violens — ont toujours et dans toutes les langues été traduits par une menace.*" E mais adiante com ferina ironia: "*Son Excellence dit que le Ministre de Sa Majesté à Rio aura l'ordre d'exprimer au Ministre des Affaires Etrangères l'étonnement éprouvé par le Gouvernement Britannique à la réception de la note du sousigné. Celui-ci cependant croit pouvoir assurer que cet étonnement ne sera partagé par aucun Brésilien.*"

Nova Nota do Foreign Office, de 4 de dezembro de 1852, dirigida a Teixeira de Macedo em resposta à Nota deste de 30 de novembro: "*The Undersigned has already instructed Her Majesty's Minister at Rio de Janeiro to make a Representation upon this subject to the Brazilian Government, and he therefore thinks it unnecessary to enter into further Discussion with M. de Macedo as to the Paragraph in question.*"

Em suas *Cartas ao Amigo Ausente*, Paranhos (o futuro Rio Branco) deixou esta importante anotação política, ademais ligada à ação do Ministro Henry Southern no Rio de Janeiro, onde pretendeu derrubar o ministério da qual Paulino era o Ministro das Relações Exteriores, e onde faleceu. Atentemos nessa importante anotação política:

"Lorde Palmerston irrita-se com a relutância que opõe o Governo do Brasil a concluir com a Inglaterra tratados de comércio; quer obtê-los à custa de ameaças; pretende escrever suas estipulações sob o domínio das violências e dos vexames que manda praticar. Para esse fim julgou que não era azado o ministro que aqui tinha, e mandou outro que devia pesar sobre nós como uma calamidade e que, além dos desejos do Governo inglês, tem que satisfazer promessa, que fizera ao Governador de Buenos Aires. É fama que o novo ministro não oculta o fim de sua missão especialíssima e que começara suas relações com o Governo do Imperador no tom soberbo e grosseiro do forte que encontra resistências."

Todos esses fatos, quer se tratasse de fatos ligados à política internacional, em particular à política do Império com a Inglaterra, suscitaram comoções fortes tanto no Parlamento como na opinião pública, as quais induziram o Governo Imperial a apertar as providências que de longe vinham sendo tomadas contra o tráfico de africanos para o litoral brasileiro.

Assim, já em 1833 o Ministro Rodrigues Torres (depois Visconde de Itaboraí) no seu Relatório de Ministro da Marinha consignava providências tomadas contra os negreiros: "Geral é o conhecimento das traças empregadas por igualmente sórdidos que criminosos especuladores para continuarem o vergonhoso comércio de escravos, malgrado todas as disposições legislativas e ordens a este respeito recomendadas, as quais têm sido com grande escândalo iludidas. Portanto, necessário parece ao Governo socorrer-se ao meio mais eficaz, para formar uma espécie de cordão sanitário, que vede o acesso de nossas praias a esses enxames de africanos nelas continuamente despejados por navios que se ocupam de tão abominável tráfico. Foi por isso que há pouco tempo se compraram mais duas

escunas, as quais armadas em guerra se empregam neste importante serviço." *

Bastou-nos transcorrer com os olhos páginas de velhos relatórios de Ministros da Marinha, do tempo do Império, compulsados na preciosa Biblioteca do Museu Naval, para termos idéia segura da luta tremenda entre a legalidade e a astúcia dos contrabandistas, que da Costa d'África, empenhados no seu lucrativo negócio, procuravam a todo o transe desembarcar em pontos pouco praticados então do nosso litoral, quantidades cada vez maiores de contingentes de africanos. Em pontos estratégicos do mapeamento contrabandístico eram eles sempre recebidos por agentes dos grandes chefões que, não apenas se enriqueciam com a venda direta dos africanos, senão também se tornavam senhores de imensas fazendas por motivo de execução de hipotecas devidas. E justamente a moeda contratual, por assim dizer, eram os africanos. Assim, na medida do possível, estava-se processando um verdadeiro derrocamento da estrutura agropecuária de certas regiões do Império, porque o comércio de escravos, longe de dar solução aos problemas da carência de mão-de-obra, desequilibrava os níveis de trabalho e de produção de certas áreas. Páginas antes, assinalamos a transcrição de conceitos de uma análise feita por Nabuco, da qual extraímos as seguintes palavras: "A antiga classe dos proprietários territoriais mudava assim rapidamente de constituição e de caráter, ao passo que a força do africanismo duplicava por essa solidariedade da agricultura devedora no interior com o comércio credor da capital."

Enquanto os cruzeiros ingleses procuravam humilhar os foros de uma nação livre como era o Brasil, a ação da nossa Marinha de Guerra se desenvolvia incansavelmente no policiamento do dilatado litoral e na perseguição implacável aos navios negreiros mercê do aumento das unidades de combate. No relatório de 1853, do Ministro da Marinha, o Conselheiro Zacarias de Goes e Vasconcelos, assinalava, em quadro especial, os navios que, *à tour de rôle*, estavam empenhados na repressão ao contrabando.

No Relatório de 1854, Paranhos, então Ministro da Marinha, afirmava: "A repressão do tráfico é empenho de honra e de alto interesse para o país. Não se pode dei-

xar de procurar por todos os meios mantê-la com eficácia e perseverança. Na falta de navios de guerra, forçoso tem sido afretar alguns vapores mercantes. Presentemente temos três desses vapores empregados no serviço das estações, o *Catarinense* na Bahia, o *América* e *Paraense* no Rio de Janeiro. Nesta despesa extraordinária e indeclinável tem-se consultado toda a economia possível. A mesma razão de urgência do serviço determinou a compra de dois navios, de vela, a *Escuna Tibagi* e o *Brigue-Escuna Xingu*. (Ibidem. p. 17).

Uma coisa prende-se à outra: assim, em nossa história político-econômica, o desdobramento de fatores, que nem sempre andam juntos, proporciona por vezes o surgimento de soluções precisas. Daremos um exemplo: quando em 1850 os ingleses pretenderam obter a navegação do Rio Amazonas para companhia de sua bandeira, as autoridades imperiais foram despertar em Mauá a sua capacidade empresarial para dedicar-se ao gigantesco projeto da navegação do rio, de Belém do Pará a Nauta e Iquitos, por navios brasileiros, construídos no Brasil e pilotados por oficiais brasileiros. Surgiu assim a companhia de navegação amazônica do maior empresário que o Brasil teve até hoje.

Da mesma forma, a Marinha de Guerra, ao empenhar-se na campanha de repressão do tráfico de africanos, criou possibilidades novas de operacionalidade, espraiando sua ação incansável a diferentes setores do nosso litoral, com a idéia da criação de um Arsenal em Itaquí, na Província do Maranhão em 1850; e com o impulso de uma ação que redundou no apresamento de navios transportadores de africanos na área entre Angra dos Reis e a Restinga de Marambaia pelos Navios de guerra *Bertioga*, *Andorinha* e *Golfinho* nesse ano de 1851.

No interessante Ofício reservado nº 2, de 7 de fevereiro de 1853, Teixeira de Macedo informara que tivera no dia 10 de janeiro desse ano conversa com Lorde John Russell a respeito do seu projeto apresentado de um futuro tratado, que viesse liquidar o assunto do tráfico de africanos, e que era o chamado projeto do *direito de visita* e outros assuntos. Durante a conversa com Russell, a que estivera presente Aberdeen, este pronunciou estas curiosas pala-

* Citado pelo Almirante Barão de Jaceguai em sua obra: *Ensaio Histórico sobre a gênese e desenvolvimento da Armada Brasileira até o fim do século XIX*. Rio de Janeiro, 1903, p. 106-7.

vas transmitidas por Teixeira de Macedo no seu já mencionado ofício reservado: "Eu estava tratando com o nosso amigo do modo de poder ser revogada o que eu chamo — *my piratical law* — e que ninguém mais do que eu deseja ver revogada."

Teixeira de Macedo, que era casado com Jane Swift, sobrinha-neta de Jonathan Swift, o clássico autor das *Viagens de Gulliver*, soubera observar a vida política de Londres de todos os seus ângulos, conservador ou liberal. Assim, no Ofício reservado nº 14, de 9 de maio de 1852, contara duas coisas altamente interessantes: a primeira, que ouvira em círculos políticos que as desconfianças da Inglaterra e da França a respeito da política do Império no Uruguai estariam confluindo a certa idéia; e esta idéia seria o propósito da política imperial de colocar o Príncipe de Joinville num trono, a ser erigido no Uruguai. A segunda fora o comentário feito por Teixeira de Macedo a Aberdeen, respeitante a Palmerston: "Referi certa resposta de Lorde Palmerston ao Sr. Marques Lisboa sobre a indiferença de ser o Brasil monarquia ou república."

No Ofício reservado nº 14, de 9 de maio de 1852, Teixeira de Macedo ouvira Aberdeen dizer a respeito do *Bill*: "Lorde Aberdeen disse que é um dos atos da sua vida pública que mais desprazer lhe tem causado."

Fazendo um retrato de Lorde Palmerston, eis o que Teixeira de Macedo contou no seu Ofício reservado nº 15, de 8 de junho de 1852: "As tradições de Lorde Palmerston são ali (isto é, no Foreign Office, subentenda-se) mantidas por uma espécie de prestígio em que entra certo terror. Palmerston era de mando áspero e violento, a ninguém dava importância em sua repartição, fazia tudo por si, e reduzia todos os empregados a copistas e moços de recados. Parece que lhe deviam guardar ressentimento, e que por espírito de contradição e instinto natural de liberdade, deviam depois da sua queda pronunciar-se contra tudo quanto dele vinha. O contrário acontece, tal é o prestígio deste homem, tal se apresenta como um fantasma à imaginação dos seus ex-subordinados a sua reentrada triunfante na administração."

Teixeira de Macedo sabia muito bem que o Conde de Clarendon não iria mudar a política de Palmerston e de Aberdeen quanto à questão do *Bill*. Clarendon nada mais fazia que ladear o problema e evitar as fincas do diplomata brasileiro, porque a influ-

ência de Palmerston era, por assim dizer, esmagadora, soberana. O jingoísmo inglês dele fazia seu ídolo. Ademais, Clarendon não tinha ânimo de opor-se a Palmerston; contudo, dava-se ares de não estar atrelado ao carro da imensa popularidade de Palmerston, mas estava atrelado a esse carro triunfal. O Governo inglês sabia muito bem quanto lhe custavam os cruzeiros feitos por navios de guerra seus na vigilância de portos, águas territoriais brasileiras e de perseguição de navios brasileiros em águas de alto-mar. (Em Ofício reservado nº 6, de 26 de março de 1850, Joaquim Tomás do Amaral informava o Conselheiro Paulino de que Hutt voltara a pedir na Câmara dos Comuns o levantamento dos cruzeiros por considerá-los dispendiosos; mas, Lorde John Russell entendera o contrário, mobilizando por isso forte grupo de membros da Câmara contra a moção de Hutt).

Palmerston demonstrava sanha incrível contra o Brasil, algo de parecido com verdadeira mania de perseguição. No Ofício reservado nº 9, de 26 de abril de 1850, Amaral reproduzira o conceito do poderoso estadista: "O Brasil tem dado à Inglaterra direito de guerra, que o Governo inglês, não desejando fazer mal aos Brasileiros, se abstém de usar desse direito e de ocupar alguma parte do nosso território; mas está resolvido a continuar a política que adotou."

Atento ao debate na Câmara dos Comuns da revogação (nova tentativa...) do *Brazilian Slave Trade Act of 1845*, assim oficialmente denominado, Teixeira de Macedo protestou junto a Clarendon contra afirmações formuladas por Palmerston, aduzindo que: "... *l'émminent jurisconsulte anglais et depuis Chancelier du Royaume Lord Truro qui a combattu le bill de 1845 à la Chambre des Communes; enfin la Supreme Cour d'Appel composé des 15 grands juges de l'Angleterre réunie à Westminster la quelle dans le cas de l'équipage de la Felicidade en 1845 a nié aux autorités anglaises le droit de visiter et capturer les bâtiments brésiliens se livrant à la traite des nègres. Laisant donc à ce bill de 1845 son caractère d'un expedient politique accepté par Lord Aberdeen contre ses principes...*" Foi assim que Teixeira de Macedo, por Nota de 27 de junho de 1854, dirigida a Clarendon, criticou o discurso de Palmerston pronunciado então na Câmara dos Comuns. (Ver Ofício reservado nº 23, de 27 de junho de 1854, In: Arquivo Histórico do Itamarati).

Clarendon respondeu por Nota de 6 de julho de 1854 na qual fez referência aos 26 anos transcorridos desde o tratado não cumprido de 23 de novembro de 1826.

Contudo, o discurso de Palmerston, praticamente contra o Brasil e o seu governo, motivou dois editoriais: o do *The Morning Post*, de 7 de julho de 1854; e o do *The Examiner*, de 8 de julho, criticando ambos os editoriais, a linguagem e a posição assumida pelo estadista em relação ao Brasil. A truculência estilística de Palmerston causava muita crítica, porque nos seus pronunciamentos políticos, fossem falados ou escritos, não existia, em geral, altura estética; pelo contrário, eram invectivas, rompantes, fumaçadas adjetivadas sem profundidade e com muita descarga de nervos irritados.

Existe na correspondência da Legação em Londres um ofício reservado, realmente admirável, de Teixeira de Macedo, dirigido a Limpo de Abreu, Ofício de nº 26, datado de 30 de julho de 1854. Por ser desconhecido dos nossos historiadores, iremos reproduzi-lo na íntegra:

“Ontem à noite no salão de Lady Clarendon dirigiu-se a mim Lorde Palmerston e depois de algumas palavras sobre assuntos indiferentes entrou ele mesmo em questão, estabelecendo-se entre nós o seguinte diálogo: Sei que estais enfadado comigo por causa do meu discurso em resposta a Mr. Bright. Certamente, respondi, vós falastes com paixão, quando eu a julgava de todo arrefecida, com inexatidão e sobretudo com pouca generosidade. Não posso deixar de falar assim, retorquiu ele, todas as vezes que sou provocado por Mr. Brighth, Cobden e Milner Gibson, o único modo de evitar que eu assim fale é fazer que esses senhores se calem. Não tenho meio de o fazer, repliquei eu, eles falam por sua conta e não estão às minhas ordens; nem de vista conheço Bright, e a Cobden que conheci em Viena nunca aqui falei; quanto a Milner Gibson desde 1839 sou amigo íntimo de seu sogro Sir Thomas Cullum e daí vêm as relações que com Milner Gibson tenho desde que cheguei a Londres, vós sabeis que ele sempre falou nesta questão como hoje, fala por impulso seu e no interesse de seus constituintes que comerciam com o Brasil.

Sei que eles falam por sua conta, disse Palmerston, o comércio de Manchester fornecia gêneros para o tráfico de escravos e tem perdido com a cessação, por isso todos esses homens de Manchester são negreiros. Estais enganado, lhe disse eu, e

continuareis sempre a viver em erro, porque nunca pensais a sangue frio nesta questão, quem quer que não entra em vossas vistas é logo por vós inscrito na lista dos negreiros. A exportação de manufaturas de Manchester para o Brasil não tem diminuído, antes tem aumentado; estou disso muito bem informado, porque tive o cuidado de o indagar de casas comerciais. A exportação para o Brasil de gêneros próprios para o tráfico tem diminuído, mas as exportações de outros gêneros das manufaturas de Manchester tem aumentado numa proporção maior talvez 60% ao passo que a diminuição de gêneros próprios para o tráfico (que aliás servem também para o comércio lícito) tem diminuído numa proporção menor. Não há pois interesse nem da parte dos fabricantes (em geral) de Manchester na continuação do tráfico de escravos. Estimo muito saber, replicou o Lorde, e isso me servirá.

Fosse porém como fosse, disse eu, podíeis ter replicado e mal tratado os vossos adversários, sem nos atacar a nós, nem cair em inexatidões, que aliás creio involuntárias, como vós tereis convencido depois da leitura da minha carta a Lorde Clarendon. Entramos aqui numa longa discussão que é inútil repetir sustentando ele as asserções da nota de M. Hudson de janeiro de 1851 e eu a retificação dos fatos tais (*sic*) como fora feita na resposta dada pelo Sr. Paulino José Soares de Sousa e por mim reproduzida na carta a Lorde Clarendon.

Entre outras coisas, disse-lhe eu nesta discussão, que na abolição do tráfico concordaram os dois grandes adversários Pitt e Fox, desde 1792, e que entretanto a lei que o aboliu só passou em 1807. Assim a Grã-Bretanha que não sobre si mesma, mas sobre as colônias, precisou 15 anos para amadurecer a medida. A legislação de 1807 ainda foi iludida por alguns anos e foi em 1811 que Lorde Brougham propôs novas e mais eficazes medidas. Entretanto que do Brasil se quis a abolição de chofre com quatro anos apenas de notícia. Palmerston respondeu, nós não tínhamos que dar contas a ninguém do que fazíamos e portanto a todo o tempo que começássemos a arrepiar carreira, o mérito era nosso. (Esqueci aqui dizer-lhe que a Inglaterra não teve o mérito da prioridade, a Dinamarca foi a primeira potência que aboliu o tráfico). Vós, pelo contrário, continuou o Lorde, vos comprometestes por um tratado a abolir quando vos parecesse. E vós,

repliquei, podeis obter do vosso Parlamento, e das vossas eleições tudo o que julgais justo, decoroso e útil ao país, quereis que vos faça a lista das coisas que não tendes conseguido vós Palmerston, Russell, Grey, Peel, Wellington e tantos outros homens superiores. A lista, acudiu ele, de coisas cuja justiça ou utilidade está em discussão, sei que é grande, é inútil que ma refireis, eu vos desafio porém a mostrar um só caso em que faltássemos ao convencimento. Quando a honra nacional está empenhada para com um Governo estrangeiro sempre achamos meio de cumprir a palavra.

Vós vos prevaleceis de vossa superioridade, lhe disse eu, talvez vos pudesse mostrar os fatos que me desafiáis a produzir, mas quando o não pudesse, nada isso provava. Vós estais sempre em posição de só prometer aquilo que vos convém, ou ao menos o que sabeis podeis fazer. Nós prometemos aquilo que depois nos impossibilitaram de fazer o estado de agitação em que entrou o país, a fraqueza de diferentes governos, que não podiam dispensar o apoio das classes favoráveis ao tráfico, a dificuldade de acompanhar com a obra de consolidação e conservação do Governo, a emenda da opinião pública e a alteração de todo o sistema industrial e econômico do país; enfim não podemos deixar de vir muito depois de vós nesta como em tantas outras questões. Pouco nos deve isso importar, respondeu Palmerston, o tratado obrigava o Governo, como a Nação, como todas as classes da sociedade; a impossibilidade de o cumprir não vos vinha de fora, vinha de vós mesmos, nós por nossa parte fazíamos sacrifícios consideráveis e não podíamos recuar na questão.

Confesso, respondi, que em rigor de direito tendes razão, era vosso direito exigir a execução do tratado. Não é essa a nossa questão. Os meios que empregastes foram maus, obrastes com pouca generosidade, com dureza, com falta de atenção para com um país cujas relações têm sido tão vantajosas à Inglaterra, mas deixemos isso, o negócio está passado, hoje não podeis duvidar de que é aos esforços do Governo do Brasil que se deve a cessação do tráfico. Aqui me interrompeu ele para sustentar a sua tese de que o Brasil só se prestou à abolição efetiva do tráfico quando ele a isso o obrigou pela violência, que essas violências do cruzeiro atingiram os interesses dos negreiros, que não foi só o Governo do Brasil que os prejudicou e reduziu à impo-

tência, concordando porém que o final resultado era devido aos esforços do Brasil, e que foi em terra principalmente que o tráfico foi combatido. Então, disse eu que admitindo por hipótese, posto que sempre negaria, que o Governo do Brasil só aboliu o tráfico porque a isso o obrigou o Inglês, o *Bill* de 1845 de nada servia pois o resultado da sua adoção foi triplicar logo o tráfico. O princípio da convenção de 1826 está em pé, se o Brasil o não cumprir a Inglaterra tem direito de o compelir pela violência e de fazer-lhe a guerra para esse fim. Não foi o *Bill* que determinou que os cruzeiros ingleses entrassem nos portos e rios do Brasil para queimarem navios, foram as ordens do Foreign Office e semelhantes ordens podem ser dadas a todo o tempo sem o *Bill*.

Por meio de uma declaração de guerra, replicou Lorde Palmerston, mas isso nos não convém, a vantagem do *Bill* é podermos fazer isso sem declaração de guerra. Repliquei, então o *Bill* se não é um ato de guerra, e se nós não repelimos a guerra feita pelo *Bill* porque não temos forças para lutar com a Inglaterra, não repeliremos a guerra declarada ou feita pelo modo ordinário. A guerra declarada pelos meios ordinários, respondeu ele, não nos convém e nos levaria a fazer ao Brasil mais mal do que é necessário. Se sem estarmos autorizados pelo *Bill* mandássemos aprisionar navios sem declaração de guerra, não os podíamos fazer condenar como presas pelos tribunais ingleses, se estes os declarassem más presas, ou se os mandássemos queimar e destruir sem processo, os proprietários brasileiros dos navios acusariam os oficiais ingleses perante os tribunais ingleses e os fariam punir como piratas, o *Bill* só é que nos dá a possibilidade de legalmente fazer presas ou queimá-las, e pôr os oficiais que executam essas ordens a coberto de toda a acusação perante os tribunais. Eis aí a razão por que é preciso conservar o *Bill* e para isso farei todos os esforços e empregarei todos os meios.

Entrei numa exposição da monstruosidade dos processos feitos pelos tribunais do Almirantado, mostrando o odioso e o ridículo das condenações de navios que já estavam queimados. Ele em nada quis concordar, disse que os tribunais do Almirantado instauravam um processo regular, reuniam provas e condenavam com todas as formas necessárias para salvar a legalidade.

Perguntei-lhe o que entendia necessário para revogar o *Bill*, respondeu que a cessação completa do tráfico por muitos anos. Quantos? Rindo-se respondeu — cinquenta! Perguntei se o Brasil apanhar um navio negreiro inglês e o queimar, o que fará a Inglaterra? respondeu — ficar-vos-emos muito agradecidos, mas deveis tomar cuidado de o fazer legalmente, vós não tendes lei que autorize a vossa Marinha a fazer isso. Respondi-lhe que o direito que a Inglaterra deriva do Tratado de 1826 contra os negreiros brasileiros, o Brasil pode também deduzir contra os ingleses. É preciso, replicou ele, uma lei brasileira como o nosso *Bill* de 1845, que legalize o ato do oficial da Marinha brasileira, sem isso ele obraria como pirata e nós o perseguiríamos como tal. Mas essa lei a legislatura do Brasil pode decretar e se ela o fizer? Fará muito bem, faça-a, *que lhe ficamos muito obrigados* (sic). Eu observei então que nesse caso as autoridades inglesas iriam disputar a justiça das sentenças e achar todas elas injustas. Não entro nisso, replicou, queimem, confiscuem, condenem quantos negreiros ingleses quiserem, fazemos muito favor. Em suma não há revogação possível do *Bill* no estado presente da questão, hei de me opor por todos os modos. Pois bem, respondi eu, já deveis estar cansado desta longa conversa e há muito tempo que chamamos a atenção de todo este mundo elegante pela vivacidade de nosso diálogo, daqui a 50 anos falaremos, espero que estaremos vivos, mas que o Brasil tenha muito antes morrido. Assim nos apartamos como os melhores amigos deste mundo.

V. Ex^a aí tem todo o pensamento de Lorde Palmerston e do Governo inglês. Sem o *Bill* se um oficial da Marinha inglesa fosse acusado perante seus juizes naturais por ter feito presas brasileiras ou ter queimado navios brasileiros no alto-mar ou nos portos, esse oficial era punido como pirata, a exibição de ordens superiores podia fazer subir a responsabilidade e portanto a pena da pirataria até essas autoridades, mas ela se havia de aplicar e como consequência a condenação a reparar o dano. Sem o *Bill* para que se tomassem ou queimassem navios legalmente era preciso uma declaração de guerra e esta prejudica o comércio e portanto não convém. Qualquer substituto, que aos tribunais do Almirantado dê um tratado entre a Inglaterra e o Brasil, nunca estará tanto à mão, nem terá a mesma docili-

dade desses tribunais. Se pois o Governo Imperial não tem meios de forçar o Inglês a renunciar a este sistema, deve perder a esperança de conseguir o tratado que eu estou autorizado a negociar e deve resignar-se a ver conservado em vigor o *Bill* por tanto tempo quanto durar a possibilidade de reviver o tráfico. Que essa possibilidade hoje existe não há a menor dúvida e bem o prova o desvelo com que da questão se ocupa o Governo e a legislatura brasileira.

Um dia destes hei de procurar uma conferência com Lorde Clarendon para tratar de novo da questão, é mais que provável que o resultado seja um desengano oficial. Ainda que Lorde Clarendon mostra às vezes um grande ciúme de Lorde Palmerston, por temer que o tomem por seu instrumento, a influência de Lorde Palmerston é sempre imensa pela singular posição que o faz querido de todos os partidos e considerado como uma das colunas do Ministério, o qual cairia se ele se retirasse. No negócio porém do tráfico a influência de Lorde Palmerston é indisputável e duraria ainda que ela se anulasse em todas as mais questões.” (Arquivo Histórico do Itamarati).

Este extraordinário ofício reservado, dirigido por Sérgio Teixeira de Macedo, a Limpo de Abreu, Ministro dos Negócios Estrangeiros, revela à plena luz as seguintes circunstâncias: a) O jogo brutal, cínico, despótico de Palmerston posto em prática contra o Brasil; b) a pouca ou nenhuma consideração que o poderoso estadista dedicava aos comerciantes de Manchester, interessados — no entender dele — no prosseguimento do tráfico de escravos; c) a excepcional vantagem que o *Bill Aberdeen* proporcionava a Palmerston, porque lhe permitia seguir uma política monstruosa de violências em tempo de paz, tanto em alto-mar como em águas e portos brasileiros, *sem necessidade de recorrer a uma declaração de guerra*; d) a duração indefinida do *Bill Aberdeen*, que no entender ou saloio de Palmerston, deveria durar uns 50 anos pelo menos. . . No entender de Palmerston, o *Bill* deveria durar até 1904 pelo menos...

Contudo, na imprensa vozes se alçavam a favor do Brasil e de protesto contra as iniquidades da execução do *Bill Aberdeen*. Assim, Teixeira de Macedo comunicara que certo cônsul inglês no Recife, de nome Cowper, divulgara a notícia de que um negro fora cozinhado num caldeirão por um senhor pouco amável, e que esta notícia andara à boca miúda de jornalecos interessa-

dos em *novidades*. Pois bem, Sampson, prestigiosa figura do *Times*, dera a essa notícia seu devido valor — isto é, reduzindo-a a zero.

Outro depoimento interessante foi enviado por Teixeira de Macedo à Chancelaria imperial em seu Ofício reservado nº 38, de 1º de dezembro de 1854: na *Anti-Slavery Society*, de Londres, o *quaker* John Candler propusera uma moção de aplauso ao Governo Imperial. O jornal *Daily News*, daquela mesma data, estampara a informação que será reproduzida em inglês:

“Mr. John Candler moved a resolution acknowledging the honesty with which the Government of Brazils has observed the treaties binding them to the suppression of the slave trade.”

MALOGRO DAS DILIGÊNCIAS DA LEGAÇÃO IMPERIAL PARA OBTER A REVOGAÇÃO DO BILL ABERDEEN

A despeito de inúmeras manifestações da imprensa londrina, quer durante a chefia da missão por Marques Lisboa, como durante a atuação de Sérgio Teixeira de Macedo, e depois no tempo de Carvalho Moreira, Palmerston procedia de forma rude, áspera e brutal com um país novo, onde se imitavam (até mesmo de mais...) as práticas parlamentares britânicas no desenvolvimento da sua sociedade política. Muitos políticos do Império se anglomanizavam por esnobismo. E não há coisa pior que um brasileiro, por servilidade intelectual, pretender passar por inglês, quando um brasileiro só tem o dever de parecer e ser brasileiro. Quando, mais tarde em 1884, se cuidou de fomentar grande movimento pela imprensa em prol da abolição da escravatura, movimento ao qual o Conselheiro Sousa Dantas, presidente do 32º Gabinete que durou de 6 de junho de 1884 a 6 de maio de 1885, dera apoio decidido, andaram os jornais cheios de artigos doutrinários e políticos, assinados por pseudônimos como Buxton, Chatham, Wilberforce e outros; e toda a gente comentava: “Tratava-se dos *ingleses* do Sr. Dantas...”

Nesse ano de 1854, isto é, nove anos transcorridos sobre a decretação do *Bill Aberdeen*, a ação corajosa do Senador Eusébio atacara frontalmente a estrutura gigantesca e proteiforme do comércio sumamente rendoso dos negreiros. Estes, em

muitos casos, encontravam-se já ligados a famílias importantes de senhores territoriais e de políticos de influência. Os negreiros, representando uma trama poderosa de negócios, ultrapassavam as fronteiras do Império, porque dispunham de agentes e de escritórios na costa d'África, em Lisboa, em Nova Orleans, em Nova York, em Havana.

Máfia poderosa, entrelaçada de interesses mercantis (ou escusos) através de um escalonamento de bases, o negreirismo representava as fundações importantíssimas do latifundiarismo das províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia e Nordeste, cuja agricultura se desenvolvia à custa do trabalho escravo sem paga aparente, trabalho vil, trabalho dominado pelo paternalismo dos senhores e dos fazendeiros. Trabalho que estabelecia o retrocesso, e não o progresso.

Enquanto isso, um presidente da Província de São Pedro do Rio Grande, o Marechal Soares de Andréia (Barão de Caçapava), tinha o entono de se dirigir à Assembléia Legislativa provincial para condenar a sobrevivência das velhas sesmarias dos tempos coloniais, afirmando verdades incontestes:

“Um dos maiores obstáculos que se tem oposto nesta Província ao desenvolvimento da agricultura, e mesmo ao da população, é a existência de grandes desertos, cujos donos, cuidando só e mal, da criação, têm direito de repelir de seus campos as famílias desvalidas que não têm onde se conservar de pé. O fazendeiro que possui uma sesmaria, tem por sua conta um deserto de três léguas quadradas. Se possui duas, três ou mais sesmarias, é senhor de 6,9 ou mais léguas de deserto, que ninguém habitará. Uns poucos fazendeiros sucessivos fazem deserta uma porção de terreno maior do que a ocupada por alguns dos pequenos Estados da Alemanha, e as famílias pobres, errantes, a pedir abrigo a um e a outro, sem que alguém lhes valha. Deste modo nunca se desenvolverá a população da província.”

No entanto, esse notável governador e demarcador da fronteira do Brasil com o Uruguai, que tão duro se mostrava com o regime colonial das sesmarias, foi o fundador vitorioso e previdente da Colônia de Santa Cruz, dividida em lotes de 48 hectares que tão poderoso incentivo deu à organização de colônias de imigrantes livres na Província.* Ademais, o Império já esta-

* FRANCO, Sergio da Costa. A política de colonização do Rio Grande do Sul. In: *Revista Brasiliense*, n. 25, set./out., 1959.

va vivendo a *Era de Mauá*, que representava a nobilitação do trabalho livre e o florescimento do livre espírito empresarial. No entanto, o trabalho baseado no escravo entorpeceu o progresso industrial do Brasil; mas exaltou a imaginação daqueles políticos que só sabiam ler a *Revue des deux Mondes*...

Teixeira de Macedo convencera-se da ineficácia de seus esforços para conseguir a revogação do humilhante *Bill Aberdeen*. Foi essa a linguagem do seu Ofício reservado nº 4, de 8 de março de 1855, que ademais teve a excepcional vantagem de proporcionar ao Ministério dos Negócios Estrangeiros do Império um trabalho completo intitulado, *Reclamações de presas por motivo ou suspeita de tráfico de escravos, apresentadas pela Legação Imperial em Londres ao Governo de Sua Majestade Britânica*. Esse prestimoso trabalho foi organizado pelo Secretário de Legação João Alves Loureiro, que no final da sua carreira diplomática seria feito Barão de Javari.

As *Reclamações de Presas* abrangem o período de 1829 a 1853, compreendendo 48 reclamações, todas devidamente fundamentadas. A primeira, em 1829, foi o Brique *Heroína*, capturado pela Fragata *Maidstone* no Porto de Ajuda, ao Norte da linha do Equador, e condenado pela Comissão Mista de Serra Leoa. O último da lista foi o late *Triunfo*, capturado pelo Vaso de guerra *Locust* na Ponta dos Zimbros, em Santa Catarina, em 1853.

O Ministro do Império em Londres sabia perfeitamente que seria dar murro em ponta de faca insistir pelo ressarcimento dos prejuízos causados aos proprietários desses barcos pelos navios de guerra ingleses. Voltando ao assunto das *Reclamações de Presas*, no seu Ofício nº 7, Teixeira de Macedo manifestou-se a respeito das violências cometidas pela Inglaterra ao afirmar: "O *Bill Aberdeen* não bastou, mas os limites do domínio da legalidade estavam passados, não havia razão para parar. Seguiram-se as ordens violentas de Lorde Palmerston executadas com o zelo, com o estonteamen-

to, com o escândalo, com a imoralidade, e baixa cobiça que são sabidos."

Os conceitos do Ministro do Império, por mais duros que fossem, não poderiam ser menos exatos.

No entanto, Teixeira de Macedo não deixara de registrar no seu Ofício reservado nº 21, de 23 de setembro de 1853, uma opinião sensacional e despistatória de Lorde Clarendon:

"Lorde Clarendon entende que não pode concordar no tratado (isto é, o tratado que Teixeira de Macedo estava tentando negociar para obter a revogação do *Bill Aberdeen*) sem os artigos que nós rejeitamos, e que melhor é deixarmos ir as coisas como vão, pois o *Bil* de 1845 está de fato sem execução e ninguém dele se preocupa."

Engano de Clarendon: havia alguém que muito se preocupava com a execução do *Bill Aberdeen*; e esse alguém era o poderoso Visconde Palmerston.

Os cruzeiros, feitos pelos vasos de guerra britânicos, eram não só estabelecidos pelo Almirantado, mas ordens sobre ordens lhes foram dadas para que estreitassem cada vez mais a perseguição aos navios negreiros procedentes da Costa d'África em demanda do litoral brasileiro. Assim, pelo Ofício reservado nº 16, de 4 de outubro de 1850, Joaquim Tomás do Amaral informava que Lorde Palmerston se recusara peremptoriamente a revogar as ordens dadas aos cruzadores britânicos. País fraco era o Brasil, mas com imensas possibilidades de desenvolvimento econômico. Por conseguinte, o Brasil — no entender de Palmerston — poderia ser submetido a vexames constantes, sob capa de perseguição a navios negreiros.*

A perseguição feita pelos navios da nossa Marinha de Guerra aumentou de ano para ano, a partir de 1846. Essa perseguição adquiriu intensidade após a lei do Senador Eusébio. Entre 1855 e 1858, os navios da nossa Marinha de Guerra varreram o oceano, de maneira que o contrabando de negros da costa d'África para o Brasil extinguiu-se praticamente.**

* Além do livro exaustivo de Pierre Verger, consultar DESCHAMPS, Hubert. *Histoire de la traite des Noirs*. Paris, Fayard, 1972.

** Devo deixar aqui consignado que todas essas referências a trechos da saborosa e amplamente informativa correspondência diplomática — reservada & confidencial — da Legação Imperial em Londres, são extraídas da imensa massa de documentos existentes no Arquivo Histórico do Itamarati, pouco freqüentado por historiadores brasileiros; e que ademais está reclamando trabalho solidário de todos os defensores da *memória nacional* para que esse precioso arquivo não venha a correr o risco de perder-se por falta de climatização eficiente.

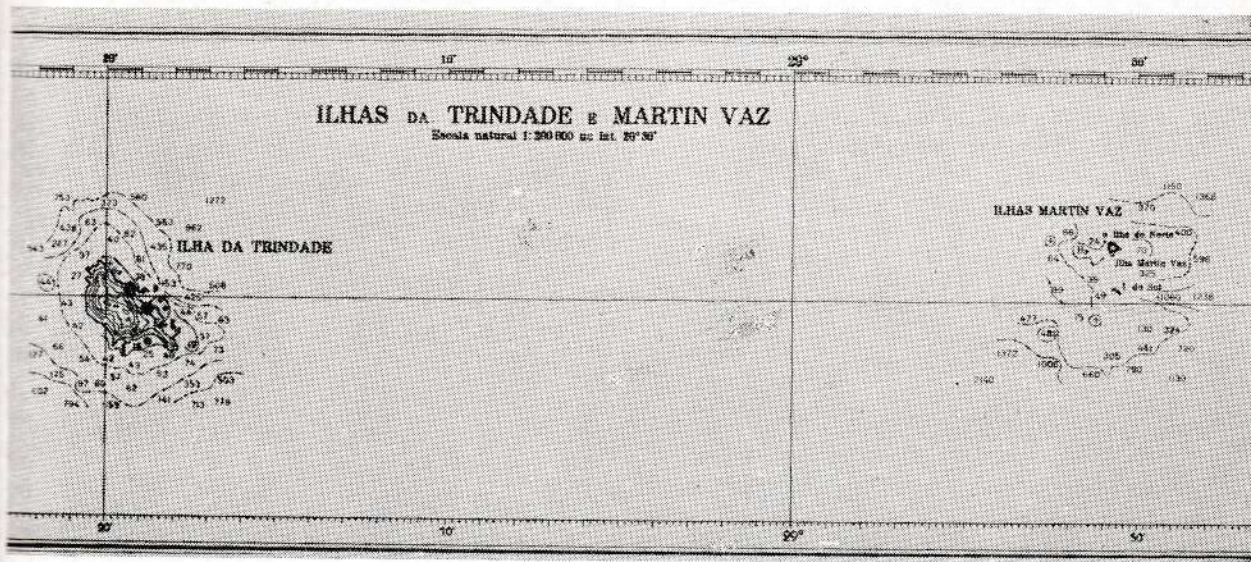


Fig. 3

A GEOGRAFIA DO BRASIL E A CARREIRA DA ÍNDIA

MAX JUSTO GUEDES
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

INTRODUÇÃO

Embora o saudoso Almirante Gago Coutinho tenha dedicado substancial parcela de sua vasta obra de historiador, à demonstração da inexorável necessidade do conhecimento aprofundado do condicionamento físico de uma região, para o estudo das navegações que ali tiveram lugar, muitos têm sido os historiadores — mesmo os de elevado conceito — que, ignorando aquela obrigatoriedade, chegaram a conclusões (aceitas por muitos como passadas em julgado) inteiramente irreais. Basta que nos lembremos dos que cuidaram da suposta

viagem de Américo Vespúcio, em 1499, pelo litoral norte e nordeste do Brasil: Marcondes de Sousa, Pohl, Levillier e, bem recentemente, o erudito Louis-André Vigneras.

Apenas confiados nos textos hoje conhecidos, não se detendo no exame da viabilidade das rotas descritas, estes historiadores pilotaram a nave vespuciana com perfécia incapaz de ser, de longe, imitada pelo melhor dos pilotos dos séculos XV e XVI, impavidamente enfrentando de proa — e levando de vencida — ventos e correntes que eram o tormento dos navegantes de outrora...

Felizmente, no estudo da Carreira da Índia, depois de polêmicas célebres no século passado e nas primeiras décadas do atual, as sementes lançadas pelo companheiro de Sacadura Cabral caíram em solo fértil e temos visto excelentes estudos demonstrando tal afirmação.

Pena é que esses trabalhos, pelo seu cunho altamente especializado, fiquem restritos na sua divulgação. Com isto, é comum encontrarmos, no Brasil, compêndios de História que, ao abordarem assuntos náuticos — é obviamente eles são em grande número, num país em que a ocupação territorial se fez, durante séculos, quase exclusivamente por via marítima, constituindo, os núcleos populacionais, verdadeiras ilhas ao longo de 4 mil milhas de litoral — cometem erros de há muito lançados ao baú das velharias.

Mesmo em obras especializadas, temos achado provas de que tais estudos foram absorvidos com demasiada pressa e, em decorrência, mal digeridos. Caso típico é o trabalho do conceituado Professor José Roberto do Amaral Lapa *A Bahia e a Carreira da Índia*, apresentado em 1966 como tese de doutoramento e transformado em livro, publicado na importante Coleção Brasileira (v. 338) dois anos depois.

Não desejamos, de forma alguma, retirar aqui os inegáveis e muitos méritos do estudo do historiador paulista. Muitos pontos, até então obscuros e mesmo ignorados, foram abordados com maestria. No entanto, o mesmo não se pode afirmar do capítulo dedicado à navegação, embora a afirmação inicial do autor de que o “regime dos ventos foi o grande disciplinador” das viagens à Índia.¹ Mesmo assim, páginas adiante, vamos encontrar a surpreendente afirmação de que “dois acidentes geográficos serviram sempre de motivo de preocupação para os pilotos da Carreira: o Cabo Santo Agostinho [sic] na altura da costa pernambucana e os Abrolhos ao Sul da Bahia. Exigia-se, em ambos, grande perícia dos navegantes, devido aos rochedos e cachopos ocultos que lhes eram circunvizinhos. Nas proximidades do Cabo Santo Agostinho ainda havia correntes perigosas para a navegação.” Pouco além, esta outra: “Passando o Equador, para os lados africanos, os pilotos tinham de evitar os chamados ventos gerais temidos por impelirem os navios em direção aos perigosos baixios dos Abrolhos, na costa brasileira.”²

Por si só, estes trechos demonstram que o problema das *monções*, característico do trecho da costa brasileira citada (Cabo de Santo Agostinho—Abrolhos), não foi, uma vez mais, bem compreendido.

Pareceu-nos interessante, destarte, ao comparecermos a uma reunião destinada ao estudo dos pontos comuns da magnífica História de dois grandes povos, o português e o indiano, contribuirmos para o esclarecimento deste aspecto fundamental da Carreira da Índia: a evolução do conhecimento dos acidentes geográficos que, *em razão do condicionalismo físico*, influíram na derrota atlântica dos navios que dela participavam.

O CONDICIONALISMO FÍSICO DO ATLÂNTICO

Desde a viagem pioneira de Vasco da Gama — possivelmente o mais importante acontecimento da História Moderna — a derrota atlântica da Carreira da Índia estava delineada em suas linhas genéricas. A prova cabal de tal afirmação, conhecida de todos os que se dedicam ao estudo da navegação à vela, foi-nos dada pelas instruções do Gama a Pedro Álvares Cabral: “depois que em boa hora daqui [de Lisboa] partirem, farão seu caminho direito à Ilha de Santiago e se ao tempo que aí chegarem tiverem água em abastança para quatro meses, não devem pousar na dita ilha nem fazer nenhuma demora somente enquanto lhe o tempo servir a popa fazerem seu caminho pelo sul e se houverem de guinar seja sobre a banda do sueste e tanto que neles der o vento escasso devem ir na volta do mar até meterem o Cabo de Boa Esperança em leste franco...”³

Vê-se, portanto, que a viagem seria feita com ventos pela popa até que, bastante depois de ultrapassada a Ilha de Santiago (Cabo Verde), encontrassem pela proa o alísio de sueste.

Impossibilitados de avançar diretamente contra ele que, por infelicidade, interpunha-se exatamente no rumo desejado, o do Cabo da Boa Esperança, adotavam os mareantes o recurso de contorná-lo, com o cuidado de bolinar ao máximo, procurando, desta maneira, caminhar o mais possível para o Cabo. Era a tradicional *volta do mar*. No Atlântico Sul, ela obriga os navios a aproximarem-se da costa brasileira, pres-

sentida pelo Gama e logo achada por Cabral.

A quantidade daquela aproximação é, como sabemos, função da maior ou menor penetração dos alísios de sueste no Hemisfério Norte, que varia com a época do ano (fig. 1). Quanto mais ao norte são os ventos ponteiros encontrados, mais cedo são obrigados os mareantes a iniciar a volta do mar e, portanto, a mais próximo virem passar da costa brasileira.

Ultrapassada esta aproximação de um certo limite, deixam os navios de submeterem-se à ação de ventos gerais, para ingressar noutro condicionalismo, o das *monções* característico do trecho costeiro do Brasil compreendido entre o Cabo Calcanhar e o Cabo Frio, ou seja, a nossa costa leste. O regime de monções faz-se sentir, especialmente, entre o Cabo Calcanhar e os Abrolhos, trechos no qual, de setembro a março, os ventos sopram de leste, infletindo à proporção que se avança para o sul, quando passam a vir do quadrante nordeste. De fins de março em diante, rondam os ventos, que se tornam suestes (e, às vezes, sudoestes, como resultado de penetrações de frentes frias em território brasileiro).

Faz-se necessário não esquecer que, em parte do trecho da derrota ora em estudo, sofrem os navios a ação da Corrente Equatorial Sul, que aproximadamente entre 2º ou 3º N e 10º S, empurra-os para oeste, isto é, de encontro à nossa costa.⁴

ACIDENTES DE INTERESSE PARA A CARREIRA DA ÍNDIA

Se, em face do que foi acima mostrado, examinarmos o contorno do litoral brasileiro e as ilhas adjacentes, verificamos que três acidentes tinham notória importância, nos séculos XVI e XVII especialmente, para Carreira da Índia. Eram eles:

a) A protuberância da costa nordestina próxima à atual Cidade do Recife, cujo ponto mais saliente, isto é, o de maior avanço longitudinal para leste, era considerado, na época, o Cabo de Santo Agostinho (latitude 08º20'S e longitude 34º56'W);⁵

b) o conjunto de parcéis e ilhas genericamente conhecido como *Os Abrolhos*, formado pelos Recifes das Timbebas, Parcel das Paredes, Arquipélago dos Abrolhos e Parcel dos Abrolhos, conjunto que, a

grosso modo, podemos situar entre as latitudes de 17º25'S e 18º02'S e longitudes 38º35'W e 39º04'W (fig. 2);

c) as Ilhas da Trindade (latitude 20º30'S e longitude 29º19'W) e Martin Vaz (latitude 20º30' e longitude 28º51'W) (fig. 3).

A PROTUBERÂNCIA NORDESTINA

Os monumentos cartográficos resultantes dos primeiros reconhecimentos da costa brasileira, esquematicamente, delinearam-na, formando um ângulo obtuso cujos lados se orientavam para os quadrantes noroeste e sudoeste.⁶ O vértice, isto é, o ponto mais oriental, foi denominado *Cabo de São Jorge* pelo planisfério chamado Cantino e *Cabo de Santa Cruz* (grafado em diferentes idiomas) no Kunstmann II, Caverio, Maggiolo (1504), Pesaro, Waldseemuller (1507) e J. Ruysch, mas pronto batizado *Cabo de S.^{to} Agostinho* nas cartas náuticas e tábuas de latitudes portuguesas (Kunstmann III, Esmeraldo, João de Lisboa, Regimento de Évora) ou delas derivadas, como, por exemplo, a de Piri Réis.⁷

Na seqüência dos levantamentos provavelmente realizados por João de Lisboa e dos resultantes da longa permanência da armada de Cristóvão Jaques (1516-1519) em águas brasileiras, surgiu um traçado bem mais aperfeiçoado do nosso contorno,⁸ no qual o Cabo de Santo Agostinho deixou de ocupar o vértice do ângulo obtuso da esquematização anterior, mas manteve-se como extremidade oriental nordestina. Embora omitido na toponímia da notável carta de Lopo Homem-Reineis c. 1519 (Biblioteca Nacional de Paris) reproduzida na fig. 4, o conspícuo acidente vem registrado numa das cartas do atlas de Vesconte di Maggiolo (c. 1519) da Biblioteca Pública de Munique (fig. 5) embora erroneamente posicionado em 6ºS.

A esta altura, tanto em Portugal quanto na Espanha, já aquela posição era bem conhecida, ao menos no que respeita à latitude, pois aproximadamente na mesma época o Guia Náutico de Évora⁹ e os pilotos Sebastião Caboto e Juan Vespucci¹⁰ atribuíam-lhe 8º de latitude sul, colocando-o, os dois últimos, a sudoeste da Ilha de Santiago (Cabo Verde) respectivamente na distância de 450 e 420 léguas, ou seja, com erros de 8% e 14% para menos.

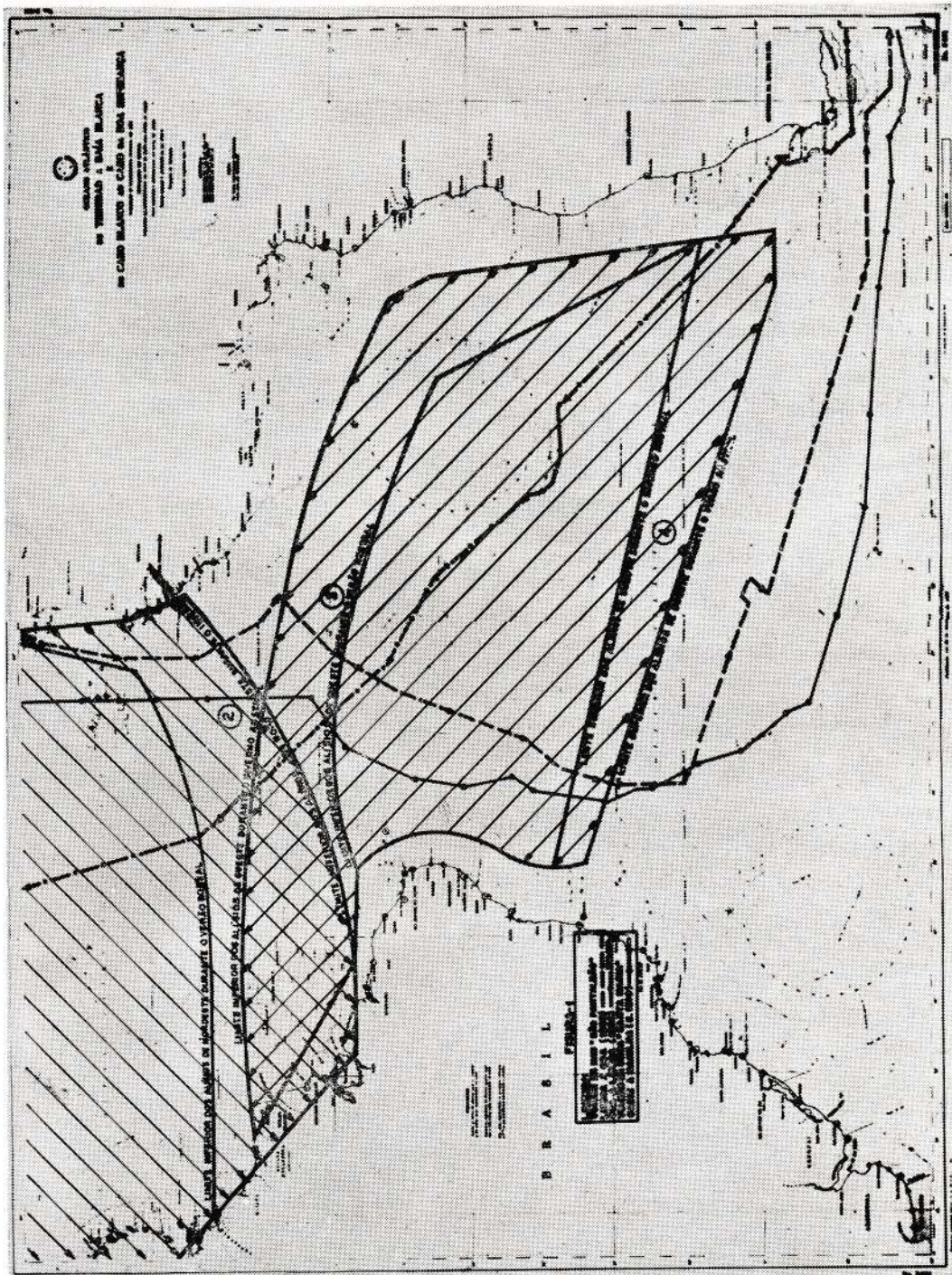
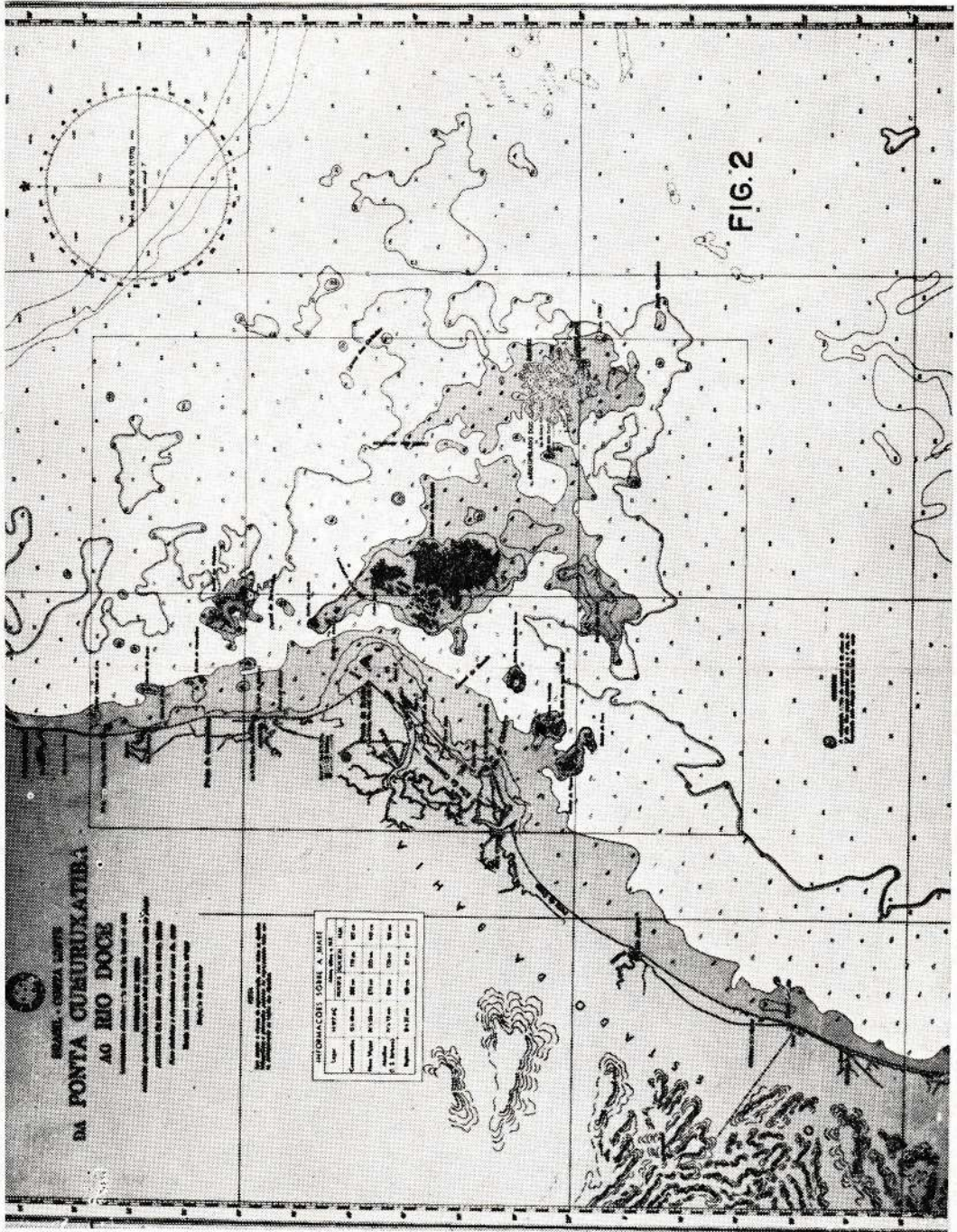


Fig. 1



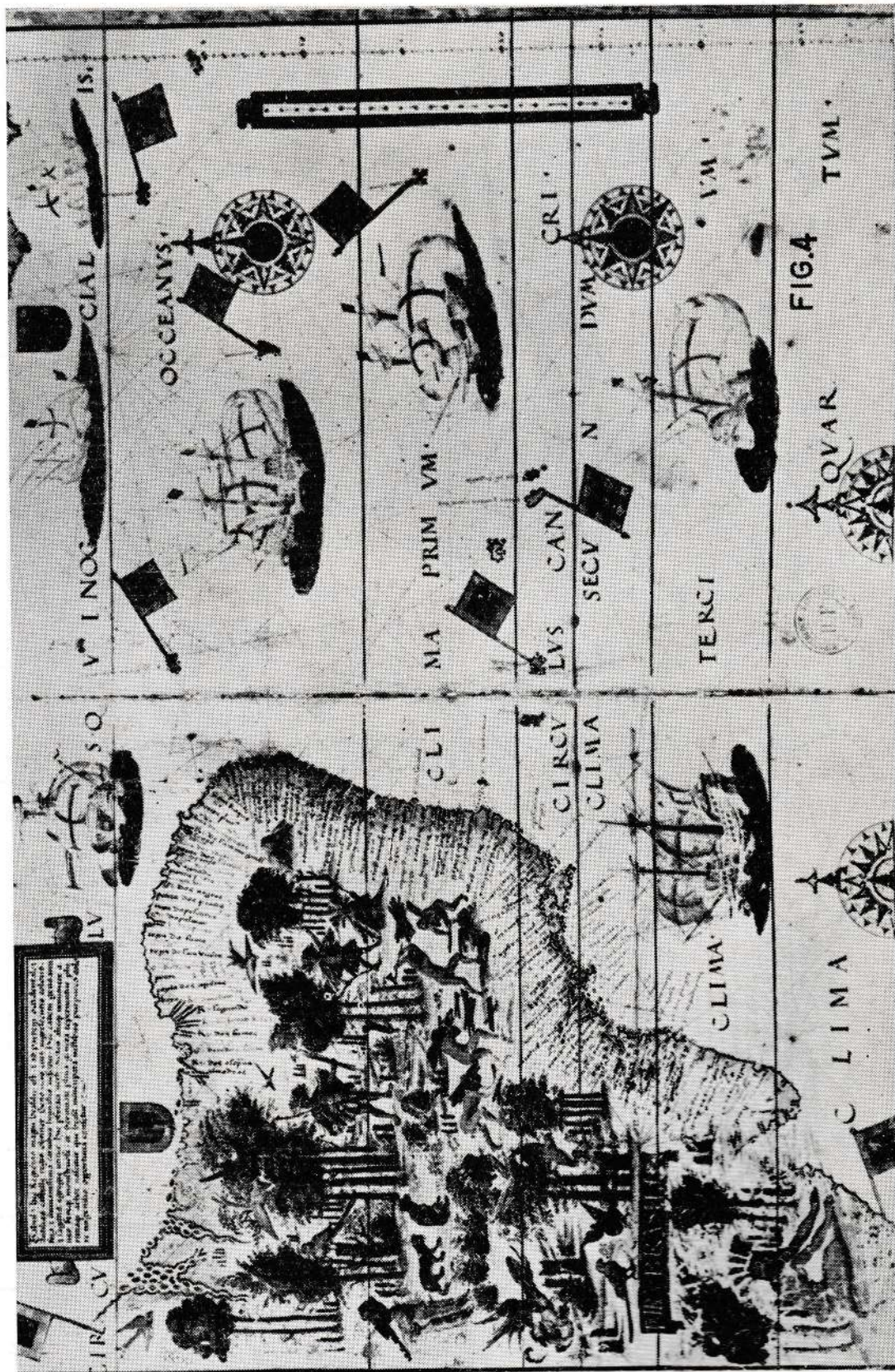


FIG. 4 TVM

Por tal razão, sabia-se que os pilotos deviam ter especial cuidado ao fazerem suas derrotas a partir das Ilhas de Cabo Verde, caso a viagem ocorresse no inverno austral, porquanto iriam encontrar os alísios de sueste bem aquém do Equador (fig. 1), obrigando os navios a aproximarem-se da costa brasileira. Caso tal aproximação fosse de molde a impedir que, navegando de bolina, contornassem os alísios, certamente ficariam *ensacados* na costa nordeste brasileira, onde só duas possibilidades haveria: retornar ao Hemisfério Norte, ou aguardar, em Pernambuco (caso conseguissem alcançá-lo), o mês de setembro, princípio da monção de nordeste, que lhes permitiria avançar para o sul. Note-se que ali não encontrariam, até muito mais tarde, meios de abastecer armadas.

A primeira opção, isto é, o retorno ao Hemisfério Norte, foi adotada, conforme sabemos, tanto pela armada de Tristão da Cunha (1506), quanto pela de D. Garcia de Noronha (1511), cujas rotas foram, há alguns anos, sabiamente estudadas pelo Comandante Teixeira da Mota, tendo sido publicada nas *Memórias — 1971*, do Grupo de Estudos de História Marítima.

A prova de que os pilotos tinham ciência daqueles cuidados, vamos encontrar na viagem célebre de Sebastião Caboto: na altura das Ilhas do Cabo Verde, deu ele o rumo sul, mas “a la tarde les mandó mudar la derrota, que iba al sur, é que bajarem una cuarta, é era la cuarta del sudueste”,¹¹ no que foi imediatamente criticado por Miguel de Rodas, piloto-mor da Armada e outros pilotos.¹² Logo depois, Diego Garcia, dirigindo-se ao Rio da Prata, declarou na *Relación y derrotero* que fez dessa viagem: “Desta isla de Buena vista hecimos vela en la vuelta y demanda del cabo de San Agostín, queste cabo está en ocho grados é un semo de grado de la banda del Sur de la linea quirencial; y este camino se ha de navegar con grande resguardo y saber de marineria, porque hay grandes corrientes que salen de los rios de Guinea, que abaten los navios á la banda del Nurueste, que van estas corrientes a las Indias de Castilla: estas corrientes no supo tomar Sebastián Caboto, porque no era marinero ni sabia navegar. Estas islas [Cabo Verde] con este cabo [Santo Agostinho] se corre al Su-Sudueste; mas, para doblar el cabo navegamos por el Sur é a las veces tomamos la cuarta del Sueste, porque aún con

todos estos resguardos, tenemos que hacer en doblar el Cabo por las grandes corrientes que hay en el; y en este golfo hay dende las yslas (...) Cabo Verde hasta el Cabo de Sant Augustin quinientas leguas.”¹³ Também do piloto de Moguer é a afirmação de que “cualquier navegante é piloto que ha de navegar en aquellas partes ha de conoscer de navegar en el tiempo que el sol haga verano en aquella parte... y esta navegación no supo tomar Sebastián Caboto con toda su estrulugia.”¹⁴

Conclui-se, portanto, que no final da terceira década do século XVI, sabia-se:

a) Que o Cabo de Santo Agostinho se situava em 8°12'S (erro de 8' ou seja 8 milhas), quinhentas léguas (1.600 milhas, isto é, quase a distância exata, que orça pelas 1.560 milhas) a su-sudoeste das Ilhas de Cabo Verde;¹⁵

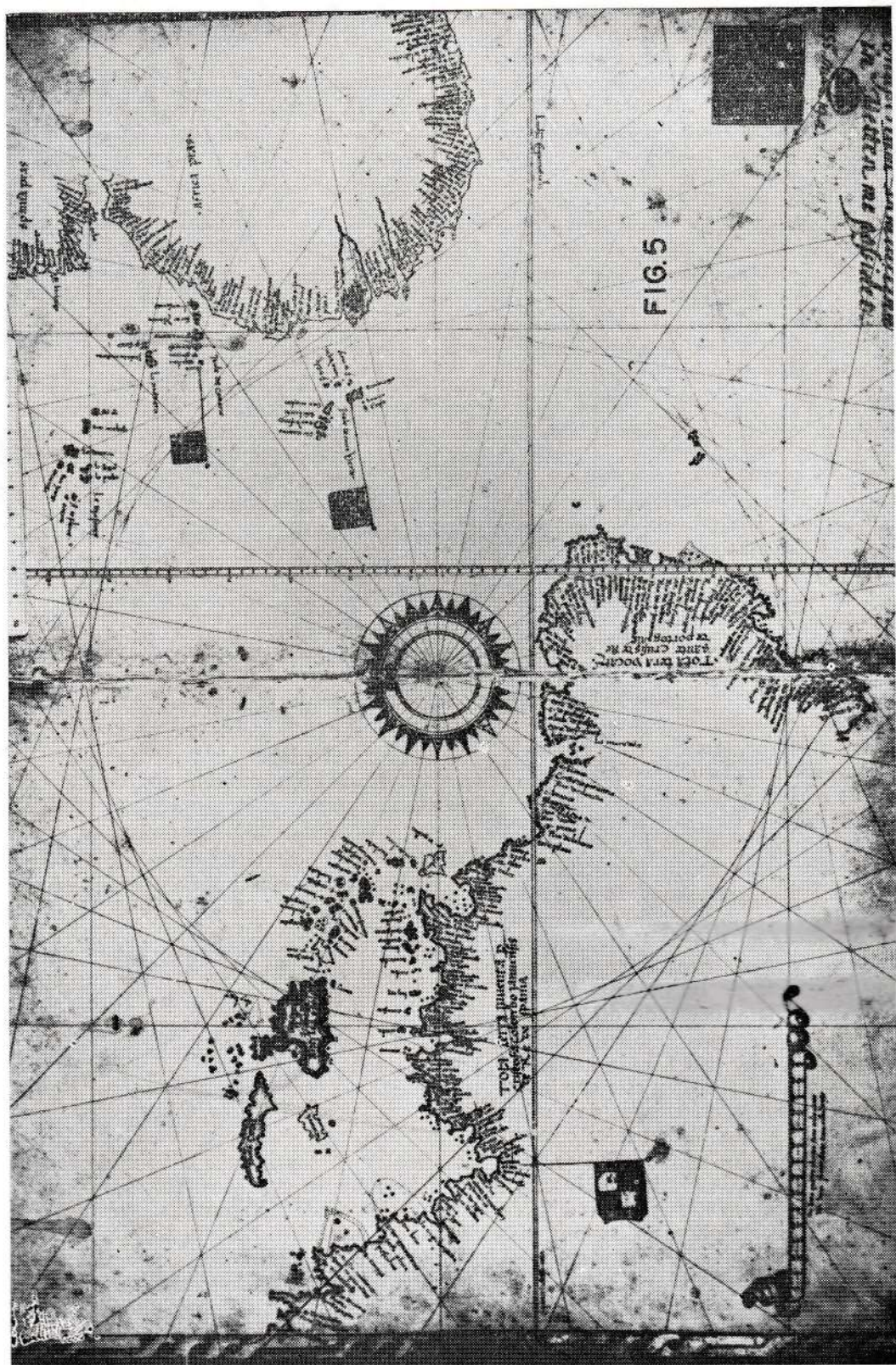
b) que para não ficarem os navios ensacados na nossa costa nordeste e impossibilitados de dobrar o Cabo de Santo Agostinho, a derrota, a partir das Ilhas de Cabo Verde, deveria ser feita no rumo sul e, algumas vezes no de sul quarta de sueste, em razão da ação da Corrente Equatorial Sul;

c) que se os navios chegassem às proximidades do Cabo de Santo Agostinho, só seria possível dobrá-lo “quando o sol fizesse verão” ou, como sabemos, de setembro a março.

Destarte, a protuberância oriental da costa brasileira, caracterizada pelo Cabo de Santo Agostinho, constituiu obstáculo natural à Carreira da Índia, obrigando, logo, os nautas do início dos quinhentos a corretamente posicioná-lo; outrossim, exigiu sempre especiais cuidados aos pilotos quando, a partir das proximidades das Ilhas do Cabo Verde, efetuavam a obrigatória *voita do mar*.

OS ABROLHOS

Da mesma maneira que o Cabo de Santo Agostinho, os perigosos Abrolhos foram conhecidos desde as primeiras explorações do litoral brasileiro. Embora sem indicação toponímica e apresentados como agrupamento de pequenas ilhas, eles surgem na cartografia primitiva de nosso litoral, posicionados nas proximidades dos 19°S, em Caverio, Maggiolo (1504), Waldseemuller (1507), Francisco Rodrigues (c. 1513).



A primazia de nominá-lo, embora de forma estropiada, coube a Piri Réis (1513) que, ao Sul de *Totel Sante* (Baía de Todos os Santos), coloca uma ilha de tamanho razoável frente a uma protuberância costeira (Ponta da Baleia?), com o topônimo *Abraklok*.¹⁶

Também as tábuas de latitude do *Esmeraldo* e do *Guia Náutico de Évora* registram a Ilha de Santa Bárbara (a maior do Arquipélago dos Abrolhos), ambas colocando-a em 20°20'S, com erro, portanto de 2°22' para mais.

Nas proximidades do final da segunda década do século XVI registra-se, na cartografia coeva, substancial modificação na representação dos perigosos baixos. Duas cartas registram-na: a carta atlântica de Maggiolo (fig. 5) atrás referida e a de Lopo Homem-Reineis (fig. 4) igualmente já mencionada.

A partir de então, assume aquela representação a forma de um triângulo (às vezes com os lados convexos) com um dos lados assente sobre o litoral e o vértice do ângulo oposto apontando para oriente, tendo ali situada, geralmente, a Ilha de Santa Bárbara.

Uns poucos anos depois, Diego Garcia assim descreveu o acidente em estudo: "dende estos diez é siete grados hasta veinte é dos grados, que está un cabo que se llama Cabo Hermoso, entán muy muchos arracifes é muchos placeles é arena, é salen en la mar veinte é cinco leguas é duraram estos baixos de luengo de costa noventa luegas [sic] é llamanse los Baxos de Abre Ojo."¹⁷

Alonso de Chaves, pouco depois, foi menos exagerado: "Baxos de abre ojo en la costa del Brasil se contienē desde Rio del Brasil hasta la angla que ternan De costa norte sur cinquenta leguas 50 y entran la via del leste en Punta treynta E cinco. Por entrē ellos y la tierra no ay Pasaje con navios grandes avnque se puede andar con barcos Porque son peligrosos. La punta dellos esta al sur de Cabo de Sant Agostin distan ciento y ochenta leguas. Estan al nordeste de cabo frio distan del ciento y quinze leguas."¹⁸

Vê-se, portanto, que aos Abrolhos atribuía-se forma triangular, cujo lado assente sobre o litoral, principiava no Rio do Brasil, ao qual era atribuída a latitude de 17°40'S, e prolongava-se por 50 léguas, ou

seja, pouco menos de três graus, o que nos conduz aproximadamente aos 20°30'S, evidente exagero, porquanto já vimos que os baixos terminam pouco além dos 18°S. Por outro lado, também exagerada era a extensão longitudinal, calculada em 2°, contra a realidade de apenas meio grau.

Este tipo de representação perdurou em toda a cartografia relativa ao Brasil, não importa a sua origem. Para comprovar tal afirmação, basta o exame de conhecidos monumentos cartográficos: carta atlântica de Gaspar Viegas, 1534, Biblioteca Nacional de Paris (fig. 6); 11ª carta do *Booke of Idrography* de John Rotz (Jean Rose), 1542, Museu Britânico (fig. 7); mapamundi dito Harleienne, 1542/6, Museu Britânico (fig. 8); planisfério de Pierre Desceliers, 1550, Museu Britânico (fig. 9); carta do Brasil atribuída a Diogo Homem, c. 1558, Biblioteca Nacional de Paris (fig. 10) e carta atlântica atribuída a Sebastião Lopes, c. 1565, Newberry Library (fig. 11).

Poderíamos continuar exemplificando com toda a produção de Fernão Vaz Dourado e um elevado número de outras cartas, até o final do século, uma das mais tardias sendo a carta do Brasil do *Itinerário* de Linschoten (Bartolomeu Lasso-Arnoldos e Florencius van Langren) (fig. 12).

Esta impressionante persistência, demonstrando o respeito infligido pelos perigosos escolhos aos mareantes quinhentistas, só foi interrompida, ao que pensamos, com a vinda do notável cartógrafo Luís Teixeira, ao Brasil, durante o Governo de Luís de Brito de Almeida (1573-1578), sendo mandado por este "ver, e emendar a costa do Brasil."¹⁹ Dos levantamentos de Teixeira resultou, entre muitos outros melhoramentos, novo desenho para os Abrolhos, introduzido na carta geral do Brasil, dividido em capitanias (fig. 13), que encerra o *Roteiro de todos os sinais na costa do Brasil* — manuscrito da Biblioteca da Ajuda do qual, em 1968, preparamos edição fac-similar comentada — datada, por Jaime Cortesão, de c. 1586, bastante plausível para nós.

Mas os levantamentos de Luís Teixeira não satisfaziam às exigências da Carreira da Índia, pois os pequenos canais mostrados naquele desenho não apresentam sondas que permitissem navegar por eles.

Na Biblioteca da Ajuda há importantíssima documentação que evidencia a pre-

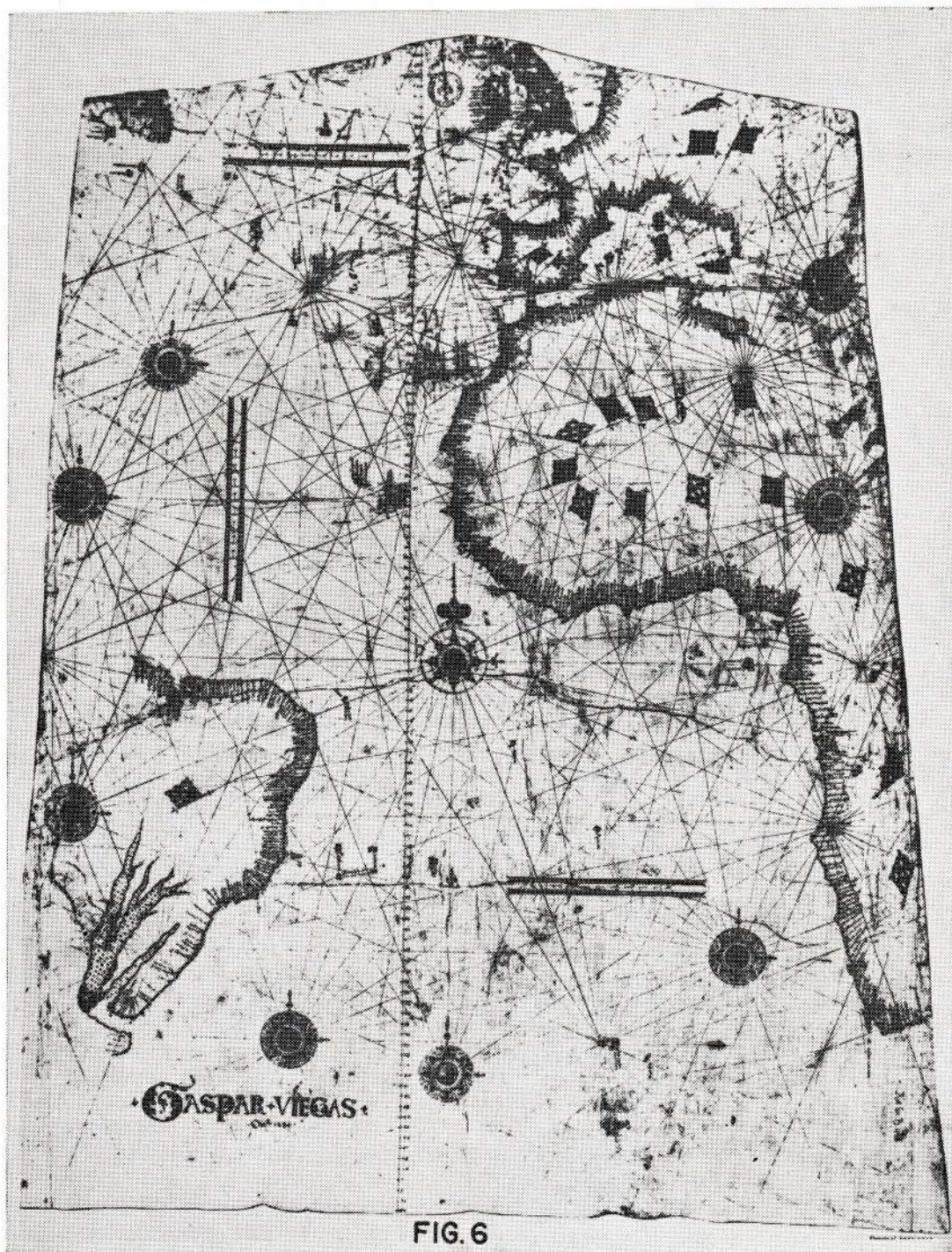


FIG. 6

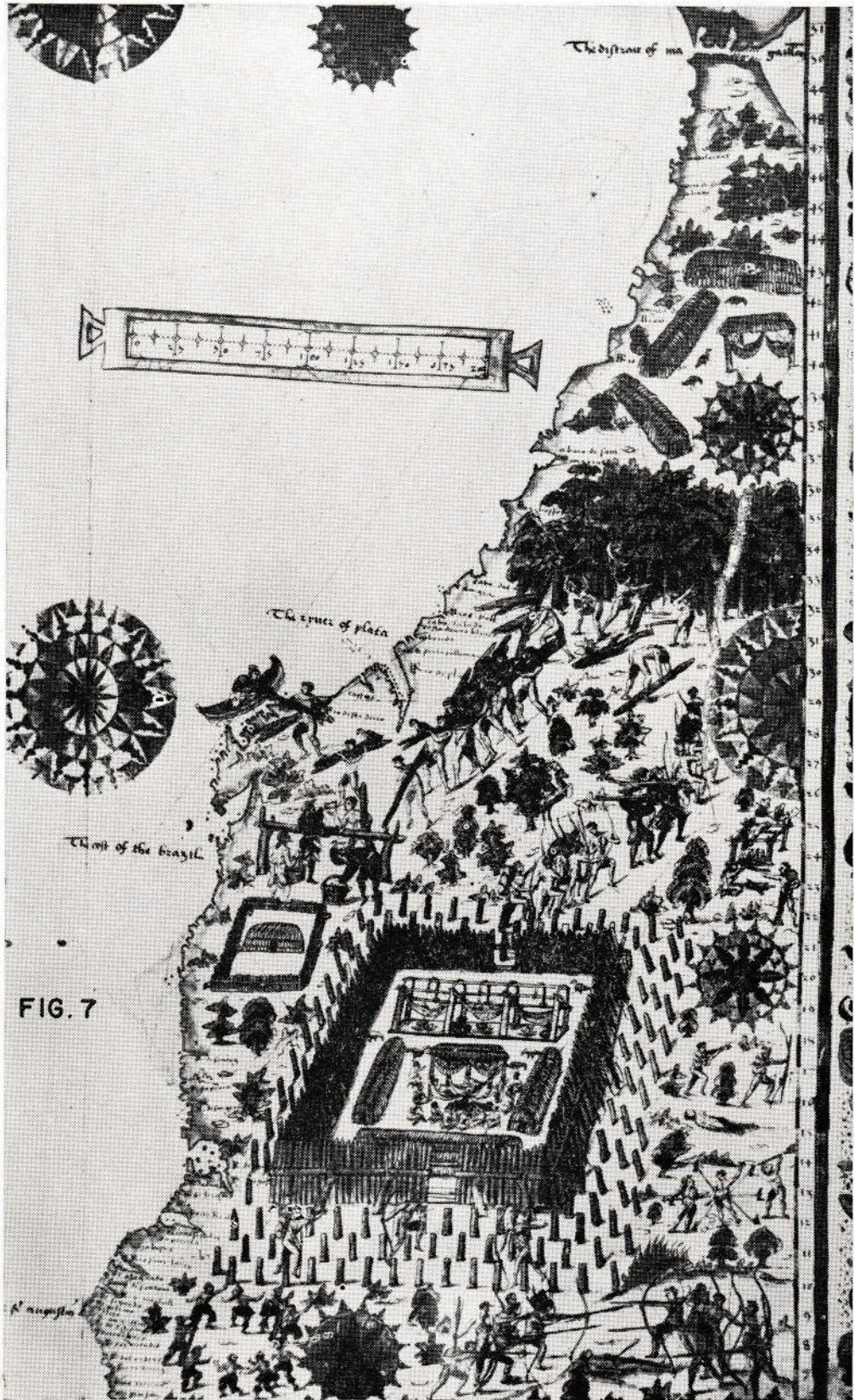




FIG. 9



ocupação governamental com o problema, mostra-nos as providências tomadas e afirma terem sido satisfatórios os resultados alcançados.

Aos 27 de outubro de 1604, Felipe II (de Portugal) escrevia de Valladolid a Diogo Botelho, o nunca bastante louvado governador do Brasil: "Para a navegação das Naus da carreira da Índia e outros efeitos de meu serviço convém que se reconheçam e sondem os baixos dos Abrolhos que estão fronteiros ao Cabo de Santo Agostinho dezoito graos da parte do Sul e se entenda com certeza e particularidade se há canais de fundo bastante por onde as Naus possam passar de uma parte, a outra, e as léguas que estes baixos botam ao mar e o fundo que têm e se descobrem em alguns lugares e em que paragens; com todas as mais circunstâncias que a matéria pede pelo que vos encomendo e mando que na primeira monção em que se puder fazer, envieis daí duas caravelas aprestadas de todo o necessário para a viagem, com Pilotos práticos e de experiência, que vão reconhecer os ditos baixos dando-lhes uma instrução particular, na forma que fica dito; e encarregando-lhes que façam esta diligência com a particularidade que ela requer, e que tragam de tudo lembranças por escrito, claras e distintas e demarquem e balizem os ditos baixos, para que não fique nada neles que se não entenda, e reconheça, daqui em diante e do que se achar me enviareis por vias, uma relação mui particular."²⁰

Menos de um ano depois estavam concluídos tais levantamentos e remetidos os seus resultados ao monarca. Em 31 de julho de 1605, El-Rei enviou ao Bispo D. Pedro de Castilho "os assentos da diligência, que por meu mando se fez sobre o descobrimento dos Abrolhos e Ilhéus que estão a terra deles e por o que dela se vê, parece que está feita com a particularidade e cuidado com que se lhe encomendou: e que será útil para a navegação da carreira da Índia se fazer de aqui por diante com menos receios, pelo que merece, que se lhe dêem por isso, graças. E assim vos encomendo que ordeneis como por o Conselho da Índia se faça logo, carta minha para ele, em que se lhe [diga] o contentamento que recebi do bem que a dita diligência se fez. E que me hei nisso por bem servido dele, e que pelo mesmo Conselho se chamem os Pilotos e Oficiais práticos da navegação da

Índia e se lhes comunique o papel do desenho e sonda dos ditos Abrolhos e do Parcel e Canais que há junto a eles e se ordene que se lance tudo no Regimento e Roteiro da dita Viagem, para se ter entendido, e ficar em memória *de maneira que quando cumprir e houver disso necessidade, possam as naus seguir sua derrota sem arribarem a esse Reino como até agora faziam, quando naquela paragem acontecia escassearem-lhe os gerais e avisar-me-eis de tudo o que nisto se fizer.*"²¹

Os agradecimentos da Coroa foram feitos em 22 de agosto; neles, mencionou Felipe II "o bom cuidado com que nisso procedestes que foi mui conforme a confiança que de vós tenho."²²

Que *bom cuidado* teria sido tomado por Diogo Botelho para cumprir a missão recebida?

Sabemos que enviou aos Abrolhos duas caravelas e algumas embarcações de remo.²³ Efetuaram-se cuidadosos reconhecimento e sondagens, que posicionaram os perigosos baixos a "dez léguas de terra somente."²⁴

Gaspar Ferreira Reimão nos esclarece que "descobriram o canal entre a terra firme, 8 das ilhas de sancta Barbora, que auera de canal dez, doze legoas da terra firme a ellas. E das ilhas começaram a descobrir o dito baixo a Leste, & a Lessueste: & indo sempre sondando acharam ser o fundo de lagidio, & estendendose a Lessueste por spaço de 50. legoas crescendo sempre em altura de mais fundo do q̄ acharam a vista das ilhas de santa Barbara donde partirão, em o fim de terem nauegado cincoenta legoas ate onde acharão o fundo o perderam, & se tornaram com esta enforção do q̄ tinham achado a Baya de todos os Sanctos."²⁵

Coube a este mesmo piloto-mor e roteirista, dos maiores que teve Portugal, preservar cópia do *debuxo* remetido a Felipe II por Diogo Botelho.²⁶ Ele aparece inserido no *Roteiro da Carreira da Índia*, manuscrito da Biblioteca Nacional de Lisboa, tendo no verso o seguinte esclarecimento:

"Esta demonstração é dos baixos dos Abrolhos e Ilha da Ascensão e a Trindade e Santa Maria de Agosto e Ilhas de Martin Vaz [é ilhas de Martin Vaz" acrescentando com letra diferente], o qual baixo foi todo descoberto no tempo do Governador Diogo Botelho, por mandado de Sua Magestade

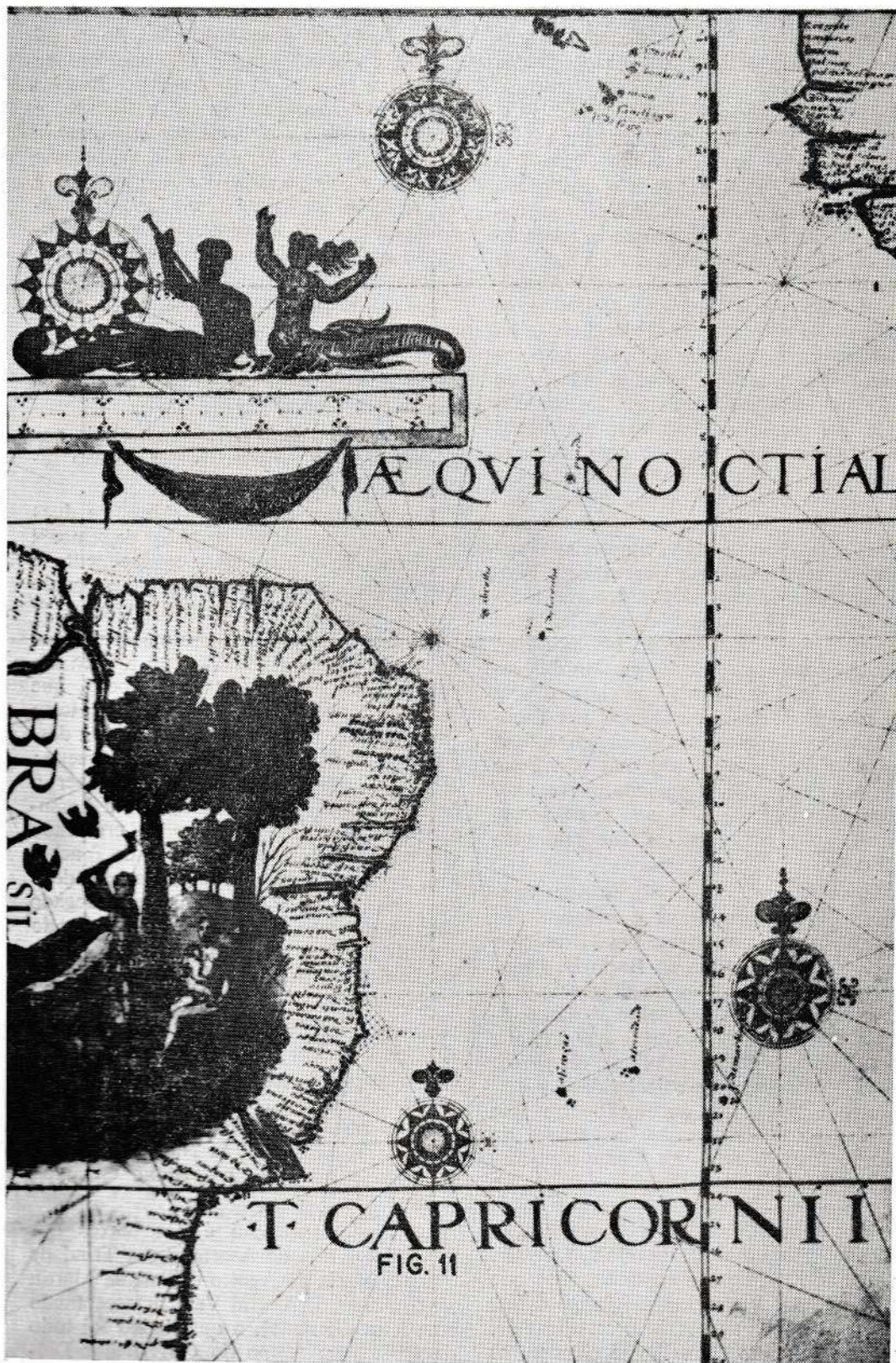


FIG. 11



Fig. 12

e ordem do Tribunal da Índia; foi todo sondado pelos pilotos das caravelas ao dito descobrimento e acharam que se podia passar por cima deles pelas braças que vão continuadas de 18. até 60; o fundo é de lagem e sendo caso que vades dar em fundo neste baixo, vos governareis pelas braças em que deres porque todo de norte sul é seguro para entrar e sair; e pelo fundo que achardes da maneira que vai numerado sabereis quanto estais do seco do baixo junto às ilhas de Santa Barbara; o canal limpo é de seis léguas; não tem mais de que se guardar que daquilo que se vir, conforme a demonstração.”²⁷

Atribuída a Luís Teixeira, a carta dos Abrolhos (fig. 14) em questão cobre o trecho costeiro entre o “P^o grande e Vila de Porto Seguro” e o “R. da parayba”, com os acidentes geográficos e a toponímia usual da época. No entanto, a representação dos parciais e recifes da área sofreu substancial modificação. Constata-se que os levantamentos anteriores de Luís Teixeira (fig. 13) sofreram sensíveis modificações, especialmente no que se refere ao posicionamento dos canais, Arquipélago dos Abrolhos e, muito especialmente à natureza do fundo e sondas por fora do referido arquipélago. Parece-nos haverem sido estes os principais resultados práticos da nova carta, uma vez que influía diretamente sobre a navegação, não só para as capitânias do Sul (Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Vicente) mas, e muito especialmente, sobre a Carreira da Índia, uma vez que as naus da mesma, ao *escassearem-lhe os gerais*, para usarmos a expressão do próprio rei, poderiam aproximar-se mais da costa, em busca de barlavento suficiente para irem de ló, contornando os alísios de sueste.

Infelizmente, na abundante documentação que encontramos relativa à importante campanha hidrográfica que tão bons resultados colheu, deparamos com uma lacuna lamentável: faltaram os nomes dos abnegados nautas que a levaram a cabo, deixados em imperdoável anonimato.

ILHAS DA TRINDADE E MARTIM VAZ

Não cabe no propósito deste trabalho o estudo dos repetidos achados e da variada toponímia recebida, nas primeiras décadas dos quinhentos, pelas ilhas oceânicas brasileiras da Trindade e Martin Vaz.²⁸

É por demais sabido que tal multiplicação se deveu à impossibilidade, na época, do cálculo correto das longitudes: Ascensão, Trindade, Martin Vaz e Santa Maria de Agosto figuram todas, nesta ordem à partir da costa brasileira para leste, entre 21°S e 22°S, na já mencionada carta atlântica atribuída a Lopo Homem-Reineis.

Assim elas permaneceriam, variando algo no seu posicionamento em latitude (Santa Maria de Agosto e Martin Vaz trocando de posição algumas vezes) até a segunda metade do século XVIII, quando cartógrafos e navegantes passaram a suspeitar desta multiplicação, conforme o demonstra legenda aposta por M. Bellin à *Carte Réduite de L'Océan Meridional* (1753): “Quelques Navigateurs assurent que l'Ascension et la Trinité ne sont que la meme Isle” (figs. 15 e 16). Mesmo assim, o grande cartógrafo francês conservou-as no seu desenho, atribuindo à Ascensão as coordenadas: latitude 20°45'S e longitude 29°50'W e à Trindade: latitude 20°15'S e longitude 24°30'W; portanto, embora quase na mesma latitude, nada menos de 5°20' as separava em longitude.

Enquanto isto, quase na mesma época, a cartografia inglesa eliminava a primeira, embora posicionando a Trindade com erro de 3°19' em longitude. A mapoteca do Serviço de Documentação Geral da Marinha possui interessante carta náutica: *A new Map or Chart in Mercator's Projection of the Ethiopic Ocean with Port of Africa and South America* c. 1760 (figs. 17 e 18 em que a Trindade (*Trinidad*) aparece cancelada na posição original (latitude 20°05'S e longitude 26°20'W) e lançada à tinta na posição de latitude 20°10'S e longitude 30°00'W, o mesmo deslocamento relativo havendo sofrido as Ilhas de Martin Vaz.

É interessante observar que, numa carta náutica do Atlântico, de autoria do cartógrafo Simão Antônio da Roza Pinheiro (desenhada no Rio de Janeiro em 1776) ainda aparecem, na seqüência habitual, Ascensão (latitude 20°40'S e longitude 23°22'W), Trindade (latitude 20°30'S e longitude 17°32'W) e os três ilhéus de Martin Vaz muito espalhados, entre 12° e 14°W,²⁹ conforme mostram as fig. 19 (vide foto acima do índice) e 20.

Sabemos, no entanto, que, no início do século XVII, foram efetuadas tentativas para posicionar corretamente estas ilhas brasileiras.

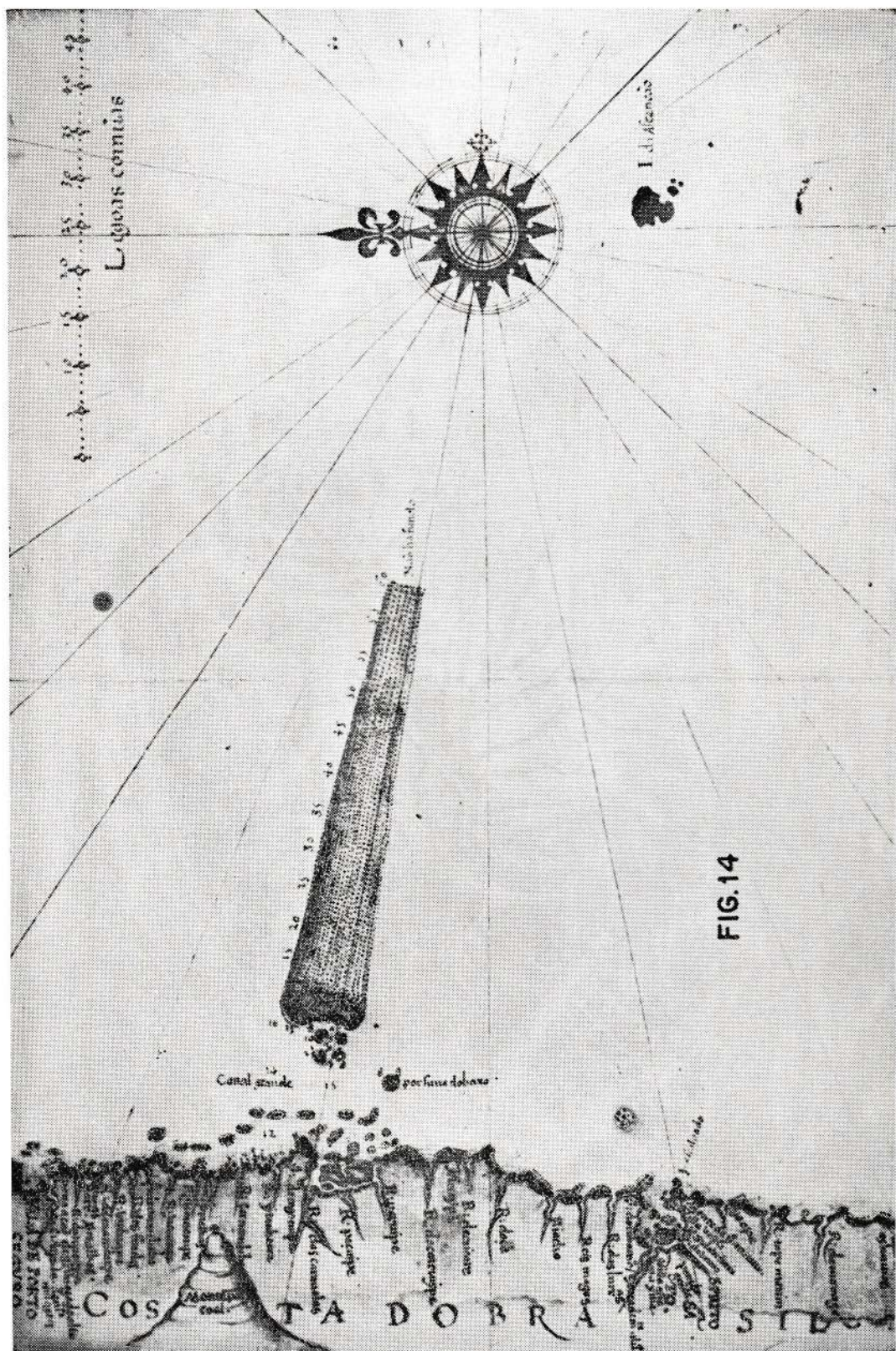
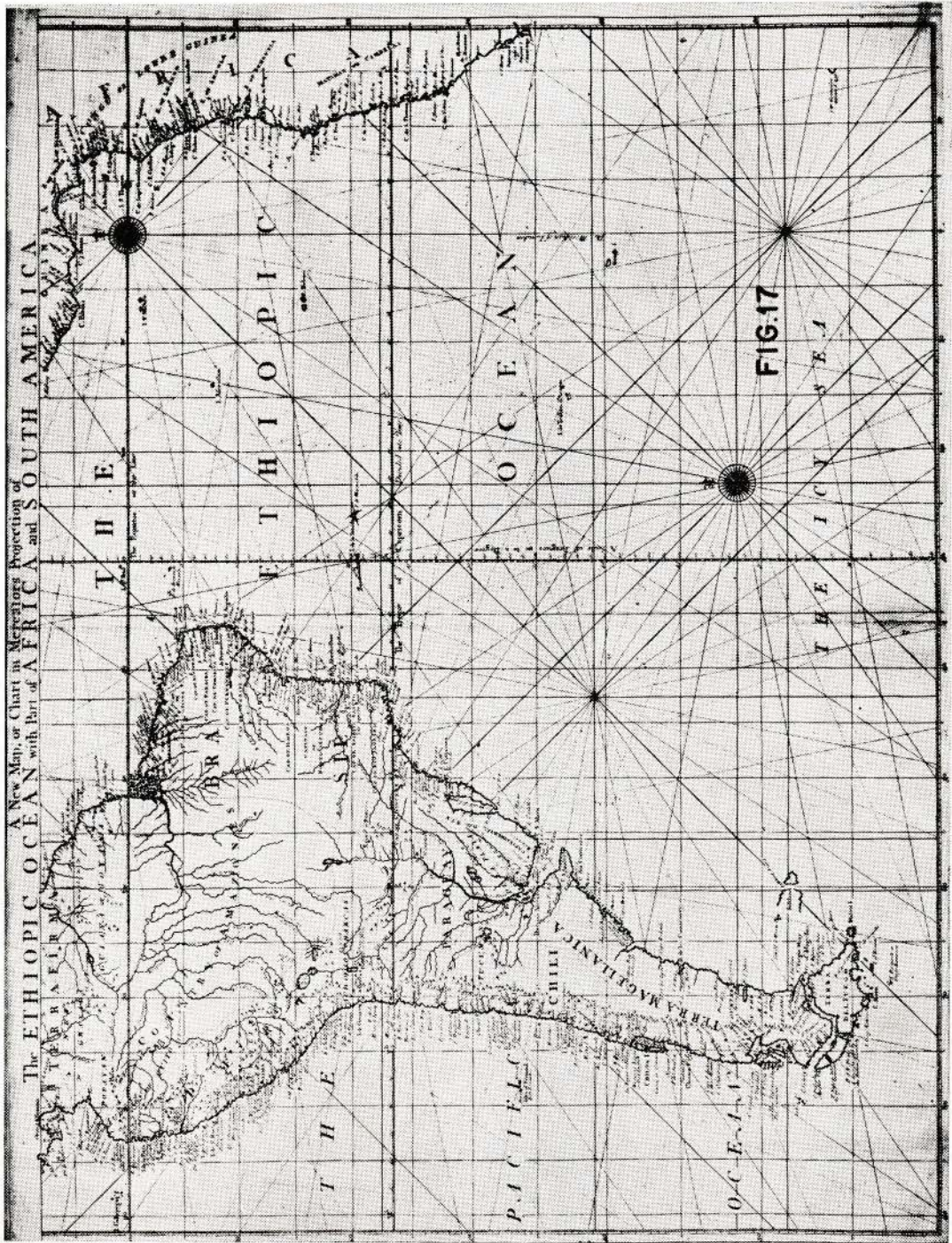


FIG. 14



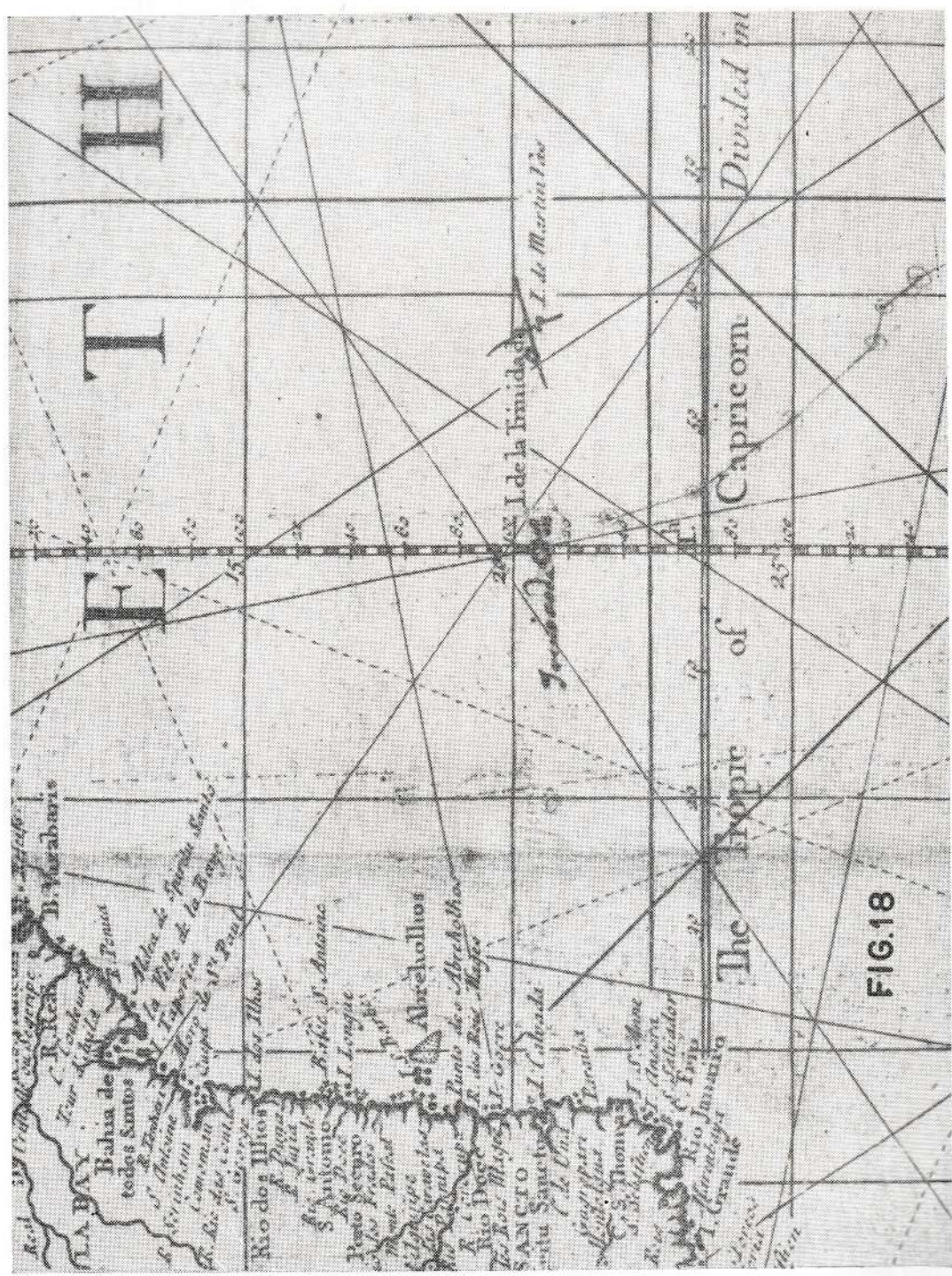


FIG.18

A razão deste interesse era exatamente oposta às que levaram a um melhor conhecimento da correta posição do Cabo de Santo Agostinho e dos Abrolhos. Ao contrário destes, aquelas ilhas estavam posicionadas exatamente na rota considerada a melhor pelos navegantes da época para, ultrapassados os alísios de sueste, investir no rumo do Cabo da Boa Esperança. Por esta razão, eram elas preciosos elementos de referência para correção das derrotas e, em razão disto, ansiosamente procuradas pelos pilotos, quando se aproximavam da latitude de 20°S. Bons exemplos encontramos em antigos diários de viagem, como o de Sebastião Prestes em 1608: "oje fiquey ao meo dia doze legoas da trindade não a vimos athe agora parese me q̃ hiremos antre ella a asenção oje appareserão Rebis forçados... plas dez oras do dia atirou a caravella hũa pessa e foi que vio terra eu fazia ser a Ilha de anseção..."³⁰; ou o de Simão Castanho, em 1609: "Tomey o sol em 20.g. meno 1/5... vou por balRauento dascompção obra de 6. Legoas, não uejo nada Eu cuido que uou a balRauento de todas as Ilhas... *inda cuido que hei de Ver algũa ilha athe amenhaã Deãs querendo pera poremos ponto nouo*"³¹; ou, ainda outro do mesmo Simão Castanho, em 1611: "Esta noite hei de mandar vigiar no garopes... fico cõ hum ponto sobre o ilha dasenção Ee em outro estou a Leste da Trindade 100. legoas não veio nenhũa..."³²

Mostrada a importância destas ilhas para a Carreira da Índia, vamos agora tratar das já mencionadas tentativas para reconhecê-las.

Elas foram decorrência da mesma ordem régia que, em 24 de outubro de 1604, provocou a ida de duas caravelas aos Abrolhos, por determinação de Diogo Botelho: "Da mesma maneira enviareis outras duas caravelas com pessoas práticas e providas do necessário reconhecer as Ilhas que chamam da Trindade e as de Martim Vaz que todas estão em vinte graus da parte do Sul, distantes da costa desse Estado, a duzentas e trezentas léguas, dando-lhes por instrução que saibam com particularidade a disposição da terra e a grandeza de cada uma, e se há nelas surgidouros e aguadas, e se ficam em paragem que as possam demandar as naus que vêm da Índia demarcando e balizando tudo e trazendo memória por escrito para que se possa bem entender."³³

Ao contrário do reconhecimento dos Abrolhos, o das ilhas não foi logo realizado, porquanto nele insistiu Felipe II, em 22 de agosto de 1605: "e vos agradecerei fazerdes continuar no prosseguimento que também vos foi por mim encomendado das Ilhas da Trindade e de Martim Vaz, que pelas razões que me escrevestes se não pode concluir pelos pilotos que a isso mandastes..."³⁴

Pouco mais de um ano transcorrido (31 de outubro de 1606) estava cumprida a ordem. Disto deu ciência ao monarca o Conselho da Índia, pelo que mandou Felipe II fosse preparada carta a Diogo Botelho, agradecendo-lhe "o serviço que nisto me fez e se lhe signifique que o terei em lembrança para lhe fazer por este respeito a mercê que houver lugar e que se lhe ordene que faça logo vir a essa cidade o piloto que fez o descobrimento e envie os autos que avisou se fizeram do que se achou em uma das ditas ilhas para se verem no Conselho da Índia e se envie o dito piloto e com a informação que por estas vias se tiver da disposição da ilha e do benefício de que pode ser se tratando que terá a sua [povoação] cultura e fortificação..."³⁵

Sabemos que duas caravelas foram enviadas ao dito descobrimento "das Ilhas da Trindade e de Martim Vaz, para ver se podiam ir a ela as naus que vêm da Índia a refazer-se d'agua e desviar-se da Ilha de Santa Helena para a continuação de irem lá, e de os corsários as irem esperar e tomar."³⁶

Surge aqui um fato novo motivando o interesse do descobrimento das Ilhas: a possibilidade de servirem para o refresco das naus da Carreira na torna-viagem, permitindo evitar Santa Helena que, por estar exatamente na rota até então utilizada, estava servindo de base aos corsários holandeses e ingleses que ali as emboscavam.³⁷

As caravelas enviadas por Diogo Botelho descobriram "as ditas Ilhas [Trindade e Martin Vaz] e nelas portos e surgidouros e aguadas muito boas."³⁸

No já antes mencionado *Roteiro da Carreira da India*, de Gaspar Ferreira Reimão, logo à seguir à carta dos Abrolhos aparece outra (fig. 21) em que figuram a Ilha da Trindade (em latitude compreendida entre 19°15'S e 19°30'S), tendo próximo a ela um grupo de quatro ilhotas denominadas "I^o de S. Maria dagosto" e, bem afastadas delas, três outras grandes ilhas posiciona-

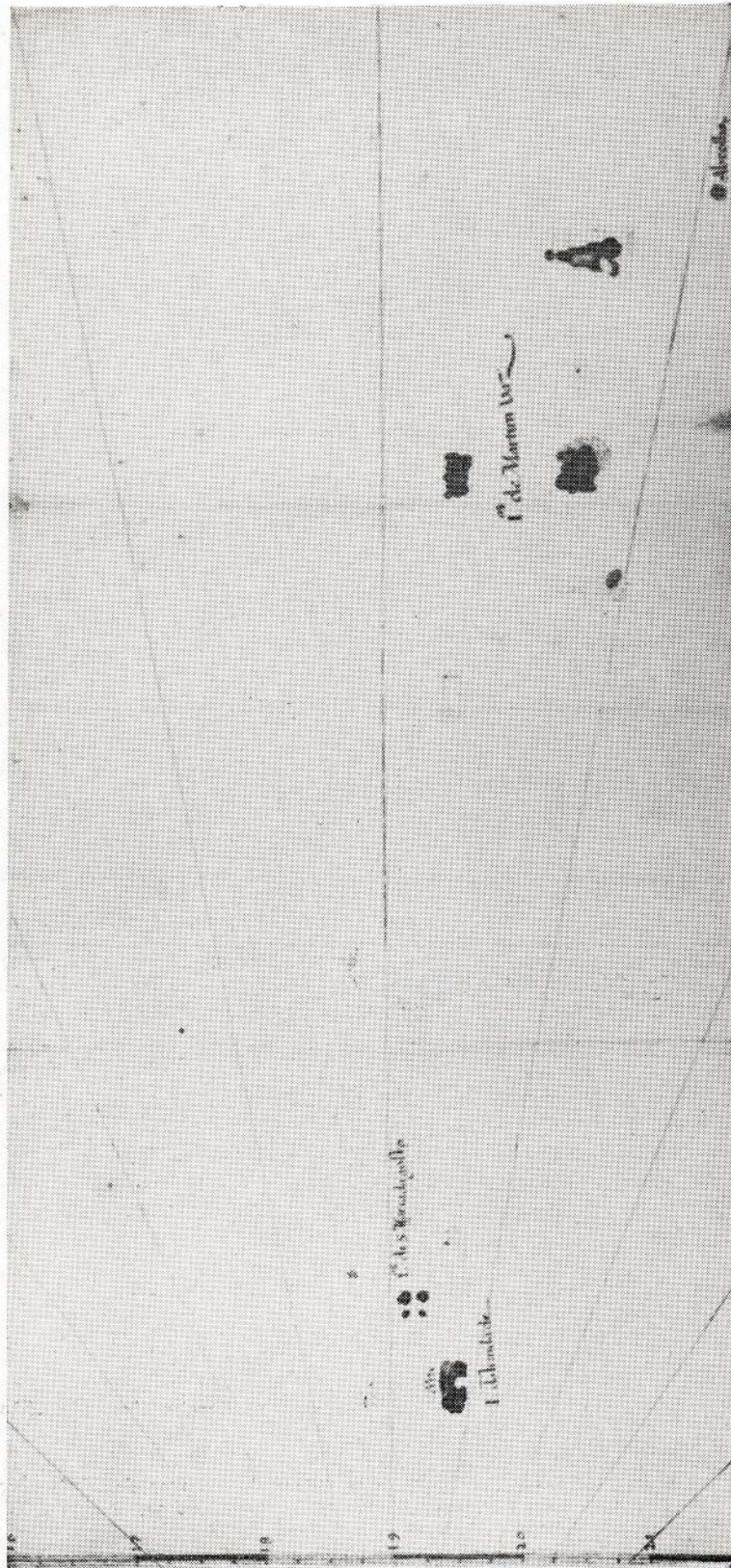


Fig. 21

das em triângulo retângulo, com o topônimo "I^{as} de Martim Vaz."

A *Ilha da Ascensão* não figura, portanto nesta carta. Foi ela lançada na já cuidada carta dos Abrolhos (fig. 14) a umas 110 léguas da costa, em latitude idêntica à Baía do Espírito Santo.

No roteiro impresso de Gaspar Ferreira Reimão (1612), encontramos esta passagem: "Luís Teixeira cosmographo de sua Magestade, achando-se naquellas partes em tempo do Governador Luis de Brito d'Almeida, o mandou ver emmendar a costa do Brasil, indo no descobrimento sondou, vio os ditos baixos, depois que os sondou, vio cobrio, perdeo o fundo, foy na volta do Sueste, serião bem vinte, vinte cinco legoas, ouue vista da ilha d'Ascensam, na qual surgio da banda do Sueste em hũa calheta da qual estancia de hũa legoa mea achou tres ilheos hum maior que outro..."³⁹

Que resultado se pode alcançar destas informações aparentemente contraditórias?

Parece-nos que:

a) A posição da Ilha da Ascensão na carta dos Abrolhos foi a obtida pelo próprio autor, Luís Teixeira, nos levantamentos efetuados no governo de D. Luís de Brito e Almeida — nos quais o cartógrafo evidentemente confiava — quando ali esteve, tendo mesmo fundeado na atual Enseada do Príncipe;

b) a posição da Trindade e Martim Vaz na carta da fig. 21, deve ter sido a obtida no governo de Diogo Botelho; o erro sensível de latitude, provavelmente, originou-se na falta de habilitação do piloto (ainda hoje desconhecido) encarregado do levantamento;

c) as quatro "I^{as} de S. Maria Dagosto" são, evidentemente, as Ilhas de Martim Vaz atuais; e

d) as "I^{as} de Martim Vaz" posicionadas cerca de 120 léguas a leste de Trindade, foram assim colocadas em obediência à tradição, sem que o navegante as houvesse visto durante a campanha hidrográfica que realizou.

CONCLUSÕES

Dos três acidentes geográficos brasileiros de importância para a Carreira da Índia o primeiro a ter sua posição latitudinal perfeitamente estabelecida foi, como era natural, o Cabo de Santo Agostinho, avistado pelos navegantes que primeiro reconheceram o nosso litoral e logo utilizado como referência geográfica para a navegação do Brasil.

Os Abrolhos, pelo temor que, desde as explorações iniciais, infligiram aos pilotos, só próximo ao último quartel do século, foram conhecidos e cartografados com razoável precisão, graças à presença do grande cartógrafo Luís Teixeira em nosso país; mesmo assim, incertezas perduraram até o início do século seguinte, quando a energia e o dinamismo de Diogo Botelho atualizou aqueles conhecimentos, dando liberdade às naus da Carreira da Índia de, em caso de necessidade, aproximarem-se bem mais do nosso litoral durante a passagem pela altura dos perigosos baixios.

Muito mais demorado foi o conhecimento correto da posição de Trindade e Martim Vaz, só alcançado com o aperfeiçoamento dos métodos para o cálculo das longitudes, posto ao alcance dos navegantes já na segunda metade do século XVIII. Infelizmente, àquela altura, a primazia da ciência náutica havia fugido às mãos portuguesas, sua criadora, passando às francesas e, principalmente às inglesas, nas quais chegou aos nossos dias.

NOTAS

- 1 — LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo, Ed. Nacional, 1968. p. 139.
- 2 — *Ibid.*, p. 158. grifo nosso.
- 3 — COSTA, Abel Fontoura da. com. *Os sete únicos documentos de 1500, conservados, em Lisboa, referentes à viagem de Pedro Álvares*. Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1940. p. 17-8.
- 4 — Para estudo mais aprofundado do assunto, veja-se GUEDES, Max Justo. O condicionalismo físico do Atlântico e a navegação à vela. In: *HISTÓRIA naval brasileira*. Rio de Janeiro, SDGM, 1975. v. 1, t. 1, p. 117-28.

- 5 — Na realidade, o acidente geográfico mais oriental da costa brasileira é a Ponta das Pedras (latitude 07°38'N e longitude 34°49'W), situado a cerca de 60 milhas ao norte do Cabo de Santo Agostinho.
- 6 — GUEDES, Max Justo. *As primeiras expedições portuguesas e o reconhecimento da costa brasileira*. Coimbra, Fac. de Letras da Univ., 1970. Separata da *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, 14, Quadro 3.
- 7 — *Ibid.*, Quadro 2; Id. Quadro comparativo de Toponímia. In: *Conhecimentos geográficos do Brasil em Portugal e em Espanha em 1540*. Coimbra, Junta de Investigação do Ultramar, 1972. (Série Separatas, 67).
- 8 — *Ibid.*, p. 8-13.
- 9 — ALBUQUERQUE, Luiz Mendonça de. *Os guias náuticos de Munique e Évora*. Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1965. p. 197.
- 10 — FERNANDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes, y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. Buenos Aires, Ed. Guaranía, 1945, v. 3, p. 319.
- 11 — Resposta do Capitão Gregório Caio à sétima pergunta do interrogatório da *Probanza* feita em Ocaña por solicitação do Capitão Francisco de Rojas (2 de novembro de 1530): “7 — Item, si sabem etc., que su mala navegación y gobierno en el paraje de las islas de Cabo Verde mudó una cuarta de nuestro viaje por la cual dicha cuarta así tomada fuimos à dan en el cabo de Sant Agustín de provincia de Pernambuco” (MEDINA, José Toribio. *El veneciano Sebastián Caboto*. Santiago de Chile, Impr. y encuadernación universitária, 1908. t. 2, p. 225).
- 12 — *Ibid.*, p. 243-9.
- 13 — MEDINA, José Toribio. *Las viajes de Diego García de Moguer*. Santiago de Chile, Impr. Elzeviriana, 1908. p. 235-6.
- 14 — *Ibid.*, p. 234.
- 15 — Gaspar Viegas, na sua carta atlântica da Biblioteca Nacional de Paris (1534) atribua ao Cabo de Santo Agostinho a latitude 8°15'S, enquanto o *Quatri Partitu* de Alonso de Chaves coloca-o em 8°30'S. (GUEDES, op. cit. na nota (6), p. 53).
- 16 — A carta de Piri Réis foi duas vezes editada fac-similarmente, a primeira em 1933 (1000 cópias) e a segunda (12500 cópias em tamanho natural e 10000 em redução a 1/4) em 1966, pelo Instituto Hidrográfico de Marinha da Turquia; ambas as edições foram acompanhadas de importante estudo de Yusuf Akçura, presidente da Sociedade para o Estudo da História Turca, redigido em 1935. (AKÇURA, Yusuf. *Piri Réis Haritasi*. Istanbul, Çubuklu, 1966).
- 17 — MEDINA, op. cit. na nota (13), p. 237.
- 18 — GUEDES, op. cit. na carta (6), p. 43.
- 19 — TEIXEIRA, Luís, séc. XVI Suposto autor. *Roteiro de todos os sinais na carta do Brasil*. Reprodução fac-similar do Mss. 51-IV-38, da Biblioteca da Ajuda. Ed. preparada por Max Justo Guedes. Rio de Janeiro, INL, 1968. p. 13.

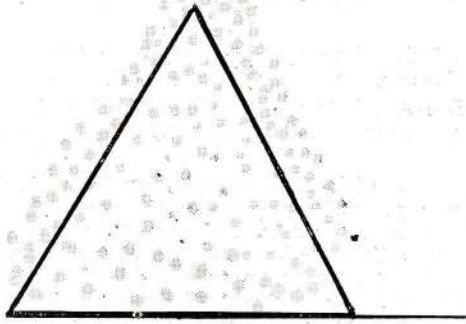
A informação sobre os levantamentos cartográficos de Luís Teixeira são de Gaspar Ferreira Reimão: “Luís Teixeira, cosmographo de Sua Magestade, achando-se naquelas partes em tempo do Governador Luis de Brito d'Almeida, o mandou ver e emendar a costa do Brasil, e indo no descobrimento sondou a via os ditos baixos.” (REIMÃO, Gaspar Ferreira. *Roteiro da navegação e Carreira da Índia*. Lisboa, P. Crasbeeck, 1612. f. 4v.

Cabe informar aqui que no Museu Naval de Madri existe um código manuscrito de 99 fólhos numerados; nele foram colecionados, por Mateo Jorge, Piloto-Mor da Carreira das Índias (de Castela) diversos roteiros, entre eles o ROTEIRO do Ryo da plata y costa del brazil ate os potiguares (Museu Naval, Madri. Mss. Cota C. F. I., f. 39-41). No fólho 40, entre as linhas 13 e 20, o roteirista cuida da passagem, no sentido de sul para norte, por um canal entre a terra e os baixos abrolhos. Uma grande mancha escura existente no original, exatamente neste trecho, dificultou-nos enormemente a leitura do microfilme que possuímos. No entanto, verificamos que o canal descrito tinha seis a sete braças de profundidade e ficava uma légua ao mar no trecho entre os rios Peruipe e Caravelas. Portanto, o roteirista descreve uma nota entre a terra firme e o Parcel das Paredes, possível somente a pequenas embarcações.

Sabe-se que Mateo Jorge era natural de Lagos, no Algarve, tendo estado em atividade, ao menos, entre 1573 e 1597 (LAGUARDA TRIAS, Rolando A. El Rio de La Plata y da costa de Montevideo (derroteros y reconocimientos). In: *Anales Históricos de Montevideo*, Montevideo, 3: 402, 1959).

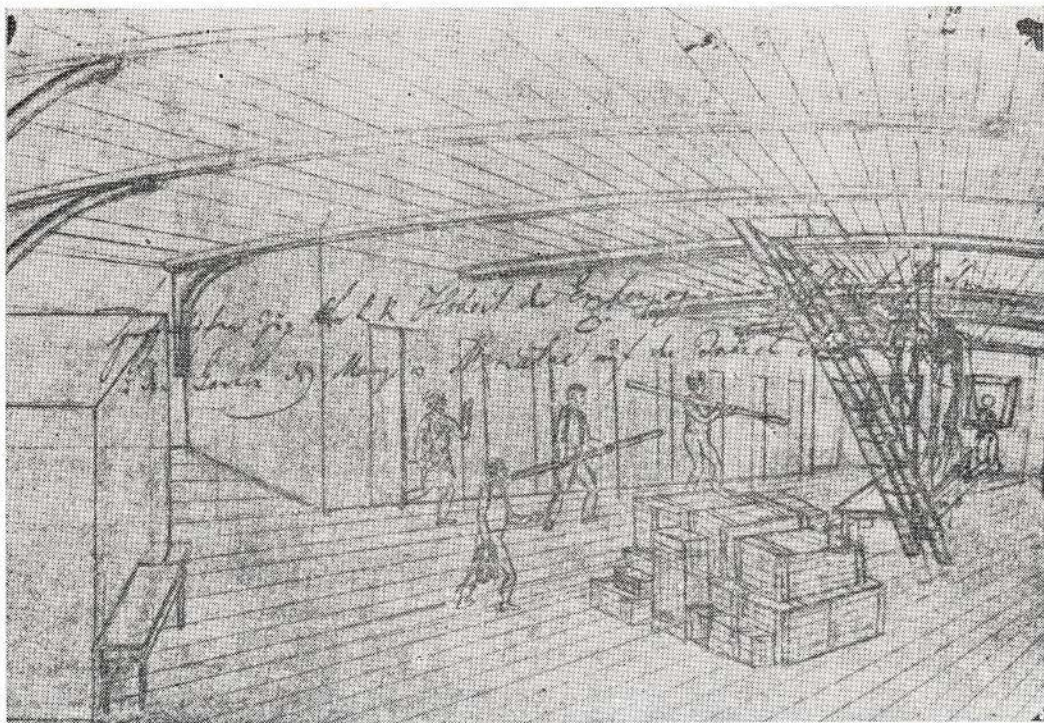
Na Biblioteca Nacional de Lisboa existe por sua vez, um roteiro que posiciona os Abrolhos entre 17°30'S e 19°30'S, tendo de “leste oeste 40 leguas e de norte e sul outras 40” (ROTEIRO da viagem e costa dettudo o Brasil. In: GASPAS, Manoel. comp. *Libro univerval de derrotas*. 1594).

Informa ainda o roteirista que “entre estes baixos e a terra firme vão-dous Canais que os pasão de norte a sul hũm por meio dos baixos E outro de longo da terra firme são navegaveis a quẽ os ten experimentado pelo que se pode escusar de falar muy particularmente deles — mas são perigosos e he necessario o que os ouuer de dobrar apartarse de terra 40 polo menos porque as de saber que estes baixos fazem figura piramidal e a ponta vay saindo ao mar desta m^{era} asi como aqui parece.”



Vê-se, portanto, que os levantamentos de Luís Teixeira eram conhecidos, mas os pilotos aferravam-se à velha tradição de passar ao largo dos parcéis, sobre Gaspar Manuel, natural de Vila do Conde. (VASCONCELOS, José Augusto do Amaral Frazão de. *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII*. Lisboa, 1942. p. 21-2).

- 20 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-V-48, f. 3.
 21 — *Ibid.*, 51-VII-15, f. 41.
 22 — *Ibid.*, 51-V-48, f. 7.
 23 — *Ibid.*, f. 222.
 24 — *Ibid.*, f. 52.
 25 — REIMÃO, op. cit. na nota (19), f. 4v.
 26 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-VII-20, f. 181v.
 27 — BIBLIOTECA NACIONAL, Lisboa. Mss. F. G. 1333.
 A legenda citada aparece no verso da carta, entre os fólhos 4 e 5.
 28 — Um resumo dos melhores estudos foi-nos dado por PERES, Damião. *História dos descobrimentos portugueses*. Porto, Portucalense, 1943. p. 451-4.
 Precioso aparte àqueles estudos foi o de MOTA, Avelino Teixeira da. Os mapas de Maiollo e a questão Vespuciana. In: LEITE, Duarte. *História dos descobrimentos*. Lisboa, Cosmos, 1958. p. 681-3. Apêndice.
 29 — O Caso de Santo Agostinho foi posicionado por Rosa Pinheiro em 25°52'W, o que traduz um estreitamento do Atlântico em nada menos de nove graus e quatro minutos!
 30 — PRESTES, Sebastião. Diário da viagem da nau Santo Antonio, do Reino para Goa, no ano de 1608. In: ATAIDE, Antonio de. comp. *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612)*. Intr. e notas do Comandante Humberto Leitão. Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1957-8. v. 1, p. 40-1.
 31 — CASTANHO, Simão. Diário da viagem da nau *Nossa Senhora da Piedade*, do Reino para Goa, no ano de 1609. In: ATAIDE, op. cit., v. 1, p. 215.
 32 — Id. Diário da viagem da nau *Nossa Senhora de Guadalupe*, do Reino para Goa, no ano de 1611. In: ATAIDE, op. cit., v. 2, p. 119.
 33 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-V-48, f. 3.
 34 — *Ibid.*, 51-V-48, f. 7.
 35 — *Ibid.*, 51-VII-15, f. 107.
 36 — *Ibid.*, 51-V-48, f. 52.
 37 — Em ATAIDE, Antonio de. Viagem da nau *Nossa Senhora de Guadalupe*, de Goa para o Reino, no ano de 1612. In: — op. cit. na nota (30), v. 2, p. 245-6, estão copiados os “Letreiros q̄ achei em S^{ta}. elena esculpidos em pedras de letras grandes Latinas”, diversos nomes de conhecidos navegantes holandeses e ingleses que aportaram a Santa Helena em diversos anos a partir de 1600.
 38 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-V-48, f. 52.
 39 — REIMÃO, op. cit., na nota (19), f. 4v.



Aspecto do interior da Nau *D. João VI*. In: SMITH e FERREZ, op. cit., p. 53 e 79.

A TRANSMIGRAÇÃO DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA PARA O BRASIL

LUÍS CLÁUDIO PEREIRA LEIVAS

Sociólogo — Perito Fundiário

LEVY SCAVARDA

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

NOTA: O presente trabalho faz parte do II Volume da História da Intendência da Marinha, cuja publicação foi suspensa pela morte de nosso colaborador, o dedicado e estudioso CMG LEVY SCAVARDA e pela extinção da Diretoria de Intendência da Marinha.

Pretendemos publicá-la, capítulo a capítulo, nos números do NAVIGATOR, reunindo-a, posteriormente, em um só volume, incorporando inclusive as observações dos leitores, que antecipadamente agradecemos.

Em seguida ao capítulo final, virá a bibliografia, e se possível, um índice onomástico e toponímico da obra.

Com isto, pretendemos também homenagear nosso companheiro de trabalho, o CMG LEVY SCAVARDA, que não pôde vê-lo concluído, mas que dedicou uma vida inteira à Marinha e às tradições navais.

LUÍS CLÁUDIO PEREIRA LEIVAS

Preliminares da Transmigração

A REVOLUÇÃO FRANCESA

As Reações Iniciais

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

O Embaixador Português em Paris, D. Vicente de Sousa Coutinho, na sua correspondência com o Ministro Luís Pinto de Sousa, chegou a elogiar os acontecimentos de 1789, inclusive propondo que a descentralização administrativa através das assembleias provinciais, as reformas na justiça, novos códigos, processos de rito público, assegurando ampla defesa e restrição ao número e comportamento dos magistrados, fosse estendida ao Reino de Portugal. Ao Gabinete português, "... a Revolução nos primeiros tempos, longe de assombrar e ter por inimigas as velhas monarquias, mais parecia pois na sua empresa demolidora ser digna de louvor e imitação." ¹

Segundo o embaixador português, sobre as causas e efeitos da Revolução, "... não se teria ela realizado se as concessões feitas, forçadamente agora ao povo, se tivessem há mais tempo espontaneamente verificado, e que o não haver adotado esse partido, se devia aos maus conselhos das pessoas, que cercavam o Rei." ²

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

A Espanha, mergulhada nas tradições ibéricas de conservantismo e absolutismo real, ligada à França pelas relações de família, considerou-se diretamente atingida pelos acontecimentos e numa Cédula Real de 21 de novembro de 1789 mandava expulsar de Madri "... todos os forasteiros que ali não vivessem de morada ou não tivessem conhecida profissão, Dos estrangeiros ape-

nas se permitia o demorarem-se na Corte aos que viessem incluídos em autênticas relações dos seus Ministros ou Embaixadores, nas quais estaria designado o tempo que pretendiam estanciar na Capital." Uma série de medidas restritivas foi também tomada, a fim de evitar a penetração das idéias revolucionárias no país. ⁴

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

As manobras do Gabinete espanhol começaram a prejudicar as relações existentes entre a França Revolucionária e Portugal. A diplomacia lusa passava a sofrer a hegemonia de seu vizinho, sendo opinião do Ministro português dos Negócios Estrangeiros, em Ofício de 27 de outubro de 1791 ao embaixador em Madri, que "... achava tantas e tão manifestas contradições (na política da Espanha) que se não pode fazer um justo conceito do verdadeiro sistema dessa corte, e muito menos me posso vencer de que ela tenha negociado com aquela abertura e franqueza, que as circunstâncias requeriam, pois que todas as transações que até agora se têm passado entre ela e o Imperador, me parecem escuras e misteriosas, e o que se colhe de tudo isso é que o Ministério espanhol nos pretende fazer girar à roda do seu turbilhão, qualquer partido que lhe pareça conveniente adotar." ⁶

A Invasão da França

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

A 10 de agosto de 1792, o povo de Paris atacou as Tulherias, e Luís XVI, obrigado a refugiar-se na Assembléia, teve suas



Um navio típico da Marinha Britânica, do período das Guerras da Revolução e Império: *H. M. S. Foudroyant*.

Participou de operações no Brasil, inclusive servindo de Capitânia ao Almirante Sir Sidney Smith. Lançado ao mar em Plymouth, em 1798 e destruído por uma tempestade em Blackpool, 1897. Armado com 80 peças, 2055 toneladas.

Foto: The Navy Department-Ministry of Defense-England.

funções constitucionais suspensas. A 20 de setembro, os príncipes aliados foram derrotados em Valmy, passando a iniciativa à França Revolucionária; no dia seguinte proclamava-se a República Francesa, já sob o regime de Convenção Nacional, estendendo-se as operações vitoriosas dos exércitos gauleses à Savóia; ao Condado de Nizza; às Cidades de Spira, Worms, Mainz e Frankfurt; e aos Países Baixos, com a tomada de Antuérpia em 28 de novembro.⁷

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

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

Espanha e Inglaterra

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

A Inglaterra tinha suas preocupações aumentadas pela ocupação francesa dos Países Baixos, e abertura do Escalda ao comércio internacional. Foi convocado o

Parlamento, para definir-se a atitude a assumir com a República. Para esta, não era interessante a abertura de novo flanco, ameaçada que já estava pela pressão espanhola e pela invasão austro-prussiana, ao Norte, de forma que solicitou a manutenção da neutralidade britânica.

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

SITUAÇÃO DE PORTUGAL EM 1792

O Príncipe Regente

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

Evolução das Coligações

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

A Inglaterra exercia pressões de outro tipo. Indecisa entre uma estratégia continental e outra marítima, dedicou-se nos primeiros anos da guerra a expedições coloniais e conquista de pontos de apoio. Em janeiro e fevereiro de 1793, fez com que Portugal aparelhasse oito navios, seis fra-

gatas, quatro cúteres e vasos menores para a proteção do litoral, e tomasse medidas de defesa. Essas notícias foram interpretadas na França como atitudes hostis por parte do Governo Português, acreditando-se que estas forças iriam reunir-se à esquadra inglesa no Mediterrâneo, em operações contra a Convenção.¹²

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

Ao mesmo tempo, fazia a Corte de Madri gestões junto a Lisboa para uma ação ofensiva comum. A 13 de março de 1793, o Ministro Luís Pinto de Sousa ponderava a D. Diogo de Noronha, embaixador português em Madri, que "... não obstante as suas atrocidades domésticas, nos não tem dado (a França) até o presente motivo plausível de ruptura... e nos declararia formalmente a guerra logo que lhe constasse que Portugal entrava em uma liga geral contra ela sem provocação de sua parte."¹⁴ Comentando a posição inglesa, a 17 de março o mesmo ministro dizia a D. João de Almeida, enviado português em Londres: "Observarei agora confidencialmente a V. S^a que a marcha que o ministério inglês se propõe a seguir a respeito da Espanha é exatamente a mesma que intenta prosseguir com Portugal. Não duvida a Corte de Londres que este reino se veja obrigado pela sua aliança e pelos seus conselhos a reunir-se em uma liga comum contra a França, e logo que o achar empenhado em uma guerra e inteiramente *sujeito à sua proteção, então cairá sobre nós* com o peso dos seus antigos e pretendidos gravames e obrigar-nos-á a um novo tratado do comércio, que será *bem funesto a esta monarquia*. Tais são as injustiças de que Mr. Walpole vem munido e de que aqui temos hoje uma completa notícia" (grifos do ministro).¹⁵

No meio de tal confusão, a fim de constatar ambos os lados, as fronteiras portuguesas foram fechadas para evitar a entrada de emigrados realistas franceses e o Governo Luso recusou-se a receber o cônsul enviado pela Convenção até que a República Francesa fosse reconhecida pela Inglaterra e Espanha. Nesse mesmo ano, a Con-

venção armou em Brest, por via indireta, através do clube *Cercle Social*, o Brigue *Le Diligent*, sob o comando do Capitão



D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro Conde de Linhares, renovador da Marinha Portuguesa e criador da Esquadra da América. Acervo do SDGM.

Aristide Aubert Du Petit-Thouars, a pretexto de efetuar buscas da perdida expedição de La Pérouse, mas com o objetivo, afirmava-se, de reconhecer a costa do Brasil. Essa missão fracassou, pois o brigue foi capturado junto a Fernando de Noronha, embora reforçasse os temores portugueses de operações ofensivas contra o Brasil e especialmente o comércio marítimo, pelos navios franceses.¹⁶

Aproximação Luso-Britânica

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

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

Neste aspecto romanesco da História Naval, as grandes potências impunham o seu poderio através de tratados ou operações militares, mas as nações menores, como Portugal e os Estados Unidos, sofriam depredações e assaltos; a Esquadra Lusa do Estreito, policiando Gibraltar e proximidades, permitia o tráfego dos navios portugueses, representando elemento primacial para a sobrevivência econômica do Reino. Composta de uma nau, quatro fragatas, um cúter e um bergantim, estava sob o comando do Chefe-de-Divisão Pedro de Mariz de Sousa Sarmento e por ordem do Ministro da Marinha Martinho de Melo e Castro, de 2 de março de 1793, foi mandada reunir à britânica do Mediterrâneo, a quem obedeceria desde que "... não ficassem desamparadas de proteção as costas de Portugal contra os corsários de Túnis e Argel."¹⁷

Uma outra divisão foi constituída, com seis naus, duas fragatas, e dois bergantins, sob o comando do Tenente-General do Mar, Bernardo Ramires Esquível, para reunir-se à Esquadra Inglesa do Canal da Mancha; ficariam em reserva no Reino duas naus, três fragatas e quatro bergantins. Essa divisão partiu para Portsmouth a 5 de julho de 1793, sob o comando de José Sanches de Brito, com quatro naus e duas fragatas, incorporando-se à esquadra de 31 naus, sete fragatas, um navio-hospital e três brulotes, comandada por Lord Howe. Retornou a Portugal, aportando a Lisboa a 2 de outubro do mesmo ano, pelas epidemias sofridas.¹⁸

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

As Reformas Navais de Melo e Castro

Outra forma de aproximação com a Inglaterra, foi a contratação de oficiais bri-

tânicos para os quadros da oficialidade naval. Em 18 de março de 1793, dizia Martinho de Melo e Castro a Luís Pinto de Sousa "... que ainda que os comandantes e oficiais da esquadra maior, que Sua Alteza destina para se unir a uma das Grã-Bretanha, tenham todo o conhecimento do governo, manobras e direção dos seus respectivos navios, falta-lhes o uso e a prática das manobras e disciplina da guerra do mar, principalmente dos movimentos da artilharia a bordo."

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

- 1) Capitães-de-Fragata:
John Douglas, Simpson Mitchells, Collis Horsford, Thomas Stone e Phillip Hancorn;
- 2) Capitães-Tenentes:
James Bunce e Samuel Wyckam;
- 3) Capitães-de-Mar-e-Guerra:
John Dilkes, Donald Campbell e Edward Roe;
- 4) Tenentes-do-Mar ou Primeiros-Tenentes:
Matthew Welsh, John Guyon, Joseph Martins, Thomas Parry, John Macklin, Crawford Duncan, Isaac Smith, James Allen e Palmer;
- 5) Chefe-de-Divisão:
Capitão Warren, como Major-General, ou Chefe do Estado-Maior.¹⁹

Diversas medidas foram tomadas, reparando-se embarcações e reformulando-se a Fazenda Naval, através do Alvará de 3 de junho de 1793, extinguindo o cargo de Provedor dos Armazéns e criando o de Intendente.²⁰ Não seria possível a manutenção do Comércio Ultramarino, nem a defesa da costa, sem que a esquadra possuísse condições operativas, e em especial provisionamento e manutenção estruturados.

GUERRA COM A FRANÇA

O Corso Gaulês

Aproveitando a confusão e pretextando os movimentos navais e ações lusas, na-

vios de guerra e corsários franceses iniciaram suas operações e em junho de 1793 o Bergantim *Nossa Senhora da Conceição Soberal*, comandado por Antônio José Pinto, foi capturado pelo Corsário *Espérance* e logo represado pela Fragata inglesa *Druid*.²¹

A Inglaterra, por sua vez, solicitou o apoio essencialmente logístico de Portugal, servindo este de base às esquadras bloqueando os portos e em operações contra a França. Para a Administração Portuguesa, o fim último da Inglaterra era assenhorear-se dos Impérios Coloniais de oponentes ou aliados conquistados, graças à sua esmagadora superioridade naval; para compensar esse risco solicitavam os lusos que a *Royal Navy* bloqueasse a frota francesa e cooperasse na defesa do Ultramar. Afinal, a 15 de julho de 1793, Portugal assinou Tratado de Aliança com a Corte de Madri e a 26 de setembro, com a Inglaterra, obrigando-se a enviar um Corpo Expedicionário à Espanha, para colaborar na ofensiva que seria lançada contra o Roussillon.²²



O Almirante Sir William Sidney Smith, conforme gravura publicada por Henry Colburn. In: BRENTON, Edward Pelham. *The Naval History of Great Britain from the year MDCCLXXXIII to MDCCCXXXVI*. Henry Colburn pub. London. 2 ed. 1837. v. 1. p. 490-1.

Campanha do Roussillon

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

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

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

Modificação das Alianças

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

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

A 10 e 11 de dezembro de 1795, aportavam a Lisboa os transportes que conduziam de volta a Divisão Auxiliar Lusa, encerrando a participação de Portugal na Campanha do Roussillon.²⁶

O MINISTÉRIO SOUZA COUTINHO

O Futuro Conde de Linhares

D. Rodrigo de Sousa Coutinho, filho do diplomata D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, nasceu em Chaves, a 3 de agosto de 1755, tendo como seu padrinho de batismo o Marquês de Pombal. Através dos anos, cursou a Universidade de Coimbra e ingressou em 1778 na vida pública, nomeado Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Coroa Portuguesa na Corte da Sardenha. Pelo Decreto de 7 de setembro de 1796, foi nomeado Ministro e Secretário da Marinha e Ultramar.²⁷ Caber-lhe-ia dirigir a pasta durante as relações com o Diretório e com a França Napoleônica, até 1801.

Aliança Franco-espanhola

Celebrada a Paz de Basileia, Portugal fez gestões diplomáticas junto a França, recebendo, como resposta, que esta se considerava em guerra consigo, tendo ordenado o corso aos navios que vinham do Brasil.²⁸

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

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

Como decorrência, buscou a diplomacia de Madri conseguir o alinhamento de Portugal à sua política, fechando aos britânicos o complexo sistema de provisionamento e manutenção navais que era a Costa Portuguesa, onde Lisboa serviria de base à esquadra de Sir John Jervis. Em 1797, a Esquadra Espanhola partiu de

Cartagena, com destino a Cádiz, tendo como objetivos junção e cooperação com os franceses, e assegurar a passagem de valioso comboio de mercúrio, vindo das minas de Almaden. Em brilhante ação, foi interceptada e derrotada por Jervis a 14 de fevereiro, ao largo de São Vicente, destacando-se a figura de Néelson, no combate.³⁰

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

As Reformas Navais de D. Rodrigo

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

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

A coincidência de todas as datas, em especial a dos Alvarás de Fazenda das Esquadras, com as instruções para essa força

naval, permitem-nos admitir a existência de uma concepção global nos planos do Ministro, em que uma das constantes seria a proteção ao comércio do Ultramar, através do soerguimento dos meios flutuantes, reorganização do provisionamento e manutenção, e o treinamento constante das equipagens.

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

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

Pelos Alvarás de 20 de janeiro e 20 de dezembro de 1798, criaram-se, respectivamente, o Serviço do Correio Marítimo e a Real Sociedade Marítima Militar e Geográfica, efetivando as comunicações com as colônias dentro de uma perspectiva imperial ultramarina e fornecendo a base teórica e de estudos para a hidrografia e náutica da Marinha Militar e Mercante Lusa.³⁷

Em 12 de janeiro de 1800, nova crise atingiu a Secretaria da Marinha, por ordenar o Príncipe Regente a suspensão das obras em andamento. O Ministro, por sua conta, mandou continuar aquelas do Arsenal e Cordoaria, não só pela sua importância, mas pela revolta do povo e artífices de Lisboa, "... irritados ao último ponto, vendo que no meio do mais rigoroso inverno se lhes tirava de repente a subsistência, suspendendo-se as obras ...". Estalara o conflito entre a Marinha e a Fazenda Real, no qual os inimigos do Secretário pretendiam limitar-lhe a ação saneadora, dificultando os recursos para os fundos navais. Propusera o Secretário que as Repartições da Fazenda e da Marinha fossem ouvidas no princípio de cada

ano para fixação da despesa anual naval; feito isto, caberia à Repartição da Marinha elaborar o Orçamento de Aplicação ou dos Investimentos, que depois de aprovado seria encaminhado para execução, através de decreto, à Junta da Fazenda da Marinha. Ao final do ano, seria feita a Conta Geral da Despesa da Marinha, e encaminhada à Repartição da Fazenda, para ver se foram cumpridas as Reais Ordens, com as formalidades devidas, *apenas no aspecto fazendário*. Deveria também ser fixada a época dos repasses das somas à Marinha, evitando-se atrasos e prejuízos nefastos à Repartição e os conflitos de jurisdição entre o órgão administrativo e o Secretário de Estado.

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

Argumentava o Ministro que em 1794 e 1795, "... nessas épocas quase cessaram de vender as Alfândegas e o Reino chegou ao mais miserável estado de penúria." Com o reforço de Repartição, as Balanças Comerciais de 1796, 1797 e 1798 revelaram-se positivas, sendo necessária a manutenção da Marinha, do sistema de cruzeiros e comboios.

Eram obrigações da Repartição manter o cruzeiro do estreito, contra os piratas barbarescos; os comboios para o Mediterrâneo, para assegurar o consumo dos gêneros coloniais; cruzeiro e comboios nas costas do Algarve e Minho, protegendo as aproximações dos portos e as aterragens; os comboios dos Açores, Madeira e Cabo Verde; proteção da costa de Angola, assolada pelos corsários franceses, para onde fora enviada a Fragata *Tritão*; os comboios do Brasil e a defesa do seu litoral, devendo haver uma esquadra estacionada no Rio de Janeiro e outras forças no Pará, estas últimas só existindo pelo esforço do Governador dessa Capitania. Além disso, deveria haver a



Outro retrato de Sidney Smith, como Capitão-de-Mar-e-Guerra, gravado por Ridley em 1800. In: CLOWES, William Laird et alii. *The Royal Navy. A History from the earliest times to the present.*

Sampson Low, Marston and Company. London. 1899. v. 4. p. 403.

Frota Metropolitana, baseada em Lisboa, para a defesa do Reino e eventual reforço do Ultramar. Eram mantidos também, pela Secretaria da Marinha, o Hospital Novo de Santa Clara, a Tipografia de Frei José Mariano da Conceição Veloso e a Nitreira,³⁸ existindo em operações no Mediterrâneo um esquadrão português, cooperando com Néelson.

OPERAÇÕES NAVAIS NO MEDITERRÂNEO

(1798 — 1800)

O Bloqueio de Malta

Em maio de 1798, Néelson recebeu ordens de seu chefe, Jervis, para penetrar no Mediterrâneo, procurando bloquear e reconhecer a força expedicionária em preparação por Bonaparte, no Porto de Toulon.³⁹

A 5 de maio, partia de Lisboa uma esquadra portuguesa, composta das Naus

Rainha, Príncipe Real, São Sebastião, Afonso de Albuquerque, Corveta Benjamin e Brigue Falcão para os Açores, daí para Lagos e depois para Nápoles, onde surgiu a 16 de julho de 1798. A 31, chegou a notícia de que os franceses teriam saído de Toulon para o Egito, sendo esperados no Arquipélago pelos ingleses. Os portugueses seguiram até Rodas e regressaram em direção a Malta.

A frota francesa, entretanto, foi quase completamente destruída em Abuquir, por Néelson, a 1º de agosto. O Bergantim inglês *Mutine*, portador da notícia para a Inglaterra, encontrou os lusos ao largo de Creta, referindo-lhes os acontecimentos, e a presença do Almirante em Alexandria.⁴⁰

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

A força de Néelson também se dividia em dois: o de Néelson — com alguns navios, para Nápoles, afora outros recolhidos à Inglaterra, para reparos; o do Levante — comandado por Sir Sidney Smith, com a missão de vigiar e bloquear o Exército Francês do Egito.⁴¹

Quando o Esquadrão Português ali chegou, só encontrou o de Sidney Smith e logo após recebeu ordens de seguir para Nápoles com suas embarcações aliadas. Em rota, um *Esquadrão de Naus*, foi alertado por um

cúter inglês de que "... a Divisão francesa de Malta partira para a Sicília, composta de duas naus, duas fragatas e uma corveta; os navios portugueses procuraram-na e forçaram-na a recolher-se ao Porto de Valetta, em Malta, sendo estabelecido a 30 de agosto o bloqueio da ilha, juntamente com outros navios, participando de diversas ações militares até novembro, quando foram substituídos por embarcações britânicas, seguindo para Nápoles."⁴²



Outro retrato de Sidney Smith, como Capitão-de-Mar-e-Guerra, gravado por Ridley em 1800. In: CLOWES, William Laird et alii. *The Royal Navy. A History from the earliest times to the present.*

Sampson Low, Marston and Company. London. 1899. v. 4. p. 403.

Frota Metropolitana, baseada em Lisboa, para a defesa do Reino e eventual reforço do Ultramar. Eram mantidos também, pela Secretaria da Marinha, o Hospital Novo de Santa Clara, a Tipografia de Frei José Mariano da Conceição Veloso e a Nitreira,³⁸ existindo em operações no Mediterrâneo um esquadrão português, cooperando com Nélsion.

OPERAÇÕES NAVAIS NO MEDITERRÂNEO

(1798 — 1800)

O Bloqueio de Malta

Em maio de 1798, Nélsion recebeu ordens de seu chefe, Jervis, para penetrar no Mediterrâneo, procurando bloquear e reconhecer a força expedicionária em preparação por Bonaparte, no Porto de Toulon.³⁹

A 5 de maio, partia de Lisboa uma esquadra portuguesa, composta das Naus

Rainha, Príncipe Real, São Sebastião, Afonso de Albuquerque, Corveta Benjamim e Brigue Falcão para os Açores, daí para Lagos e depois para Nápoles, onde surgiu a 16 de julho de 1798. A 31, chegou a notícia de que os franceses teriam saído de Toulon para o Egito, sendo esperados no Arquipélago pelos ingleses. Os portugueses seguiram até Rodas e regressaram em direção a Malta.

A frota francesa, entretanto, foi quase completamente destruída em Abuquir, por Nélsion, a 1º de agosto. O Bergantim inglês *Mutine*, portador da notícia para a Inglaterra, encontrou os lusos ao largo de Creta, referindo-lhes os acontecimentos, e a presença do Almirante em Alexandria.⁴⁰

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

A força de Nélsion também se dividia em dois: o de Nélsion — com alguns navios, para Nápoles, afora outros recolhidos à Inglaterra, para reparos; o do Levante — comandado por Sir Sidney Smith, com a missão de vigiar e bloquear o Exército Francês do Egito.⁴¹

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

Na Baía de Nápoles

Em Nápoles, o Almirante Nélsou envolveu-se nas intrigas da Corte local, estimulando fosse lançada uma campanha contra os franceses, então em Roma.⁴³

A Esquadra Portuguesa, enquanto isso, fazia com dificuldades seu provisionamento e manutenção, reparando-se a Nau *Rainha*, ainda mais que "... o Governo tinha lançado mão de todos os objetos preciosos, recolhendo a moeda circulante e emitindo assinados que ninguém queria receber." Os fornecimentos foram obtidos através do Banqueiro Leonardo Cottolini, sob a palavrada do Marquês de Niza.⁴⁴

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

O Almirante Bruix

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

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

a) A esquadra de Bruix, de 24 navios de linha, perseguida por Keith;

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

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

Após levar abastecimentos a Gênova, Bruix teve ordem de voltar ao Atlântico, o que fez, recolhendo os navios espanhóis em Cartagena, e perseguido por Keith. Nélsou permanecia na Sicília, enquanto os Bourbons reconquistavam Nápoles, facilitados pelo avanço russo-austríaco na Lombardia.⁴⁷

A Paz com Trípoli e Túnis

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

Após negociações infrutíferas o Comandante da nau, Donald Campbell, passou a bloquear o porto, fez presas e bombardeios, conseguindo arrancar do Paxá Yussef um armistício e um Tratado de Paz, a 14 de maio, ratificados a 1º de agosto de 1799.⁴⁸ Outro tratado foi celebrado com o Bey de Túnis, através do Almirante Rodrigo Pinto Guedes, a 29 de junho, e ratificado a 29 de setembro desse ano.⁴⁹

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

A GUERRA LUSO-ESPANHOLA

Os Tratados de 6 de junho e 29 de setembro de 1801.

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

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

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

A Paz de Amiens

Em 19 de outubro de 1801, a Paz de Amiens, entre Inglaterra e França, estabeleceu o direito português à perfeita integridade dos seus domínios e possessões. Havia, entretanto, um artigo secreto estabelecendo que os dispositivos do Tratado "não levantarão obstáculos aos arranjos celebrados entre as Cortes de Madri e Lisboa para a retificação de suas fronteiras na Península, nem aos celebrados entre os Governos da França e Portugal para a delimitação das fronteiras nas Guianas, desde que esta delimitação não excedesse a fixada pelo tratado assinado em Badajós a 6 de junho."⁵⁴

Demissão de D. Rodrigo de Sousa Coutinho

A 6 de janeiro de 1801, D. Rodrigo fora nomeado Ministro dos Negócios da Fazenda e Presidente do Real Erário.⁵⁵ Acumulou a pasta com a da Marinha, até 14 de junho de 1801, durante a guerra com a Espanha, após a qual transmitiu a gestão dos assuntos navais ao Visconde de Anadia.

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

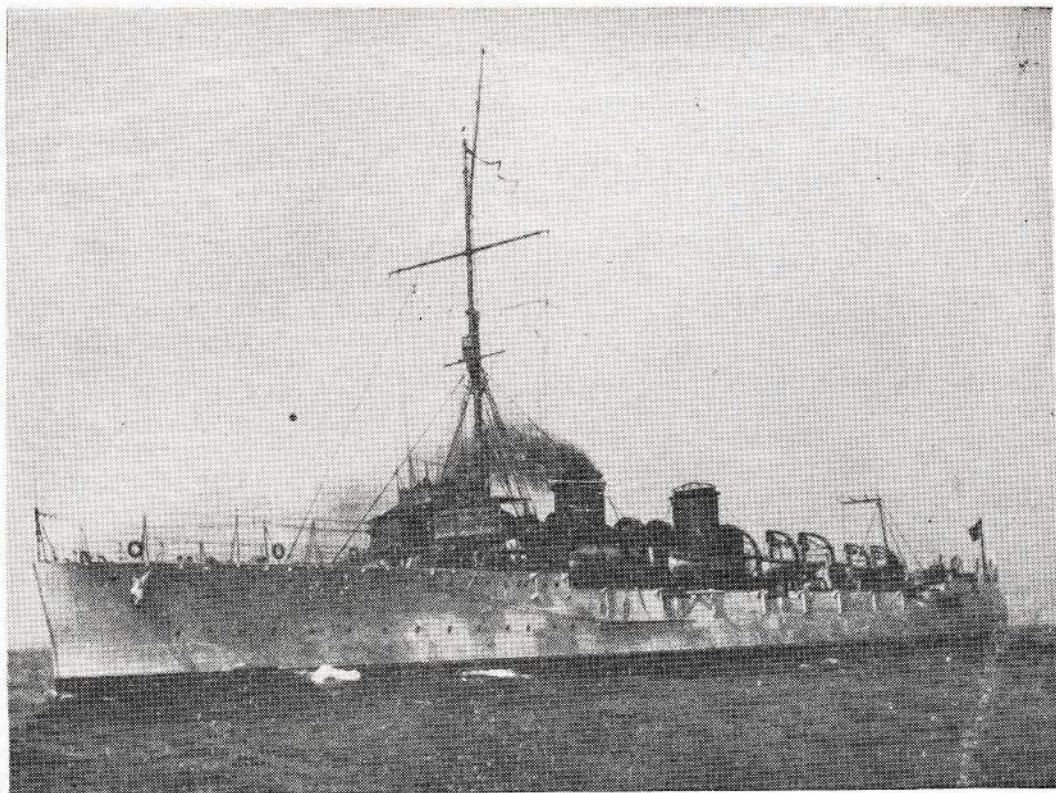
Considerando a importância do comércio marítimo e da manutenção dos laços com os domínios do ultramar, ainda mais à vista das campanhas coloniais da Inglaterra contra a França e outros países, foi estabelecido como atividade básica o sistema de comboios, restando para os cruzeiros apenas as embarcações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

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

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

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

CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO



Cruzador *Bahia*.

O MISTÉRIO DO CRUZADOR BAHIA

ARTHUR OSCAR SALDANHA DA GAMA
Vice-Almirante

HAROLDO RIBEIRO BASTOS

INTRODUÇÃO

Em setembro de 1977, concluímos a nossa permanência nos Estados Unidos da América com uma ligeira passagem por Miami.

Eram passados 35 anos desde que ali estivemos a serviço da Marinha! Encontramos a cidade muito mudada, com a *invasão* dos refugiados cubanos, que não haviam aceitado o jugo comunista, produto de uma ideologia exótica, inaplicável aos anseios dos povos do Novo Mundo.

Essa visita nos fez lembrar os duros dias de guerra, vividos no seio do excelente grupo em treinamento nos navios anti-submarinos, sob o comando do Capitão-de-Fra-

gata Harold Reuben Cox, auxiliado pelo Capitão-de-Corveta Levy Penna Aarão Reis. Era uma nova Marinha que ali se criava, preparando o pessoal para guarnecer os navios destinados ao combate do submarino, que ameaçava a nossa pacífica navegação comercial.

Os anos passaram, entrando o Brasil em uma nova fase de progresso e esperança. Os documentos, antes secretos, foram desclassificados, podendo ser manipulados pelos historiadores. A nossa atenção se fixou nas partes de contato do Contratorpedeiro *Babitonga*, assinadas pelo saudoso Comandante Daniel dos Santos Parreira, quando em serviço de vigilância, na Estação 13, situada sobre o equador, na longitude de 30º W., exatamente onde se per-

deu, na manhã de 4 de julho de 1945, o Cruzador *Bahia*. Os ataques do *Babitonga* se deram após a cessação das hostilidades na Europa, sendo um, antes da perda do *Bahia* e, outro, depois da data fatídica. Essas ocorrências, acompanhadas de certas informações suspeitas, nos fizeram recordar do que se dizia na época: *O Bahia foi Vítima de um Ataque de Submarino*.

A GUERRA NO MAR

O uso do submarino, como arma de guerra, no conflito de 1914-1918 foi feito com mais estardalhaço do que bem sucedido resultado, pela Alemanha. Então, o submersível era uma arma quase portuária, por ter um raio de ação limitado. O Terceiro Reich, nos anos de trinta, de pouco melhorou o submarino, o qual não era temido pela Inglaterra, já possuidora do *ASDIC* (iniciais de Anti-Submarine Detection Commission). A Marinha Alemã possuía, então, somente 57 submarinos, de qualidade pouco superior aos últimos da Primeira Guerra, dos quais 21 eram de alto mar. O plano de 1938 comportava 233 unidades, a serem construídas em 5 anos, tempo demasiadamente longo. Em setembro de 1939, com o início das hostilidades, decidiram intensificar as construções, fixando a conclusão do plano para julho de 1941. Contudo, as entregas dos barcos se situaram em dois por mês, quando perdiam outros dois em operações, continuando o número total bastante baixo. Ademais, os ingleses avançavam nos aperfeiçoamentos tecnológicos, melhorando os meios de detecção.

Em janeiro de 1941, o Reich tinha 88 barcos em operação; as escolas formavam, por ano, cerca de 5 mil submarinistas de várias especialidades. Os oficiais embarcavam dois anos, antes de receberem o primeiro comando. Os novos navios, depois das provas, que sempre mandavam os submarinos de volta aos estaleiros, entravam nos 4 meses de treinamento obrigatório.

Malgrado todas as dificuldades, o sucesso inicial da arma foi espetacular! Em 20 meses (1940 a 1941), somente 14 submarinos afundaram 973 mercantes! Esse bom resultado justificou a ordem de construção de 1150 unidades, a qual não pôde ser cumprida.

Em dezembro de 1941, a Alemanha declarou guerra aos Estados Unidos, atitude

bastante estranha para um país já envolvido na luta com a Inglaterra, na época a maior potência naval do mundo!

Assim teve início, oficialmente, a campanha na costa leste americana. Os submarinistas alemães, que esperavam uma forte reação, ficaram admirados com o despreparo dos americanos. Os mercantes eram torpedeados facilmente, por apresentarem as suas silhuetas contra as faiscantes luzes das alegres praias do leste americano, justificando a expressão então usada — o alegre massacre. Eram poucos submarinos destruindo, sem cessar, os mercantes, que eram escolhidos cuidadosamente, para evitar o dispêndio de torpedos. Assim, os navios menores, ou aqueles em lastro, eram deixados passar, em troca de caça mais gorda, que em breve se apresentava. Nos primeiros meses de 1942, o *U-552*, do Capitão Topp, afundou o Contratorpedeiro *Jacob Jones* e mais, 208 mil toneladas brutas de mercantes.

O atraso havido na construção de navios A/S nos Estados Unidos era grande; o desenho do casco era especial, para nele colocar os sofisticados equipamentos requeridos por essa belonave. Para não usar os estaleiros maiores, ocupados nos mercantes e belonaves, a atenção dos estrategistas se fixou nas pequenas carreiras usadas na fabricação de embarcações de prazer. Desenhado o casco e escolhido o motor (inicialmente o de tipo vertical, chamado de *pancake*, logo abandonado, devido às dificuldades técnicas), lançaram o lema, em maio de 1942, *sessenta barcos em sessenta dias*, plano que foi superado, pois, em dois meses completaram 67 caças de 110 pés, por nós conhecidos por *caças-pau*.

Os americanos reconheceram a fraqueza desses barcos, entregues a inexperientes oficiais da reserva, dizendo que somente um, em toda a guerra, conseguiu atacar um submarino com sucesso. Nas mãos das guarnições brasileiras, malgrado as notórias deficiências desses caças, eles operaram satisfatoriamente, marcando muitos sucessos, como o do *Jaguaribe*, então sob o comando de Paulo Carvalho da Fonseca e Silva, que feriu de morte, em 17 de maio de 1943, o *U-128*; os Caças *Jacuí*, Carlos Roberto Perez Paquet e *Jundiá*, Pedro Borges Lynch, que, em 4 de julho de 1943, avariaram o *U-590*; o *Jaguarão*, Oswaldo de Macedo Cortes, que atacou o *U-185*, depois do teuto haver desmantelado o comboio BT-

18, sob a responsabilidade da escolta americana.

A seguir, a Marinha Americana colocou em serviço os navios de casco de ferro de 173 pés, batizados por nossa gente como *caças-ferro*. Cedo esses barcos, se bem que superiores aos de 110 pés, foram reconhecidos como incapazes de executar longas travessias, exigidas pelos comboios internacionais. Eles, contudo, em operações na nossa Marinha, fizeram maravilhas, movimentando-se incessantemente. Os dois primeiros, recebidos em setembro de 1942, no Porto de Natal, fizeram-se ao mar no mesmo dia, em operações de guerra. Foram eles, o *Guaporé*, de Mauro Balloussier e o *Gurupi*, de Dario Camillo Monteiro, tendo a bordo os oficiais e praças adestrados na Fleet Sound School de Key West. Destacamos os oficiais, que continuaram a bordo dos caças até o final da guerra: Hylo Ramos de Azevedo Leite, Hilton Berutti Augusto Moreira, Orlando Ferreira da Costa, Oswaldo de Assumpção Moura, Paulo Bracy Gama da Silva, João Carlos Raulino e Paulo Ribeiro Jardim.

OS COMBOIOS

A organização do serviço dos comboios estancou os torpedeamentos na nossa costa; os navios isolados, desde então, foram as vítimas dos corsários. Consideramos o primeiro ano de guerra o mais glorioso da nossa Marinha. Nesse período, os velhos barcos, especialmente os Cruzadores, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, prestaram magníficos serviços; os pequenos navios-mineiros, da classe *Carioca*, construídos pelo gênio improvisador do Engenheiro Naval Comandante Júlio Regis Bittencourt, com o apoio de dedicados servidores e deligentes operários, foram incansáveis na tarefa de manter livre o nosso mar.

Perdemos, na verdade, o mercante *John Fitz Porter*, em 1º de março de 1943, no comboio BT-6, com a escolta brasileira; em seu relatório o Comandante da *Carioca*, Capitão-de-Corveta Pedro Paulo de Araújo Suzano, explicou que esse *Liberty*, apesar de poder desenvolver 14 nós, se achava atrasado na formatura, além de exercer precária vigilância.

A constante atenção dos navios da escolta evitaram a penetração do inimigo na cortina de proteção do comboio. Eram esses fatos rotineiros de cada dia, muitas

vezes mencionados somente nos relatórios dos comandantes, obrigando o Comandante da Força a instituir as chamadas *partes de contato*, para melhor conhecer os detalhes das operações. Para exemplo, citamos alguns desses feitos, que passariam inteiramente despercebidos: A CV *Cananéia* afastou de seus comboios, submarinos, nas datas de 28 de junho e 15 de julho de 1943; o C *Bahia* e a CV *Carioca* lançaram bombas num agressor em 10 de julho de 1943; o CS *Guaporé*, protegendo o *Cambria*, do cabo submarino, atacou um intruso em 23 de julho de 1943; o CS *Gurupá*, em 15 de outubro de 1943, percebeu um ponto em sua tela do radar, quando guarnecia o comboio TJ-10, aproximou-se até obter um contato sonar que lhe permitiu lançar bombas, antes do submarino ter uma chance de atacar; o CS *Jaguaribe*, o herói da noite de 17 de maio, tornou a atacar em 26 de novembro de 1943; a CV *Camocim* protegeu o seu comboio em 29 de abril de 1944 e o novo CT *Greenhalgh*, no JT-41, em 10 de agosto de 1944, lançou as suas bombas contra o inimigo.

Sem poder forçar a entrada na área dos mercantes, os inimigos investiam contra a escolta, como se deu com o torpedo enviado contra o *Bahia* pelo U-154, em 3 de junho de 1943, quando o *Camaquã*, tendo o eco do agressor, lançou as suas bombas; a CV *Cabedelo* percebeu claramente o torpedo que passou na sua popa, sem atingir a primeira linha dos mercantes, em 30 de outubro de 1943; em 10 de junho de 1944, a CV *Henrique Dias* avistou a esteira do torpedo lançado contra ela; o CT *Greenhalgh*, patrulhando a área onde se perdera o *Vital de Oliveira*, foi agredido por torpedo, evitado pela belonave, em 26 de julho de 1944. Um fato singular se deu com a CV *Caravelas*, do Comandante Carlos Paraguassu de Sá: ele teve um contato, tendo pesquisado cuidadosamente, antes de lançar as suas poderosas bombas, que obrigaram o submarino a vir à superfície, sendo visto por todos que guarneciam postos no convés; infelizmente, por ter o inimigo surgido bem próximo à corveta, pelo seu bordo, não foi possível usar a artilharia, nem arriá-lo.

Pertenciam esses navios à gloriosa Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, que reunia em seu estado-maior brilhantes oficiais, como Gerson de Macedo Soares, José Luiz

da Silva Junior, Augusto Hamann Rademacker Grunewald e outros. Muitos comandantes se distinguiram em seus postos, para citar alguns, mencionamos os nomes de Antônio Alves Câmara Júnior, Ernesto de Araújo, Renato de Almeida Guillobel, Celso Aprígio de Macedo Soares Guimarães, Mário Pinto de Oliveira, José de Saldanha da Gama, Paulo Bosisio, Augusto Lopes da Cruz, Ernesto de Mello Baptista, Hélio Ramos de Azevedo Leite, Alvaro Resende Rocha, Gualter Maria Menezes de Magalhães, Eddy Sampaio Espellet.

A escolta de comboios de navios mercantes foi o serviço mais sério e responsável feito pela Marinha durante a guerra. A sua organização, com barcos de todas as bandeiras aliadas, exigia um grande e meritório trabalho; as linhas se estendiam da nossa costa até o ponto focal de Trinidad, de onde os navios eram despachados para outras partes do mundo.

Atacar submarinos constituía um incidente marcante na guerra, mas de menor importância, comparado com a segurança dos cargueiros, por onde fluía a riqueza da Nação. Por este motivo, a Marinha se orgulha de ter transportado, em perfeita garantia, as 16482062 toneladas brutas dos 3164 navios postos à sua guarda. Desse, perdemos somente três — *John Fitz Porter*, *Pelotaslóide* e *Vital de Oliveira*, num total de 14141 t, que representam as pequeníssimas percentagens de 0,08%, da tonelagem, e 0,09% do número de navios. Foram percorridas pelos navios da escolta, sem contar os ziguezagues, nem as saídas para reconhecimentos, um total de 600 mil milhas, ou sejam; 30 voltas da terra, pelo equador!

Renato de Almeida Guillobel, em sua memorável Conferência no Clube Militar, declarou com muita propriedade: "A Esquadra Americana do Atlântico, comboiou 16 mil navios, o que corresponde a 16 mercantes por belonave; o Brasil comboiou 3164 navios, fazendo um total superior a 60 por belonave. Este dado, por sua singeleza, representa o grande esforço dispendido pela Marinha Brasileira em realizar essa gloriosa missão. Assim, o trabalho executado por nossa Armada, em relação ao que coube aos nossos aliados americanos, foi de 4:1, o que muito nos honra, sobretudo se considerarmos que a Marinha já dispunha de numerosas reservas de pessoal, que permitiam dar certos períodos

de descanso às guarnições mais sacrificadas, enquanto que a nossa terminou a guerra com o mesmo número de marujos que lutaram nos primeiros dias.

COMO DESTRUIR UM PIRATA SUBMARINO

Os submarinistas alemães para agradar os seus chefes, ou por razões operacionais, se comunicavam regularmente com a estação do comando, na França ocupada. Esse fato, foi aproveitado pelos americanos para a captação dos sinais, por meio de centros especializados, permitindo localizar os emissores em pleno mar. Outras informações suplementares completavam o quadro, tais como, informes de espiões, plotagens das posições fornecidas por aviões e por pescadores. As táticas usadas pelos comandantes e as possibilidades operacionais dos novos submarinos eram conhecidas através de declarações de prisioneiros, habilmente interrogados.

As naves inimigas, então, podiam ser procuradas e destruídas por aviões embarcados ou pelos grupos de ataque, com relativa segurança.

Infelizmente, a Marinha Brasileira nunca teve acesso às informações, nem possuía aviões embarcados ou navios em reserva para compor os grupos de ataque, reservando-se para as missões de escolta de comboios. Nesses, como já dissemos, os inimigos eram repelidos, mas a escolta seguia em frente garantindo os mercantes.

Essa era a doutrina aconselhada; todos aqueles que dela se afastaram praticaram funestos erros. Vejamos o caso do HMCS *Oakville*, que em 27 de agosto de 1942, na Windward Passage, abandonou a escolta, com outros navios e aviões, para destruir o veterano Capitão Ites, do U-94 (o mesmo que torpedeara o nosso *Cairu*, esquecendo-se do comboio, que foi desbaratado por outro submarino, até então, desaperebido.

Mas, com os poucos recursos que a Marinha possuía, ela deu grande trabalho aos piratas. Faltavam, contudo, aos comandantes, tempo e recursos para dizimar os inimigos.

A CV *Carioca*, sob o comando de Pedro Paulo de Araújo Suzano, em 24 de fevereiro de 1943, esteve uma noite inteira sobre o U-518, aguardando o submarino

aflorar para lhe dar combate; às 06.55 h da manhã de 25, teve ordem para entregar o serviço à Aviação Americana.

A CV *Cananéia*, do Comandante Octávio da Silveira Carneiro, esteve, no correr do ano de 1943, dezoito vezes na presença do inimigo. No dia 14 de julho, foi iluminada por artefato lançado por submarino, que reconheceu a belonave, mergulhando em seguida. O Comandante Carneiro investiu para o alvo, que desapareceu, procurou-o com o sonar e lançou bombas, até que o engenho alemão se aprofundou. Somente pela madrugada, às 04.45h, o operador do sonar Jader Pedroza de Andrade (hoje 1º ten. na reserva) obteve clara indicação do inimigo, caracterizado por um eco metálico, em movimento. Desenvolvido o correto procedimento, foram jogadas ao mar as cinco tradicionais bombas, graduadas nas convenientes profundidades. Não tardou a subir à tona, no local do lançamento, muito óleo, com o cheiro característico, e detritos sólidos.

A corveta levava a bordo o Comandante da Força, o inteligente e capaz Capitão-de-Fragata Edmundo Williams Muniz Barreto, que, mesmo prejudicando outros serviços, mandou o navio continuar a caça. Às 13.40 h, com a Ilha Vitória na marcação de 30º, foi vista uma agitação nas águas de alvo submerso em movimento. Isso permitiu ao navio retomar o contato, para arrojarem outro *padrão* de 5 artefatos. Carneiro, persistente e tenaz, permaneceu no local, aguardando outra oportunidade, que certamente, viria durante a noite. Pediu auxílio de aviões e de outras belonaves, mas recebeu lacônica ordem, dada através do Chefe da Força, para seguir na comissão ordenada.

Assim, ficou livre o U-513, que havia torpedeado o *Tutóia*, em 30 de junho, na Ponta da Juréa, litoral paulista. Esse submarino seria destruído, em 19 de julho, isto é, 14 dias depois do ataque do *Cananéia*, pela Aviação Americana, ao nordeste da Ilha de Santa Catarina.

Octávio da Silveira Carneiro, em relatório sobre o feito, registrou a sua justa queixa, nos seguintes termos: "Torna-se indispensável, quando se localiza um submarino e efetua-se um ataque, que se permaneça no local, num tempo nunca inferior a 48 horas. Os submarinos têm muitos recursos de despistamento e apresentam indiscutíveis vantagens em seu uso como arma de guer-

ra. O único fator, que lhe é adverso, está no tempo de imersão que é limitado, obrigando-o a vir à superfície no período noturno, quando pode ser facilmente apanhado por navios e aviões, para ser destruído. Este navio nunca conseguiu ordem para permanecer na área do ataque e jamais recebeu o auxílio de outros elementos."

Foi o que aconteceu com os CSs *Jacuí* e *Jundiá*, na barra do Rio Pará, depois do torpedeamento do *Pelotaslóide*: tiveram ordem para entrar, deixando livre o U-590, já avariado pelos caças.

BRASIL — RESPONSÁVEL PELO ATLÂNTICO SUL

O Vice-Almirante Américo Vieira de Mello, Chefe do Estado-Maior da Armada, exercia o Comando Geral das Operações brasileiras. A direção estratégica das Forças das Nações Unidas estava afeta ao Vice-Almirante Jonas H. Ingram, o qual em novembro de 1944, foi substituído por seu colega americano William R. Monroe.

Assim, a Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Soares Dutra, era subordinada ao almirante americano, que ao deixar o Brasil, dirigiu-se aos seus comandados brasileiros nos seguintes termos: "Tenho orgulho de ter tido os oficiais e praças da Força Naval do Nordeste sob o meu comando estratégico. Mantivestes sempre um magnífico espírito, fostes eficientes no desempenho de vossas missões e trouxestes notável crédito para o vosso país. Vossa contribuição para a campanha do Atlântico foi absolutamente igual a das minhas próprias Forças."

Dentre as missões mais elevadas tidas pela Marinha, citam-se a escolta dos transportes de guerra conduzindo a FEB aos campos de luta europeus e a operação dos grupos de ataque, formados depois da retirada dos navios americanos do Atlântico Sul.

Os novos Contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Greenhalgh* e *Mariz e Barros*, tendo ido aos Estados Unidos para completar o seu equipamento, estavam operando na sua mais alta eficiência. Os americanos, ao se retirarem haviam cedido ao Brasil, oito contratorpedeiros escolta, que representavam o que havia de mais avançado na luta anti-submarino. Além disso, possuíamos os 16 caças, as seis corvetas tipo *Carioca*, as duas antigas — *Rio Branco* e *Jaceguai*,

às seis do tipo *Matias de Albuquerque* e dois antigos Cruzadores, o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*. Esses navios bem guarnecidos, constituíam uma respeitável força naval, então, sob nova organização, capaz de enfrentar qualquer situação no Atlântico.

Os novos contratorpedeiros, classe *Marcílio Dias*, foram postos no Grupo Tarefa 27.6.4 e empregados na interceptação de corsários, em passagem; dois grupos, com os cruzadores à frente, auxiliados por corvetas, executavam as patrulhas ao longo da costa; os contratorpedeiros de escolta, com os caças tipo *G*, constituíam os grupos de ataque, em número de quatro. Esses grupos pouco duraram com a terminação da guerra na Europa.

Podiam as forças brasileiras se sentirem satisfeitas por seu brilhante desempenho na campanha, contudo, ainda restava uma honrosa e humanitária missão, descrita como vigilância e salvamento dos aviões militares, no retorno aos EEUU via Dakar-Natal. Foram empregados, inicialmente, os contratorpedeiros, situados nas quatro Estações, determinadas pelas coordenadas: nº 12 — lat. 05°N e long. 26°W, nº 13 — lat. 00° e long. 30°W, nº 14 — lat. 06°30'S e long. 28°30'W, nº 15 — lat. 07°30'S e long. 21°30'W.

Foi esse um trabalho duro e meritório, feito pela Marinha Brasileira em benefício único e exclusivo das forças americanas. A Nação pouco soube da extenuante tarefa de manter quatro navios em pontos tão afastados da costa, controlando a passagem dos aviões, os quais mal instruídos, por vezes, nem se comunicavam com os navios, dotados de aparelhos especiais guarnecidos por telegrafistas americanos.

Esse trabalho não foi em vão. Em 15 de setembro de 1945, o *Greenhalgh*, sob o comando do Capitão-de-Fragata Ary Rongel, salvou a 15 milhas da Estação 13, a guarnição do B-17 nº 4380 do Exército dos Estados Unidos, caído no mar devido a pane nos motores. Desta forma, 14 militares americanos, veteranos de guerra, viveram, graças ao excelente serviço prestado pela Marinha Brasileira.

O GLORIOSO BAHIA

As naves disponíveis eram poucas, além de serem chamadas para as diversas patrulhas, ainda necessárias. Devia-se considerar que essas Estações eram bastante afas-

tadas, exigindo a movimentação dos barcos, muito antes do dia e hora da substituição.

Isso obrigou o Almirante Soares Dutra a pedir ao EMA a redução do número das Estações, para não utilizar os pequenos caças, situados aos pares, nos pontos indicados. Para suprir a falta de navios, foram usados os velhos cruzadores.

Eram antigos, mas ainda muito bons, carregando em suas tradições boa parte da história da Marinha. O *Bahia*, o terceiro desse nome, chegou ao Brasil, em 1910, vindo da Inglaterra, onde foi construído, sob o comando de Altino Miranda Correia, conhecido por haver torpedeado o *Aquidauã*, em 16 de abril de 1894, a bordo da *Gustavo Sampaio*, então pertencente à Esquadra legal.

O *Bahia* foi ao Chile, ainda nesse ano de 1910, capitaneando a Divisão Naval sob comando do Almirante Belfort Vieira, com o *Tambora* e o *Tamoio*. Na Primeira Grande Guerra, com o Comandante Tancredo Gomensoro, participou da heróica D.N. O.G., do Almirante Pedro Max Fernando Frontin. O navio voltou desgastado e cheio de falhas, sendo submetido a radicais reparações, com a substituição das caldeiras e máquinas.

O *Bahia* tornou a ser o eficiente barco, sempre pronto para executar qualquer comissão. Acompanhou o Presidente eleito, Dr. Júlio Prestes, aos EEUU, na Divisão do Capitão-de-Mar-e-Guerra Heráclito Belfort Gomes de Souza. Com Lucas Alexandre Baizer, bloqueou o Porto de Santos, durante a Revolução Constitucionalista.

Em 1942, foi o *Bahia* ao nordeste, arvorando o pavilhão do Contra-Almirante Jorge Dodsworth Martins. Composto a Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, prestou grandes serviços, patrulhando e comboiando sem cessar. Esteve, nesse período, sob o comando dos Capitães-de-Fragata Armando Berford Guimarães, Euclides de Souza Braga e, finalmente, com o destemido Garcia d'Ávila Pires de Albuquerque, morto no socorro do navio, em 4 de julho de 1945.

Nos comboios, a sua silhueta era inconfundível: sempre na vanguarda, como competia a um navio de apoio de fogo de artilharia, desenvolvendo alta velocidade, em constante zigue-zague.

O nosso eficiente cruzador, por pouco, não completou o trabalho do *Jaguaribe* na

as seis do tipo *Matias de Albuquerque* e dois antigos Cruzadores, o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*. Esses navios bem guarnecidos, constituíam uma respeitável força naval, então, sob nova organização, capaz de enfrentar qualquer situação no Atlântico.

Os novos contratorpedeiros, classe *Marcello Dias*, foram postos no Grupo Tarefa 27.6.4 e empregados na interceptação de corsários, em passagem; dois grupos, com os cruzadores à frente, auxiliados por corvetas, executavam as patrulhas ao longo da costa; os contratorpedeiros de escolta, com os caças tipo *G*, constituíam os grupos de ataque, em número de quatro. Esses grupos pouco duraram com a terminação da guerra na Europa.

Podiam as forças brasileiras se sentirem satisfeitas por seu brilhante desempenho na campanha, contudo, ainda restava uma honrosa e humanitária missão, descrita como vigilância e salvamento dos aviões militares, no retorno aos EEUU via Dacar-Natal. Foram empregados, inicialmente, os contratorpedeiros, situados nas quatro Estações, determinadas pelas coordenadas: nº 12 — lat. 05°N e long. 26°W, nº 13 — lat. 00° e long. 30°W, nº 14 — lat. 06°30'S e long. 28°30'W, nº 15 — lat. 07°30'S e long. 21°30'W.

Foi esse um trabalho duro e meritório, feito pela Marinha Brasileira em benefício único e exclusivo das forças americanas. A Nação pouco soube da extenuante tarefa de manter quatro navios em pontos tão afastados da costa, controlando a passagem dos aviões, os quais mal instruídos, por vezes, nem se comunicavam com os navios, dotados de aparelhos especiais guarnecidos por telegrafistas americanos.

Esse trabalho não foi em vão. Em 15 de setembro de 1945, o *Greenhalgh*, sob o comando do Capitão-de-Fragata Ary Rongel, salvou a 15 milhas da Estação 13, a guarnição do B-17 nº 4380 do Exército dos Estados Unidos, caído no mar devido a pane nos motores. Desta forma, 14 militares americanos, veteranos de guerra, viveram, graças ao excelente serviço prestado pela Marinha Brasileira.

O GLORIOSO BAHIA

As naves disponíveis eram poucas, além de serem chamadas para as diversas patrulhas, ainda necessárias. Devia-se considerar que essas Estações eram bastante afas-

tadas, exigindo a movimentação dos barcos, muito antes do dia e hora da substituição.

Isso obrigou o Almirante Soares Dutra a pedir ao EMA a redução do número das Estações, para não utilizar os pequenos caças, situados aos pares, nos pontos indicados. Para suprir a falta de navios, foram usados os velhos cruzadores.

Eram antigos, mas ainda muito bons, carregando em suas tradições boa parte da história da Marinha. O *Bahia*, o terceiro desse nome, chegou ao Brasil, em 1910, vindo da Inglaterra, onde foi construído, sob o comando de Altino Miranda Correia, conhecido por haver torpedeado o *Aquidabã*, em 16 de abril de 1894, a bordo da *Gustavo Sampaio*, então pertencente à Esquadra legal.

O *Bahia* foi ao Chile, ainda nesse ano de 1910, capitaneando a Divisão Naval sob comando do Almirante Belfort Vieira, com o *Timbira* e o *Tamoio*. Na Primeira Grande Guerra, com o Comandante Tancredo Gomensoro, participou da heróica D.N. O.G., do Almirante Pedro Max Fernando Frontin. O navio voltou desgastado e cheio de falhas, sendo submetido a radicais reparações, com a substituição das caldeiras e máquinas.

O *Bahia* tornou a ser o eficiente barco, sempre pronto para executar qualquer comissão. Acompanhou o Presidente eleito, Dr. Júlio Prestes, aos EEUU, na Divisão do Capitão-de-Mar-e-Guerra Heráclito Belford Gomes de Souza. Com Lucas Alexandre Boiteux, bloqueou o Porto de Santos, durante a Revolução Constitucionalista.

Em 1942, foi o *Bahia* ao nordeste, arvorando o pavilhão do Contra-Almirante Jorge Dodsworth Martins. Compoem a Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, prestou grandes serviços, patrulhando e comboiando sem cessar. Esteve, nesse período, sob o comando dos Capitães-de-Fragata Armando Berford Guimarães, Euclides de Souza Braga e, finalmente, com o destemido Garcia d'Avila Pires de Albuquerque, morto no soçobro do navio, em 4 de julho de 1945.

Nos comboios, a sua silhueta era inconfundível: sempre na vanguarda, como competia a um navio de apoio de fogo de artilharia, desenvolvendo alta velocidade, em constante zigue-zague.

O nosso eficiente cruzador, por pouco, não completou o trabalho do *Jaguaribe* na

destruição do U-128. Essa nave alemã, sob o comando do veterano Hermann Steinert, já havia sido pressentida pelo serviço de comunicações americanas, sendo por isso procurada. O submarino se colocou ao largo da foz do Rio São Francisco, aguardando o TB-13, que descia com a escolta brasileira, composta da CV *Cabedelo*, Ivano da Silva Guimarães, CS *Gurupi*, José Luiz de Araújo Goiano e CS *Jaguaribe*, Paulo Carvalho da Fonseca e Silva (Imediato, que substituiu o Comandante Walin de Vasconcelos, em licença especial). Na madrugada do dia 17 de maio de 1943, o *Jaguaribe*, apanhou o U-128 no sonar, despejando sobre ele as suas bombas, que o avariaram, obrigando-o a vir à superfície, a 14 milhas na retaguarda do comboio. O comandante da escolta, que de início era pequena, seguindo a doutrina em voga, chamou o *Jaguaribe* para ocupar o seu posto, dando antes o alarme. Os aviões americanos, ao alvorecer viram o submarino, avariado pelo ataque do caça brasileiro, atacaram o inimigo mas foram repelidos; outros vieram à tarde, depois de pedir o auxílio aos contratorpedeiros americanos.

O Comandante da Força Naval do Nordeste, em ofício ao EMA, no qual estranhamente nenhuma referência foi feita ao ataque decisivo do *Jaguaribe*, assim descreveu a ação: "Um avião americano atacou um submarino na posição 11°05'S 36°06'W, às 14.00 h, estando o alemão na superfície; logo que tive conhecimento desse fato, mandei o Cruzador *Bahia* reforçar o comboio. Os Contratorpedeiros USS *Moffet* e USS *Jouett* estavam perto do comboio, sem fazerem parte do TB-13. Já que esses navios estavam na área geral, tiveram ordem para seguir para aquela posição; cerca das 16.15 h a mesma ordem foi dada ao Cruzador *Bahia* para seguir a toda a velocidade. Às 16.53 h, nova mensagem, recebida da COMFLT (Comando da 4ª Esquadra Americana), corrigiu a posição do submarino avariado para 10°58'S 35°59'W. A imprecisão das posições informadas e o fato de já estarem muito mais próximos do local os dois CTs americanos, impediram que o Cruzador *Bahia* tivesse a primazia do ataque ao submarino, pois chegou ao ponto do afundamento cerca de meia hora depois de ter sido o inimigo afundado pelos navios USS *Moffet* e USS *Jouett*."

Assim, vemos que o submarino poderia ser apanhado pelo *Bahia*, operando em

conjunção com os aviões da FAB, se a movimentação tivesse sido feita durante a noite, seguindo as indicações do *Jaguaribe*, que chegou a ver o inimigo na superfície.

O *Bahia* por sua ação destacada já era um navio marcado pelo inimigo. Em 3 de junho de 1943, no BT-15, ele foi atacado por torpedo na posição 13°15'S 38°20'W, tendo lançado 6 bombas de profundidade; a *Camaquã*, viajando em sua companhia, obteve o contato sonoro, auxiliando o comandante da escolta, que saiu ileso.

Em 10 de julho do mesmo ano, o *Bahia*, sempre alerta, captou um eco na posição 21°19'S 40°10'W, havendo se livrado com 3 bombas; a existência de submarino na área foi confirmada pelos sinais do radiogoniômetro.

Em 1945 a guerra estava terminando, sendo menor o perigo provocado pelos piratas alemães; todavia, a Marinha se precava mantendo as patrulhas e escoltas mais indicadas. Assim, o *Bahia*, no mês de março, levou o *Almirante Alexandrino* de Fortaleza a Belém e o *Itapé* de Recife a São Luís.

No dia 26, ao deixar Fortaleza, teve um contato, lançando bombas, que aluíram o seu velho casco na popa. Assim mesmo, sem prejuízo para a sua velocidade, conduziu de 1º a 8 de abril, o *Pedro II* na viagem Recife-São Luiz-Fortaleza-Recife e, de 13 a 18 de abril, acompanhou o *Pedro I* ao Rio de Janeiro. Parou no mês de junho, quando instalou os aparelhos especiais de rádio, colocando um caixão de cimento na popa, para conter o veio d'água.

Voltou a Recife, para aguardar ordens, partindo para a sua última missão na tarde de 30 de junho. Rendeu o *Bauru*, do Comandante Paulo Antônio Telles Bardy, que o viu pela última vez, no dia 2 de julho. No dia 3, o cruzador mandou as mensagens de rotina; então, as comunicações cessaram. Para a Marinha ele estava executando a sua missão na Estação 13, quando, na realidade, o garboso cruzador estava no fundo do mar.

Somente no dia 8, o cargueiro inglês *Balfe* recolheu alguns sobreviventes do cruzador naufragado na manhã do dia 4. Os naufragos, em péssimas condições, falaram numa pavorosa explosão de paíóis, que destruíra a popa do *Bahia*, o qual soçobrou em poucos minutos.

Novos detalhes foram conhecidos ao chegar o *Balfe* a Recife e haver a Marinha terminado a procura de sobreviventes. Dos 373 homens a bordo, estando dentre eles os 18 oficiais, 273 alcançaram as balsas; contudo, no mar, quase todos morreram. Um grupo de 33 chegou ao navio de salvamento, mas cinco faleceram devido aos maus tratos nas balsas. Um oficial, um suboficial e 26 homens sobreviveram. Nunca tinha havido uma tragédia tão dolorosa em toda a vida da Marinha.

Dois acontecimentos entristeceram sobretudo os membros da Armada. Em primeiro lugar, foi notada a falha havida nas comunicações navais, que nada tinham comunicado às operações, quanto a falta de mensagens do cruzador. O outro evento, dizia respeito às más condições de salvaguarda dos náufragos.

A Marinha teve na sua gloriosa existência muitos naufrágios, todos profundamente aumentados. Dois deles foram causados pelos explosivos e pólvoras armazenados a bordo: o do *Aquidabã*, em 6 de janeiro de 1906, e o do *Bahia*, em 4 de julho de 1945.

Do inquérito do acidente do *Aquidabã*, resultou um melhor controle das pólvoras, com a criação do Serviço Técnico-Analítico da Armada. Quanto ao *Bahia*, depois das investigações, a Marinha publicou um circunstanciado comunicado, do qual extraímos o seguinte trecho: "O Cruzador foi sinistrado por uma rajada de metralhadora do próprio *Bahia*, durante um exercício de rotina, que atingiu acidentalmente um grupo de bombas de profundidade localizado na popa do navio. A explosão dessas bombas acarretou a abertura do casco e grandes danos pessoais e materiais irreparáveis, ocasionando o afundamento do Cruzador em poucos minutos. Toda a guarnição da metralhadora que provocou o acidente pereceu no sinistro."

Sem desrespeito da opinião oficial, pedimos licença para tecer alguns comentários. As primeiras declarações dos sobreviventes citam, como a causa do soçobro, a ocorrência de explosão de paíóis. Somente depois, com o conhecimento das providências do navio em realizar um exercício, foi que as testemunhas falaram em disparos de metralhadora. Contudo, ninguém pôde precisar para onde, ou contra quem, foi a arma apontada, uma vez que todos aqueles que estavam na popa do navio morreram.

Como a seção de ré do cruzador esteve envolta em grossos rolos de fumaça, muito provavelmente, seria impossível notar alguma coluna d'água, denunciadora de explosão externa.

Compreende-se que as testemunhas, sujeitas aos efeitos de um tremendo abalo e, depois, expostas à fome e à sede, por vários dias, quando foram atacadas por alucinações, não poderiam reter em suas memórias impressões muito verdadeiras.

Seria, mesmo, possível, que os mencionados tiros de metralhadora fossem as primeiras explosões, internas ou externas; o instinto de salvação impulsionava quem estava vivo para o caminho do mar, uma vez que o navio soçobrou em poucos minutos.

Não queremos destruir o valor dos que se salvaram, mas somente dizer que as suas declarações podem ter sido o fruto dos pensamentos, ocorridos no momento.

A Diretoria do Armamento, ouvida no decorrer das investigações, realizou experiências atirando as balas explosivas da Oerlinkton sobre *pastilhas* de trotil. Contrariando o que dizia o manual da arma, foram verificadas explosões da carga de trotil, ao ser atingida pelo projétil.

Nas munições antigas, havia um dispositivo de retardo da explosão da granada, coisa que foi suprimida na munição de guerra da Oerlinkton. A espoleta dessa munição era de extrema simplicidade, funcionando pela pressão de uma pequena câmara de ar da ogiva do projétil. As bombas de profundidade, carregadas com trotil, tinham uma espoleta e um excitador (booster), colocados no interior das bombas. Como dissemos, o manual garantia que uma bomba não explodiria pelo contato das cargas dos petrechos, quer do próprio navio, quer do inimigo. Malgrado terem explodido as *pastilhas* ao choque dos projéteis, não consideramos isso uma prova definitiva, uma vez que não ficou provado ter havido impactos nas bombas, as quais, talvez, não se comportassem da mesma maneira das provas.

O navio na condição de guerra, como navegava, deveria ter muitos carregadores para pronto uso; contudo, a arma não estaria engatilhada. Para executar essa operação, seria necessário o concurso de vários homens, para colocar o tirante em volta do cano, apontá-la para cima e comprimir a

mola. Ademais, a metralhadora, sendo basicamente A/A, atirava em depressão, em difíceis condições. Acima de qualquer consideração, uma arma não seria disparada sem ordem do comando, máxime, considerando a grande experiência dos artilheiros do *Bahia*, salvo, se houvesse uma situação de emergência, quando a abertura de fogo seria imediata.

O navio, de fato, não possuía os chamados — “limitadores de conreira e depressão” — nem os deveria ter, considerando o alto grau de treinamento do navio. Alguns navios empregados no preparo de novas guarnições levavam esses dispositivos, sempre avantajados e complicados. Em barco de combate, os limitadores não existiam, para permitir o tiro mais livremente, principalmente, o chamado de *ino-pinado*, contra o alvo que surgia muito próximo ao navio.

O fato foi que o comunicado não respondeu a indagação de muitos, dando a origem de uma estranha lenda: o *Bahia* fora torpedeado.

OS ATAQUES DO BABITONGA

Dentre os contratorpedeiros entregues pela Marinha Americana à nossa estava o novo, mas já veterano de guerra, DE 101 *Alger*, batisado de *Babitonga*, o manso rio que banha a simpática cidade de Joinville, SC. Era um navio de extrema versatilidade e de notável poder de fogo.

O seu primeiro Comandante foi o Capitão-de-Corveta Daniel dos Santos Parreira, que havia sido experimentado no serviço da CV *Henrique Dias*, já mencionada como tendo evitado um torpedo inimigo. Isto nada tem a ver com a nossa história, contudo, mostra que Santos Parreira tinha contas a ajustar com os solertes tedescos. Na ocasião, estava ocupado com o seu comboio, não podendo dar a devida resposta ao agressor.

Santos Parreira sempre foi um homem estudioso, bom marinheiro e dotado de grande energia. Engenheiro civil, hidrógrafo, antigo instrutor de guardas-marinha, oficial de estado-maior e cursado em guerra anti-submarino nos EEUU, eram alguns de seus títulos. O Imediato do *Babitonga* era Sávio Duarte Nunes, oficial de raro valor, um bom técnico e excelente administrador. A praça d'armas era ornamentada pela pre-

sença de oficiais como Luiz Phelipe Caldas de Lacê Brandão, Sylvio de Fontoura Rangel, Humberto Giudice Fitipaldi, Sylvio Caielle de Siqueira, João Carlos de Freitas Raulino, João Mário Baptista e alguns oficiais. Estavam a bordo 7 experimentados suboficiais e inúmeros sargentos e marinheiros veteranos de guerra. Os times de ataque estavam bem coordenados, devido aos constantes treinamentos na Escola de Instrução Anti-Submarino de Recife.

Estava o *Babitonga*, no dia 14 de junho de 1945, no seu posto na Estação 13, quando o operador do som, depois de examinar cuidadosamente o eco obtido, bradou — *Contato com Submarino*, dando a seguir a marcação, limites e *rate*. O oficial de quarto tocou — *Postos de Combate*, atendido por todos em acelerado, inclusive por Santos Parreira, que assumiu o comando no passadiço. A parte de contato foi redigida, junto com a ocorrência do dia 18, assim composta:

“1. Passo a relatar à Força Naval do Nordeste as operações anti-submarinas realizadas por este navio, quando em serviço de vigilância a apoio de aviões na Estação 13 — sobre o equador, na longitude de 30°.

2. No dia 14 de julho de 1945, cerca das 11.30 (tempo legal) foi obtido contato sonoro, na distância de 1.200 jardas, marcação verdadeira 210°. O alvo movia-se lentamente para a direita, tinha 15° de largura no momento do contato, indicando dopler abrindo. Sendo identificado possuir características de submarino, foi tentado um primeiro ataque com *hedge-hog*, que não foi terminado em virtude do pouco tempo dispendido na aproximação, que não permitiu o uso da arma de proa.

3. Tendo sido renovado o contato foi feito um lançamento de bombas foguete, sem resultado, e a seguir, reataque com bombas de profundidade. Foi notado, que após a explosão das bombas, veio à superfície bastante óleo, estendendo-se por uma circunferência de cerca de 300 jardas. Procurando investigar a natureza dessa mancha, onde se notavam borras parecendo de graxa, foi colhido um balde de água do mar, tendo sido constatado conter óleo de especificação desconhecida.

4. Tendo solicitado informações sobre a possibilidade de presença de submarino na zona, foi recebida a informação de que não

havia qualquer indicação de presença de submarino no Atlântico Sul.

5. No dia 18 de junho, às 9.15h (tempo legal) foi obtido contato na distância de 1.800 jardas e marcação verdadeira 205°. Todas as indicações: largura de alvo, rate, dopler, permitiam admitir que o alvo fosse submarino. Para maior segurança, quando o navio estava próximo do alvo imerso, foi ligado o JK e conteirado de modo a se ouvir os ruídos na mesma marcação em que se tinha anteriormente o eco. Passou-se, então, a ouvir o ruído dos propulsores, numa marcação relativa de 110°, na qual não poderia haver interferência com o ruído dos propulsores do navio, além de que, o número de rotações era bem mais reduzido do que o dos propulsores do navio. Voltando-se a emitir o "ping", tornou-se a ter o eco na mesma direção.

6. Foram, por isso, realizados dois ataques: um com o *hedge-hog* e outro com bombas de profundidade, de resultado desconhecido. Não se pôde retomar o contato.

7. O navio teve por várias vezes, em outros dias, contatos sonoros, que verificados, indicaram tratar-se de peixes.

8. Apesar de não haver outros indícios da presença de submarino no Atlântico Sul, julgo viável a hipótese de ter sido surpreendida a passagem de submarinos inimigos, que tendo recebido fugitivos do Reich em algum ponto ao largo do litoral europeu, pretendessem desembarcá-los em algum ponto do litoral sul americano. (ass.) Daniel dos Santos Parreira, Capitão-de-Corveta, Comandante (Of. SDN nº 143 — Natal, 25-06-1945 — Arquivado — SD GM Doc. 2 Pasta 351 Gav. 3112)."

O *Babitonga*, na Estação 13, continuou a executar o serviço de vigilância, tendo assistido à passagem de 261 aviões militares americanos, rumo a Natal. O ofício acima transcrito foi precedido de rádios cifrados, dirigidos ao Comandante da Força, contudo, nenhuma providência foi tomada, talvez, por estarem todos eufóricos com a Vitória.

Fatos de extrema gravidade; as informações obtidas de aviões e de pescadores viam acusar a presença de submarinos na nossa costa. A confirmação de viagens misteriosas dos submarinos rebelados seriam confirmadas pela chegada a Mar del Plata de dois corsários alemães. Teriam passado outros? Conseguiram desembarcar

os ocupantes, para serem destruídos, em seguida, pelas tripulações? E, o ataque de 14 de junho do *Babitonga*? E, a destruição do *Bahia*, a 4 de julho? São perguntas de difícil resposta, porquanto, nada sabemos sobre as atividades dos nazistas em desacordo com a ordem de *Rendição Incondicional*.

Sabemos que muitos nazistas seguiram a frase aparecida nos muros carbonizados da Alemanha vencida: "O inimigo nada encontrará na Alemanha, além de lixo e ratos. Nunca capitularemos. A morte é melhor do que a escravidão!"

OS FERRENHOS NAZISTAS

É muito bela a *Ordem do Dia Nº 13*, do Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, Comandante da *Força Naval do Nordeste*, a qual temos a honra de reproduzir:

"*Terminou a Guerra! O Brasil* está agora certo de perdurar como nação livre, soberana e segura de seus destinos.

Despertadas todas as suas energias potenciais para revidar a injustificada agressão inimiga contra bens materiais e vidas preciosas, a grande Nação Brasileira soube apresentar-se perante os seus aliados coesa e forte, desde os que, nas retaguardas, preparavam e sustentavam com o seu esforço de guerra, a ação efetiva e eficaz contra o inimigo, até os que, nas linhas de frente de terra, ar e mar, agiam firmemente no revide altivo às afrontas recebidas.

Esteve a Marinha Brasileira vigilante e pronta na hora da expectativa, enquanto se mantinha a Nação neutra e estrugiu o furor das batalhas ao longe; ativa, incansável, arrojada e segura na defensiva e na ofensiva, quando soou a hora de deixar de lado as normas sempre apreciadas do Direito, a fim de empregar a força, como a única razão para convencer os insanos agressores.

E desde então, até agora, já anunciada a Vitória, esteve uma parcela dessa Marinha gloriosa — a *Força Naval do Nordeste*, sempre no mais acesso da luta, no largo setor que lhe foi dado guarnecer. Não houve, em toda a duração de suas atividades, para os seus homens, um segundo de descanso completo, fosse à luz do dia ou à incerteza das horas mortas da noite, fossem quais fossem as condições de tempo, fossem quais fossem as agruras ou os sofrimentos físicos.

Reboou, enfim, o brado da Vitória: Vencemos!

E o BRASIL saiu dessa guerra tão orgulhoso, quanto qualquer das maiores Nações do Mundo! Estamos satisfeitos: cumprimos o nosso dever para com a Pátria!

Orgulhamo-nos, pois, da Força Naval do Nordeste!"

Em 8 de maio de 1945, logo que foram suspensas as hostilidades na Europa, os Aliados repetiram, por telegrafia, a ordem para os submarinos virem à superfície, mostrando as suas bandeiras, além de instruírem aos comandantes para darem as suas posições às estações ou aos navios próximos.

Doenitz, então Chefe Supremo, autorizou os comandantes a se renderem; os que se achavam nos portos, simplesmente se entregaram; os submarinos, em número de 49, em operações no mar, tiveram variadas reações. Alguns rumaram para as bases; outros, se entregaram no mar; poucos foram para portos neutros; e, alguns, desapareceram. O serviço americano deu uma explicação para os desaparecidos: estavam viajando na profundidade *snorkel* e não receberam a mensagem; contudo, nada disseram que barcos eram esses e para onde se destinavam.

De qualquer forma, na tarde de 18 de maio, foi dada a ordem de suspensão dos comboios e instruídos os navios a mostrarem as suas luzes de navegação, em áreas afastadas da luta no Pacífico.

Em 6 de junho de 1945, pelo Decreto nº 18811, o Governo brasileiro declarou a existência do Estado de Guerra com o Japão. A data desse Decreto teve, sem dúvida, alguma coisa a ver com os ataques de 14 e 18 de junho do *Babitonga*. Havia sinais de reação por parte de alguns nazistas: o U-234 seguiu para o Japão conduzindo um grupo de técnicos; havia boatos de que estavam sendo instalados grupos de resistência em pontos do oriente; e, também, pairava no ar uma simples pergunta onde estavam os submarinos desaparecidos?

[Os americanos estavam misteriosos e reticentes. Depois, se soube: estavam se preparando para a chamada *guerra fria*; assim, precisavam conquistar os neutros e, até mesmo, os antigos inimigos.

Desta forma, tudo indicava que os ataques do *Babitonga* seriam mal vistos ou, pelo menos, ignorados. Essa atitude não

seria, todavia, seguida pelos ferrenhos nazistas, que juravam vingança.]

O *Babitonga* foi rendido pelo *Bauru* e este, pelo *Bahia*. Foi o que desgraçadamente recebeu o golpe dos irados nazistas, na manhã de 4 de julho. Mas o *Babitonga*, com o grande número "7" na proa, bem visível em ambos os bordos, era um navio marcado; daí a coincidência da agressão de 13 de julho.

Alguns oficiais mais imaginosos, conhecendo as estranhas coincidências havidas, atribuíram o desastre do inditoso *Bahia* aos perversos atos dos desesperados nazistas, sequiosos por vingança, depois da destruição de um submarino pelo *Babitonga*. A história do *Bahia* seria contada por eles, da seguinte forma: o velho cruzador, estava sendo seguido, até que a sua parada para jogar água o alvo a ser usado no exercício de tiro, ofereceu uma rara oportunidade para o lançamento do torpedo do submarino. No ato do ataque, o periscópio foi avistado, ou mesmo o torpedo tenha corrido muito na superfície, de modo a ser percebido pelos homens da guarnição da arma já em seus postos. Como as comunicações entre a metralhadora eram muito precárias, além de estarem os homens treinados para abrir fogo em tais emergências, a arma foi rapidamente carregada e disparada, segundos antes do torpedo, do tipo acústico, ter atingido a popa, atraído pelo movimento dos hélices, postas em movimento por ordem do passadiço, logo que o alvo caíra água. Deu-se o impacto, explodindo o artefato, que comunicou o fogo à munição do paiol de ré. Como toda a guarnição da arma e outros homens situados na popa morreram, ninguém restou para contar a história.

QUEM ESTARIA NO U-977?

O mundo estarecido soube pelos noticiários dos jornais que o U-530 havia se recolhido a Mar del Plata em 9 de julho, isto daria mais de dois meses para o submarino operar depois de terminada a guerra na Europa. Nunca foi explicada a razão de uma nave permanecer no mar tão dilatado tempo, depois de finda a campanha.

Os submarinos, nessa fase, navegam aos pares — disso temos várias testemunhas. Talvez, o companheiro do U-530 tenha sido afundado pelo *Babitonga*, vingando-se o outro no *Bahia*. Na falta de informações concretas, qualquer suposição seria válida.

A outra nave, o U-977, arribou à Argentina, um mês depois, em agosto. Não precisamos contar os dias do U-977 passados no mar — ele teria combustível para operar por longo tempo. O que deveria preocupar seria o motivo do submarino ficar por aí esse tempo todo. Quem sabe se ele não estaria esperando pelo *Babingtona*, para afundá-lo? O *Bahia* era um velho navio, adaptado como nave A/S; o *Babingtona*, novo e bem comandado, não daria chance ao inimigo. Mas, foi feita uma tentativa para apanhá-lo, conforme lemos na Parte de Contato, transcrita abaixo:

“1. Levo ao conhecimento da Força Naval do Nordeste os detalhes das operações anti-submarinas realizadas pelo Contratorpedeiro *Babingtona*, já comunicadas por rádios, com cópias ao Consolant.

2. Às 04.40h (hora legal) do dia 13 de julho de 1945, estando o navio nas proximidades da Estação 13 (lat. 00° long. 30°W) foi obtido contato sonoro. Procedeu-se com a máxima cautela, determinando a largura do alvo, efeito dopler, rate, movimentos do alvo e traçados do recorder, em várias corridas, para se comprovar a existência de um alvo submarino. Foi ligado o JK para a escuta de efeitos hidrofônicos, bem como o ecobatímetro. Tendo sido afastada a hipótese de ser o contato peixes ou baleias, foi utilizado o transmissor do som para intimar o submarino a vir à superfície e render-se (mensagem pelo Código Internacional de Sinais).

3. Não tendo sido atendido foi iniciado o ataque com *hedge-hog* e reataque com bombas de profundidade, padrão médio. Não houve resultado aparente, tendo sido perdido o contato.

4. Cerca de 13.00 h estabeleceu-se novo contato, que foi investigado cuidadosamente como o anterior, antes de ser iniciado o ataque. Então, usamos primeiro o *hedge-hog*, e depois, as bombas de profundidade, padrão fundo.

5. Foi observado que numa das explosões veio à superfície, por uma fração de minuto, um objeto de cor preta, que a incidência do sol tornava brilhante, com a forma semelhante a de um chapéu armado, que pareceu-nos de ser um casco de metal, visto no sentido longitudinal, numa distância de 800 jardas. Tendo mandado abrir fogo com o canhão de popa, foi disparado um tiro, mas não a tempo de atingir, entre outros, o alvo de superfície.

6. Tendo aproado imediatamente para o local foi observado que apareciam bolhas na superfície, mostrando o movimento anterior do submarino (durante o ataque de popa), dando a impressão de um alagamento de emergência, ou por avaria, ou motivadas por uma imersão rápida. Apareceu na superfície uma mancha de óleo, que não pôde ser melhor observada para não prejudicar a retomada do contato.

7. Só foi obtido novo contato às 14.00 h, sendo realizados ataques com *hedge-hog* e bombas, sem resultados visíveis. A procura prolongou-se até às 16.00 h sem se conseguir reobter contato, e sendo dada volta aos postos de combate, passando a varredura a ser feita, na direção da Estação 13.

8. De 08.00 h do dia 4 até às 08.00 h do dia 15, a varredura foi feita em coordenação com o Contratorpedeiro *Marcilio Dias*, o qual varreu os lados do quadrado de 14 a 10 milhas de lado, cujo centro era a Estação 16; o *Babingtona* explorou o interior do referido quadrado. Nesse período, foram verificados dois contatos, cujas características foram as de peixes. Vão anexos os traçados do recorder, onde são visíveis as diferenças das impressões.

9. De 11.00 h do dia 17 até 17.00 h do dia 18, a varredura foi realizada com o concurso do *Grajaú*. Esse navio varria, durante o dia, a parte exterior do quadrado de 10 milhas de lado, enquanto o *Babingtona* verificava o interior, mantendo sempre o contato visual. À noite, a varredura era realizada seguindo os paralelos, com a distância de seis milhas entre os navios, que faziam as conversões simultaneamente.

10. Devemos ressaltar que durante as manobras a guarnição portou-se impecavelmente. Os postos foram guarnecidos com precisão. Os operadores do sonar e de recorder foram incansáveis nas suas funções. O pessoal da guarnição do *hedge-hog* e bombas satisfez inteiramente, não tendo deixado de ser lançada uma bomba sequer, no campo de *hedge-hog*, no momento determinado.

11. Solicito a atenção do Sr. Comandante da Força para os gráficos do recorder, que vão em anexo, cujo estudo comparativo justificará a persistência dos ataques e a sua oportunidade.

12. Havendo este navio tido, nesta mesma posição, nos dias 14 e 18 do mês de

junho, dois contatos muito positivos e que podiam pertencer ao mesmo submarino ou a dois submarinos distintos, contra os quais foram realizados os ataques já relatados em meu ofício nº 143, e tendo sabido por uma irradiação de broadcasting, do dia 12 deste mês, estar um submarino alemão internado na República Argentina, em Mar del Plata, peço vênia para recordar a hipótese que naquele ofício apresentei e cujos fatos subsequentes vêm confirmar.

13. Julgo provável que esse submarino seja um dos dois que foram atacados por este navio em 14 e 8 do mês de junho, e que se entregou à Argentina, depois de deixar fugitivos no litoral da América do Sul. Tendo esse navio procurado a Argentina para se entregar, julgo haver maior probabilidade em considerar Santa Catarina, onde há numerosos alemães, como o esconderijo. A rendição do submarino na Argentina distrairia a nossa atenção para aquele país.

14. No dia 17 de julho foi ouvida uma irradiação de rádio comercial, relativa à passagem de dois submarinos na costa sul. É muito provável que essas naves sejam as responsáveis pelo afundamento do Cruzador *Bahia*, quando se consideravam a serviço do Japão, potência em guerra contra o Brasil. (ass.) Daniel dos Santos Parreira, Capitão-de-Corveta, Comandante (Of. nº 188 do Contratorpedeiro *Babitonga*, de 20-07-945, em viagem, endereçado ao Comandante da Força Naval do Nordeste — Arquivo da Marinha doc. 3, pasta 351, gaveta 3112).

O insólito caso descrito pelo Comandante do *Babitonga* mereceu a devida atenção por parte do Comandante da Força, como vimos na comunicação do contratorpedeiro. Foram, incontinentemente, despachados o *Marcílio Dias*, sob o comando de Olavo de Araújo, e o *Grajaú*, de Edgard Fróes da Fonseca, para auxiliar o *Babitonga* nas pesquisas. Na varredura executada pelos três navios nada foi encontrado, o que mais, veio confirmar nas datas anteriores, a presença de submarinos.

Depois de haver chegado a Recife o Ofício 188 do *Babitonga*, o Chefe do Estado-Maior da Força, o Comandante Gerson de Macedo Soares, mandou os gráficos do recorder para exame no EITAS, merecendo um incisivo parecer do Encarregado da Escola, o Capitão-Tenente Israel Sesefredo

Passos, assim redigido: Parece-me, diante das providências tomadas pelo navio, as quais foram de todo acertadas, e dos gráficos em anexo, que os contatos, que motivaram os ataques do *Babitonga* com bombas de profundidade e de *hedge-hog*, foram de nave submarina.

A referência feita pelo Comandante Daniel dos Santos Parreira a submarinos avistados na costa, decorre de um informe dado por pescadores de Tramandaí, Rio Grande do Sul e de notícias de Mar del Plata.

Uma notícia chegou oficialmente ao conhecimento do Comandante da Força: um avião militar norte-americano avistou no dia 24 de julho, perto dos Penedos de São Pedro e São Paulo, um submarino atravessando o Atlântico. Imediatas providências foram tomadas: às 08.20 h, de 25, deixaram o Porto de Natal três Caças para fazerem uma frente de rocega na rota provável da nave submarina. Esses navios estavam sob o comando dos seguintes oficiais: *Guajará* — Aristides Pereira Campos Filho, *Grajaú* — Edgard Fróes da Fonseca e *Guáiba* — Gualter Maria Menezes Magalhães. Nada foi encontrado de maior vulto; contudo, temos a registrar um contato suspeito verificado pelo *Grajaú*, na posição 04°24' S e 33° 34' W.

Na primeira quinzena de agosto de 1945, foi internado em Mar del Plata e entregue às autoridades americanas, o submarino U-977, o qual possuía características especiais: estava preparado para conduzir um alto dignatário nazista! Nada sabemos sobre o assunto: quem teria nele viajado e onde foi desembarcado? [O silêncio dos nossos aliados do norte foi impenetrável e, portanto, muito suspeito.] Chegou a ponto de chamar a atenção do público americano; assim, o Saturday Evening Post, edição de 22 de novembro de 1952, lançou a idéia de que Hitler havia sido transportado para a Argentina, com nome suposto e com a face modificada, para preparar o ressurgimento do nazismo!

Sem dúvida, trata-se de uma suposição muito temerária e desprovida de provas concretas, mas é lícito perguntar: o que teria acontecido com o Cruzador *Bahia*?

O exame do casco do infeliz e bravo cruzador responderia a esta indagação. Entretanto, como chegar aos fundos abissais do Atlântico, onde repousa para sempre o nosso *Bahia*?