



PUBLICAÇÃO DO  
DPHDM - 40

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL  
PUBLICAÇÃO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

*A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores, alunos de história e oficiais de Marinha, com o propósito de promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.*

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

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante-de-Esquadra Alvaro Luiz Pinto

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA**

Vice-Almirante (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Arinê Bacelar Rego

**Departamento de História Marítima e Naval**

Capitão-de-Fragata (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

**Departamento de Publicações e Divulgação**

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

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

REVISTA NAVIGATOR

<http://www.revistanavigator.net>

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

*Tiragem: 1000 exemplares*

RIO DE JANEIRO

SEMESTRAL

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N. 5 V. 3	p. 112	2007
-----------	----------------	-----------	--------	------



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL  
PUBLICAÇÃO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

### CONSELHO EDITORIAL

CMG Joaquim Arinê Bacelar Rego  
CF Alexandre Soviero  
CF (T) Edina Laura Costa Nogueira da Gama  
CF (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel  
CF (T) Ivone Maria de Lima Camillo  
CF (T) Gerson Sampaio de Sousa  
CT (T) Carlos André Lopes da Silva  
1ºT (T) José Carlos de Araujo Neto  
Professor Paulo Fernando Dias Vianna  
Professor Luiz Octávio de Castro Cunha

### CONSELHO CONSULTIVO

VA (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)  
Prof. Dr. Arno Wehling (IHGB/UGF)  
Prof. Dr. Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)  
Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRJ)  
CMG (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida (IGHMB)  
Prof. Dr. Gilson Rambelli (UNICAMP)  
Prof. Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)  
VA (Ref<sup>o</sup>) Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)  
Gen. (Ref<sup>o</sup>) Jonas de M. Correia Neto (IGHMB)  
Prof. Dr. José Miguel Arias Neto (UEL)  
Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)  
Prof. Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)  
CA (Ref<sup>o</sup>) Max Justo Guedes (IHGB)  
Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (UNIRIO/UGF)  
Cel. (Av.) Paulo Dartanham M. de Amorim (IGHMB)  
Dr. Petrônio Raimundo G. Muniz (FUNCEB)  
CA (RM1) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (EGN)  
Prof. Dr. Ronaldo Rogério de Freitas Mourão (IHGB)

### INDEXADA POR / INDEXED BY

Sumários de Revistas Brasileiras  
www.sumarios.org

### EQUIPE EDITORIAL

#### Editor

Primeiro-Tenente (T) José Carlos de Araujo Neto

#### Identidade Visual

Edna Costa

#### Projeto Gráfico

Capitão-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo

#### Capa e Editoração Eletrônica

Capitão-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo  
Célia Maria Barros Gutierrez

#### Revisão

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

#### Web Designer

Célia Maria Barros Gutierrez

### ERRATA

Na edição nº 4 (dezembro de 2006),  
página 27, as legendas 1 e 2 saíram  
trocadas.

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.  
– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun. 1985); n.5 (jun. 2007)  
Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2007.  
v. : il.; 27 cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

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

1. Brasil – História Marítima – Periódicos
  2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Serviço de Documentação da Marinha
- II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

# Sumário

Capa  
Cruzador Tamandaré



## 5 APRESENTAÇÃO

### ARTIGOS

#### 7 A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917: uma análise crítica

*Francisco Eduardo Alves de Almeida*

#### 20 Sentimentos republicanos em pensamentos navais: a participação de oficiais da Marinha na implantação da República brasileira

*Gláucia Soares de Moura*

#### 33 Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII)

*Luiz Geraldo Silva*

#### 50 A navegação do Rio Doce: 1800-1850

*Haruf Salmen Espindola*

#### 73 A América portuguesa na cartografia de Pero de Magalhães de Gândavo

*José Carlos de Araujo Neto*

#### 85 La Isla Gorriti (1816-1828): noticias de su importancia militar, comercial y poblacional en la dominación lusobrasileña

*Carlos A. Bauzá Araújo*

## 93 COMUNICAÇÃO

#### Correspondências entre os Almirantes Barroso e Tamandaré no limiar da Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai

*Edina Laura Costa Nogueira da Gama*

## 105 RESENHA

#### BARRETO NETO, Raul Coelho. *Flores ao mar: naufrágios brasileiros na Segunda Guerra Mundial*

*Odyr Buarque de Gusmão*

## 109 DOCUMENTO

Carta do Barão de Cotegipe ao Almirante Tamandaré, de 13 de dezembro de 1887, comunicando elevação de Tamandaré ao título nobiliárquico de Conde (Arquivo da Marinha)



Capa  
Quilombo Tamariz

Quilombo Tamariz

Quilombo Tamariz

A história do quilombo Tamariz, um dos últimos remanescentes de quilombolas no Brasil.

Um relato de resistência e luta por direitos.

Um livro que inspira e educa.

# A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917: uma análise crítica

**Francisco Eduardo Alves de Almeida**

*Capitão-de-Mar-e-Guerra, Historiador graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Membro e Instrutor do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval e 2º Vice-Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Atualmente é aluno de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ, tendo exercido o cargo de Diretor do Serviço de Documentação da Marinha entre 2005 e 2007.*

## RESUMO

Por ocasião da declaração de guerra do Brasil à Alemanha, em outubro de 1917, motivado pelo afundamento de diversos navios mercantes nacionais em águas européias, todo o esforço militar recaiu sobre a Marinha de Guerra. Naquela oportunidade, a Armada dispunha de poucos navios em condições materiais satisfatórias, sofrendo de consideráveis limitações logísticas. Tal situação já vinha se agravando desde a Revolta da Armada, em 1893, e da Revolta dos Marinheiros, de 1910, logo depois do Brasil receber navios novos no Programa Alexandrino, porém sem meios de mantê-los em satisfatórias condições operacionais. O que se discute é a situação material dos navios de guerra e a capacidade logística instalada da Marinha ao final de 1917, concluindo-se pelo despreparo estrutural da Armada para enfrentar as forças navais inimigas em caso de necessidade.

PALAVRAS-CHAVE: MARINHA DE GUERRA; GRANDE GUERRA; HISTÓRIA NAVAL

## ABSTRACT

When Brazil declared war to Germany in October 1917, motivated by the sinkings of her merchant ships on european waters, all the military efforts were represented by the Brazilian Navy. At that time the Navy had few warships in satisfactory conditions, with a serious logistic limitation. Such situation had been aggravated since the Armada Revolt in 1893 and the Sailor's Revolt in 1910 just after Brazil incorporated new Alexandrino Program warships, although without conditions to maintain them in good operational status. What will be discussed in this paper is the material conditions of those warships and the effective naval logistical capacity at the end of 1917, coming to the conclusion that the Navy was unprepared to face the German naval forces at sea in case of necessity.

KEYWORDS: BRAZILIAN SQUAD; FIRST WORLD WAR; NAVAL HISTORY; MATERIAL SITUATION

## ANTECEDENTES

Em 1917, o Brasil possuía uma Marinha de Guerra muito aquém de suas necessidades. Nada mais significativo para descrever a situação da Marinha do que o comentário de Pandiá Calógeras sobre essa força. Disse ele:

Nenhum ministério, tanto quanto este [o da Marinha], precisa de intensa e profunda obra de saneamento técnico, administrativo e orçamentário. Dez anos faz que persiste o mesmo pensamento diretor e de sua realização resultou a quase desapareção da Marinha como instrumento de combate e de execução da política externa do Brasil.<sup>1</sup>

As razões para esse estado de coisas gravitavam desde o desinteresse da classe política com os assuntos militares até a sempre presente falta de recursos para a obtenção de belonaves mais modernas. Essa situação crônica atingia diretamente a operacionalidade da Marinha, que se via impotente para cumprir um papel mínimo na defesa nacional.

Dois fatos, certamente, vieram agravar e atingir diretamente o prestígio que a Marinha desfrutou no Império e que ainda guardava ressentimentos nos marinheiros mais antigos.

O primeiro foi a participação de segmentos consideráveis da Marinha na chamada "Revolta da Armada", em 1893, contra o governo de Floriano Peixoto.

Naquela oportunidade, parte importante da Marinha se sublevou contra Floriano com o argumento de que, com a renúncia de Deodoro da Fonseca, deveria ser convocada nova eleição para a Presidência da República, uma vez que só havia transcorrido 11 meses desde a sua posse. A Constituição vi-

gente em 1891 estabelecia que, em caso de falecimento ou impedimento do presidente eleito antes de completar metade do mandato, novas eleições seriam convocadas pelo vice-presidente. Floriano Peixoto, eleito vice-presidente em outra chapa, se recusara a convocar essas eleições e assim a revolta espocara. Seu líder foi o Almirante Custódio de Melo que, após rompimento com Floriano, sublevou a Armada.

Subjacente à legitimidade de Floriano, existia um sentimento de inferioridade da Marinha em relação ao Exército. O Almirante Helio Leoncio Martins explica exatamente que tipo de sentimento caracterizava a Armada:

Com a tutoria do País exercida pelo Exército, ao qual se devia a Proclamação da República, a oficialidade da Armada, mormente os elementos de menor graduação, adquiriu um sentimento de subalternidade do qual resultou sensível hipertrofia do "espírito de corpo" (que caracteriza o corporativismo militar). Isto fê-la ir se envolvendo no redemoinho em que se transformaram a política e a administração brasileiras.<sup>2</sup>

Floriano Peixoto representava o Exército, e como tal a supremacia das forças de terra. A indignação da oficialidade com essa humilhação levou-a a sublevar-se, liderada por Custódio de Melo. Acresça-se a isso o fato de Floriano contratar um almirante brasileiro já na reserva<sup>3</sup> para liderar uma Esquadra apressadamente constituída para combater os revoltosos, cindindo ainda mais a unidade da Marinha. Essa esquadra foi pejorativamente chamada de "Esquadra de papelão"<sup>4</sup> em razão de sua flagrante debilidade.

Ao final, a revolta foi desastrosa para a Marinha. O antigo "espírito de corpo" foi atin-

<sup>1</sup> CIDADE, Francisco de Paula. Verbetes para um dicionário bibliográfico militar brasileiro. In: *Revista militar Brasileira* nos 1 e 2, jun 1952, p.25.

<sup>2</sup> MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997, p.453.

<sup>3</sup> Tratava-se do Almirante Jerônimo Gonçalves.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p.295.

## *Navegador 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

gido, as verbas para a sua remodelação escazearam e o seu prestígio totalmente abalado. A supremacia do Exército passou a ser total.

O segundo fato que veio a agravar a sua situação foi a chamada “Revolta dos Marinheiros”, também conhecida como “Revolta da Chibata”, em 1910, liderada pelo Marinheiro João Cândido.

A razão para a revolta era a aplicação da chibata nas penas disciplinares impostas nas organizações da Marinha. Ato realmente degradante, João Cândido mobilizou diversos navios na rebelião, o que provocou reações variadas na classe política. Alguns políticos se solidarizaram com os revoltosos. Outros acreditaram que a punição era o melhor caminho. E, por fim, muitos temiam novas manifestações contra o poder constituído e consideraram que não deveriam ser gastos novos recursos com meios mais modernos e potentes que poderiam atentar contra a ordem estabelecida. Para se ter uma idéia do afastamento da classe política com o reaparelhamento da Marinha, somente 25 anos depois foram concedidos créditos para construção de novos navios, já no governo de Getúlio Vargas.

O fato que também atingiu enormemente a oficialidade nessa revolta foi a morte do Capitão-de-Mar-e-Guerra Batista das Neves, comandante do poderoso Encouraçado *Minas Gerais*, recentemente chegado ao Brasil. Batista das Neves foi abatido pelos marinheiros revoltados quando tentava controlar o motim a bordo de seu navio. O seu cadáver permaneceu no convés do encouraçado, tendo alguns amotinados feito um simulacro de ginástica em redor como um gesto de rebeldia contra a calistênica obrigatória estabelecida pelo comandante, como forma de manter os marinheiros em forma. Alguns foram visto urinando no corpo do oficial.<sup>5</sup>

O governo concedeu anistia aos revoltosos. No entanto, esse ato ficou apenas no

papel, pois muitos amotinados foram presos e assassinados.

Em agosto de 1914 foi deflagrada a Grande Guerra, envolvendo diversos países da Europa. O Brasil manteve-se, de início, rigidamente em uma política de neutralidade, procurando se afastar do conflito, principalmente por temer um ataque explícito a seu comércio marítimo, cujo principal produto era o café. Por cerca de dois anos e meio assim se manteve.

Naquele início de 1917, a Marinha vinha cumprindo um programa de operações navais de modo a implementar a neutralidade assumida pelo Presidente Wenceslau Braz. Com poucos meios operativos disponíveis, a Armada vinha, na medida do possível, cumprindo as patrulhas costeiras regulares determinadas pela Alta Administração Naval, sob a chefia do Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha. Como um grande controlador operacional atuava o Vice-Almirante Estevão Adelino Martins, Chefe do Estado-Maior da Armada, comandante operacional dos navios da Armada.

O que mais se temia eram as incursões de corsários de superfície alemães e de submarinos nas costas brasileiras que começaram, a partir de janeiro daquele ano, a atacar indiscriminadamente os navios de beligerantes e neutros que transitavam em águas em disputa. Felizmente, a guerra não chegaria às nossas costas, no entanto atingiu diretamente os navios mercantes nacionais.

Em abril houve o primeiro afundamento de vapor brasileiro, o *Paraná* na costa ocidental da França. Em maio, novo ataque a mercante nacional, o *Tijuca*, dessa feita próximo ao Porto de Brest, na França, seguido pelo afundamento do terceiro navio, o *Lapa*, perto do Cabo Trafalgar. Imediatamente, seguiu-se o rompimento das relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha.

Em 18 de outubro de 1917 deu-se o torpedeamento de novo navio brasileiro, o *Ma-*

<sup>5</sup> Ibidem, p.114.

cau, a cerca de 200 milhas do Cabo Finisterre, na Espanha. A guerra foi, assim, declarada em 26 de outubro, depois de forte clamor popular nas ruas do Rio de Janeiro.

Como se encontrava a situação material dos navios da Armada naquele final de ano de 1917, após a declaração de guerra do Brasil ao Império Germânico? Por uma questão de recorte historiográfico, não se pretende discutir detalhadamente a questão de falta de pessoal nem o adestramento das guarnições dos navios de guerra, embora algumas incursões sejam feitas nesses aspectos, de modo a compor o quadro material existente.

### ASPECTO MATERIAL E LOGÍSTICO DOS MEIOS NAVAIS

Antes de se descrever a situação material dos meios navais, convém, por uma questão de uniformidade, classificar e distinguir os navios de guerra e suas principais características no início do século XX.

Um navio de guerra era todo o navio destinado ao serviço militar naval de uma nação, sendo o conjunto de navios chamado de Armada<sup>6</sup>.

Uma força naval era uma reunião de navios de guerra em operações, ao passo que uma esquadra era parte de uma força naval composta de duas ou mais divisões, congregando três ou mais navios.

Os navios de primeira ordem recebiam o nome de navios de esquadra, sendo cinco os elementos indispensáveis para o combate naquela ocasião: o deslocamento, o poder ofensivo (consistindo na maior ou menor capacidade de atacar o inimigo), o poder defensivo (consistindo na capacidade

de resistir aos ataques do inimigo), a velocidade e o raio de ação (maior extensão que um navio a vapor podia percorrer com o carvão que suas carvoeiras podiam comportar)<sup>7</sup>.

Os navios de guerra eram classificados em quatro classes, a saber:

1ª Classe: os navios de 7000 a 8000 toneladas;

2ª Classe: os de 4000 a 7000 toneladas;

3ª Classe: os de 1000 a 4000 toneladas; e

4ª Classe: todos os outros navios.<sup>8</sup>

Todas as unidades operativas, aí incluídos os navios, forças navais e o Batalhão Naval estavam subordinados ao Estado-Maior da Armada (EMA) chefiado, como visto, pelo Vice-Almirante Estevão Adelino Martins.

Em relatório ao Ministro da Marinha, o Almirante Adelino reclamou do desempenho e da burocracia envolvida no Estado-Maior:

Termino essas minhas palavras, fazendo um apelo a todos aqueles que tem responsabilidade na administração naval para que se esforcem em prestigiar o Estado-Maior da Armada, que tão mal compreendido tem sido, e que resvalará para o rol das inutilidades, das repartições simplesmente burocráticas, sem iniciativa e sem autonomia, se porventura não houver essa congregação de esforços para ampará-lo e prestigiá-lo, obrigando-o a produzir.<sup>9</sup>

Competia ao EMA a manutenção das forças navais da República em estado de ação imediata, desde a sua concepção mais geral até os seus menores detalhes e, como tal, era responsável pela eficiência militar da esquadra pronta, pela instrução das suas guarnições e pela disciplina.<sup>10</sup> Para o atendimento dessas tarefas, o EMA compunha-se

<sup>6</sup> MATTOS, Eduardo Augusto Veríssimo de. *Explicador de Apparelhado dos navios*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905, p.90.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p.92.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p.92.

<sup>9</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do CEMA ao MM*, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1918, p.15.

<sup>10</sup> CAMINHA, Herick Marques. Estrutura administrativa do Ministério da Marinha. In: *História Naval Brasileira*. V. 5, tomo 1-B. Rio de Janeiro: SDM, 1997, p.17.

## *Navegador 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

de quatro seções chefiadas por capitães-de-fragata, a saber:

1ª Seção: responsável pelas áreas de formação, mobilização e Marinha Mercante;

2ª Seção: responsável pelo setor de operações;

3ª Seção: responsável pela fiscalização, instruções para exercícios de tiro ao alvo e inventos militares; e

4ª Seção: responsável pela Justiça Militar, disciplina, regulamentos do serviço interno, uniformes e ordens do dia.

Todas essas quatro seções compunham o Departamento de Técnica Naval, superintendido pelo subchefe do EMA, um capitão-de-mar-e-guerra.

No relatório do chefe da 1ª Seção ao CEMA, em 1918, a seção indicou que existiam grandes desfalques nas lotações dos navios em razão da designação de muitos militares para compor a divisão naval que estava designada para a Europa. Além disso, não existia a Reserva Naval, tão necessária para complementar esses claros.

Complementava, mencionando que a Marinha Mercante nacional era composta de 196 navios em 1918, com os seguintes efetivos<sup>11</sup>:

Lloyd Brasileiro: 64 navios;

Lloyd Brasileiro, arrendados ao Governo Francês: 29 navios;<sup>12</sup>

Companhia Nacional de Navegação Costeira: 23 navios;

Lloyd Nacional: 14 navios;

Companhia Nacional de Navegação Bahiana: 28 navios; e

Vapores diversos: 23 navios.

No relatório do chefe da 2ª Seção ao CEMA foi feito um diagnóstico, por divisão naval, da preparação dos navios componentes para o combate. Esse diagnóstico retrata perfeitamente o estado material dos meios navais no início do ano de 1918.

### **DIVISÃO NAVAL DO NORTE**

Tinha a responsabilidade do patrulhamento do Amazonas aos limites dos Estados da Bahia e Sergipe, sendo constituída pelos seguintes navios, em 31 de dezembro de 1917:

Encouraçado<sup>13</sup> *Deodoro* – capitânia<sup>14</sup>,

Encouraçado *Floriano*,

Cruzador *Tiradentes*,

Cruzador *República*,

Destróier *Piauí*<sup>15</sup>,

Destróier *Santa Catharina* e

Flotilha do Amazonas

Foram desligados, ainda em janeiro de 1918, os dois destróieres e, em junho, o Encouraçado *Floriano* e o Cruzador *República*. O comandante da Divisão era o Contra-Almirante João Carlos Mourão dos Santos e estava localizada no Porto do Recife.

O Almirante Mourão dos Santos lutava permanentemente com a falta crônica de combustível, o carvão, o que prejudicou as patrulhas dos mares do Norte do País. A munição também era escassa e, assim, não

<sup>11</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da 1ª Seção ao CEMA*, 1918, Relatório, p.3.

<sup>12</sup> Um, o *Macaú*, foi perdido, torpedeado por submarino alemão.

<sup>13</sup> Encouraçado era um navio que possuía uma couraça nos bordos sobre todo ou parte de seu comprimento de flutuação. Fonte: MATTOS, op. cit., p.124.

<sup>14</sup> Navio onde se localizava o comandante da divisão com o seu estado-maior.

<sup>15</sup> O destróier pode ser chamado de contratorpedeiro ou simplesmente CT. Os contratorpedeiros navegavam com a Esquadra de Batalha, transmitindo ordens, dando caça às torpedeiras inimigas antes que elas pudessem chegar a distância eficaz de ataque à linha de batalha. Podiam ser divididos em sete tipos, conforme o sistema de caldeiras utilizadas, a saber: Locomotivas, Yarrow, Thornycroft, Blechynden, White, Normand e Reed. Fonte: MATTOS, op. cit., p.148.

foram realizados exercícios de tiro durante o ano de 1918.

O *Deodoro* era um encouraçado guarda-costas<sup>16</sup> de 3ª classe, construído na França em 1898, de 3.162 toneladas<sup>17</sup>, armado com canhões de 240mm, 120mm e 57mm, com limitado poder combatente, se comparado com os encouraçados mais modernos. Possuía uma grande deficiência que era a baixa velocidade e, dos seus 143 marinheiros que serviam na artilharia, apenas 15 eram especialistas. As suas caldeiras operavam irregularmente, embora o desempenho geral do navio fosse razoável<sup>18</sup>.

O *Floriano*, da mesma classe, construído em 1899, possuía canhões de 240mm, 120mm e 57mm, como seu irmão *Deodoro*<sup>19</sup>. Tinha um poder combatente muito reduzido, se comparado com os navios mais modernos. Grande parte de suas chapas do fundo já estava cimentada, o que se constituía em grande deficiência estrutural. A tubulação dos condensadores não inspirava confiança, devido aos constantes vazamentos. Os paíóis de munição dos canhões de 120mm e 57mm não podiam ser utilizados em razão de sua alta temperatura, assim a munição a bordo não era suficiente para um combate muito demorado. A disciplina naquele ano de 1918 foi considerada ruim, tendo sido verificados muitos casos de embriaguez a bordo. De 31 de agosto a 21 de dezembro de 1918, houve nada menos que 222 contraven-

ções disciplinares, das quais 88 foram consideradas graves. Dois oficiais foram, inclusive, presos. Era realmente um navio limitado, problemático e com pouca capacidade de combate.

O *Tiradentes* era um cruzador<sup>20</sup> de 4ª classe, antiquado, do Programa de 1892, construído na Inglaterra, com apenas 800 toneladas, sem nenhum poder combatente, guarnecido por canhões de 120mm e de 47mm, sendo considerado mais uma canhoneira do que um cruzador em razão de suas pequenas dimensões e baixa velocidade. O casco do navio achava-se em péssimas condições e havia sofrido uma extensa cimentação de todo o seu fundo da roda-de-proa até o cadaste<sup>21</sup>. Quando foi inspecionado pelo engenheiro naval, Capitão-de-Fragata Paulo Pires de Sá, encarregado de propor obras necessárias à reparação do seu casco, este chegou à conclusão que “nada mais havia a fazer no navio, sendo, a seu ver, a sua baixa, sem remissão do serviço, a única solução”.<sup>22</sup> A velocidade de deslocamento do navio deveria se manter ainda mais baixa, de modo a poupar suas caldeiras, além de se evitar os disparos de artilharia para que não fosse afetado o seu já comalido casco. Não possuía capacidade de combate.

O *República*, de 3ª classe, foi construído na Inglaterra, possuindo 1.300 toneladas de deslocamento<sup>23</sup>. Era guarnecido por canhões de 120mm e de 47mm, com pequena

<sup>16</sup> Encouraçado guarda-costas tem por finalidade a defesa da costa e dos portos perante um adversário poderoso. Especialmente concebidos e construídos para receberem a maior quantidade de couraça possível. Fonte: MATTOS, op.cit., p.136.

<sup>17</sup> JANE'S Fighting Ships, Sampson Low, Marston & Co, London, 1918, p.445.

<sup>18</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da Divisão Naval do Norte para o CEMA*, 1918, p.3. Anexo do relatório do CEMA ao MM em 1918. Arquivo da Marinha.

<sup>19</sup> JANE'S, op.cit., p. 445.

<sup>20</sup> O cruzador era o navio cuja incumbência recaía em interceptar o comércio do inimigo e capturar seus cruzadores, protegendo o comércio nacional. Era dotado de grande velocidade, armado com canhões de tiro rápido. Fonte: MATTOS, 1905, p.134-142. Podiam atuar como esclarecedores da linha de batalha.

<sup>21</sup> Cadaste era uma peça semelhante à roda-de-proa, constituindo o extremo do navio a ré. Fonte: FONSECA, Maurílio. *Arte Naval*. V.1, 7. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2005, p.15.

<sup>22</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da Divisão Naval do Norte para o CEMA*, 1918, p.4. Anexo do relatório do CEMA ao MM em 1918. Arquivo da Marinha.

<sup>23</sup> JANE'S, op.cit., p. 446.

## *Navigator 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

capacidade de combate. As suas caldeiras apresentavam problemas sérios e, das quatro, todas tinham sido retubuladas. Os canhões de 120mm não eram utilizados por receio das conseqüências sobre a estrutura do navio. Segundo o comandante do navio, “a guarnição contém muitas praças bisonhas, cuja educação se ressentia da falta de exercícios”<sup>24</sup>.

Os Destróieres *Piauhy* e *Santa Catharina* faziam parte do Programa Alexandrino, de 1906, sendo o primeiro da classe o *Pará*. Foram construídos no estaleiro Yarrow, em Glasgow, tendo sido lançados ao mar em 1908. Deslocavam cerca de 650 toneladas com um comprimento de 73 metros. Possuíam duas máquinas alternativas Yarrow acopladas a dois hélices, dois condensadores, duas caldeiras aquatubulares. Seu armamento era composto de dois canhões de 101mm e quatro de 47mm.

Eles eram navios pequenos, desconfortáveis, que sofriam tremendamente os efeitos do mar. Sua capacidade de combate era pequena, uma vez que estavam despreparados para enfrentar a ameaça submarina.

Os pontos fracos do navio eram as caldeiras e sua pequena capacidade de transportar seu combustível básico, o carvão, apenas 140 toneladas<sup>25</sup>. Esses dois navios seriam destacados para compor a divisão naval que iria operar na Europa com os ingleses.

A Flotilha do Amazonas, localizada em Belém, possuía as Canhoneiras *Acre* e *Missões* e os Avisos *Amapá*, *Jutahy* e *Teffé*. Sendo uma força naval fluvial, com responsabilidades de patrulha na bacia do Rio Amazonas, não atuava na costa norte do Brasil. Assim, na costa norte brasileira, a Marinha só dispunha de um navio com razoáveis condições de combate, o *Deodoro*, o que demonstra a fragilidade das forças navais locais.

### **DIVISÃO NAVAL DO CENTRO**

Tinha a responsabilidade de patrulhar desde o limite dos Estados da Bahia e Sergipe até o limite sul do Estado do Rio de Janeiro. Depois as linhas de patrulha foram modificadas para uma linha que partia do Morro de São Paulo, na Bahia, na direção 70° SE e ao sul por uma linha que partia de Ubatuba na direção 45° SE.

A Divisão era constituída pelos seguintes meios, em 31 de dezembro de 1917:

Encouraçado *São Paulo*,

Encouraçado *Minas Gerais*, capitânia,

Destróier *Pará*,

Destróier *Alagoas*,

Destróier *Matto Grosso*,

Destróier *Parahyba*,

Destróier *Paraná* e

Destróier *Amazonas*.

O Encouraçado *São Paulo*, que a ela se achava incorporado, foi desligado em junho de 1918<sup>26</sup> a fim de seguir para os Estados Unidos onde foi instalado um sistema de direção de tiro mais moderno, além de reparos necessários para aumentar sua eficiência.

Durante o ano de 1918, foram desligados da Divisão o *Parahyba*, em janeiro, para compor a divisão naval que atuaria na Europa; o *Paraná*, em julho, que foi designado para a Divisão Naval do Sul; o *Amazonas* que, em outubro, foi transferido para a reserva devido às suas más condições de operação; havendo a incorporação, também em outubro, do Destróier *Sergipe*, provindo da Divisão Naval do Sul.

O seu comandante, até dezembro de 1917, foi o Contra-Almirante Francisco de Matos, nomeado para outra comissão, sen-

<sup>24</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Comandante do navio ao CEMA*, Anexo ao Relatório do CEMA ao MM, 1918, p. 3.

<sup>25</sup> Histórico de Navios. Destróier *Piauhy*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006, p. 2.

<sup>26</sup> Desligado pela Ordem do Dia 124, de 5 de junho de 1918, do EMA.

do, logo após, substituído pelo Contra-Almirante Afonso da Fonseca Rodrigues.

A Divisão tinha como porto-sede o Rio de Janeiro. Dos cinco navios que vieram a se constituir a Divisão, "apenas o *Sergipe* encontrava-se em boas condições, por ter sofrido as obras radicais de que necessitava".<sup>27</sup> A Marinha contratou um oficial da Marinha norte-americana (Capitão-de-Corveta O Spears) para organizar o serviço de artilharia dos encouraçados e dirigir a instrução do pessoal com esse novo serviço, em virtude da deficiência de especialistas brasileiros com as novas tecnologias em curso. Houve, também, grande escassez de combustível, carvão, impedindo a movimentação dos navios em conjunto para exercícios. A prática de tiro ao alvo com os canhões foi suspensa por falta de munição, assim como encontravam-se desfalcadas as lotações dos navios, sobretudo de especialistas, em virtude da necessidade de se guarnecer os navios designados para a divisão que iria operar na Europa.

O *Minas Gerais* fazia parte do Programa de Construção Naval de 1906, o já conhecido Programa Alexandrino. Era o mais poderoso meio em atividade na Marinha brasileira, sendo um dos dois navios brasileiros (o outro era o *São Paulo*) da classe *Dreadnought*. Incorporado em 1908 na Inglaterra, deslocava 21.200 toneladas, totalmente carregado, com uma tripulação de 900 homens.

Possuía 12 canhões de 305mm, 22 canhões de 120mm e oito canhões de 47mm. Dois sargentos ingleses davam instrução sobre o ensino profissional de artilharia, o que era complicado em razão de ainda existir considerável percentagem de marinheiros analfabetos a bordo e a quase total inexistência de praças proficientes em língua inglesa.<sup>28</sup> A rede de incêndio, fundamental para o combate de um provável fogo a bor-

do, que deveria operar com uma pressão de dez quilos, não resistiria a mais de três quilos de pressão. A artilharia de bordo encontrava-se em estado satisfatório, embora não tivesse um sistema de direção de tiro, o que em combate significava que o tiro só seria realizado em local, sem um controle central de coordenação. Embora sendo um meio relativamente novo, com apenas nove anos no serviço ativo da Marinha, o avanço tecnológico provocado pela guerra tornou o *Minas Gerais* um navio obsoleto para formar a linha de batalha, demandando diversas modificações para torná-lo moderno.

O Destróier *Pará* não desempenhou nenhuma comissão em 1918 em razão de se encontrar em reparos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Era um navio adquirido no Programa Alexandrino de 1906, tendo sido incorporado em 1909. Não tinha nenhum poder combativo em virtude de sua situação.

O Destróier *Alagoas*, do mesmo programa, chegou ao Brasil em 1910. Encontravam-se em situação ruim o casco e partes internas, tendo docado duas vezes em 1918 em razão de sua fragilidade estrutural. As máquinas encontravam-se em mau estado, sobretudo as caldeiras com diversos furos em seus tubos.

O Destróier *Matto Grosso*, da mesma classe, chegou ao Brasil também em 1910. Encontrava-se em estado satisfatório, embora as caldeiras precisassem de nova tubulação.

O Destróier *Parahyba* encontrava-se em reparos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro em virtude de ter sido escolhido para compor a divisão naval que iria operar na Europa. Assim, encontrava-se indisponível.

O Destróier *Paraná*, igual ao *Pará*, encontrou-se na maior parte do ano de 1918 em

<sup>27</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Comandante da Divisão Naval do Centro para o CEMA*, Anexo ao Relatório do CEMA ao MM, 1918, p.1.

<sup>28</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Comandante do Encouraçado Minas Gerais ao CEMA*, Anexo ao Relatório do CEMA ao MM, 1918, p. 4.

## *Navigator 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

reparo. Foi designado em julho deste ano para a Divisão Naval do Sul.

O Destróier *Amazonas* foi transferido para a reserva em novembro de 1918 em razão de seu precário estado de conservação.<sup>29</sup>

Assim, na principal área econômica do Brasil, entre a Bahia e São Paulo, a Marinha só possuía um encouraçado e dois destróieres, o *Matto Grosso* e o *Sergipe* (após outubro de 1918), em condições satisfatórias de combate, o que demonstra a fragilidade da defesa naval local.

### DIVISÃO NAVAL DO SUL

A sua área de responsabilidade incluía o limite norte da linha de 45° SE, partindo de Ubatuba até o Arroio Chuí, no Rio Grande do Sul. Seu porto-sede era, na maior parte do tempo, São Francisco do Sul, sendo Santos também utilizado pelo comandante da Divisão.

A Divisão era constituída dos seguintes meios navais:

- Cruzador *Barroso*- capitânia,
- Cruzador *Rio Grande do Sul*,
- Cruzador *Bahia*,
- Destróier *Rio Grande do Norte*,
- Destróier *Sergipe* e
- late *José Bonifácio*.

Essa Divisão recebeu posteriormente o Encouraçado *Florianópolis*, o Cruzador *República* e o Destróier *Paraná*, os dois primeiros provindos da Divisão Naval do Norte e o terceiro do Centro. Foram desincorporados para compor a divisão que operaria na Europa os cruzadores *Barroso*, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, além do Destróier *Rio Grande do Norte*. A Divisão era comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin em 31 de dezembro de 1917.

O Cruzador *Barroso* fora construído em 1896 no estaleiro inglês Armstrong Elswick, New-Castle-on-Tyne. Deslocava 3.430 toneladas e possuía um comprimento de 108 metros. Seu armamento era composto de seis canhões de 6 polegadas (152mm) e quatro de 4,7 polegadas (120mm), além de dez de 57mm. Possuía duas máquinas alternativas de tripla expansão, acopladas a dois eixos. Suas quatro caldeiras eram cilíndricas, tendo capacidade de transportar até 700 toneladas de carvão em suas carvoeiras. Foi o primeiro navio da Marinha a ser provido de instalações de radiotelegrafia.

O *Barroso* era um navio que se encontrava em boas condições operacionais. Suas caldeiras funcionavam regularmente e suas máquinas eram confiáveis. Sua tripulação era ordeira e bem-comportada, havendo poucos casos disciplinares, uma vez que os marinheiros nele embarcados eram escolhidos a dedo. Ele era, assim, um navio de grande prestígio na Marinha, reputado como excelente escola de oficiais e marinheiros, sendo denominado de “O Palheta de Ouro” por sua impecável apresentação e pelo rigor, disciplina, ordem e eficiência mantidas a bordo e também por representar o Brasil em diversas viagens ao estrangeiro<sup>30</sup>.

O *Barroso* era um dos melhores navios da Esquadra naquele momento.

O Cruzador *Rio Grande do Sul* fazia parte do Programa Alexandrino de 1906, tendo sido construído no mesmo estaleiro do *Barroso*. Possuía um deslocamento normal de 3.100 toneladas. Seu armamento constava de dez canhões de 4,7 polegadas (120mm) e seis canhões de 47mm. Sua máquina era constituída de cinco turbinas, sendo, junto com o seu irmão *Bahia*, os dois primeiros navios de guerra dotados com tal tipo de pro-

<sup>29</sup> Ordem do Dia 241, de 4 de novembro de 1918, do EMA.

<sup>30</sup> Histórico de Navios. Cruzador *Barroso*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006, p.5.

propulsão, além de dez caldeiras Yarrow, podendo atingir velocidades de projeto de até 26 nós. Seu combustível, como os demais navios da Esquadra, era o carvão.

Desde a chegada desse navio no Brasil, apresentava, como o *Bahia*, problemas crônicos com os tubos das caldeiras e com os condensadores. As avarias eram constantes, fazendo com que o navio perdesse muitas vezes comissões importantes.

É importante mencionar que não se fabricavam tubos de caldeiras e condensadores no Brasil. Assim, se houvesse uma grande avaria na caldeira, teria que se encomendar tubos na Inglaterra ou mesmo nos Estados Unidos da América e aguardar a sua chegada, que poderia demorar até dois anos, uma vez que se lutava uma guerra terrível na Europa. As prioridades de fornecimento de tubos eram para países aliados, situação que só veio a beneficiar o Brasil a partir do ano de 1917. O normal nos navios brasileiros era tamponar os furos nos tubos e continuar a operar as caldeiras e condensadores normalmente. Tal situação provocava um desgaste excessivo no equipamento, diminuindo sua eficiência.

Naquele ano de 1917 um fato inusitado ocorreu. Seu comandante encaminhou comunicação ao CEMA solicitando a sua exoneração do comando devido a “ter passado pela crítica situação de quase perder o navio por ocasião de uma arribada<sup>31</sup> no Porto de Vitória”<sup>32</sup>. O pior é que o seu comandante imediatamente superior concordava com a sua solicitação e aprovara o pedido. Isso tudo era provocado pelo lamentável estado em que se encontravam os condensadores.

O Cruzador *Bahia* era da mesma classe que o *Rio Grande do Sul*, fazendo parte do

Programa Alexandrino de 1906. Apresentava, também, problemas sérios com suas caldeiras e condensadores.

Em novembro de 1917, começaram a aparecer problemas importantes com a tubulação dos condensadores e nos tubos das caldeiras do *Bahia*, iniciando grandes vazamentos<sup>33</sup>. Em dezembro, durante comissão próximo a São Francisco do Sul, o navio simplesmente parou. Imediatamente foi aberto um inquérito pelo comandante para apurar as razões dessa ocorrência. Nas conclusões, verificou-se que a avaria ocorrera em uma das caldeiras por má condução, sendo responsabilizado o foguista encarregado de sua utilização. Foi imputada uma pena inicial de seis meses de prisão para o marinheiro, comutada posteriormente por envolver outros aspectos não verificados na condução das investigações<sup>34</sup>.

Ao fim e ao cabo, os foguistas não poderiam ser responsabilizados simplesmente pelas avarias ocorridas, pois essa situação envolvia outros aspectos além da falta de preparo profissional dos condutores. A Marinha, também, tinha sua parcela de culpa, pois não fornecera condições mínimas para um adestramento razoável de seus foguistas. Ela não conseguia nem arregimentar o número necessário de nacionais para guarnecer os navios, tendo que recorrer a elementos estranhos ao ambiente naval, inclusive estrangeiros, para suprir as deficiências de efetivo.

Os problemas de caldeiras perseguiram duramente o *Bahia*. Já na viagem inaugural da Inglaterra para o Brasil, em 1909, o navio ficara à matroca<sup>35</sup> por dois dias, “atravesado ao mar e balançando fortemente”, apesar de existir um maquinista inglês a bordo conduzindo o equipamento. O navio acabou

<sup>31</sup> Arribada é a entrada de um navio em um porto.

<sup>32</sup> Ofício 24, de 29 de setembro de 1917, do Comandante da Divisão Naval do Sul ao CEMA.

<sup>33</sup> Ofício 69A, de 20 de novembro de 1917, do Comandante do Cruzador *Bahia* para o Comandante da Divisão Naval do Sul.

<sup>34</sup> Acórdão do Supremo Tribunal Militar de 8 de novembro de 1918.

<sup>35</sup> Termo naval que significa sem propulsão, ao sabor do mar.

## *Navigator 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

sendo rebocado para Vitória, sob frustração de seu comandante. Muitos oficiais consideraram essa primeira viagem do navio como um “fracasso”<sup>36</sup>.

O Destróier *Rio Grande do Norte* era outro destróier do Programa Alexandrino de 1906, encontrando-se em reparos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, em prontificação para seguir para a Europa compondo a divisão naval brasileira. Assim, encontrava-se indisponível para ação de combate.

O Destróier *Sergipe* do Programa Alexandrino era um navio em boas condições, embora apresentasse pequenas avarias contornáveis.

O late *José Bonifácio*, depois classificado como cruzador, era um navio pequeno com reduzida capacidade de combate. Sua velocidade era limitada a apenas 10 nós, possuindo um armamento modesto de três canhões de 47mm.

Com as incorporações e desincorporações determinadas, na maior parte do ano de 1918, a Divisão só contou com um encouraçado guarda-costas (*Floriano*), um cruzador limitado (*José Bonifácio*) e um destróier (*Sergipe*) até a sua desincorporação, para patrulhar uma área importante na costa brasileira, o que era extremamente preocupante para o EMA.

O ano de 1916, por exemplo, foi certamente o pior em termos de operacionalidade dos meios da Esquadra. Como exemplos, os dois encouraçados, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, assim como os Destróieres *Pará*, *Piahy*, *Rio Grande do Norte*, *Parahyba*, *Sergipe*, *Paraná* e *Santa Catharina*<sup>37</sup> e o Aviso *José Bonifácio* não se movimentaram de seus atracadouros. Dos dez destróieres da classe, sete não se movimentaram. Isso significava

falta de adestramento e desestímulo para as tripulações que se viam relegadas a fortalezas flutuantes. Dois anos depois, já em final de 1918, o Ministro Gomes Pereira dizia que a Esquadra não correspondia às necessidades de defesa do nosso litoral, criticando o que chamou de “arrancos subordinados à política e às idéias dominantes na ocasião”<sup>38</sup> numa clara alusão ao centralismo de Alexandrino na escolha de uma arquitetura de força naval brasileira que não estava atendendo aos anseios nacionais.

### OUTROS MEIOS DA MARINHA

O Navio Mineiro *Carlos Gomes*, os Avisos Mineiros *Tenente Maria do Couto* e *Jaguarão*, a Torpedeira *Goyaz*, a Vedeta *Grumete Joviniano* eram meios ligados à Defesa Minada do Porto do Rio de Janeiro, como proteção a esse porto. Tinham limitada capacidade de combate.

A Flotilha de Submersíveis era composta dos Submarinos *F-1*, *F-3* e *F-5*, construídos na Itália, sendo navios costeiros, com baixa capacidade de combate, todos os três apresentando problemas graves do casco. O Tênder *Ceará* era o navio de apoio aos submersíveis e funcionava como apoio logístico móvel, embora apresentasse deficiências sérias no seu desempenho. Pouco ou nenhum serviço prestaram esses navios à guerra, ficando na Baía de Guanabara, incorporados à Divisão Naval do Centro.<sup>39</sup>

A Flotilha do Mato Grosso estava localizada em Ladário, próximo a Corumbá. Era composta do Monitor *Pernambuco* e pelo Aviso *Oyapock*, sendo responsável pela patrulha fluvial no Rio Paraguai, sem nenhuma influência no desenrolar da guerra.

O navio-escola na época era o *Benjamim Constant*, que tinha a tarefa de prestar ser-

<sup>36</sup> BASTOS, Alberto Lemos. *Memórias*. Rio de Janeiro: Arquivo da Marinha, [s.d.], não publicada, p. 2.

<sup>37</sup> O pior de tudo é que quatro desses destróieres comporiam a divisão que viajaria para a Europa para operar com os ingleses na Grande Guerra. Fonte: *Relatório do MM ao PR em 1917*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, p. 34.

<sup>38</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do MM ao Vice-Presidente da República*. V.1. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, maio de 1919, p. 37.

<sup>39</sup> GAMA, op. cit., p. 42.

viços de instrução para guardas-marinha e aspirantes da Escola Naval, assim como para inferiores que se preparavam na Escola de Suboficiais Marinheiros. Não possuía poder de combate.

Dessa maneira, pode-se perceber a debilidade dos navios da Armada Nacional e o número inferior de unidades de combate para a defesa da costa brasileira. Navios obsoletos e mal preparados, esse era o universo que confrontava Alexandrino.

### ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO E O SETOR LOGÍSTICO

Era o principal órgão de construção e reparos navais da Marinha, no entanto apresentava grandes limitações para apoiar os navios da Esquadra. Suas oficinas eram antiquadas, seus equipamentos obsoletos e sua mão-de-obra aquém do que se desejava.

O Arsenal era dirigido por um inspetor almirante e organizado em diretorias, a saber: de Máquinas, de Obras Hidráulicas, de Eletricidade e de Construções Navais, além de um dique flutuante, o *Afonso Pena*, todas dirigidas por oficiais superiores dos postos de capitão-de-mar-e-guerra e capitão-de-fragata.

Na questão logística, a Marinha era totalmente dependente do suprimento vindo do exterior, especialmente da Inglaterra. Não existia estaleiro adequado, nem fábricas de munição ou de motores. O combustível era o carvão, no entanto não existia no Brasil o carvão de boa qualidade, tipo *Cardiff*, o que fazia necessário a importação desse produto que, diga-se de passagem, encontrava-se sob o controle da Inglaterra, a qual, em razão da guerra, mantinha estoques estratégicos mínimos de modo a atender à sua própria esquadra. A economia desse tipo de combustível tornou-se evidente, diminuindo as movimentações dos navios para patrulhas na cos-

ta brasileira. Além disso, quando disponível para fornecimento, o preço era bem mais alto do que antes do conflito. Antes da guerra, o Brasil comprava a tonelada do carvão *Cardiff* a Rs 27\$000 e, em 1917, o preço chegou a Rs 158\$000, um aumento de mais de cinco vezes o seu preço original.<sup>40</sup>

A munição para o combate também foi racionada, pois não existiam fábricas que necessassem o necessário para a Marinha. O Exército possuía uma fábrica de pólvora, no entanto era tão limitada que muitas vezes não conseguia satisfazer o próprio Exército.

Tudo, enfim, era importado e dependente dos ventos políticos e militares na Europa, onde se desenrolava uma luta de vida ou morte entre os aliados e a Alemanha.

### UMA ARMADA DEBILITADA E DESPREPARADA

Em 1917, a Armada Nacional encontrava-se em condições materiais muito degradadas. De todos os navios que compunham as três divisões navais, apenas meia dúzia podia combater com alguma eficiência em caso de necessidade. Uma das vantagens do domínio do mar pelos britânicos era a impossibilidade dos navios de superfície germânicos se fazerem ao mar impunemente. Esse fato por si só foi reconfortante para a Marinha brasileira, que não se viu contestada em suas costas.

Dentre as principais deficiências apontadas podem ser citadas as seguintes:

a) atraso industrial do País, o que motivava uma dependência externa considerável, principalmente da Grã-Bretanha, fornecedora principal dos navios que compunham a Esquadra nacional;

b) obsolescência dos principais navios motivada pelo desenvolvimento tecnológico advindo da própria guerra sendo travada na Europa. Os navios mais modernos na Arma-

<sup>40</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Ministro da Marinha ao Presidente da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1917, p. 8.

## *Navigator 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

da eram impotentes para enfrentar os navios germânicos;

c) falta generalizada de especialistas na Armada, principalmente no serviço de máquinas, o que provocou uma atitude extrema da Alta Administração de se contratar foguistas estrangeiros para o guarnecimento dos navios;

d) despreparo e desconhecimento do pessoal embarcado com os manuais de bordo, com muitos marinheiros ainda analfabetos incapazes de se aperfeiçoarem tecnicamente. Muito poucos conseguiam ler os manuais em língua inglesa;

e) falta crônica de carvão e de munição, o que diminuía as patrulhas no mar territorial brasileiro; e

f) problemas crônicos com as caldeiras e condensadores de bordo dos navios do Programa Alexandrino, o que diminuía dras-

ticamente a eficiência desses vasos de guerra. A confiabilidade desses navios era bem reduzida.

Essas são as principais deficiências apontadas nos navios da Armada nacional ao final de 1917. Essa situação iria se prolongar ainda no ano de 1918, quando o Brasil decidiu enviar uma divisão naval para operar na Europa juntamente com os ingleses. Os problemas que atingiram essa pequena força naval brasileira, afastada do território nacional, foram motivados por essa situação de despreparo generalizado.

A odisséia por que passou a Divisão Naval em Operações de Guerra nas costas africanas foi uma das páginas mais gloriosas e dramáticas da Marinha do Brasil, que merecem ser contadas para que as futuras gerações de marinheiros brasileiros compreendam o sacrifício por que passaram seus antecessores.

# Sentimentos republicanos em pensamentos navais: a participação de oficiais da Marinha na implantação da República brasileira<sup>1</sup>

**Gláucia Soares de Moura**

*Primeiro-Tenente do Quadro Técnico da Marinha do Brasil. Bacharelado em Museologia pela UNIRIO. Bacharelado em História pela UERJ. Especialização em Supervisão Escolar pela UFRJ. Especialização em História Militar pela UNIRIO*

## RESUMO

Este estudo visa a constatar a participação da Marinha brasileira nos episódios que levaram à Proclamação da República e à sua consolidação durante o período chamado de “República da Espada” (1889 a 1894). A partir dos contextos político, econômico, social e cultural que envolveram esse período, são abordados os fatos históricos que o constituíram por meio dos pensamentos, sentimentos e das ações de alguns dos oficiais que influenciaram diretamente nos destinos da Marinha republicana.

PALAVRAS-CHAVE: HISTÓRIA; MARINHA; REPÚBLICA

## ABSTRACT

This essay aims to evidence the participation of the Brazilian Navy in the episodes that preceded the Proclamation of the Republic and its consolidation during the period known as the “Republic of the Swords” (1889-1894). From social, cultural, economical and political context, the historical facts are approached through the thinking, the sentiments and the actions of some of the officers that directly influenced the destination of the Republican Navy.

KEYWORDS: HISTORY; NAVY; REPUBLIC

## INTRODUÇÃO

Construir uma abordagem da história militar, diferente da “história batalha”, é possível ao estudarmos a história militar dentro da história da nação, o que permite a análise dos sentimentos, pensamentos e ações dos cidadãos militares que compõem a sociedade.

Na Escola dos Annales encontramos o homem no centro do discurso histórico, como nos diz Lucien Febvre: “Não há história a não ser a do homem (...) a história, ciência humana, e então, os fatos, sim: mas são fatos humanos; tarefa do historiador”<sup>2</sup> e Marc Bloch: “São os homens que a história pretende apreender. Quem não o conseguir será, quando muito e na melhor das hipóteses, um servente da erudição”<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Trabalho de conclusão de curso, apresentado ao Departamento de História da UNIRIO para obtenção do Grau de Especialista em História Militar.

<sup>2</sup> In DOSSE, François. *A história em migalhas: dos 'Annales' à 'Nova História'*. Trad. Dulce da Silva Ramos. São Paulo: Ensaio; Campinas: UNICAMP, 1992, p.96.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p.97.

Na dinâmica da História, esses fatos humanos pertencem ao passado e cabe ao historiador lhe dar uma nova existência ideal para poder ir em direção do conhecimento histórico, pois enquanto o fato científico é sempre a resposta de uma questão científica, o fato histórico só pode ser determinado e entendido por uma consulta prévia em suas fontes – sejam elas orais, documentais ou as monumentais – para, por intermédio da mediação e da interpretação dos dados simbólicos, apreender os dados históricos reais: os homens e os acontecimentos do passado.

São os personagens que fazem a História. Meio geográfico, tradições e hábitos culturais interagem por meio do homem. Cabe a ele movimentar a História por meio da sua própria história individual.

Um dos momentos significativos para a história do Brasil que nos possibilita abordar a história militar dentro da história da Nação é a implantação e a consolidação da República, durante os governos militares de Deodoro<sup>4</sup> e Floriano<sup>5</sup> (1889-1894), quando podemos fazer um resgate dos acontecimentos e ressaltar a participação dos militares da Marinha, como agentes transformadores da sociedade daquele período.

Com a consagração do tempo e a sanção da história, muitos nomes se destacam e se afirmam como guias e paradigmas na trajetória e na orientação do rumo dos que cruzam os caminhos marítimos a serviço do Brasil no regime republicano.

## **NA VIRADA DO SÉCULO... TEMPO DE CERTEZAS E AMBIGÜIDADES**

O fim do século XIX, a “era da ciência”, concretizou a utopia de que a aproximação de um novo século era o momento para sonhar. Para o Brasil foi um período de ambigüidades e transformações: a expansão dos mercados para exportação, o surgimento das estradas de ferro e a importação dos produtos manufaturados fornecidos pela Europa foram alguns dos melhoramentos significativos para a qualidade de vida das elites dominantes.

Tal parcela da sociedade, aberta às manifestações do progresso e que dominava o Império, não percebeu que essa mesma integração com o mundo revolucionado pelo grande capital, que fortalecia o fundamento de sua prosperidade e poder, por outro lado, minava as condições de existência as quais se apegava – a agricultura, a escravidão e a monarquia.

Era uma nova elite, intelectual, abolicionista e republicana, cujos traços característicos demonstravam uma inabalável confiança nas ciências exatas e um profundo desprezo por tudo que considerasse anticientífico e irracional, como a religião e o regime monárquico. Foi aí que o positivismo encontrou um terreno fértil.

Tratando da classe militar nesse período, temos que somar a essa nova maneira de pensar e agir a autoconfiança adquirida com a vitória na Guerra do Paraguai e as suas conseqüências imediatas: a democratização do acesso ao oficialato, as perspec-

<sup>4</sup> Manuel Deodoro da Fonseca (1827 a 1892): nascido em Alagoas, de uma família de militares; seu pai e seus sete irmãos lutaram com ele na Guerra do Paraguai, onde morreram quatro; Em Mato Grosso, conheceu Mariana Cecília de Sousa Meirelles, casando em 1860, mas não teve filhos; na guerra, viu muitos escravos lutarem e voltou certo que a escravidão tinha que terminar; recebeu várias promoções e honrarias por atos de bravura, foi o líder da classe militar na Proclamação da República.

<sup>5</sup> Floriano Vieira Peixoto (1838 a 1895): nasceu em Maceió, eram seus pais o fazendeiro Manuel Vieira Araújo e D. Ana Joaquina de Albuquerque; chegou ao posto de tenente-coronel na Guerra do Paraguai; com a Proclamação da República, passou a Ministro da Guerra (1890) e logo depois a vice-presidente; a capital do Estado de Santa Catarina passou a chamar-se Florianópolis em homenagem a ele, devido à sua campanha vitoriosa na Revolta da Armada como na Revolução Federalista.

tivas de progresso na carreira, a alforria dos escravos alistados, assim como o contato com oficiais republicanos e abolicionistas dos países platinos, que revelaram as contradições do Império brasileiro. Aqui é importante ressaltar que, por permanecerem encerrados nos navios, os oficiais da Armada sofreram menos a influência de seus pares sul-americanos e de suas ditaduras militares supostamente republicanas, que os oficiais do Exército.

Logo, as manifestações políticas esporádicas começaram a ganhar força entre os militares. As idéias abolicionistas, republicanas, positivistas e corporativistas frutificaram e várias associações de classe, das quais merecem destaque o Clube Naval e o Clube Militar, surgidos, respectivamente, em 1884 e 1887, constituíram-se em órgãos dirigentes e mobilizadores, capazes de serem o foco onde se preparou a intervenção organizada dos militares, na esfera política, para os acontecimentos que levaram à queda da Monarquia.

A oficialidade, principalmente subalterna, que voltou da guerra consciente de sua importância na vida nacional, estava desolada com a corrupção que permeava a vida pública e com o descaso com que era tratada, e mostrava disposição para a ação política, sentindo-se incumbida de uma missão salvadora.

No caso específico da Marinha, a Esquadra havia se tornado, na prática, uma força fluvial e era preciso readaptá-la às operações marítimas. Seus navios, apesar de modernos para a época, eram preparados para operar apenas nos rios e o governo, devido aos gastos militares empregados na guerra, não possuía recursos para uma nova Armada. Entretanto, coube à Marinha, por questões estratégicas de defesa do nosso imenso litoral, a possibilidade de, em 1885, por iniciativa do Barão de Ladário, modernizar-se adquirindo novos navios que a levaram novamente ao mar, motivo pelo qual se ressentiu o Exército, que permaneceu estagnado, principalmente por falta de material bélico.

Outro problema que afetava as Forças Armadas no período era os baixos soldos, que geravam insatisfações muito maiores no Exército do que na Marinha, pois em geral os oficiais da Armada eram provenientes de um meio socioeconômico mais elevado e dispunham de outras fontes de renda, enquanto os da força terrestre dependiam dos soldos para viver.

Foi uma época difícil; o imperador, velho e doente, havia deixado o governo nas mãos de políticos desacreditados; a tropa não apresentava boa disciplina e estava descontente com os baixos soldos; os jornalistas de oposição aproveitavam o liberalismo de D. Pedro II e exploravam os atritos entre militares e políticos do governo, em proveito da causa republicana.

Todas essas mudanças acabaram por atingir a corporação militar, tradicional instrumento de poder da sociedade. Com o ingresso dos militares na política, acentuou-se a fragilidade das bases de sustentação do Estado monárquico e as muitas insatisfações encontraram um ponto de convergência dotado de capacidade de ação. Os grupos republicanos reconheceram nos militares a força capaz de consumir a derrubada da monarquia e do parlamentarismo.

A Proclamação da República, pelo modo como aconteceu e em razão do comportamento diverso dos personagens que a fizeram, ainda é um assunto polêmico. Falsidade, infidelidade, deslealdade, traição e adesões instantâneas ao regime republicano contrastam com ingenuidade, indecisão, conformismo, covardia e decisões erradas que facilitaram o fim do regime monárquico.

Os primeiros anos da vida republicana foram para a Marinha de Guerra muito difíceis, pois afetaram negativamente o seu desenvolvimento, principalmente porque o nível sociocultural e econômico do País não estavam à altura da nova tecnologia trazida pela Revolução Industrial. Apenas os países industrializados tinham a capacidade de fabricar, utilizar, manter os navios, além de poder substituí-los quando se tornassem obsoletos.

## *Navegador 5* – Sentimentos republicanos em pensamentos navais

O poder passou às mãos do Exército e a Marinha sentiu-se desprestigiada, pois também queria participar mais efetivamente do governo. Tais dificuldades acabaram por gerar mais descontentamentos, que levaram a um maior envolvimento da Marinha com as atividades políticas e revolucionárias.

### **MARINHEIROS: LEGALISTAS E REPUBLICANOS**

O único representante da força naval que se encontrava fisicamente em defesa oficial da Monarquia, no dia 15 de novembro de 1889, foi o Vice-Almirante Barão de Ladário<sup>6</sup>, por ser o Ministro da Marinha, aliás o único ferido num golpe que derrubou um regime que durava 67 anos. Mas o sangue derramado por Ladário foi fruto do seu temperamento autoritário e disciplinador e do seu orgulho militar, que jamais acataria as ordens de um tenente. Ferido, o Barão se afasta dos acontecimentos no Quartel-General do Exército e a Marinha ficou, nesse momento importante, sem seu chefe.

“Não quero dizer, no entretanto, Sr. Presidente que o velho Barão do Ladário não tivesse idéias verdadeiramente liberais, porque devo dizer ao Senado, que eu tive a honra de ser companheiro de S. Ex. em uma manifestação feita ao saudoso Saldanha Marinho, considerado então, um dos mais eminentes chefes do Partido Republicano, e onde S. Ex. confessou as suas idéias democráticas, demonstrando que não temia a república e que a aceitaria um dia, como aconteceu, sem, entretanto ferir seus sentimentos de defensor do Imperador no dia 15 de novembro.”<sup>7</sup>

O Barão era um homem de idéias liberais, embora estivesse presente na reunião

que redigiu o Manifesto Republicano de 1870, não o assinou por motivos de lealdade à farda, já que queria manter sua carreira militar. Isto pode ser comprovado se observarmos que Ladário foi reformado quando o Gabinete de Ouro Preto caiu, mas aderiu à República no governo Floriano Peixoto, quando aceitou primeiro uma função de diplomata e depois acabou tornando-se senador da República.



Vice-Almirante José da Costa Azevedo,  
Barão de Ladário

“Segundo referem os que o conheceram, era autoritário sem ser ríspido; disciplinador que não admitia escusas para qualquer negligência no cumprimento de deveres; amigo devotado dos amigos e impenitente com os desafetos. (...)”

<sup>6</sup> Nasceu no Rio de Janeiro em 20 de novembro de 1825, onde faleceu em 14 de outubro de 1907; ingressou aos 14 anos na Escola de Marinha, sendo promovido, em 1841, a guarda-marinha e logo em seguida embarcando em viagem de instrução; destacou-se como chefe de comissões de demarcação das fronteiras do Brasil com os países vizinhos entre 1850 e 1860; fundou e dirigiu o jornal liberal avançado *O Povo*; tomou parte nas operações da Esquadra brasileira na Guerra do Paraguai; exerceu diversos cargos de ministro no último gabinete do Império, e exerceu também funções diplomáticas no Japão e na China.

<sup>7</sup> BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v.9-10, 1941-1946, p. 46-47.

'A julgar pelos depoimentos dominava nele o coração. O cérebro, conquanto robusto e cultivado, deixava-se vencer facilmente pelos sentimentos. Daí sua maneira de agir algo voluntariosa. (...)

'Ótimo soldado porque crente e mau político porque lógico."<sup>8</sup>

Para substituir Ladário na pasta da Marinha, foi colocado Eduardo Wandenkolk<sup>9</sup>, um almirante declaradamente republicano. De todos os ministros do primeiro gabinete republicano, talvez fosse o único que soubesse o que fazer com a pasta que recebeu. Ele reorganizou a Marinha, criando normatizações sobre os assuntos navais.

"(...) A Marinha estava entregue ao único oficial-general declaradamente republicano, o Chefe-de-Divisão Eduardo Wandenkolk, que mais se sobressaía por suas qualidades viris do que políticas, como se veria mais tarde. Mas era extremamente popular em sua corporação pelas virtudes marinheiras, um passado de bravura na guerra e as características de homem de ação, no que era ajudado por físico gigantesco.(...)"<sup>10</sup>

Wandenkolk sempre esteve presente à frente das reivindicações por melhorias para a classe militar e trabalhou bastante na conspiração para a queda da Monarquia, envolvendo-se diretamente com questões políticas. No entanto, nada fez de con-

creto no dia 15 de novembro, a não ser aguardar os resultados dentro do Arsenal de Marinha.



Chefe-de-Divisão Eduardo Wandenkolk

Oficial de temperamento intempestivo, saiu do governo de Deodoro por não aceitar suas atitudes autoritárias.

O Vice-Almirante Custódio de Mello<sup>11</sup> não estava no Brasil no momento da proclama-

<sup>8</sup> GOYCOCHÊA, Castilhos. *Almirante Barão de Ladário*: oficial de honra. [s.l.] : [s.n.], 1940, p.3.

<sup>9</sup> Eduardo Wandenkolk nasceu no Rio de Janeiro, em 29 de junho 1838, e faleceu, na mesma cidade, em 4 de outubro de 1900; filho do Primeiro-Tenente da Armada José Eduardo Wandenkolk e de D. Martinha Gomensoro Wandenkolk; casou-se por duas vezes, mas não deixou descendentes; foi matriculado na Academia de Marinha em 1853; entregou-se aos estudos de construção naval e à prática nas oficinas do Arsenal de Marinha da Corte; estudou a construção de máquinas a vapor na Europa (1859-1862); foi oficial de navio, comandante de divisão, de Esquadra, chefe do Estado-Maior da Armada e Ministro (interino) das Pastas da Guerra, do Exterior e do Interior durante o Império. Participou das campanhas do Uruguai e do Paraguai; foi um dos pioneiros do ensino especializado na Marinha, pois suas diretrizes constituíram a base da organização atual dos cursos de especialização e de aperfeiçoamento técnico-profissional; foi o criador das Brigadas de Oficiais Marinheiros, que se transformaram no Corpo de Suboficiais da Armada e que evoluíram para o atual Corpo do Pessoal da Armada; foi homenageado como patrono do estabelecimento que tem o seu nome, o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk.

<sup>10</sup> MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta da Armada – 1893*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995. v. 5, t. I A. (*História Naval Brasileira*), p. 24.

<sup>11</sup> Custódio José de Mello nasceu na Bahia em 1840 e faleceu no Rio de Janeiro em 1902; tomou parte na Guerra do Paraguai, sendo um dos sobreviventes do Encouraçado *Rio de Janeiro*; foi autor de trabalhos de grande utilidade para a Marinha; comandou a Revolta da Armada; em sua carreira ocupou vários cargos, inclusive o de Ministro da Guerra e das Relações Exteriores, ambos em caráter interino.

## *Navigator 5* – Sentimentos republicanos em pensamentos navais

ção, mas aderiu a ela assim que soube, ainda em viagem. Ao retornar, engajou-se na política e acabou por ser o responsável pelo movimento da Esquadra que terminou com a renúncia de Deodoro e a subida de Floriano Peixoto à chefia do governo, quando foi convidado a assumir a pasta da Marinha.



Vice-Almirante Custódio José de Mello

“(…) a camarilha que cercava o Presidente, ávida e insaciável das riquezas recém-adquiridas, embora com sacrifício dos créditos e da honra da Nação, aproveitando-se, para conseguir seus fins ilícitos, da excessiva irascibilidade a que o havia reduzido a moléstia que há muito o torturava, por intriga e calúnia haviam arredado do Marechal Deodoro os homens de bem, os amigos da ordem, da paz e do progresso da República.”<sup>12</sup>

Para iniciar a sua vida política, como candidato a deputado pela Bahia para a As-

sembléia Constituinte, deixou o comando da Divisão de Encouraçados. Custódio queria combater a imposição de candidaturas, a liberdade do voto e de pensamento, pois acreditava que “(…) é na liberdade do voto que, em nossa opinião, reside a maior garantia das instituições nos regimes representativos (…)”.<sup>13</sup>

Suas atitudes eram ambiciosas e carreiristas, levando-o a achar que poderia influenciar diretamente nas decisões de Floriano, porém foi este que o usou a fim de manter a Marinha controlada. Custódio resistiu até perceber que a intenção do Marechal Floriano era manter-se no poder, criando cada vez mais um militarismo forte e liderado pelo Exército.

Foi Custódio de Mello quem levantou a Marinha para derrubar Floriano do governo com a chamada Revolta da Armada, que na verdade foi uma “Revolta de parte da Armada”. Tratou-se de um conflito com motivações corporativas e pessoais, em cuja raiz estava a indisciplina gerada pelos sistemas de gratificação pagos a militares que apoiavam o governo, a insatisfação da Marinha por sua pouca participação política no governo – achava-se que, por certo, deveria ser um almirante a substituir o marechal – e as intenções de Custódio de Mello em suceder Floriano.

“(…) mais constituído era o governo de S.M. D. Pedro II que foi, entretanto, destronado, como constituído também o era o do Marechal Deodoro, deposto por uma revolução feita pela mesma corporação armada e sob os aplausos da Nação inteira. E se constituído não era esse governo também não o era o do Marechal Floriano, porque se aquele deu um golpe de Estado, arvorando-se em ditador, este, na consciência da Marinha, tornou-se também ditador e, portando, fora-da-lei.”<sup>14</sup>

Wandenkolk também foi contrário ao governo de Floriano por julgar o seu mandato

<sup>12</sup> CALÓGERAS. In: MARTINS, 1995, p. 29-30.

<sup>13</sup> MELLO, Custódio José de. *O Governo Provisório e a Revolução de 1893*. São Paulo: Nacional, v. 1, t.2, 1938, p. 35.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p.316.

inconstitucional, mas também não se entendia com Custódio de Mello – a recíproca era verdadeira – por achá-lo ambicioso e vingativo, o que o desmerecia como militar. Wandenkolk acabou aderindo à Revolta por vingança pessoal a Floriano.

Saldanha da Gama<sup>15</sup> foi o único, dos personagens estudados neste trabalho, que era realmente monarquista. Manteve-se em estado de neutralidade na República, por não querer apoiar aqueles que derrubaram o Império. Isso perdurou até o momento em que, cessados todos os esforços pela negociação de paz entre os revoltosos e o governo, e pressionado, principalmente, pelos alunos da Escola Naval, da qual era diretor, apoiou a revolta de Custódio de Mello. Saldanha assumiu então o comando da Esquadra revoltada no Rio de Janeiro, enquanto Custódio rumava para o Sul, mas sem nunca ter traçado com ele, o líder da Revolta, um plano estratégico.

"(...). Chegou finalmente a ocasião de entrar também na luta. Já não posso permanecer passivo ante o que se passa na nossa Pátria. Não se trata já da rebelião da Armada, mas de uma revolução nacional para reivindicar os nossos foros de povo livre e civilizado.

"Trata-se por último de pôr termo a esse período de quatro anos de atos constantes de traições e de martírios. Façamos nós outros, os militares, por voltar ao cumprimento do nosso papel, devolvendo ao povo brasileiro o que lhe usurpamos em 15 de novembro de 1889, isto é, a responsabilidade do seu Governo e dos seus destinos.



Contra-Almirante Luiz Philippe de Saldanha da Gama

"Não quero, como o deixo dito, excitar o seu animo ou impor-lhe uma opinião. Não; quero somente pela antiga estima que sempre lhe tive adverti-lo da minha atitude na presente situação e manifestar-lhe que a mais acerbadada contingência séria para mim Ter de cruzar armas com os meus próprios amigos e velhos camaradas. Pode fazer deste uso que lhe parecer e tenha-me sempre na mesma antiga estima. Seu velho camarada, afetuoso e gratíssimo."<sup>16</sup>

Saldanha lutou até a morte, mesmo depois da Revolta ter terminado, engajou-se

<sup>15</sup> Nascido no município de Campos (RJ), em 7 de abril de 1846; tinha uma ascendência direta da mais nobre aristocracia portuguesa, sendo trineto do Marquês de Pombal; ingressou na Escola de Marinha em 1861; tomou parte na Campanha Oriental (1864) e na Guerra do Paraguai (até 1869); foi promovido por serviços de guerra até o posto de capitão-tenente; viajou várias vezes ao exterior em missão oficial; introduziu modernos métodos bibliográficos na Biblioteca Naval; como Diretor da Escola Naval (1892), tornou-se símbolo do oficial de Marinha para os aspirantes de sua época; participou da Revolta da Armada em solidariedade à sua classe; morreu em combate na Revolução Federalista, em Campo dos Osórios (RS), em 24 de junho de 1895.

<sup>16</sup> Carta enviada, em 5 de dezembro de 1893, aos oficiais amigos que estão em navios estacionados em Montevidéu, como o Primeiro-Tenente João Augusto dos Santos Porto. In: SILVA, A. C. de Souza e. *O Almirante Saldanha, comandante em chefe na Revolta da Armada: reminiscência de um revoltoso*. Rio de Janeiro: A Noite, 1940, p.107.

## *Navigator 5* – Sentimentos republicanos em pensamentos navais

por fim à Revolução Federalista. É possível acreditar que a morte tenha sido a solução encontrada para um homem que lutou acima de tudo contra seus princípios, pois era avesso a qualquer forma de revolução feita por militares.

"Brasileiro antes de tudo, estarei sempre pronto a servir abnegadamente o meu país, contanto porém que o povo tenha suprema responsabilidades de seus destinos.

"(...) Se me faltar o vosso apoio moral embainharei de uma vez a minha espada, deixando a outrem a tarefa urgente de defender a nossa pátria."<sup>17</sup>

Quem tomou parte muito ativa na Revolta da Armada foi o então Capitão-Tenente Alexandrino de Alencar<sup>18</sup>. Envolvido com a República desde a Proclamação, trabalhou na conspiração para o 15 de novembro, assim como Wandenkolk, mas não tomou parte efetivamente, a não ser no dia seguinte quando comboiou o navio que levou a Família Imperial para o exílio.

"Nos acontecimentos daquele dia, demitido o ministério, o Marechal Deodoro desfila a cavalo à frente das tropas rebeldes (...) até o Arsenal de Marinha. (...) o Marechal é recepcionado com as honras de estilo pela força sob o comando do Capitão-Tenente Alexandrino."<sup>19</sup>

"(...) No dia 17, faz-se ao mar no comando do Encouraçado *Riachuelo* para escoltar o Vapor *Alagoas*. Naquela data e nesse navio, seguiram para o exílio D. Pedro II e a Família Imperial depois de trasladados da Corveta *Parnaíba*, na enseada do Abraão, na Ilha Grande."

"Apesar de republicano convicto, Alexandrino, numa demonstração de respeito e cavalheirismo, antes de encerrar a escolta, a 22 de novembro, manda fazer um sinal solicitando notícias da saúde do venerando Imperador deposto e, em seguida, o sinal de adeus.(...)"<sup>20</sup>



Almirante Alexandrino Faria de Alencar

Alexandrino aderiu à Revolta porque também não concordou com a permanência de Floriano no governo. Dirigindo-se para Sul em apoio a Custódio, assim como Saldanha, envolveu-se na Revolução Federalista, no entanto, percebendo a derrota, exilou-se em Montevideu. Quando voltou ao Brasil, destacou-se como um dos construtores da República, sendo ministro da Marinha por cinco vezes.

<sup>17</sup> Parte da Ordem do Dia nº 1 de Saldanha da Gama, quando este assume o comando das forças navais no Rio de Janeiro, em 1893. In: *Ibid.*, p.108.

<sup>18</sup> Nasceu na cidade do Rio Pardo (RS), em 12 de outubro de 1848, e faleceu no Rio de Janeiro (RJ), em 18 de abril de 1926. Filho de Ana Ubaldina Simões Pires de Faria, descendente de uma tradicional família gaúcha que participou das lutas pela Colônia de Sacramento, e do Capitão do Exército Alexandrino de Melo Alencar, cearense que teve como tia-avó Bárbara de Alencar, mulher que se destacou na Revolução Pernambucana de 1817, e como avô de José de Alencar, o escritor; como aspirante a guarda-marinha, combateu na Guerra do Paraguai.

<sup>19</sup> FREITAS, Rodoval Costa Couto. *Um líder da Marinha: o Almirante Alexandrino de Alencar*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1970, p.8.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p.8

Gláucia Soares de Moura

"(...) Nessa revolução, fui sempre iludido e mal aproveitado. Fiz esforços ingentes para unir e auxiliar meus camaradas. Apesar das promessas feitas, deixaram-me à própria sorte, no mar e em terra. Agi sempre com lealdade e boa-fé; entretanto, todos trataram de escapar-se para o estrangeiro quando se apresentou oportunidade. Estou seguro de que só devo contar comigo mesmo. Por isso, sinto-me mais perto da morte. Se for descoberto e perseguido, prefiro acabar como um antigo romano do que entregar-me preso aos algos da república.

"Vencido, portanto, vou tentar atravessar o círculo de ferro que se formou neste Estado e, no exílio, buscar trabalho para o sustento dos filhos que estão desamparados no seio da Pátria escravizada. Devo fazer um esforço de Hércules para isso, até a chegada de tempos melhores como resultado de nossos sacrifícios."<sup>21</sup>



Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves

Ao lado de Floriano, liderando a parte da Marinha que não se revoltou contra o governo, estava o Almirante Jerônimo Gonçalves<sup>22</sup> que, por suas idéias republicanas, pediu para ir para a reserva ainda durante o Império.

"(...) A maior recompensa que podemos almejar está na gratidão de nossos cidadãos e também na satisfação própria de nossa consciência de bem termos cumprido o nosso dever como patriotas, não só restabelecendo a paz na Pátria, como também robustecendo a união e a amizade que deve existir entre duas classes que, tendo o mesmo fim nobre e levado, qual o de defender a honra e a integridade da Pátria, só devem esperar e pensar de comum acordo, para a realização do mesmo objetivo.(...)"<sup>23</sup>

Gonçalves era um republicano, mas antes de tudo um legalista e, por isso aceitou o chamado de Floriano para retornar à ativa na vida militar e combater os irmãos de classe insubordinados. Homem desprendido de ambições políticas, foi o responsável pela vitória do governo na Revolta da Armada, depois da qual se despede mais uma vez do serviço ativo.

"Camaradas!

"Ao assumir o Comando-em-Chefe da Esquadra brasileira que tem de operar do Rio de Janeiro ao Prata, na crise dolorosa que atravessa a nossa Pátria, tenho em primeiro lugar que congratular-me com todos vós,

<sup>21</sup> ALENCAR, Carlos Ramos de. *Alexandrino, o grande marinheiro (1848-1926): a vida do Almirante Alexandrino de Alencar à luz de documentos históricos e outros, inéditos, pertencentes ao arquivo particular da família.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989, p.115-116.

<sup>22</sup> Nasceu em Salvador (BA) a 29 de abril de 1835 e faleceu no Rio de Janeiro no dia 1º de maio de 1903; filho do industrial João Francisco Gonçalves e de D. Ignez Gonçalves de Araújo; em 1851, foi matriculado na Academia de Marinha e, em novembro de 1853, promovido a guarda-marinha; casou-se em 1871 com D. Hersília Baggi de Araújo Gonçalves; em 1874 foi estudar torpedos na Europa; chegou ao posto de chefe-de-esquadra, em 1883, quando foi reformado; reverteu ao quadro da Armada nos anos de 1893 e 1894 no posto de almirante.

<sup>23</sup> GONÇALVES, Alberto Augusto. *Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves.* Separata de: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943, p.150.

## *Navegador 5* – Sentimentos republicanos em pensamentos navais

oficiais e praças por me achar de novo ao lado dos meus distintos camaradas.

"(...)

"A revolta desse pequeno núcleo contra o Governo legal da Nação, não é mais que a cegueira partidária, levada ao mais alto grau, fazendo desta arte apagar em seus corações a verdadeira noção do dever militar e do patriotismo.

"(...)

"A luta que se está travando não produz heróis, nem dá glórias, pelo contrário, todo o sangue vertido, seja de quem for, nos dará pesar, porque é sangue de irmãos e sangue de brasileiros.

"Mas coloquemos de lado a sentimentalidade, é preciso que a lei seja respeitada e, colocando-nos ao lado do governo para a sua defesa, cumprimos o nosso dever de brasileiros e de militares que, acima das simpatias pessoais e do bem-estar, colocam amor à Pátria e deste modo o bem-estar e a tranquilidade do lar brasileiro que presentemente sofre os horrores do sítio e os seus sobressaltos.

"Se vencermos é em nome do direito e da justiça e a posteridade bendirá de nós. Se sucumbirmos na luta resta-nos o consolo que é em nome do nosso dever.

"O nosso sangue derramada verá cimentar os alicerces da instituição, sobre a qual assenta a grande Nação brasileira.

"Tenhamos fé em Deus que venceremos e o Cruzeiro, constelação que figura em nosso pavilhão, guiará nossos passos e nos conduzirá à vitória, para que então, em nossos lares possamos viver sem temor e dizer com entusiasmo:

"Viva a República Brasileira!"

"Viva a Liberdade!

"Viva o governo legal do País!"<sup>24</sup>

Assim, diante das atitudes dos principais oficiais da Marinha no período de implantação e consolidação da República, decididamente, não cabe dizermos que a força naval

manteve-se monarquista. No entanto, a oposição aos dois primeiros governos republicanos era uma reivindicação dos militares que desejavam uma participação maior da Marinha no regime que ela também havia ajudado a instaurar: a República.

Como sentimento comum, estes homens tiveram a glória de ter participado e vencido a Guerra do Paraguai, além do respeito tanto pelo Imperador como pela Família Imperial, mesmo após a queda da Monarquia.

Seus pensamentos navais refletiram-se claramente em suas atitudes ao longo de suas carreiras. Foram todos marinheiros competentes, com destaque para o brilhantismo de Custódio de Mello e de Saldanha da Gama, e a competência discreta e eficiente, como bem cabe ao militar, de Jerônimo Gonçalves.

Podemos destacar ainda os Almirantes Carlos Baltazar da Silveira e Júlio César de Noronha, que além de terem se mantido fora dos movimentos de revolta, por serem contrários a ele, tentaram, como o fez Saldanha da Gama, buscar a conciliação, principalmente, por manterem-se ao lado de Floriano, ocupando funções administrativas.

Após a Revolta, esses homens, junto com seus pares, cuidaram de reorganizar e remodelar o Poder Naval, lançando as bases para as modernizações futuras: como nos períodos de Alexandrino de Alencar à frente do Ministério – foram cinco governos diferentes –, onde ele modificou a estrutura administrativa, o material flutuante, as instalações de terra, a organização dos quadro de pessoal etc.

### CONCLUSÃO

A Marinha foi monarquista até o dia 15 de novembro de 1889; ao ser proclamada a República, ela passou a ser republicana. Afinal, é o papel que se espera das For-

<sup>24</sup> Trecho da primeira Ordem do Dia de Jerônimo Gonçalves ao assumir, em outubro de 1893, a bordo do Cruzador *Tiradentes*, o comando da Esquadra em Operações de Guerra nas costas do Brasil até o Prata e seus afluentes. In: *Ibid.*, p.98.



Almirante Júlio César de Noronha



Almirante Carlos Baltazar da Silveira

ças Armadas de um país: a defesa de seu território, do seu povo e de suas instituições.

No entanto, a história nos mostra que contingências sociais, econômicas, políticas e culturais influenciam diretamente no pensamento e nos sentimentos dos indivíduos que são, ao mesmo tempo, agentes e reflexo da sociedade onde as Forças Armadas estão inseridas.

"(...) A Guerra do Paraguai (1865-1870), entretanto, serviu como divisor de águas na busca histórica dos chefes militares brasileiros por sua destinação verdadeira na sociedade, já que lhes proporcionou um sentido de solidariedade corporativa. Esta solidariedade dentro da instituição, por sua vez, facilitou o espírito de corpo que extravasou os limites da organização – chegando a ser uma mística – e impulsionou os chefes militares no cenário político nacional, donde não se afastaram mais, em caráter definitivo. (...)"<sup>25</sup>

No período da "República da Espada", a Revolta da Armada agravou a posição da

Marinha no contexto nacional. Ela sofreu perdas, tanto de pessoal como de material flutuante, o que veio a prejudicá-la mais do que já estava. O pior, porém, foi a desunião da classe; os militares mais destacados da força aderiram à Revolta e os que sobreviveram e foram anistiados ficaram numa posição de inferioridade em relação aos florianistas.

O futuro, entretanto, fez-se menos sombrio graças às habilidades administrativas do presidente eleito em 1894, Prudente de Moraes, que desenvolveu uma política bastante tolerante, permitindo a anistia dos revoltosos e aceitando que fossem reintegrados às Forças Armadas.

A Marinha precisou também ser reequipada no que tangia ao seu material flutuante. Os navios foram comprados em diversos países, o que compôs uma força heterogênea, sendo ainda somada aos meios flutuantes que resistiram à Revolta da Armada, tanto do lado legalista quanto do revoltoso.

<sup>25</sup> HAYES, Robert Ames. *Nação armada: a mística militar brasileira*. Trad. Delcy G. Doubrava. Rio de Janeiro: Bibliex, 1991. (Col. General Benício, v.278), p. 63.

## *Navegador 5* – Sentimentos republicanos em pensamentos navais

Também contribuiu muito para a recomposição da Força Naval a ação isenta dos ministros da Marinha que se seguiram à Revolta, pois, mostrando não haver preconceitos, deram cargos de confiança aos que

se reintegraram à Marinha após o término do conflito.

E assim, como diria Alexandrino, seguiu a Marinha do Brasil: “Tudo pela Pátria” e “Rumo ao Mar” !

### FONTES

### BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. *O pensamento político dos líderes da revolta da armada (1893-1895)*. Rio de Janeiro, 1986. 41f. Dissertação (Doutorado em Filosofia) – Centro de Ciências Humanas, Universidade Gama Filho.
- ALENCAR, Carlos Ramos de. *Alexandrino, o grande marinheiro (1848-1926): a vida do Almirante Alexandrino de Alencar à luz de documentos históricos e outros, inéditos, pertencentes ao arquivo particular da família*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.
- BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v.9-10, 1941 – 1946.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. *Ministros da Marinha: notas biográficas*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1959.
- CARVALHO, Joaquim José de. *Primeiras linhas da história da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: [s. ed.], 1889.
- CARVALHO, José Carlos de. *O livro da minha vida: na guerra, na paz e nas revoluções (1847-1910)*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, v.1, 1912.
- CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- CASSIRER, Ernest. *Ensaio sobre o homem: introdução a uma filosofia da cultura humana*. Trad. Tomás Rosa Bueno. São Paulo: Martins Fontes, 1994. (Col. Tópicos).
- CASTRO, Therezinha de. *História da civilização brasileira*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.
- CLUBE NAVAL. *História do Clube Naval*. Herculano Gomes Mathias (rev. atual.). Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997.
- COSTA, Ângela Marques da; SCHWARCZ, Lília Moritz. *1890 – 1914: no tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. (Col. Virando Séculos)
- COSTA, Didio. Almirante Eduardo Wandenkolk. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, n. 1-2, p.5-12, Ano LVIII, jul./ago. de 1938.
- COSTA, Sérgio Paulo Muniz. História Militar: passado e futuro. In: *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil*. Petrópolis: Sermograf, p.73, n. 85, ano 59, 1999.
- DAMAZIO, Sylvia F. *Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.
- DOSSE, François. *A história em migalhas: dos ‘Annales’ à ‘Nova História’*. Trad. Dulce da Silva Ramos. São Paulo: Ensaio/ Campinas: UNICAMP, 1992.
- FREITAS, Rodoval Costa Couto. *Um líder da Marinha: o Almirante Alexandrino de Alencar*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1970.

- FROTA, Guilherme de Andréa. *500 Anos de história do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2000. (Col. General Benício, v.359).
- GONÇALVES, Alberto Augusto. Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves. Separata de: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943.
- GOYCOCHÊA, Castilhos. *Almirante Barão de Ladário*: oficial de honra. [s.l.] : [s.n.], 1940.
- HAYES, Robert Ames. *Nação armada*: a mística militar brasileira. Trad. Delcy G. Doubrawa. Rio de Janeiro: Bibliex, 1991. (Col. General Benício, v. 278).
- HOBBSAWM, Eric J; RANGER, Terence.(Orgs.). *A invenção das tradições*. 2. ed. Trad. Celina Cardim Cavalcante. São Paulo: Paz e Terra, 1997. (Col. Pensamento Crítico, v. 55).
- JACEGUAY, Arthur. *Organização Naval*. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1896.
- LACOMBE, Américo Jacobina. Almirante Saldanha. In: *Navigator*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, n. 12, p. 29-43,1975.
- MAGALHÃES, João Batista. *A evolução militar do Brasil*. 3 ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 2001.(Col. General Benício, v. 343).
- \_\_\_\_\_. *Consolidação da República*: ensaio para a filosofia da história. Rio de Janeiro: Laemert, 1946.
- MARTINS, Helio Leoncio. A revolta da armada – 1893. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995. v. 5, t. I A. (*História Naval Brasileira*).
- MELLO, Custódio José de. *O Governo Provisório e a Revolução de 1893*. São Paulo: Nacional, v. 1, t.2, 1938.
- \_\_\_\_\_. *Apontamentos para a história da Revolução de 23 de novembro de 1891*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio/Rodrigues e Cia. 1953.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. A Marinha imperial – 1870 a 1889. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001. v. 4. (*História Naval Brasileira*).
- PENNA, Lincoln de Abreu. *República Brasileira*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- PORTO, Manuel Ernesto Campos. *Apontamentos para a História da República*: um registro centenário. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- REQUIÃO, José Caetano de Magalhães. O Barão de Ladário e a Proclamação da República. *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro:[s. ed.], n. 281, p. 9-13, 1999.
- REVISTA ACONTECEU. 32 páginas sobre o Rio do século XIX. Rio de Janeiro: Rio Gráfica, v.11. n.133, 1964.
- RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.
- SILVA, A. C. de Souza e. *O Almirante Saldanha, comandante em chefe na Revolta da Armada – reminiscência de um revoltoso*. Rio de Janeiro: A Noite, 1940
- SOARES, José Eduardo de Macedo. *O Contra-Almirante Luiz Philippe de Saldanha da Gama: sua vida e sua época*. São Paulo: Espíndola e C., 1906.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3.ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.(Col. General Benício, v. 228).



# Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII)

**Luiz Geraldo Silva**

*Graduado em História pela Universidade Federal de Pernambuco, Mestrado em História do Brasil pela mesma Universidade e Doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo. É Professor Adjunto da Universidade Federal do Paraná e tem experiência na área de História, com ênfase em História do Brasil Colônia.*

## RESUMO

Analisa-se aqui práticas e concepções referentes ao recrutamento da gente do mar na América portuguesa entre os séculos XVII e XVIII.

PALAVRAS-CHAVE: RECRUTAMENTO – GENTE DO MAR – AMÉRICA PORTUGUESA

## ABSTRACT

This article focus on the practices and the notion about seamen conscription in Portuguese America through seventeen century to eighteen century.

KEYWORDS: IMPRESSMENTS – SEAMEN – PORTUGUESE AMERICA

## I

A constituição do império marítimo português entre os séculos XV e XVII implicou na criação de uma vasta rede de rotas marítimas que vinculava suas várias partes entre si. De Nagasaki e Manila, no Pacífico, até Goa e Ormuz, no Índico, e daí até Sofala, na costa oriental africana, passando por Angola e pelo Brasil, no Atlântico Sul, até chegar à Europa, os portugueses controlavam um conjunto significativo de feitorias e fortes, além de integrarem ao seu sistema mercantil, com centro em Lisboa, os resultados da agricultura comercial levada a efeito na América. Sua navegação oceânica, responsável pela integração dos sistemas atlântico e índico de colonização, constituía aspecto vital de reprodução de suas redes comerciais e de seu sistema tributário – em boa medida, após o século XVI, baseado na sisa, “imposto geral sobre a compra e a venda de qualquer espécie de bem e de mercadoria”, na definição de Alencastro. Graças à sisa, as receitas obtidas no trato d’além-mar já ultrapassavam um terço dos tributos captados pelo Erário Régio por volta de 1520. Finalmente, é importante ressaltar que diferentes organizações político-administrativas foram montadas nas distintas partes deste vasto “império onde o sol nunca se punha”, no dizer de Hespânia e Santos. Por um lado, como no Brasil e nos arquipélagos atlânticos impunham-se as chamadas “soluções oficiais de domínio” (capitanias donatárias, organização municipal, feitorias-fortalezas) e, por outro lado, como ocorre na Índia, na Insulíndia, na China e no Japão, prevalecem



## Luiz Geraldo Silva

as “estratégias informais de domínio” (contratos informais e regimes de autogoverno associados com instituições locais e preexistentes).<sup>1</sup>

Aparentemente, no âmbito do império lusitano, a sustentação das práticas militares e do transporte de coisas e pessoas sobre as águas do Pacífico, do Índico e, sobretudo, do Atlântico decorria da ação de uma plêiade de bravos marujos, os quais pareciam, desde a formação do Reino, no século XIII, predestinados à execução das lides marítimas. Contudo, esse quadro epopéico de mares nunca dantes navegados, em boa medida construído pela historiografia nacionalista portuguesa, vem sendo paulatinamente superado.

Talvez tenha sido Boxer, ainda na década de 1960, quem primeiro ressaltou as agruras portuguesas em termos de recrutamento de marinagem. “Nalguns aspectos”, diz o historiador britânico, “o mar desempenhou certamente um papel mais importante na história de Portugal do que qualquer outro fator isolado. Mas isto não significa que os portugueses fossem mais uma raça de marinheiros aventureiros do que uma raça de camponeses ligados à terra”. Ainda conforme Boxer, no Portugal dos séculos XV e XVI “as ocupações marítimas ... podem apenas ser consideradas limitadas, fragmentárias e intermitentes em comparação com o permanente trabalho agrícola nos campos”. Mais recentemente, o historiador português João Marinho dos Santos destacou, nessa mesma direção, que havia nos quatrocentos português um peso relativo “do grupo dos pescadores e dos mareantes” e que “os frutos do mar e os serviços de transporte marítimo e fluvial concorriam então para o reforço da economia nacional”. Todavia, para ele, este aspecto “não deve ser

relevado ao ponto de, inadequadamente, se afirmar que Portugal era um *país de marinheiros*. Se o fosse não se compreenderia muito bem, por exemplo, como esclarece Gomes Eanes de Zurara na *Crônica da tomada de Ceuta por el-rei D. João I*, que o contingente de combatentes de 1415 não suportasse o ‘enfadamento do mar’ e que todo o seu interesse fosse regressar o mais depressa possível para casa” [Grifos no original]. Com efeito, o recrutamento de marujos em Portugal processou-se em muitos casos no interior do Reino, entre populações camponesas que nunca tinham visto um navio. Vai daí a mobilização centrada no espírito de reconquista que marcou o ataque militar e marítimo a Ceuta, no Norte da África, em 1415 – o qual é considerado pela historiografia o marco inicial do processo de expansão marítima. Neste, por um lado, a noção tradicional de “honra”, baseada no espírito da reconquista e na emulação de um sentimento nacional, e, por outro lado, a noção moderna de “proveito” – baseada nos cálculos de lucros decorrentes do saque e da rapina – animaram populações camponesas, não afeitas à guerra e ao mar, a se lançarem naquela jornada. A anedota dos marinheiros de João Homem, narrada e contextualizada por Boxer, ilustra bem como a Marinha portuguesa foi forçada a contar com gente que nada sabia das lides marítimas para completar suas tripulações. Este fato, aliás, é aqui referido em relação a mais importante rota levada a efeito pelos portugueses no século XVI, ou seja, a carreira da Índia:

Já em 1505, estavam a ser recrutadas para servirem na carreira tripulações completamente inexperientes, como exemplifica a anedota contada pelo cronista Castanheda acerca dos marinheiros rústicos de João Homem. Esses campônios não sabiam distinguir bombordo e estibordo ao largarem do Tejo, e só conseguiram

<sup>1</sup> Sobre a navegação no império português, ver BOXER, Charles R. *O império colonial português (1415-1825)*. Trad. Inês Silva Duarte. Lisboa: Edições 70, pp. 69-74, 203-223; a noção de “império oceânico” e a proposição de problemas decorrentes dos diferentes arranjos administrativos concernentes a cada uma de suas partes são aspectos tratados por HESPANHA, A. Manuel e SANTOS, Maria C. dos. Os poderes num império oceânico. In: HESPANHA, A. M. (Coord.). *História de Portugal*. (vol. 4). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, pp. 351-366; as análises sobre os sistemas Índico e atlântico e sobre a sisa estão contidas em ALENCASTRO, Luiz Felipe de. A economia política dos descobrimentos. In: NOVAES, Adauto (Org.). *A descoberta do homem e do mundo*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, pp. 196-204.



## *Navegador 5* – Vicissitudes de um império oceânico

quando foi atada uma réstea de cebolas num dos lados do navio e uma réstea de alhos no outro. 'Agora – disse ele ao piloto – diz-lhes que virem o leme na direção das cebolas ou na dos alhos e eles depressa compreenderão'.<sup>2</sup>

Definitivamente, Portugal não dispunha de contingentes humanos suficientes nem de considerável número de navios para suprir as demandas próprias de um império oceânico. Isso vale principalmente para a maior, mais longa e mais arriscada rota oceânica então existente, a chamada “carreira da Índia” – isto é, a viagem de ida e volta entre Portugal e o Estado da Índia. Em primeiro lugar, entre os séculos XVI e XVII, tratava-se de uma longuíssima viagem: em média levava-se de seis a oito meses para vencer o percurso na ida ou na volta. Ou seja, uma viagem de ida e volta entre Lisboa e Goa durava, também em média, cerca de um ano e meio de sofrimentos e privações. A monção de sudoeste, que começava a soprar na Índia no princípio de junho, fechava todos os portos da região de fins de maio a setembro. Assim, os navios que partiam de Lisboa com destino a Goa iniciavam sua jornada geralmente na segunda quinzena de março ou nos primeiros dias de abril, de modo a contornarem o Cabo da Boa Esperança em julho e chegarem são e salvos, se tivessem sorte, em setembro ou outubro. Muitos, porém, só conseguiam aportar em novembro ou dezembro. Na carreira, eram utilizados carracas e galeões nos séculos XVI e XVII e fragatas no século XVIII. As carracas eram navios mercantes largos, altos, e pesadamente construídos, com grandes castelos de popa e proa. Contudo, eram embarcações apenas levemente armadas. Os galeões, por sua vez, eram mais compridos e estreitos, com compartimentos mais modestos e moderados. No entanto, tratava-se de

navio fortemente armado. A rigor, foi o galeão de três mastros que deu azo às pretensões portuguesas de dominar territórios marítimos no Índico e no Pacífico. Os juncos chineses e malaios eram infinitamente mais rápidos que os galeões, mas longe estavam de competir com estes em poder de fogo.<sup>3</sup>

Por outro lado, é fato que a carreira da Índia ceifava muitas vidas. Como os navios andavam juntos em frotas de quatro, cinco ou mais embarcações, os poucos dados sobre mortalidade na viagem de Lisboa a Goa foram obtidos em função dos comboios, e não com base em navios específicos. Assim, sabe-se que em 1571 a frota de Diogo Couto havia saído de Lisboa com 4.000 homens e que apenas 2.000 pessoas haviam chegado à Índia. Conforme outros cálculos que consideraram comboios menores, sabe-se que em apenas seis anos, isto é, de 1629 a 1634, dos 5.228 soldados que deixaram Lisboa em direção a Ásia, apenas 2.495 chegaram em Goa vivos. Em boa medida isso decorria de má nutrição, falta de higiene e de certos hábitos, como a recorrência a práticas terapêuticas baseadas na flebotomia e nos purgantes. Tais métodos, aliados à superlotação dos navios, às condições insalubres e a falta de proteção contra o frio glacial ou o calor tropical, elevava a taxa de mortalidade desproporcionalmente. Assim, morria-se com freqüência de disenteria, tifo e escorbuto.<sup>4</sup>

Essa carnificina marítima era levada a efeito no âmbito de um Reino cuja capacidade de prover homens e navios era bastante limitada. Nessa direção, sabe-se que a população portuguesa, de acordo com um censo de 1527, oscilava entre um milhão e um milhão e quatrocentos mil habitantes. Calcula-se, por outro lado, que no século XVI saíam de Portugal cerca de 2.400 pessoas por ano em direção ao Brasil e, sobretudo,

<sup>2</sup> Cf. BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 35-36; SANTOS, João Marinho dos. A expansão pela espada e pela cruz. In: NOVAES, A. (Org.) *Op. cit.*, p. 152.

<sup>3</sup> Cf. BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 203-205; LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1968, p. 140.

<sup>4</sup> Cf. BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 215-6.



### Luiz Geraldo Silva

com destino a Goa, as quais eram, em sua maioria, homens válidos, jovens e solteiros. Por comparação, sabe-se que nas nações dominadas por Castela, e que formam aquilo que hoje se chama de Espanha, havia uma população avaliada em 7 ou 8 milhões de pessoas por volta de 1570, mas a média de emigrantes espanhóis para a América era inferior a mil pessoas por ano. Assim, Portugal cobrava uma alta taxa do imposto de sangue aos seus habitantes de modo a manter seus domínios na Ásia, na África e na América, o que remete à questão de como a Marinha portuguesa procedia no recrutamento de contingentes humanos para além da capacidade do Reino de provê-los.<sup>5</sup>

As carracas e galeões dos séculos XVI e XVII contavam com tripulações de 120 a 130 pessoas, entre marinheiros experimentados e grumetes. Além disso, transportavam passageiros civis, como os comerciantes de especiarias e seus empregados, além de funcionários da Coroa, padres e soldados – muitos soldados. Em média, contava-se de 600 a 700 passageiros a cada viagem, e por isso aqueles navios assemelhavam-se a verdadeiras cidades flutuantes. Contudo, a maior dificuldade da Armada e da Marinha Mercante portuguesa era providenciar marinheiros em número suficiente. Mediante expedientes variados, procurava-se suprir tais demandas. Assim, desde o século XVI, mas sobretudo entre os séculos XVII e XVIII, sabe-se que muitos escravos negros – africanos ou nascidos em Portugal – foram empregados nos navios da carreira da Índia. Como revela Saunders, muitos deles – senão a maioria – eram de propriedade de marujos recrutados pela Marinha portuguesa. Empregando seus escravos nos navios, os marujos acabavam por perceber seu salário e o salário de seus cativos. Desse modo, eles viam aumentar seus rendimentos pecuniários além de serem poupados de trabalhos pesados execu-

tados a bordo, os quais acabavam por ficar a cargo dos escravos. Do ponto de vista das autoridades portuguesas, o expediente de empregar escravos acabava sendo encarado como um meio normal e corrente de suprir lacunas na tripulação. Em 1559, o navio *Águia*, que fazia a carreira da Índia, “só se salvou de naufragar no canal de Moçambique devido aos esforços feito pelos negros que estavam a bordo”. Funcionários da Casa da Índia declararam em 1712 que muitos navios da carreira não teriam alcançado Portugal “se não fosse o trabalho contínuo dos escravos negros que vão neles”. Em 1738 o Vice-Rei da Índia, D. Pedro de Mascarenhas (1732-1740), afirmou que quando não havia escravos provenientes de Moçambique nos galeões estes não podiam navegar. Segundo ele, os escravos negros eram empregados nos navios “como trabalhadores no convés realizando o trabalho duro, como acontece geralmente”.<sup>6</sup>

Ao mesmo tempo, a navegação marítima portuguesa interna ao Índico e ao Pacífico passou a empregar um número considerável de marujos asiáticos desde o século XVI, e os poucos brancos que restaram nos navios ocupavam as posições superiores ou as funções de soldados ou artilheiros. Calcula-se que o número de marinheiros disponíveis no Estado da Índia em inícios do século XVI nunca tenha sido superior a 400 pessoas – um número desprezível considerando as demandas de todas as frotas que partiam de Lisboa a Goa, e vice-versa. Do mesmo modo, como se verá adiante, apelar-se-á para este recurso na América portuguesa entre os séculos XVII e XVIII: marujos foram aqui recrutados primeiro para suprir demandas da carreira da Índia, depois para suprir a Marinha Real portuguesa na Europa. Finalmente, muitos marinheiros foram incorporados às forças navais para servir na própria América, notadamente nas guerras luso-

<sup>5</sup> Cf. *Idem*, p. 70.

<sup>6</sup> Cf. BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 212-213; SAUNDERS, A. C. de C. M. *História social dos escravos e libertos negros em Portugal (1441-1555)*. Trad. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1994, pp. 32, 195, 207-208.



## *Navegador 5* – Vicissitudes de um império oceânico

espanholas levadas a efeito no Sul do Brasil durante a segunda metade do século XVIII. Recrutar marujos entre africanos, asiáticos e, depois, entre habitantes da América portuguesa constituía, pois, prática que concorria para a manutenção de um império talassocrático que, paradoxalmente, não dispunha de um considerável contingente de pessoal marítimo em seu próprio domínio terrestre europeu.<sup>7</sup>

Antes, porém, de analisar as práticas do recrutamento para a Armada portuguesa levadas a efeito na América, cabe verificar como, à mesma época, outras nações europeias procediam no recrutamento de pessoas para completar as guarnições de seus barcos de guerra e de comércio.

### II

A manutenção dos impérios coloniais nascentes nos séculos XV e XVI – o espanhol e o português – bem como dos impérios florescentes no século XVIII – holandês, inglês e francês – dependeu das modalidades de práticas referentes ao recrutamento da gente marítima implementadas por suas Marinhas Mercantes e de Guerra. Como afirma Vázquez Lijó, todas as armadas europeias, sem exceção, tiveram dificuldades no recrutamento e na reposição de marinheiros em seus barcos. Esse problema também afetou as Marinhas Mercantes e mesmo os navios de corsários, uma vez que todos competiam pela escassa oferta existente no mercado de marujos. Ademais, ao longo do período moderno, o problema da falta de marinh-

ros revelou uma tendência crescente. Se nos princípios da navegação oceânica ocidental, isto é, após o século XV, havia grandes dificuldades em completar guarnições de navios em decorrência da escassez de população marítima, depois, no século XVIII, a natureza do mesmo problema era outra: o número e as dimensões das frotas de guerra e mercantes chegaram a níveis até então sem precedentes, demandando um número cada vez mais expressivo de marinheiros.<sup>8</sup>

As Marinhas de Guerra dos vários países europeus da época moderna lograram obter marujos por três vias principais: a inscrição marítima – apenas adotada por Portugal e no Brasil no século XIX –, as inscrições voluntárias e o recrutamento forçado. Considere-se neste primeiro momento as duas últimas formas de obtenção de marinhagem. A Rússia, que nunca teve uma frota mercante considerável, deu grande ênfase à constituição de sua Marinha de Guerra após o século XVII. Seus problemas de marinhagem foram equacionados, de uma ou de outra forma, através do recrutamento forçado, o qual compreendeu não apenas gente marítima, mas também populações camponesas recrutadas no interior – como também ocorrera, como se viu, no caso de Portugal. Suas forças de mar foram, ademais, completadas por um recurso comum entre os Estados senhoriais da época moderna, qual seja, o engajamento de mercenários. Vários marujos de diversas origens que serviam no Báltico adentraram na Marinha russa a soldo, bem como vários marinheiros profissionais gregos que, graças as incursões de navios russos pelo Mediterrâneo, também passaram a completar aquelas tripulações.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Cf. BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 72-73.

<sup>8</sup> Cf. VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*. (Tese de Doutorado em História). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 2005, p. 35.

<sup>9</sup> Cf. VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, p. 36; sobre a adoção da inscrição marítima no Brasil Império, ver SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito*. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (Sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001, pp. 199-232 e, principalmente, SILVA, Luiz Geraldo. *Pescadores, militares e burgueses*. Legislação pesqueira e cultura marítima no Brasil (1840-1930). (Dissertação de Mestrado). Recife: UFPR, 1991; uma análise marxista sobre o emprego de mercenários ao longo do Antigo Regime pode ser encontrada na obra de síntese de ANDERSON, Perry. *Linhagens do Estado absolutista*. Trad. João Roberto Martins Filho. São Paulo: Brasiliense, 1985, pp. 29-33; abordagem diferente desse problema, centrada numa reinterpretação dos conceitos weberianos de “monopólio da violência” e “monopólio da tributação”, foi realizada por ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. (Vol. II: Formação do Estado e civilização). Trad. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993, pp. 87-190.



### Luiz Geraldo Silva

Na Holanda – talvez a mais importante potência marítima emergente no século XVII – a Marinha de Guerra preveniu-se de problemas com as equipagens impondo regras aos navios mercantes e impedimentos aos marujos do Reino. Assim, na primavera e no verão, os marinheiros holandeses não poderiam se desvincular de suas tripulações. Contudo, aqueles que obtinham recursos econômicos nas suas viagens poderiam ficar de fora das equipagens ao longo dessa época do ano. Depois da primavera, finalmente, podiam escolher navios e destinos que melhor lhes aprouvessem. Ao mesmo tempo, a Marinha de Guerra holandesa impunha às frotas mercantes e baleeiras desde pelo menos o século XVII a determinação de apenas navegarem após terem contribuído com o que então se chamava “o quinto homem”. Isto é, um marujo a cada cinco membros das tripulações pesqueiras e mercantes seria recrutado pela Armada, a qual apenas abriria mão dessa cota humana caso recebesse o valor monetário a ela equivalente.<sup>10</sup>

A Marinha inglesa era um modelo e uma exceção no contexto europeu do período moderno, e por várias razões. Em primeiro lugar, destaque-se seus contingentes expressivos, os quais ostentam números fabulosos sobretudo em momentos de guerra. Ao longo da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), por exemplo, a Armada britânica conseguiu recrutar cerca de 200 mil homens, coisa impensável para qualquer Armada europeia no século XVIII. Em segundo lugar, é notável o fato de que a maior parte dos marujos lotados em seus barcos de guerra neste mesmo século era formada por voluntários, e não por recrutados à força. Isso certamente refletia o equilíbrio entre os chamados “comandantes-cavalheiros” – isto é, gente da nobreza que ascendia aos altos postos do oficialato sem passar pelo treinamento de marujo – e os comandantes “*taraulins*”, ou seja, aqueles que, tendo origens sociais entre cama-

das sociais inferiores, geralmente de artesãos, logravam atingir os altos cargos da Marinha Real começando a carreira como grumete. A opinião crescente entre os homens de Estado ingleses em torno da “presente controvérsia entre os cavalheiros e os *taraulins*” foi bem sintetizada pelo Marquês de Halifax, em 1694. Segundo ele, tal controvérsia acenava para a questão de se saber dentre quais “tipos de homens os oficiais da frota devem ser escolhidos”. Sua resposta a ela foi enfática: “deve haver uma mistura na Marinha entre cavalheiros e *taraulins*”. Enquanto Espanha e Portugal continuavam a fechar as portas do oficialato às camadas populares, recrutando seus oficiais apenas entre a aristocracia, a Inglaterra logrou compor, e desde fins do século XVII, sua oficialidade com pessoas egressas tanto da nobreza como do terceiro estado, favorecendo, assim, a competição e o alistamento voluntário.<sup>11</sup>

Contudo, na prática, a Marinha inglesa precisou recrutar forçados como qualquer outra Marinha de Guerra do período moderno, mormente em períodos de guerra. O chamado *impressment*, ou recrutamento obrigatório, foi levado a cabo tanto no mar como na terra. Havia, porém, uma nítida preocupação de recrutar pessoas que tivessem alguma experiência náutica. Em terra, havia o *Impress Service*, que operou igualmente em vias fluviais principais e secundárias, o qual era gerenciado por um conselho ou tribunal da Armada, o chamado *Navy Board*. Curiosamente, este serviço, a despeito de seu nome, também foi responsável pelo recrutamento de voluntários. Um aspecto importante do sistema de recrutamento forçado inglês diz respeito ao fato de que ele se processava por distritos (*impress district*). No princípio, cada condado era um distrito, dentro do qual mandava um capitão ou comandante com um certo número de tenentes às suas ordens. O quartel, base das operações,

<sup>10</sup> Cf: VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, p. 37.

<sup>11</sup> Cf: VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, p. 37; ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e *taraulins*. *Mana*. Vol. 7, nº 1, abril, 2001, pp. 89-116.



## *Navigator 5* – Vicissitudes de um império oceânico

se estabelecia em alguma pousada próxima ao porto ou nos subúrbios portuários. Era neste ponto que se alojavam os voluntários e se vigiavam os obrigados. Ademais, o sistema de recrutamento obrigatório determinava que alguns indivíduos deveriam ser protegidos. Nesta categoria achavam-se os marinheiros de barcos mercantes e os pescadores, categorias que perfaziam um grupo de quase 15 mil pessoas em 1741 e de cerca de 50 mil homens em 1757. Finalmente, é fato que a opinião pública constituiu outro fator que fizera o recrutamento forçado declinar na Inglaterra em favor do sistema baseado no voluntariado. Ao longo da Guerra dos Sete Anos, o *impressment* inglês foi duramente criticado pelos magistrados e pela opinião pública, aspecto que levou a Câmara dos Comuns a votar projeto de lei – rechaçado pela Câmara dos Lordes, é verdade – conforme o qual os mandatos de *habeas-corpus* deveriam ser extensivos aos *pressmen*. Até o século XIX tal sistema foi completamente obstaculizado pelas autoridades civis inglesas.<sup>12</sup>

As Armadas da Espanha e, principalmente, da França lograram práticas diferenciadas em termos de recrutamento da gente do mar após inícios do século XVII. Refere-se aqui ao sistema de inscrição marítima, o qual foi adotado naqueles países, após 1620, dentro dos projetos de remodelação das forças navais levados a efeito pelos poderosos Ministros Olivares e Richelieu. Tal sistema consistia em ordenar o registro obrigatório de todos os jovens e adultos masculinos existentes num distrito costeiro. A cada distrito correspondia um corpo de marinheiros para a Armada nacional. Ao passo que na França tal sistema foi mantido e sucessivamente modificado ao longo dos séculos XVII e XVIII, na Espanha a inscrição marítima fracassou ainda no século XVII, sendo retomado apenas no século XVIII de acordo com o modelo redefinido e melhorado pela experiência francesa. Por outro lado, este mesmo tipo de sistema de recrutamento foi ado-

tado por muitas outras Armadas européias ao longo do século XVII. Uma das primeiras a fazê-lo, em 1634, foi a Marinha sueca. Na segunda metade do século XVII, a Dinamarca também adotou o sistema de inscrição marítima, incrementando-o com soldos atraentes. Os resultados, porém, não foram satisfatórios, uma vez que a dispersão geográfica dos alistados determinou um ritmo lento de mobilização de efetivos. Em mais de uma circunstância, a Marinha dinamarquesa se viu em apuros pela falta de gente em quantidade e qualidade suficientes para repelir ataques – mormente perpetrados pelos ingleses – em seu território costeiro. Em Portugal, por sua vez, a inscrição marítima foi adotada ao tempo em que o velho reino esteve submetido ao domínio dos Habsburgos espanhóis (1580-1640). A primeira ordem de Felipe II referente à inscrição marítima foi emitida a 31 de outubro de 1625, e fora extensiva a todos os mareantes existentes na Península Ibérica. Contudo, os registros da inscrição de mareantes e pescadores portugueses determinados pelos próprios governantes do reino datam apenas de 1708, isto é, ao tempo do reinado de Dom João V (1706-1750). Mas estes foram, então, fruto de uma decisão circunstancial, decorrente de necessidades de defesa por ocasião da Guerra de Sucessão Espanhola (1702-1713). Ademais, o decreto de 1708, embora determinasse o alistamento de todos os pescadores e barqueiros portugueses com idade até 60 anos, não visava a preencher os quadros da Marinha, mas sim das forças terrestres. A prática de inscrição marítima nos moldes da que era levada a efeito na Espanha e na França desde o século XVII, isto é, voltada para reposição de marinheiros na Armada, só tem efeito em Portugal pelo determinado no decreto de 3 de maio de 1802, conforme o qual declarava-se a liberdade de pesca em alto-mar e na costa e a obrigação dos mestres de embarcações de registrar suas embarcações e o número de tripulantes e de aparelhos de pesca exis-

<sup>12</sup> Cf: VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, pp. 37-40.



Luiz Geraldo Silva

tentes em cada uma delas. Finalmente, o decreto de 6 de novembro de 1830 aperfeiçoou o de 1802 e aboliu práticas feudais ainda existentes no litoral luso. Refere-se aqui ao fato de este último decreto ter finalmente abolido as regras medievais que determinavam encargos senhoriais que gravavam a pesca e os pescadores do reino – dízimos e primícias sobre o pescado.<sup>13</sup>

Como se verá adiante, o recrutamento forçado da gente do mar de modo a suprir os navios mercantes e da Armada portuguesa constituía uma realidade duramente vivida pelas populações marítimas e fluviais do Brasil desde, pelo menos, o século XVII. Sobretudo depois de 1672, os navios da carreira da Índia aportavam na Cidade da Bahia não apenas para fazer comércio ilegal, ou para buscar água e víveres de modo a seguir viagem ao Oriente. Sua presença na América portuguesa visava, antes de tudo, a completar suas tripulações com marinheiros ali recrutados.

### III

Na década de 1960, José Roberto do Amaral Lapa empreendeu aquilo que ele denominou “uma das partes mais afanosas de nossa pesquisa”, a qual consistia na elaboração de “quadros demonstrativos do movimento de alguns dos navios portugueses da Carreira da Índia que se dirigiram a Bahia”. Não se tratava de um levantamento preciso, evidentemente, pois as fontes disponíveis longe estão de espelhar os movimentos efetivos da rota que ligava Lisboa a Goa, passando pelo porto de Salvador na ida ou na torna-viagem. Mesmo assim, o Professor Lapa conseguiu detectar 253 registros de passagem de embarcações da carreira da Índia pelo porto em questão entre os anos

de 1503 e 1799. Na verdade, como demonstrou Roquinaldo Ferreira, a passagem das carracas e dos galeões da carreira da Índia pelo porto de Salvador refletia laços comerciais que uniam diferentes partes do império português em torno do comércio ilegal de produtos orientais – notadamente da chamada “fazenda de negro”. Esta, produzida no Oriente, era adquirida ilegalmente por comerciantes instalados na América portuguesa e utilizada como moeda de troca na África para compra de escravos. “O comércio gerado pelas naus da Índia”, diz Ferreira, “transformou Salvador num centro de distribuição de mercadorias asiáticas para todo o Atlântico Sul ... A importância de Salvador era tamanha que os negociantes do Rio enviavam seus navios até a Bahia para adquirir as fazendas asiáticas” – as quais, posteriormente, eram levadas a portos africanos para o “resgate” de escravos.<sup>14</sup>

Não por acaso, inúmeras foram as leis que tentaram, desde o século XVI, impedir formalmente a passagem da carreira da Índia pelo porto de Salvador. Já em 1565 proibiu-se que navios da carreira invernassem no Brasil na ida ou na volta. Estas medidas são reiteradas ao longo do século XVII, como ocorre em 1635, 1664 e 1668. Para além do comércio ilegal que aquelas invernadas proporcionavam, acresce-se que uma das razões alegadas pela Coroa para estabelecer as interdições ao porto de Salvador, segundo o alvará de 1565, era o recrutamento de marujos em que se procedia aqui na América portuguesa para suprir as perdas desproporcionadas que, como se viu, caracterizavam a carreira. Conforme Amaral Lapa, os navios da Índia concorriam, quando de sua passagem pela Bahia, para “desfalcar a população”, até então rala, existente nos domínios portugueses da América. Fosse como fosse, tais interdições caíram por terra com

<sup>13</sup> Cf. VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, pp. 42-45.

<sup>14</sup> Cf. LAPA, J. R. do A. *Op. cit.*, pp. 327-343; FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (séc. XVIII). In: FRAGOSO, J., BICALHO, M. F. e GOUVÊA, M. de F. (Orgs.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 351-353.



## *Navegador 5* – Vicissitudes de um império oceânico

a publicação do alvará de 2 de março de 1672, o qual relaxava a proibição do apontamento e permitia o escalonamento dos navios com destino ou no retorno da Índia. Em boa medida, tratava-se de medida em consonância com aquilo que a historiadora Maria de Fátima Gouvêa chamou de “economia política de privilégios”. Tal política, empreendida pela Coroa após o início das guerras de restauração contra o domínio castelhano em Portugal (1640) e contra o domínio holandês no Norte da América portuguesa e em Angola (1645), baseava-se na concessão de mercês e privilégios destinados ao Brasil e aos colonos. Reconhecia-se, então, que o Estado do Brasil tornava-se área de grande importância no interior das hierarquias espaciais do conjunto imperial e que a adesão dos colonos da América a ambas as guerras em favor da Coroa constituía fator decisivo para atingir os objetivos colimados. A consagração de tal política fora materializada pela carta régia de 26 de outubro de 1645, a qual determinara a elevação do Estado do Brasil à condição de Principado. Ademais, além do *status* adquirido pela América portuguesa e por seus colonos, o fim das interdições ao escalonamento da carreira da Índia no porto de Salvador – então capital do Estado do Brasil – também refletia, e talvez principalmente, a explícita dependência da Marinha portuguesa em relação a pessoas que poderiam ser recrutadas no território do Novo Mundo. Ali, a população já não era tão rarefeita como no século anterior e, mais importante, a demanda por marujos no âmbito da Marinha portuguesa crescera exponencialmente no século XVII e continuará a crescer no século seguinte.<sup>15</sup>

A prática do recrutamento para a carreira da Índia na Cidade da Bahia não era realizada sem contradições em relação à vocação marítima dos recrutados. Na verdade,

bem longe de critérios baseados na experiência marítima, as autoridades consideravam o serviço nas tripulações da carreira uma pena para criminosos e pessoas indesejáveis. Em julho de 1672 estacionara no porto de Salvador, para reparos, o navio *São Pedro de Rates*, o qual partira de Lisboa, sob comando do capitão Jerônimo de Carvalho, provavelmente em março ou abril daquele ano. Meses depois, a 23 de novembro de 1672, o então governador-geral do Estado do Brasil, Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça (1671-1673), enviou carta aos capitães-mores do Recôncavo informando que havia necessidade de pessoal da terra para completar a guarnição da “nau da Índia”. Deviam os destinatários “receber esta, que guardará com todo segredo”, e lançar “os olhos nos vadios, e criminosos que nesse seu distrito houver, e em 29 deste [mês] os prenda, e os remeta a bom recado, com a memória dos nomes, e causas, porque cada um deles merece ser preso”. O governador-geral era bastante claro nesta e em outra missiva do mesmo dia, destinada ao sargento-mor da Vila do Camamu, Francisco de Oliveira Tourinho, ao declarar que, com tal procedimento, mataria dois coelhos com uma só cajadada: “minha tenção não é só acudir a esta necessidade da nau da Índia, mas livrar essa Vila de gente vagabunda e perdida”. A idéia do governador-geral era, pois, a de recrutar pessoas vadias e desocupadas para seguir viagem à Índia e “ver o Recôncavo livre de semelhante gente”.<sup>16</sup>

Contudo, ao nível local, procedia-se na América portuguesa como em Portugal, isto é, recrutando-se gente não afeita aos trabalhos marítimos e pessoas que não se enquadravam nas categorias de “vagabundos”, “perdidos” e “criminosos”. Em outubro de 1674 o mesmo Affonso Furtado de Castro do

<sup>15</sup> Cf: LAPA, J. R. do A. *Op. cit.*, pp. 7-12, 21-23; FERREIRA, Roquinaldo. *Op. cit.*, p. 352; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). In: FRAGOSO, J., BICALHO, M. F. e GOUVÊA, M. de F. (Orgs.). *Op. cit.*, p. 293.

<sup>16</sup> Cf: Carta que se escreveu aos capitães do Recôncavo e duas ao Cairu e Boipeba e Carta que se escreveu ao Sargento maior da Vila do Camamu Francisco de Oliveira Tourinho. *Documentos Históricos*. (Doravante *D.H.*). Vol. IX, pp. 322-324. Cidade da Bahia, 23 de novembro de 1672.



### Luiz Geraldo Silva

Rio de Mendonça escrevia ao capitão-mor de Sergipe-del-Rei “sobre os presos que mandou para a nau da Índia”. Dessa vez, tratava-se do navio *Nossa Senhora do Rosário*, *São Caetano* e *São Francisco Xavier*, o qual, partindo de Lisboa, estacionara em Salvador para reparos em julho daquele ano. Segundo o governador-geral, dentre os presos havia “um mestiço, e alguns homens ocupados em suas fazendas”, os quais não pareciam de acordo com a “ordem” que havia sido enviada. Dois aspectos importantes são, então, observados. Em primeiro lugar, cabia aos capitães e sargentos-mores recrutarem ao nível local, além de vagabundos e criminosos, pessoas afeitas à vida do mar: “O que encarregara a Vossa Mercê mais particularmente eram Marinheiros e Grumetes de que a nau mais necessitava, e vejo que não veio nenhum”. Em segundo lugar, fica claro nas cartas, e não apenas nas de Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça, mas também nas de outros governadores-gerais e vice-reis, que o recrutamento para as naus da Índia era utilizado por autoridades locais como arma de vingança: “Vossa Mercê”, escreve Rio de Mendonça ao capitão-mor de Sergipe-del-Rei, “deve estranhar aos Capitães e castigá-los por obrarem mais por paixão e respeitos particulares que conforme sua obrigação”.<sup>17</sup>

É fato evidente, todavia, que muitas pessoas ligadas à navegação, mas que se ocupavam do transporte de coisas e pessoas por canoas, barcaças e sumacas em águas interiores ou na cabotagem, acabavam sendo recrutadas para as viagens intermináveis e altamente letais com destino a Goa. Exemplo disso é que a 13 de maio de 1678 o então Governador-Geral do Estado do Brasil, Roque da Costa Barreto (1678-1682), enviou carta aos oficiais da Câmara de três vilas do Recôncavo

– Boipeba, Cairú e Camamu – informando “da prisão que se fez em alguns marinheiros das sumacas da carreira dessas Vilas que neste porto se achavam para a nau da Índia”. Em decorrência desse fato sabido e consumado, os marujos empregados nos barcos que transportavam farinha de mandioca para a Cidade da Bahia e mesmo para os navios da carreira da Índia abandonaram suas rotas, provocando carestia e desabastecimento. Afirmava, então, o governador-geral que decorria da falta das sumacas vindas do Recôncavo

o não vir o sustento da Infantaria, e resultar fome ao povo ... Vossas Mercês tanto que receberem esta carta mandem [as] segurar de minha parte a todos os Mestres das sumacas que houver nos rios da sua jurisdição que podem vir livremente a trazer mantimentos, porque de nenhuma destas se tirará Marinheiro algum dos com que navegam para este porto. E tenham Vossas Mercês particular cuidado de aplicarem aos Lavradores que as carreguem, e aos Mestres que venham com a brevidade possível.<sup>18</sup>

Ademais, tal como ocorria na Marinha holandesa por essa mesma época, como se viu, socorria-se de práticas como tirar marinheiros de navios mercantes de modo a completar as equipagens das naus que faziam a carreira da Índia. Contudo, na América portuguesa, o sistema de recrutamento nos navios mercantes era baseado na aleatoriedade, e não na instituição do “quinto homem”. Uma portaria escrita pelo Governador-Geral Alexandre de Souza Freire (1667-1671) e destinada ao Provedor-Mor da Fazenda do Estado do Brasil, Lourenço de Brito de Figueiredo, datada de 29 de junho de 1670, explicitava tal sistema. Em tal portaria, notava-se que “a nau da Índia está ainda falta da gente do mar que lhe é necessária” e que, em decorrência desse fato, devia o prove-

<sup>17</sup> Cf: Carta para o capitão-mor de Sergipe-del-Rei sobre os presos que mandou para a nau da Índia. D.H., vol. IX, p. 414. Cidade da Bahia, 28 de outubro de 1674.

<sup>18</sup> Cf: Carta para os oficiais da Câmara das três Vilas Boipeba, Cairu e Camamu sobre segurarem aos mestres das sumacas que se lhe não tirará marinheiro algum dos com que navegam para este porto. D.H., vol. IX, pp. 67-68. Cidade da Bahia, 13 de maio de 1678.



## *Navegador 5* – Vicissitudes de um império oceânico

dor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil mandar “de cada navio mercante dos que se acham neste porto um marinheiro para ela; e os capitães e mestres dos mesmos navios, o obedçam pontualmente, e dêem logo sem dúvida alguma os marinheiros que o Provedor-Mor lhes ordenar”. Com efeito, no dia seguinte, 30 de junho, louvava-se

o sucesso que ontem teve o General da Frota Antonio de Souza Montenegro, quando o Provedor-Mor da Fazenda Real Lourenço de Brito de Figueiredo foi dar cumprimento à ordem que lhe mandei por escrito para meter na nau da Índia por lhe faltar gente do mar, e estar a frota para dar à vela, os marinheiros necessários, tirando um de cada navio mercante dos que se achavam neste porto, relatando particularmente tudo [de modo a] dar a devida conta a Sua Alteza.

Não se tratava, pois, de retirar o “quinto homem” de cada tripulação, mas um em cada navio que, aleatoriamente, estivesse no porto da Cidade da Bahia naquela circunstância.<sup>19</sup>

Nenhum dos sujeitos representados pelas categorias presentes à documentação – “criminosos”, “vagabundos”, “vadios”, “perdidos”, “lavradores” e “marinheiros mercantes” – parecia estar disposto a arcar com o prejuízo social de embarcar em direção ao Estado da Índia numa viagem interminável e sem garantia de retorno. Não por acaso, portanto, o Governador-Geral Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça escrevia ao capitão-mor da Cidade da Bahia, em 22 de novembro de 1672, lembrando-o do trabalho em que consistia conservar “a gente do mar” que trouxera a nau da Índia *São Pedro de Rates* então surta no porto de Salvador. Reiterando que formar tripulação para a carreira representava um ônus enorme aos indivíduos, Rio de Men-

donça afirma que grande fora o “trabalho com que se conservou a gente do mar, que trouxe essa nau, e se ajuntou e recolheu a ela a que faltava para ficar com toda a que lhe era necessária para sua navegação”. Cuidava, pois, para que os marujos “não pudessem fugir” e, em função desse desiderato, “enviei a vossa mercê um ajudante com soldados bastantes para as sentinelas de sua guarda: e encomendei a vossa mercê que não viesse, nem deixasse vir a terra, marinheiro algum, nem pessoa alguma do mar”. A nau da Índia era, assim, além de uma cidade, uma prisão flutuante. Mesmo assim, porém, vinham “à terra muitos marinheiros”, e muitos não se recolhiam ao galeão, “antes é já fugido algum”. Cabia ao capitão-mor da Cidade da Bahia procurar os marujos fugitivos e reconduzi-los ao navio com urgência, pois este estava, por essa época, prestes a partir. A idéia do navio-prisão era, então, reforçada em nome do serviço de Sua Alteza e do descanso do governador-geral:

Vossa mercê ponha neste particular todo o desvelo, e se for necessário outro cabo e mais soldados o mandarei logo para se dobrarem as sentinelas, mandando vossa mercê fechar as portinholas, mais ocasionadas à sua fugida; e os batéis em sendo noite de maneira que se não possam valer deles; porque não pode haver mais grave prejuízo ao serviço de Sua Alteza que faltar a gente do mar, quando a Nau está para partir; e todo o que neste particular houver, correrá por conta de vossa mercê, a quem faço esta lembrança por ser tão importante todo o cuidado que vossa mercê deve por em evitar por todos os meios, que de nenhum modo possa fugir mais dessa nau pessoa alguma tocante à sua mareação. Mas vossa mercê é tão prevenido e a sua assistência é tanta nessa nau que creio que poderei estar descansado.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Cf: Portaria para o provedor-mor da Fazenda mandar ir de cada navio mercante um marinheiro para a nau da Índia *Nossa Senhora da Ajuda*, portaria para que o escrivão João Antunes Moreira, o escrivão do Tesouro e o meirinho dos Contos passem uma certidão e portaria para Domingos Dantas de Araújo tabelião desta cidade. D.H., vol. VII, pp. 448-449. Cidade da Bahia, 29 e 30 de junho de 1670, respectivamente.

<sup>20</sup> Cf: Carta do Governador-Geral do Estado do Brasil, Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça, ao capitão-mor da Cidade da Bahia. D.H., vol. VIII, p. 320-321. Cidade da Bahia, 22 de novembro de 1672.



Luiz Geraldo Silva

Tal como os escravos marinheiros do Brasil imperial, empregados nos navios mercantes e de cabotagem no século XIX, os marujos da carreira de fins do século XVII – fossem recrutados no Reino, fossem na América – pareciam fugir de bordo a nado, escapando pelas “portinholas”, ou servindo-se dos batéis existentes nos galeões da Armada. Fosse como fosse, sua sina era dura e sem remissão. Apenas a metade dos embarcados veria, do outro lado do mundo, a Goa dourada. Por sua vez, no século XVIII, observa-se que a demanda por marujos da América aumenta significativamente. Neste século, como já se observou, o número e as dimensões das frotas de guerra e mercantes chegaram a níveis até então sem precedentes, o que explica a necessidade de os territórios coloniais cederem ainda mais pessoas para comporem as tripulações das Armadas metropolitanas.<sup>21</sup>

#### IV

No século XVIII, particularmente em sua segunda metade, as demandas da Marinha portuguesa por marujos sofreram ampliação considerável, o que levou à criação de novos mecanismos de controle sobre a população marítima – como as listagens de marinheiros, embarcações e pescadores –, as quais deveriam coadjuvar o recrutamento para a Armada. A criação desses novos mecanismos refletia, no caso português, a ascensão do reformismo ilustrado como baliza das políticas de governo, aspecto consagrado notadamente após a chegada ao poder do grupo liderado por Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês do Pombal, o poderoso ministro de Dom José I

(1750-1777). Por outro lado, em decorrência da vastidão da América portuguesa, tal território acabou por se converter num refúgio para marinheiros portugueses desertores. À falta de gente marítima – um problema crônico do império – a busca desses evadidos das naus que tocavam o Brasil transformou-se em obsessão para as autoridades locais.<sup>22</sup>

Ao mesmo tempo, o quadro de carência crônica de marinheiros na Armada portuguesa agrava-se nesta segunda metade do século XVIII em decorrência da abertura de duas novas frentes de batalhas. A primeira refere-se à guerra que se processou na própria Península Ibérica, entre 1762-1763, em decorrência de invasões espanholas em território lusitano. A segunda frente diz respeito aos desdobramentos desse conflito que se seguiram de 1763 a 1777 no Sul do Brasil. Estão sintonizados com estes eventos o crescimento fabuloso dos gastos militares do Reino e a mudança da capital do Estado do Brasil. Em relação ao primeiro aspecto, parece importante destacar que entre 1762 e 1776, isto é, durante aqueles conflitos bélicos, os gastos com o Exército e com a Marinha Real elevaram-se a 49,6% das despesas globais do Estado português, comprometendo, pois, metade das receitas do Erário Régio. Por outro lado, foi precisamente em 1763 que a sede do vice-reinado e o comando militar da América portuguesa foram transferidos de Salvador, na Bahia, para a nova capital do Rio de Janeiro. Tal transferência representou a vontade de colocar a autoridade política e militar do Estado do Brasil mais próxima à zona de conflito. É evidente que este conjunto de acontecimentos levou a um aumento igualmente sem precedentes da demanda por marujos na América, ensejan-

<sup>21</sup> Sobre os escravos marinheiros de cabotagem no Brasil do século XIX, ver SILVA, Luiz Geraldo. *Les captivité des eaux. Marins esclaves et violence à bord des navires de cabotage (Brésil, XIXe siècle)*. In: AUGERON, Mickaël et TRANCHANT, Mathias (Dirs.). *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XIIIe-XIXe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2004, pp. 235-249.

<sup>22</sup> Sobre a noção de “reformismo ilustrado”, ver o estudo de NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. (2ª ed.). São Paulo: Hucitec, 1983, pp. 213-298.



## *Navegador 5* – Vicissitudes de um império oceânico

do, assim, uma diversificação dos destinos dos ali recrutados. Estes, agora, não apenas eram enviados a Lisboa e a Índia, como no século XVII, mas também ao Rio de Janeiro, para onde batalhões inteiros, egressos das capitânicas, eram despachados de modo a serem reenviados ao Rio Grande do Sul e a Santa Catarina. A exemplificação das demandas européias e, depois, americanas por marinheiros baseia-se, a partir daqui, em documentação relativa a capitania de Pernambuco.<sup>23</sup>

Em junho de 1765, o então governador e capitão general da Capitania de Pernambuco, Antônio de Souza Manoel de Menezes, Conde de Vila Flor (1763-1768), escreve ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a “relação dos últimos marinheiros levantados”, os quais deveriam ser enviados a Lisboa. Entre 6 de dezembro de 1764 e 6 de maio de 1765, a Capitania de Pernambuco enviara 31 marujos para Lisboa; na verdade, 35 marinheiros haviam sido ali recrutados entre aquelas datas, mas quatro deles “fugiram da cadeia em 25 de janeiro do corrente ano [1765]”. À falta de navios de guerra, os marujos eram enviados a Lisboa a conta-gotas. No dia 4 de junho de 1765, por exemplo, cinco deles – José da Cunha, Manoel Gonçalves da Silva, João Ferreira da Cruz, Manuel da Rosa e Antonio Muniz – seguiram para Lisboa no navio *São José Rei de Portugal*, do qual era capitão Antônio Luiz dos Reis. Naquele mesmo dia, mas em outra embarcação, o “navio por invocação *N. S. da*

*Boa Viagem e Corpo Santo*, de que é Capitão Tomás Gomes Simões”, seguiram mais seis recrutados: Manuel dos Santos, Miguel de Siqueira, Francisco de Brito, Francisco Vieira, Antonio Lopes e João Francisco. Essas demandas refletiam certamente as tensões recentes da Guerra Luso-Espanhola de 1761-1763, travada após a suspensão do Tratado de Madrid (1750) e a criação de um novo tratado, o de El Pardo (1761).<sup>24</sup>

Com o início da guerra não-declarada no Sul do Brasil e com a intervenção mais firme levada a efeito pelo Vice-Rei Marquês de Lavradio (1769-1778) a partir da década de 1770, os mecanismos de recrutamento de marinheiros na América portuguesa sofreram uma transformação significativa, a qual aponta para um tratamento mais ilustrado da questão. Novos instrumentos foram criados – como as listagens de marinheiros, embarcações e pescadores existentes em cada capitania – os quais revelaram-se bem mais eficientes que os métodos anteriores, baseados no recrutamento e no envio para fora da capitania de pequenos grupos de gente marítima. A eficácia das novas práticas se reflete nos números, altíssimos, dos recrutados. Ademais, este grande número de pessoas incorporadas à força à Armada Real portuguesa na década de 1770 significava que esforços mais decisivos estavam sendo implementados em decorrência da eclosão de uma guerra que não mais se travava na remota Europa, mas ao Sul da própria América portuguesa.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Sobre os conflitos armados na Península Ibérica e no Brasil, ver ALDEN, Dauril. *Royal government in colonial Brazil. With special reference to the administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779*. Berkeley: University California Press, 1968, pp. 83-275; uma síntese dessas questões pode ser encontrada em MAXWELL, Kenneth. *Marquês do Pombal, paradoxo do iluminismo*. Trad. Antônio de Pádua Danesi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, pp. 119-139. Sobre os gastos militares em Portugal na segunda metade do século XVIII, ver GOUVEIA, Antônio C. & MONTEIRO, Nuno G. A milícia. In: HESPANHA, A. M. (Coord.). Op. cit., p. 178.

<sup>24</sup> Cf: Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, Antônio de Sousa Manoel de Menezes, Conde de Vila Flor, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, enviando relação dos últimos marinheiros levantados e do mapa da carga de pau-brasil. Arquivo Histórico Ultramarino – PE (Lisboa). (Doravante, A.H.U – PE). Cx. 103, doc. 7953. Recife, 4 de junho de 1765.

<sup>25</sup> Sobre a administração do Marquês do Lavradio e seu papel mais firme na guerra do Sul da América portuguesa, ver ALDEN, Dauril. Op. cit., pp. 116-142; MAXWELL, Kenneth. Op. cit., pp. 126-127.



### Luiz Geraldo Silva

Nessa direção, a 10 de outubro de 1775, o recém-empossado Governador e Capitão General da Capitania de Pernambuco, José César de Menezes (1774-1787), enviou carta ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, informando das ordens recebidas da parte do Marquês de Lavradio, conforme as quais dever-se-ia remeter ao vice-reinado, agora baseado na cidade do Rio de Janeiro, o “número de marinheiros e grumetes pagos se pudessem extrair desta capitania”. A avaliação desse número deveria ser feita com base numa

relação que remeteria sem perda de tempo a presença de Vossa Excelência, dirigindo igualmente uma cópia dela ao referido marquês, Vice-Rei, sendo a mesma relação dividida em classes seguintes:

Primeiramente: de todos os navios e outras embarcações que navegam deste porto para os da Costa da Mina, e outras partes da África.

Em segundo lugar: de todos os que fazem o comércio de porto a porto, assim nas diferentes partes desta capitania, como nas outras da costa do Brasil.

Em terceiro lugar: de todos os marinheiros, grumetes e moços, assim livres como escravos, que habitam neste porto, e em todos os da sua dependência; compreendidos os que fazem o comércio de transporte pelos rios e ribeiras desta capitania.

Em quarto lugar: de todos os pescadores que habitam nos referidos portos.<sup>26</sup>

A relação, concluída em setembro de 1775, fornece um quadro bastante amplo, embora certamente incompleto, acerca da gente do mar existente na Capitania de Pernambuco por aqueles anos. Muito pro-

vavelmente, levantamentos semelhantes existam para outras capitanias da América portuguesa, refletindo o esforço da Guerra Luso-Espanhola então travada nas fronteiras meridionais. Esta análise, contudo – reitera-se –, baseia-se apenas na documentação referente àquela capitania do Nordeste.

Em 1775, havia sete navios em Pernambuco que empreendiam a navegação com a costa da África. Todos eles eram vinculados à praça do Recife. Além desses navios de longo curso, havia na capitania 69 sumacas empregadas no comércio com os demais portos da América portuguesa. Apenas o Recife congregava 52 daquelas sumacas, ou 75,3% “de todos os navios que fazem comércio pelos portos do Brasil”. Ao mesmo tempo, havia uma quantidade significativa de marujos na vila portuária do Recife que serviam nos navios de longo curso e de cabotagem: 609 pessoas. Contudo, refletindo óbice considerável ao desenvolvimento da marinha numa sociedade marcada pela escravidão, informava-se que 423 pessoas dentre as que exerciam aquele ofício na Vila do Recife eram cativas. Isto é, 69,8% dos marujos recifenses listados em 1775 eram escravos. Muitos deles, aliás, tinham como principais ou únicos portos de destino os da costa africana: eram, pois, cativos que atravessavam o Atlântico para “resgatar” outros cativos. Ademais, parece importante destacar que, no século XVIII e na primeira metade do século XIX, havia uma grande quantidade de marujos escravos precisamente nas vilas e cidades coloniais mais expressivas. Nelas, havia mais recursos para a compra desses homens

<sup>26</sup> Cf: *Ofício do governador da Capitania de Pernambuco, José César de Menezes, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que existem na dita capitania e em suas anexas, segundo a ordem recebida.* A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9196. Recife, 10 de outubro de 1775. Quando a guerra do Sul do Brasil tornou-se declarada em 1774, a Coroa promoveu uma re-alocação de autoridades militares na América portuguesa e nos Açores. Nesse ano, Manuel da Cunha Menezes foi substituído por José César de Menezes em Pernambuco, e no ano seguinte Antonio Carlos Furtado de Mendonça deixou o governo de Minas, sendo substituído por Pedro Antonio da Gama Freitas e, ainda em 1775, por Antonio de Noronha. Em São Paulo, capitania decisiva nos rumos do conflito, Luís Antonio de Souza Botelho e Mourão deixou o cargo em 1775 em favor de Martin Lopes Lobo de Saldanha. Sobre estas redefinições da administração portuguesa na segunda metade da década de 1770, ver ALDEN, Dauril. *Op. cit.*, p. 139.



## *Navegador 5* – Vicissitudes de um império oceânico

– escravos especializados num ofício, os quais tinham valor comercial geralmente alto. Nas outras vilas e cidades da Capitania de Pernambuco existiam ainda mais 143 marujos empregados na navegação oceânica e de cabotagem, mas, diferentemente da composição social da marujada da Vila do Recife, não parecia haver escravos entre eles.<sup>27</sup>

Na listagem de 1775 incluíam-se ainda marinheiros empregados no “comércio de transporte pelos rios e ribeiras” da capitania, os quais totalizavam 269 pessoas. Destas, 227, ou seja, 76,6%, viviam na vila do Recife. Finalmente, havia menos concentração espacial na categoria “pescadores” – um grupo de pessoas empregado na vida do mar que também deveria contribuir com contingentes para a Armada portuguesa. No conjunto das vilas e cidades da Capitania de Pernambuco, havia 1167 pescadores, dos quais apenas 208 – 17,8% do total – viviam na Vila do Recife. Afastados, dispersos em pequenas vilas espalhadas ao longo da costa, os pescadores constituíam o grupo mais numeroso de pessoas ligado à vida do mar da capitania em 1775.<sup>28</sup>

A listagem elaborada ao tempo do governo de José César de Meneses, sob ordens estritas do Vice-Rei Marquês de Lavradio, produziu efeitos imediatos. Na verdade, mesmo antes de ela ser enviada ao Rio de Janeiro e a Lisboa, o recrutamento de marujos para a Armada portuguesa começou a ser implementado em Pernambuco com base nos dados nela disponíveis: “Enquanto se demorava a diligencia de se tirar a dita relação, não quis eu demorar a remessa dos marinheiros ... ; e nesta consideração, re-

meti ao dito Marquês Vice-Rei cento e oito marinheiros, a saber, quarenta e oito por quatro sumacas, em razão de não haver navio grande, que os pudesse transportar todos; e setenta no navio de invocação *Nossa Senhora da Piedade e Bom Jesus de Boiças*”. Ademais, na tabela confeccionada pelo governo acrescentava-se: “Dos 186 Marinheiros livres que havia nesta Vila do Recife, tem ido para a Capital do Rio de Janeiro 108, sendo os mais que ficaram quase todos velhos”. Assim, sabe-se que o alvo preferencial do recrutamento era constituído por pessoas jovens, livres e válidas. Como no século anterior, não apenas marujos experimentados eram enviados à Armada, mas também os “moços vadios”, os quais pareciam mais aptos para fugir à obrigação militar que os primeiros: “Somente não pude mandar os moços vadios, que Sua Majestade foi servido ordenar, porquanto, com o horror das Recrutadas, todos se embrenharam nos matos”. Em ofício do mesmo dia, o governador de Pernambuco referia-se ao cumprimento das ordens relativas ao envio ao Rio de Janeiro de recrutas de forças de terra, de “provisões de boca”, isto é, alimentos, e de marinheiros, acrescentando que a listagem “sobredita gastou tempo em retirar pelas grandes distância desta Capitania”.<sup>29</sup>

Ao fim da guerra de 1763-1777, o Estado português manteve sua política de recrutamento de marinheiros para a Armada em tempo de paz. A 29 de março de 1797, o então Governador da Capitania de Pernambuco Dom Tomás José de Melo (1797-1798) dava conta de ter recebido carta “relativa aos Marinheiros que se tem refugiado na

<sup>27</sup> Cf: Mapa das embarcações, marinhagem e pescadores que atualmente existem em todo este Governo do Pernambuco. A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9196. Recife, 10 de outubro de 1775.

<sup>28</sup> Cf: Idem, ibidem.

<sup>29</sup> Cf: Idem, ibidem e Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que existem na dita capitania e em suas anexas, segundo a ordem recebida. A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9196. Recife, 10 de outubro de 1775; Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo recrutas, provisões de boca e marinheiros para o Rio de Janeiro, conforme as ordens recebidas. A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9201. Recife, 10 de outubro de 1775.



### Luiz Geraldo Silva

América para que se faça expedir prisões". Conforme a correspondência encaminhada pelo governador ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, marinheiros portugueses ou nascidos na América evadiam-se de seus navios e se escafediam nos remotos sertões do Brasil, temendo serem repostos nos navios da Armada. Era preciso não apenas recrutar novos marinheiros, mas dar prisões aos desertores do serviço marítimo. Nessa direção, a 20 de março de 1797, Dom Tomás havia expedido "carta-circular a todos os capitães-mores e corregedores das comarcas de Pernambuco" sobre esta matéria, na qual informava que cumpria o determinado no Real Aviso de 29 de dezembro de 1798. Determinava que se fizesse "logo proceder a mais exata averiguação dos marinheiros que se tiveram refugiado e fixado na América, e que segurando-os os faça com a maior brevidade expedir a bordo das embarcações que forem partindo dos portos desta capitania para o de Lisboa". Ademais, ordenava o governador que esta diligência deveria ser realizada ao nível local "sem perda de tempo", procedendo-se "ao mais escrupuloso exame daqueles homens que tendo sido marinheiro de navios desertaram deles e andam vagando pelo País e se deixaram ficar neste". Recomendava-se ainda aos capitães-mores e corregedores que "os faça imediatamente prender e remeter à sala deste governo".<sup>30</sup>

A carta de Dom Tomás José de Melo continha, porém, algumas reflexões interessantes, as quais merecem exame mais detido. Segundo ele, através do Real Aviso de

dezembro de 1798, Dom Rodrigo de Souza Coutinho havia lhe determinado "que informe do maior número de recrutas" que pudesse "mandar anualmente para os Regimentos de Infantaria e Artilharia da Marinha Real". Dom Tomás observou, em contrapartida, que antes de dar cumprimento a esta ordem, devo representar a Vossa Excelência que os povos de Pernambuco são possuídos de um tal horror pela vida de soldado que a primeira notícia de haver recrutas desamparam mulheres, filhos, lavouras e tudo o que possuem, metem-se aos matos, e sertões, para o que os convida um país aberto por toda parte sem alguma barreira que os embarace acesso ... : ao mesmo tempo que Sua Majestade pode contar com eles para a defesa dos continentes. Falo com a experiência do ano passado [1798] que tocando-se arrebate pela aparição de alguns navios inimigos acudiam voluntários aos portos que se lhe destinavam com ardor, e assim capaz da mais vigorosa oposição, mas logo que se recrutem para fora, não ficará um homem que esteja nesta circunstância.<sup>31</sup>

Segundo o governador de Pernambuco, se se tratava de defender os territórios da capitania, era relativamente fácil contar com população local armada. Se avistado navio inimigo, "acudiam voluntários aos portos que se lhe destinavam com ardor". Por outro lado, enviar-lhes para fora da América ou de sua capitania era algo bem mais difícil e complexo. Nesse caso, não havia motivação ou disposição entre os colonos para fazer parte de tripulações e tomar destinos diversos situados no conjunto do

<sup>30</sup> Cf: Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a execução dada em expedir os marinheiros refugiados para a Corte e dos problemas que tem tido em recrutar soldados para os regimentos de infantaria e artilharia da Marinha Real e carta-circular a todos os capitães-mores, corregedores das comarcas de Pernambuco. A.H.U. – PE, p. a., cx. 197, doc. 13518. Recife, 29 de março de 1797 e Recife, 20 de março de 1797, respectivamente.

<sup>31</sup> Cf: Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a execução dada em expedir os marinheiros refugiados para a Corte e dos problemas que tem tido em recrutar soldados para os regimentos de infantaria e artilharia da Marinha Real. A.H.U. – PE, p. a., cx. 197, doc. 13518. Recife, 29 de março de 1797.



## *Navigator 5* – Vicissitudes de um império oceânico

império português. Contudo, pouco a pouco, parecia despontar entre eles sentimentos de pertença e de necessidade de defesa de partes específicas da América portuguesa. Contudo, deve-se deixar claro que não se está anteendo aí o despertar de um sentimento “nacional” entre os colonos, o qual seria correspondente ao conjunto daquilo que mais tarde se chamou de “Brasil”. Tratava-se, antes, de um sentimento no máximo de alcance regional, decorrente do apego dos homens coloniais em relação ao torrão dentro do qual encaminhavam sua reprodução física e cultural.

Fosse como fosse, o recrutamento de marinheiros continuou sendo levado a efeito na América, como se nota em carta de 25 de outubro de 1799, conforme a qual dava-se conta de que fora “Sua Majestade servida que não se convinha que nesta capitania [de Pernambuco] se demorem marinheiros e que se mandem sempre pelas embarcações que daqui partirem para esse Reino, todos aqueles mari-

nheiros que se considerarem vadios e ociosos, e ainda que com o seu número se aumentem o das tripulações das embarcações em que houverem de ser conduzidos”. A demanda por marujos no império português sofreu aumento constante, e vai daí o apelo reiterado para que colonos locais, igualmente vassalos de Sua Majestade, fossem convertidos em membros das tripulações dos navios da Marinha Real. A relação entre colônia e metrópole era, pois, realizada não apenas nos termos do exclusivo metropolitano, ou não apenas mediante proibições e interdições impostas a sociedade situada na periferia do sistema. As necessidades de gentes do mar no Reino português – supostamente um “país de marinheiros” –, também revelam mecanismos inusitados que vinculavam o Velho e o Novo Mundo, além de demonstrarem, já em sua fase tardia, o surgimento de uma consciência de pertença a uma pátria local e americana que projetava, mesmo que remotamente, sua identidade pós-colonial.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Cf: Ofício da Junta Governativa da Capitania de Pernambuco ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ordem para se remeter ao Reino os marinheiros considerados vadios existentes naquela capitania. A.H.U. – PE, p. a., cx. 211, doc. 14323. Recife, 25 de outubro de 1799.

# A navegação do Rio Doce: 1800-1850

## Haruf Salmen Espindola

*Licenciado em História pela UFMG, mestre em História Política pela Universidade de Brasília e doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Desde 1987, é professor e coordenador do Núcleo de Estudos Históricos e Territoriais e líder do grupo de pesquisa História, Sociedade e Ambiente da Universidade Vale do Rio Doce – Univale. É conhecido pela sua atuação nas questões regionais e na divulgação da história da região do Rio Doce. Publicou o livro Sertão do Rio Doce, pela editora EDUSC, de Bauru, em parceria com a Editora da Univale e o Instituto Terra. Também é de sua autoria o livro Ciência, Capitalismo e Globalização, publicado pela Editora FTD.*

### RESUMO

O Rio Doce é um dos principais rios do Sudeste do Brasil. Em 1800, a Coroa Portuguesa aboliu as proibições de navegação desse rio, anteriormente impostas para evitar os extravios do ouro. O controle do território pelas divisões militares e o esforço para efetivar a navegação são reconstruídos com base em fontes primárias militares e administrativas do governo de Minas Gerais, do Ministério da Guerra e dos Negócios Estrangeiros, da Junta Militar de Conquista; das divisões militares, entre outros. A guerra ofensiva aos índios e o uso de força militar para se obter o controle do território constitui momento particular na história da colonização portuguesa. Entre 1800 e 1850, os esforços oficiais se concentraram na viabilização da navegação do Rio Doce. Nesse período, se intensificaram os confrontos entre interesses nacionais e ingleses e acirraram-se as lutas políticas.

PALAVRAS-CHAVE: RIO DOCE; NAVEGAÇÃO FLUVIAL; INTERESSES INGLESES.

### ABSTRACT

Doce River is one of the main rivers of Southeast Brazil. In 1800, the Portuguese crown allowed the navigation along the river, previously forbidden to avoid golden robbery. The territorial control by Portuguese military divisions and the efforts to make the navigation possible is reconstructed here based on documents from military and administrative sources of the government of Minas Gerais, War and Foreign Affairs Ministry, the Military Joint of Conquer and military divisions, among others. The offensive war against the natives applying military force to get control over the local territory was a particular moment of the Portuguese colonization in Brazil. Between 1800 and 1850 the Portuguese has concentrated their official efforts to make possible the navigation along the Doce River. At the same time the conflicts of national interests against the British became more intensive.

KEYWORDS: RIVER DOCE; FLUVIAL NAVIGATION; BRITISH INTERESTS.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

O Rio Doce já havia sido navegado por 26 exploradores ou aventureiros, desde Sebastião Fernandes Tourinho (1572/73), quando se expediu a Carta Régia de 13 de maio de 1808, declarando guerra aos botocudos e determinando medidas para sua navegação.<sup>1</sup> Desde as primeiras expedições em busca da Serra das Esmeraldas, o território de floresta povoou o imaginário dos luso-brasileiros.<sup>2</sup> No século do ouro, a política oficial foi de severas restrições, mandando punir quem se estabelecesse na região, e, especificamente, proibiu a navegação dos Rios Doce e Cuieté.<sup>3</sup>

Com o declínio da mineração, a política de restrição começou a mudar, como cons-

ta no comunicado de 1786, ao capitão-mor do Espírito Santo, informando que o vice-rei não via inconveniente em serem ocupadas as terras do Rio Doce. Foram autorizadas a concessão de sesmarias e a entrada de qualquer um que quisesse ir para aqueles sertões. Entretanto, essa autorização não suspendeu os atos proibitivos sobre a navegação do Rio Doce para se evitar os extravios do ouro e diamantes.<sup>4</sup>

A abertura do Rio Doce à livre navegação somente foi autorizada no final do século XVIII, quando da nomeação de Antônio Pires da Silva Pontes para o governo da Capitania do Espírito Santo (1800-1804)<sup>5</sup>, que recebeu ordens expressas para esse fim.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Cf. Carta Régia de 13 de maio de 1808. In.: Manuela Carneiro da Cunha. *Legislação Indigenista do Século XIX: uma compilação: 1808-1889*. São Paulo: Edusp; Comissão Pró-Índio de São Paulo, 1992.

<sup>2</sup> Cf. Exploradores do Rio Doce. Artigo de Nelson de Senna, publicado no jornal *Minas Gerais*, nº 16, de 19 de janeiro de 1905. AN., AP-5, Cx. 1, Pacote 2. Alguns autores citam a data de 1571 ou 1573. Estiveram no sertão do Rio Doce Francisco Bruza de Pinesa e jesuíta Padre João de Azpelcueta Navarro (1554); Martins Carvalho (1567 ou 1568); Sebastião Fernandes Tourinho (1571 ou 1572); Antônio Dias Adorão (1574); Diogo Martins Cão (?); Francisco de Proença (1596-1599); Capitão Marcos de Azevedo Coutinho (1612?); Padre Ignacio de Serqueira, André do Banho e outros jesuítas (1634); Antônio e Domingos de Azevedo (filhos de Marcos de Azevedo) (1647); O Mestre de Campo João Corrêa de Sá (1667); Agostinho Barbalho Bezerra e o Licenciado Clemente Martins de Mattos (1666 ou 1667); Fernão Dias Paes e seus companheiros Mathias Cardoso de Almeida e Garcia Rodrigues Paes (1674-1681); Antônio Rodrigues Arzão e seu cunhado Bartholomeu Bueno de Siqueira (1693-1696); Antônio Correia da Veiga (1704); Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, chefe da 2ª expedição à Serra das Esmeraldas, (1711); Mestre de Campo Lucas de Freitas de Azevedo (1717-1718); Mestre de Campo Mathias Barbosa da Silva (1734); Mestres de Campo Francisco de Mello Coutinho Soto Maior e João da Silva Guimarães (1730-1735); João de Azevedo Leme e o Licenciado Domingos de Magalhães Peçanha (1758); Dom Antônio de Noronha, Governador de Minas Gerais, (1779); Dom Rodrigo José de Menezes, Governador de Minas Gerais (1881); O Coronel José Joaquim de Siqueira e Almeida (1781); O Padre João Pedro de Almeida (1790); O Tenente-Coronel de Milícia João Baptista dos Santos Araújo esteve no Rio Doce representando o Governador de Minas Dom Bernardo de Lorena (1800); Antônio Pires da Silva Pontes, Governador do Espírito Santo (1800); Thomas Lindley, viajante inglês (1802-03).

<sup>3</sup> Foram sete atos régios, entre 1725 e 1758, proibindo a abertura de caminhos e a navegação fluvial para evitar o extravio de ouro e diamante. Cf. Cópia da Ordem do Real Erário, de 18 de novembro de 1773, extraída de *Efemérides Mineira*, IX, pp. 227-228. In. Fundo Família Lobo Leite Pereira, Arquivo Nacional, AP-5, Cx. 1, Pacote 2; Os sete atos régios são mencionados por José Pedro Xavier da Veiga. *Efemérides Mineira (1664 – 1897)*. Ouro Preto: Imprensa Oficial, 1897. IV, 32; veja também, José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 244.

<sup>4</sup> Cf. Ofício de Dom Rodrigo José de Menezes, de 22 de novembro de 1786. Manuscritos da Biblioteca Nacional (BN), cota I-35, 1, 16; Apud, José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. 2º ed., Vitória, IBGE, 1975, p. 240. Dom Rodrigo José de Menezes foi governador de Minas Gerais no período de 1780-1783.

<sup>5</sup> DECRETO de 11 de novembro de 1797, Lisboa, do Príncipe Regente D. João, concedendo nomeação ao Capitão-de-Fragata, Antônio Pires da Silva Pontes para o cargo de Governador da Capitania do Espírito Santo. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) Espírito Santo, cx. 05 doc. 46; cf. <http://www.ape.es.gov.br/catalogo/cat-i-401-450.htm>

<sup>6</sup> OFÍCIO de 23 de abril de 1800, Espírito Santo, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais Leme e Camargo], ao [Governador da Capitania de Minas Gerais], Bernardo José da Silveira e Lorena, informando da franquia e abertura à navegação por águas até Minas Gerais, para assegurar o registro de ouro na Cachoeira das Escadinhas, no Rio Doce. AHU-Espírito Santo, cx. 06 doc. 15; cf. <http://www.ape.es.gov.br/catalogo/cat-i-401-450.htm>

Assim que assumiu o governo, estabeleceu um porto de canoas no Rio Doce, abaixo da cachoeira das Escadinhas, na barra do Rio Guandu, e instalou o Quartel de Souza. Também foram colocados mais dois quartéis: um na boca mais boreal da Lagoa de Juparanã, o Quartel de Coutins (Linhares), e outro na barra do Rio Doce, o Quartel de Regência Augusta.<sup>7</sup> Em outubro de 1800, Silva Pontes assinou com o Tenente-Coronel João Batista dos Santos Araújo, representante do Governador de Minas Gerais, Bernardo José Lorena, os autos de demarcação dos limites entre as duas capitanias.<sup>8</sup> Do lado de Minas Gerais, acima da Cachoeira da Escadinha, onde o Rio Manhuaçu faz barra, foram instalados o posto fiscal (registro) e o Quartel de Lorena.

Em 1801, o governador de Minas Gerais expediu comunicado para todos os distritos da capitania sobre a franquia da navegação do Rio Doce e a existência do registro. Entretanto, não apareceram os comerciantes e fazendeiros tão esperados. Antes de completar um ano de existência, o Quartel de Coutins foi queimado e as habitações destruídas pelos botocudos, que mataram um soldado e puseram os demais para correr.<sup>9</sup> Em 1802, Silva Pontes escreveu sua *Pré-memória sobre a Capitania do Espírito Santo e objetos do Rio Doce*, onde expõe suas idéias sobre as oportunidades oferecidas pela região e as vantagens da navegação fluvial, a partir da seguinte questão: “Achando-se franqueada a navegação do Rio Doce, de cuja

impossibilidade se tinha formado uma opinião constante nesta Província e dela para a Bahia”, por que ela “continua de presente em langor sobre os efetivos benefícios?”<sup>10</sup> As razões encontradas por Silva Pontes para explicar o langor da navegação fluvial foram o desinteresse dos espírito-santenses e as matas infestadas por “gentio inimigo”.

A construção de canais fluviais como via de transporte de carga e passageiros foi anterior a era das ferrovias e marca o período inicial do capitalismo na Grã-Bretanha, França e Estados Unidos.<sup>11</sup> Para Silva Pontes, o Rio Doce oferecia as condições para se tornar um canal que traria as vantagens econômicas de reduzir o preço dos fretes e diminuir o tempo de transporte em quatro ou três dias até o porto de mar, dando à Minas Gerais acesso direto ao mercado mundial. Depois de mostrar as vantagens da cidade de Vitória tornar-se uma praça de comércio de importação e exportação para a Europa e para os portos do Norte do Brasil, como Pará e Maranhão, conclui que para a colonização do sertão e a transformação do Rio Doce em canal nada mais era preciso do que dar as ordens para isso.<sup>12</sup>

Este não era o ponto de vista do almoxarife da Real Fazenda, em Vitória. Em 1805, encaminhou à Coroa representação com a denúncia de que se faziam “grossas despesas” no Rio Doce sem que fossem de qualquer utilidade para o público e o Estado, mas somente servindo de enriquecimento ilícito para alguns especuladores que faziam “uma

<sup>7</sup> OFÍCIO de setembro de 1800, Porto de Sousa, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais] Leme e [Camargo], ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [Conde de Linhares], informando da grande obra de comunicação das Minas Gerais pelo Porto do Sousa nas águas do Rio Doce. AHU-Espírito Santo, cx. 06 doc. 21 A. Cf. <http://www.ape.es.gov.br/catalogo/cat-i-401-450.htm>

<sup>8</sup> Cf. Autos de demarcação dos limites. RIHGB, XIX, 193.

<sup>9</sup> Cf. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. 2ed. Vitória: IBGE, 1975. (1ªed, 1951). p. 246.

<sup>10</sup> Cf. Antônio Pires da Silva Pontes. *Pré-memória sobre a Capitania do Espírito Santo e objetos do Rio Doce. Vila da Vitória, vinte e cinco de agosto de 1802*. Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 264-265.

<sup>11</sup> Cf. Eric J. Hobsbawm. *A era das revoluções. 1789-1848*. 2 ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

<sup>12</sup> Cf. Antônio Pires da Silva Pontes. Op. cit., p. 265.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

escandalosa negociação de sal”.<sup>13</sup> A Coroa determinou aos governadores de Minas Gerais e da Bahia verificarem se realmente compensaria fazer mais despesas, se haveria retorno para as despesas feitas e se a navegação seria fácil e segura, em proveito da exportação de Minas e Espírito Santo, principalmente de metais menos preciosos como o ferro.

O governador de Minas colocou três ordens de embarços: a insalubridade, os índios e as cachoeiras.<sup>14</sup> Ele informa que nos quatro anos iniciais, os resultados foram os piores possíveis: para uma arrecadação de 418\$555 se gastou com a implantação e manutenção do registro e dos quartéis o total de 10:972\$804.<sup>15</sup> O Governador-Geral da Bahia, Conde da Ponte, informou que o grosso das despesas era com os destacamentos “para defender os casais de lavradores dos insultos do gentio botocudo, a mais indomável nação daquela espécie, e evitar os extravios”, afirmou que era “muito insignificante, não excedendo a quantia de 2:041\$680, incluindo vencimento dos pedestres”.<sup>16</sup> Entretanto, na opinião dos dois governadores, era possível efetivar a navegação e para o futuro as perspectivas eram vantajosas. Eles sugerem que a navegação comece modesta e, aos poucos, receba melhorias constantes até criar um sistema de comunicação fluvial. O Conde da Ponte foi realista quanto à dificuldade para a navegação: “a navegação do rio não tem a suavidade ou simples embarço moral como se tem proposto, tem dificuldades físicas, que se podem adoçar, e não destruir totalmente”.

Para ambos os governadores, primeiro era preciso eliminar o obstáculo indígena e promover a ocupação das margens porque, ao se tornarem povoados, a navegação do Rio Doce encontraria meios de se efetivar, porque os habitantes poderiam oferecer serviços de bestas, carretas e mão-de-obra para as embarcações. A Carta Régia de 13 de maio de 1808 foi concebida nessa linha, contemplando os objetivos de submeter os índios botocudos, conquistar o território e franquear a navegação do rio. O Príncipe Regente D. João determinou a criação de seis divisões militares, denominadas cada uma de Divisão Militar do Rio Doce (DMRD). O governo deu ordens para as divisões instalarem quartéis nas margens dos rios, junto às cachoeiras, com o objetivo de dar segurança à navegação, combater os índios e promover o povoamento.

Os governos das Capitanias de Minas e do Espírito Santo divulgaram amplamente os benefícios e privilégios oferecidos aos que fossem povoar e/ou comercializar pelo Rio Doce. Os mineiros animados com as novas medidas atenderam ao chamado, mas logo desistiram, pois não encontraram demanda para seus produtos nem mercadorias para comprar. O intercâmbio continuou restrito ao pequeno comércio de sal e, como em 1800, também não apareceram os negociantes, madeireiros e fabricantes de canoas.

Em 1810, uma nova Carta Régia foi destinada aos Governadores de Minas Gerais e do Espírito Santo, Francisco de Assis Mascarenhas e Manoel Vieira Ferraz de Albuquerque.

<sup>13</sup> Cf. Documentos da seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional. Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 265.

<sup>14</sup> Pela primeira vez, aparece a questão da insalubridade do Rio Doce, porém esse fator ocupa lugar secundário nas considerações das autoridades e dos memorialistas que escrevem sobre o Rio Doce.

<sup>15</sup> Cf. Ofício do Governador de Minas Gerais, de 14 de setembro de 1807. Correspondência Província de Minas Gerais – 1768-1807, Códice 97, vol. 1, p. 173. Para comparar, o registro de Matias Barbosa, no Caminho Novo, próximo a Juiz de Fora, dava uma renda anual de 90 a 120 contos, veja, Saint-Hilaire. *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Op. cit., p. 50.

<sup>16</sup> Cf. Eduardo de Castro e Almeida. Inventário dos Documentos Relativos ao Brasil Existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Op. cit.; Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 386.

que Tovar, respectivamente.<sup>17</sup> O príncipe regente, depois de afirmar a importância dos canais para o comércio de “países interiores” com o resto do mundo, encarregou os governadores da missão de abrirem a navegação do Rio Doce, pela comunicação fácil que esta daria às comarcas de Vila Rica, Sabará e Serro Frio, até então impedidas de prosperar por não terem esse acesso aos portos de mar.<sup>18</sup> O Governador Manoel Tovar foi incumbido de explorar o referido rio, apontando-lhe “todas as dificuldades locais que se opunham a sua navegação e notasse o que julgasse mais essencial para evitarem semelhantes inconvenientes”. O objetivo era viabilizar a navegação para colocar cidades e vilas do centro do Brasil em comunicação “com os portos de todos os impérios e reinos do mundo”.

O Governador Manoel Tovar expôs o resultado do seu trabalho na memória intitulada *Sobre a navegação importantíssima do Rio Doce*.<sup>19</sup> Ele conclui que não seria conveniência a destruição dos obstáculos naturais que começavam depois do Porto de Souza e embarçavam a livre navegação. Até àquele local, na divisa das duas capitanias, era possível navegar com barcaças que podiam levar até 1000 arrobas. As corredeiras das Escadinhas, numa extensão de duas léguas e meia, não poderiam ser eliminadas nem se poderia abrir canal pela lateral, mesmo pelo “*mais hábil hidráulico*”, porque os diques seriam destruídos pelo peso e velocidade das

águas, que se elevavam a mais de seis metros nas grandes cheias.<sup>20</sup> Em sua opinião, Escadinhas somente seriam obstáculos se todo o rio fosse navegável, mas como a parte mineira somente o era por meio de canoas, a necessidade de baldeação favoreceria o desenvolvimento do comércio, agricultura e mineração, bem como aumentaria o povoamento e forçaria a “extinção dos índios”.

Manoel Tovar estimou a viagem da barra do Rio Doce até o Porto das Canoas, no Rio Piracicaba, abaixo de Antônio Dias, entre 16 e 17 dias e meio de navegação, sem contar o tempo gasto para contornar por terra as Cachoeiras das Escadinhas. Em sua opinião, o Rio Santo Antônio iria ligar parte das Comarcas de Sabará e Serro Frio ao Rio Doce e o Rio Suaçuí Grande iria possibilitar à Minas Novas exportar seus “belos algodões por muito menos preço do que hoje se exportam, como todos os mais gêneros de exportação, recebendo em troca, e a melhor mercado os gêneros de consumo”.<sup>21</sup> Ele finaliza com a defesa das vantagens da navegação fluvial se comparada ao transporte por bestas pelo Caminho Novo, destinado ao Rio de Janeiro:

“Desta maneira, não só a navegação do Rio Doce, e de todos aqueles que o enriquecem, terão um rápido aumento, como o comércio, agricultura e mineração de todas as comarcas do interior do Brasil; pois é bem sensível a grande diferença de despesas, que hoje se faz, na importação de todos os gêneros, àquela que

<sup>17</sup> Cf. Carta Régia de 16 de agosto de 1810. AN., AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>18</sup> O príncipe regente mandou contornar as cachoeiras com caminhos laterais, construir canais onde o rio desse grande volta para encurtar as distâncias; criar e animar os estabelecimentos de canoas nos diversos lugares mais cômodos ao comércio; abrir estradas até onde o transporte pudesse continuar pelo rio; promover a navegação dos afluentes; ligar as estradas e o os rios navegáveis por caminhos vicinais; entre outras medidas que dessem passagem aos gêneros e produtos tanto para a comarca de Vila Rica, como para as de Sabará e Serro Frio. Por fim, a Carta Régia de 1810 mandou que os governadores se entendessem em tudo e evitassem conflitos nos limites entre as duas capitanias.

<sup>19</sup> Cf. Informação de Manoel Vieira de Albuquerque Tovar sobre a navegação do Rio doce. Rio de Janeiro: *RIHGB*, v. i, 1839, p. 173-178 (original: Biblioteca Nacional, Cod. CCCXC VII (18-49 / 3ff.).

<sup>20</sup> A CEMIG (Companhia Energética de Minas Gerais) construiu no local a Usina Hidrelétrica de Aimorés – UHA. O Rio Doce foi represado na altura da Pedra Lorena, pouco antes da foz do Rio Manhuaçu, e foi todo desviado por um canal lateral na margem esquerda, que inicia pouco acima das Escadinhas.

<sup>21</sup> Cf. Manoel Vieira de Albuquerque Tovar. Op. cit. Esta mesma recomendação foi dada por Saint-Hilaire, também se referindo à exportação do algodão. Cf. Augusto de Saint-Hilaire. *Viagens pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Ed. cit., p.178.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

se fará pelo Rio Doce. Uma canoa conduz a carga de 10 a 11 bestas, e custa 16\$000 a 18\$ mil réis, não fazendo diariamente despesa alguma; e uma besta custando 40\$000 a 50\$ mil réis, fará despesa diária de milho, forragem, aparelhos, etc.; acrescentando, que uma canoa dura muitos anos, e as bestas morrem e adoecem como muita facilidade nas grandes e dificultosas viagens.<sup>22</sup>

Várias das recomendações indicadas por Manoel Tavor foram adotadas pelo governador de Minas Gerais.<sup>23</sup> Em 1811, canoas militares transportavam pelo Rio Doce mantimentos, armamentos, munições, correspondência, soldo para os quartéis, além de conduzirem degredados para os presídios, tais como Cuité e Peçanha, patrulharem o rio e conduzirem tropas para combater os índios. No Espírito Santo, comboios de canoas com suprimentos, principalmente a farinha de mandioca, tinham que ser enviados regularmente aos três quartéis, porque eles estavam proibidos de plantar mandioca e produzir farinha para não atrair ataques dos índios. As canoas de comércio, como eram denominadas as embarcações de particulares, se restringiam ao comércio de sal, cuja venda foi declarada livre, em 1807.<sup>24</sup>

Para Wilhelm Ludwig von Eschwege, conhecido por Barão de Eschwege, somente o

comércio de sal justificava a subida de embarcações particulares do Espírito Santo para Minas Gerais, com extrema dificuldade, “sendo as canoas e a carga postas em terra vinte e três vezes a fim de contornar as cachoeiras, e sofrendo a gente da expedição os ferozes ataques dos botocudos”. No início, as canoas desciam com algum algodão, mas os perigos e custos não compensaram.<sup>25</sup> O Conde de Linhares recebeu de Francisco Manuel da Cunha uma memória que denunciava que não ocorrera avanço na navegação do Rio Doce e que o corte e exportação da madeira perderam o impulso inicial e a atividade madeireira ficou reduzida a um pequeno engenho de serrar. Resumiu a situação da região do Rio Doce da seguinte forma: “viviam como esquecido e sepultado no meio de tribos botocuda e manaxó”.<sup>26</sup>

Em 1818, Saint-Hilaire conheceu de perto o Rio Doce, até Linhares, aonde chegou em 22 de outubro, conduzido em pirogas pelos soldados pedestres do Quartel de Regência Augusta.<sup>27</sup> Antes de sua partida, ele estava temeroso: “não posso pensar nessa viagem sem estremecer”. O governador tentou convencê-lo de desistir da viagem, apresentando “sob as cores mais sombrias a região deserta”, e não cansou de preveni-lo “contra a insalubridade das margens do Rio Doce”.

<sup>22</sup> Cf. Cf. Manoel Vieira de Albuquerque Tovar. Op. cit.

<sup>23</sup> Cf. Correspondências de Marlière. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 554-7; Idem, p. 573-4.

<sup>24</sup> Cf. Decisão de 30 de janeiro de 1810, determinou que a Junta Administrativa dos novos impostos pusesse em execução o que foi determinado em 14 de janeiro de 1807, sobre deixar livre a cada proprietário a venda do sal, verificando a bordo das embarcações que trouxeram sal, para que se cobrasse os impostos devidos. In.: Coleção de Leis do Brasil. Arquivo Nacional.

<sup>25</sup> Cf. Oliveira Lima. *D. João VI no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1945, v. II, p. 786. Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 263-264. O Barão de Eschwege (1777-1855), engenheiro e mineralogista alemão, serviu como tenente-coronel de Portugal, companheiro de estudos do viajante Langsdorff, foi mandado para Minas Gerais, onde realizou diversos trabalhos, incluindo o início da atividade metalúrgica com aplicação de conhecimentos técnicos. Escreveu as obras: *Pluto Brasiliensis* (1833) e *Diário de uma viagem do Rio de Janeiro a Vila Rica na Capitania de Minas Gerais no ano de 1811*.

<sup>26</sup> Cf. Francisco Manuel da Cunha. *Memória Sobre a Navegação do Rio Doce, apresentada por... ao Conde de Linhares*. In. Publicações do Arquivo Público Nacional, IV, Rio de Janeiro: 1903.

<sup>27</sup> No seu relato das *Viagens pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*, publicado em Paris, no ano de 1833, encontram-se suas observações sobre a Província do Espírito Santo e o Rio Doce. A Editora Nacional, publicou em 1936, a parte final, 2º tomo, onde descrevem a viagem pelo Espírito Santo, com o título *Segunda viagem ao interior do Brasil*, como parte da Coleção Brasileira, volume 72. A Editora Itatiaia, em conjunto com a Editora da Universidade de São Paulo, em 1974, publicou outra tradução do mesmo texto com o título *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*.

São palavras do governador: "O Rio Doce é um inferno".<sup>28</sup> Para Saint-Hilaire, a navegação seria dificultada pelos rochedos no meio do rio, corredeiras e cachoeiras, mas os índios não eram mais problemas, graças aos "cuidados do generoso Marlière", comandante das divisões militares do Rio Doce.<sup>29</sup> Pela primeira vez, aponta-se claramente o problema da insalubridade do Rio Doce:

"Mas, existe um perigo que só numerosos desbravamentos poderiam dominar ou diminuir e que, portanto, subsistirá muito tempo: é a insalubridade de várias regiões vizinhas do rio. Essa insalubridade é causada não só por suas águas como pelas de seus afluentes, que, na estações de chuva, transbordam do leito, formando poças e infectando o ar com vapores perigosos. Raramente os que descem e sobem o Rio Doce não são atingidos por febres malignas ou intermitentes e estas podem deixar sinais duradouros, pois Manuel José Pires da Silva, que tive a felicidade de encontrar em Minas Gerais, se ressentia, ainda em 1818, de um doença que havia contraído 8 ou 10 anos antes, ao descer o Rio Doce, sob o governo de seu tio, Antônio Pires da Silva Pontes Leme."<sup>30</sup>

Em Minas Gerais, com a nomeação de Guido Thomaz Marlière para o comando das Divisões Militares do Rio Doce, em 1818, e com as mudanças na estratégia e posicionamento tático das divisões, o governo procurou acelerar a ocupação do sertão e efetivar a navegação do rio. Em 1818, a Junta Militar de Conquista, Civilização dos Índios, Colonização e Navegação do Rio Doce, que centralizava todas as deliberações, mandou edificar diversos quartéis ao longo do rio e de seus afluentes principais, bem como determinou que os praças das divisões pres-

tassem todo auxílio aos povoadores e canoeiros, sob pena de castigos corporais.<sup>31</sup>

O Quartel de Mombaça (4ª DMRD) tinha a incumbência específica de patrulhar o rio na direção do Quartel de Belém e, principalmente, rio acima, até a barra do Rio Casca, porque era nesse trecho que os índios botocudos atravessavam o rio para atacar os colonos de São Domingos do Prata. O Quartel de Baguari (1ª DMRD) patrulharia o curso do rio até o Quartel da Cachoeira Escura e, a jusante, até o primeiro Quartel da 6ª DMRD, abaixo da barra do Suaçuí Pequeno, na Cachoeira de Figueira.<sup>32</sup> As margens do Rio Doce ficaram guarnecidas por 203 divisionários, da barra do Rio da Casca até a Cachoeira das Escadinhas, onde ficava o Quartel de Lorena, da 6ª DMRD. A 3ª DMRD formou uma linha de cooperação, controlando os afluentes do lado direito, enquanto a 5ª DMRD controlava os afluentes da margem esquerda, somando, todas as cinco divisões, 358 homens.

Este novo desenho estratégico foi montado entre 1818 e 1822, sem que os acontecimentos políticos da Independência provocassem qualquer alteração nos rumos idealizados pela Junta Militar. Em maio de 1823, foram aprovadas pelo Império as propostas de Marlière para proteger melhor a navegação, acelerar o processo de atração dos índios botocudos e "franquear aos povos maior extensão de terrenos". Os comandantes das divisões ficaram incumbidos de mapear toda a sua área de atuação, fazendo periodicamente a lista dos colonos de sua circunscrição militar. A 2ª DMRD, retirada da região do Rio Pomba (afluente do Paraíba do Sul), foi reunida à 4ª DMRD, com a missão

<sup>28</sup> Cf. Augusto de Saint-Hilaire. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Ed. cit., p. 41 e 78.

<sup>29</sup> Guido Thomaz Marlière, militar francês, que depois de desertar do exército de Napoleão Bonaparte, foi servir no Exército português e, com o traslado da Corte para o Rio de Janeiro, veio com o príncipe regente. Depois de dois anos, foi transferido para a tropa de linha de Minas Gerais. Em 1818 assumiu o comando das divisões militares do Rio Doce.

<sup>30</sup> Cf. Idem., p. 86.

<sup>31</sup> Cf. ofícios de Marlière, de 28 de setembro de 1824 e de 30 de setembro de 1824. Idem., p. 494.

<sup>32</sup> Cf. Instruções da Junta Militar, de 9 de setembro de 1818, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 10, 1905, p. 408-410.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

de cuidar de um grande aldeamento de índios botocudos, colocado estrategicamente junto ao ribeirão Sacramento Grande, a três léguas de sua barra no Rio Doce.<sup>33</sup> Este aldeamento tornou-se ponto terminal das rotas migratórias dos botocudos da margem meridional, evitando, com essa medida, as incursões para o outro lado deste rio, em território povoado. Em 1824, todo o sertão meridional até às margens do Rio Doce estava sob o controle das divisões militares, sem que os índios (Botocudo e Puri) representassem qualquer ameaça à presença brasileira.

### **INTERESSES ESTRANGEIROS: ESPECULAÇÃO E LUTA POLÍTICA**

Em 1819, Francisco Joaquim da Silva obteve a aprovação do estatuto para uma Sociedade de Agricultura, Comércio e Navegação do Rio Doce, depois da proposta ter sido apreciada pelo Governador mineiro, Dom Manuel de Portugal e Castro. A solicitação não deixa dúvida de que os estudos de Silva Pontes e Manoel Tovar formaram a base da qual se serviram os idealizadores da empresa proposta. Para o governo de Minas Gerais, o estatuto era muito acertado e, se fosse executado, sem dúvida seria “o meio mais apropositado para se levar ao fim uma obra da qual se podem tirar incalculáveis vantagens” as comarcas do Serro Frio, Sabará e Ouro Preto.<sup>34</sup>

No estatuto aprovado por provisão da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, de 15 de dezembro de 1819, estão todas as expectativas exageradas acerca do Rio Doce, especialmente so-

bre o povoamento e ocupação agrícola de seus “vastos e fertilíssimos terrenos”, a superestimação do potencial navegável dos afluentes e a subestimação das dificuldades para eliminar os estorvos que impediam a navegação franca do referido rio.<sup>35</sup> A Sociedade obteve o privilégio pelo prazo de 20 anos, incluindo todos os benefícios oferecidos pelas cartas régias de 1808 e 1816<sup>36</sup> e a concessão de oito sesmarias de uma légua quadrada cada uma.

O projeto apresentado era muito atraente porque prometia ligar a capital político-administrativa (Vila Rica) e a sede do bispado (Mariana) diretamente com o mar. Entretanto, a perspectiva para que a navegação se efetivasse e se tornasse o bom negócio era mínima, tendo em vista a inexistência de culturas de exportação. O projeto exigiria grandes investimentos de capitais para superar os obstáculos sócio-ambientais (falta de mão-de-obra, vazio demográfico, cachoeiras, corredeiras e insalubridade) e a ausência de demanda. Em 1824, o comandante-geral das Divisões Militares do Rio Doce, Guido Marlière, escreveu que a Sociedade simplesmente não existia e, na sua opinião, nunca viria a existir, pois não havia comércio que a justificasse, e os poucos canoieiros que se aventuravam naquelas águas somente encontravam o sal para comprar em Linhares e, no máximo, conseguiam vender algum fumo.<sup>37</sup>

Em 1824, os brasileiros detentores do controle da Sociedade se associaram com capitalistas ingleses para criar a Companhia Brasileira do Rio Doce. O principal acionista, José Alexandre Carneiro Leão, alegou a insuficiên-

<sup>33</sup> Cf. Aviso de 25 de maio de 1823, ao governador das armas, In.: Idem., p. 448-49.

<sup>34</sup> Cf. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 9, 1904, p. 578-579.

<sup>35</sup> Cf. Estatuto da Sociedade de Agricultura, Comércio e Navegação do Rio Doce. In.: Coleções de Leis do Brasil. Decisões. N. 55 – Reino – Provisão da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, de 15 de dezembro de 1819. AN., Sala de Consulta.

<sup>36</sup> Cf. Carta Régia de 13 de maio de 1808. In.: Manuela Carneiro da Cunha. Op. Cit., p. 57-60; Carta Régia de 4 de dezembro de 1816. AN., *Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, s/d, p. 87-89. O governador do Espírito Santo recebeu carta régia, com a mesma data, contendo poucas diferenças.

<sup>37</sup> Cf. Ofício de 1824, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 10, 1905, p. 520-521.

cia dos capitais nacionais para solicitar a abertura para o capital externo, sem o qual não seria possível remover os obstáculos encontrados para executar os estatutos de 1819. Em maio de 1825, conseguiu aprovar novos estatutos com modificações substanciais em relação ao de 1819, incluindo mudança do nome, com o acréscimo do termo mineração depois da palavra comércio.<sup>38</sup> Estava no auge a entrada de companhias inglesas de mineração para explorar o ouro de Minas Gerais.<sup>39</sup> Somando-se a isso, havia a fama de que o Rio Doce guardava enormes riquezas minerais.

A companhia anglo-brasileira prometia realizar a navegação do Rio Doce, entre a foz do rio e as Cachoeiras das Escadinhas, com sumacas e navios maiores (patachos).<sup>40</sup> Nas Escadinhas, colocariam armazéns para depósito de artigos que comercializaria para Minas, tais como sal, vinho, baetas, louça, vidro, ferragem, farinha de trigo, bacalhau, entre outros. Um outro armazém em Natividade e mais seis ou sete nos lugares onde existissem obstáculos naturais.<sup>41</sup> Para explorar a madeira, a companhia instalaria engenho de serrar, do mais moderno que existia na Europa, para atender os mercados da costa do Brasil até Montevidéu e Buenos Aires.<sup>42</sup> A maior modificação foi a obtenção do direito exclusivo de "empreender a extração do ouro, prata e quaisquer outros metais que se encontrarem no álveo do Rio

Doce, nas suas margens e vertentes, nos rios, ribeirão e córregos, e nos seus afluentes". Essa concessão foi o estopim para o debate parlamentar e a oposição do Conselho Provincial de Minas Gerais.

Saint-Hilaire atribuiu a concessão de 400 cartas de sesmarias "nos desertos do Rio Doce", em curto espaço de tempo, ao medo provocado pela criação da "sociedade anglo-brasileira". Esse número é bastante próximo do que foi obtido pela análise do *Catálogo de Sesmarias*, publicado pelo Arquivo Público Mineiro. Nele pode-se identificar 418 sesmarias distribuídas no sertão do Rio Doce, entre 1822 e 1832, sendo 315 doações em 1825 e 1826.<sup>43</sup> Em sua opinião, os mineiros ficaram enciumados por verem os estrangeiros despojá-los de suas riquezas: "os naturais se apressavam em evitá-los e se espalhavam nessas florestas imensas, apesar de povoadas apenas por botocudos".<sup>44</sup>

Em relação ao novo estatuto, o Presidente de Minas Gerais José Teixeira da Fonseca Vasconcelos (1824 a 1827), Barão de Caeté, encaminhou ao Imperador, em 20 de julho de 1825, o parecer contrário do Conselho Provincial de Minas Gerais, no qual a tese principal foi: "Quem principiou deve concluir a obra". O Conselho considerou que os estatutos "não podiam, em tempo algum, preencher os seus ostensivos fins". O decreto não determinava prazo nem impunha pena. No

<sup>38</sup> Cf. Decreto de 6 de maio de 1825, que dá novos Estatutos à Sociedade de Agricultura, Comércio, Mineração e Navegação do Rio Doce. In. Decretos, Cartas Imperiais e Alvarás. Arquivo Nacional.

<sup>39</sup> Cf. Douglas Cole Libby. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 270.

<sup>40</sup> Sumaca é um antigo navio à vela, muito usado na costa do Brasil, de mastreação constituída de gurupês e dois mastros inteiriços: o de vante, que cruza duas vergas, e o de ré, que enverga vela latina. O patacho, parecido com a sumaca, porém é maior.

<sup>41</sup> Os locais propostos eram o porto de Natividade, em cima do Eme, na barra do Suaçuí Grande, Cachoeira do Baguari, na barra do Santo Antônio dos Ferros, na Cachoeira Escura e na barra do Piracicaba.

<sup>42</sup> Isso era atraente, pois os custos altos da madeira brasileira, por causa do método de extração, transporte e processamento, obrigavam a importação do produto dos portos africanos, americanos e suecos. Cf. Warren Dean. *A ferro e fogo. História e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 154.

<sup>43</sup> *Catálogo de Sesmarias*. RAMP, Ouro Preto, v. 27, 1988, 2 v. Cf. Haruf Salmen Espindola. *Sertão do Rio Doce*. Op. Cit., pp. 276-296.

<sup>44</sup> Cf. Auguste de Saint-Hilaire. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Op. Cit., p. 95.

final, pedia a revogação do decreto, “prejudicialíssimos ao Império em geral, e em particular a esta Província, injustos e absolutamente inúteis”.

Diogo Sturz, representante dos capitalistas de Londres, desencadeou uma contra-ofensiva para contornar as resistências. Buscou convencer de que não haveria prejuízo com a transferência do controle para os sócios ingleses, considerando impossível que os mineiros, que tanto subscreveram no ano de 1819, não tivessem o mesmo interesse de antes.<sup>45</sup> O objetivo de Sturz era conseguir que fazendeiros influentes das regiões de Mariana, Ouro Preto, Tejuco, Serro Frio, Ferros, Suaçuí Grande e Piracicaba encabeçassem as listas de subscrições. Das outras regiões, particularmente São João e São José del-Rei, Barbacena e Queluz não esperava contribuição, porque eles não teriam interesse no negócio, pois perderiam muito da importância que possuíam no comércio entre Minas e o Rio de Janeiro. Para Sturz, somente os ignorantes podiam desacreditar no que estava planejado para o Rio Doce:

“Parece incrível isto a quem não tem testemunhado os imensos efeitos dos canais da Inglaterra, Holanda e Estados Unidos, e aqui temos bem se pode dizer um canal natural ainda não aproveitado, e trata-se aqui de quase o frete inteiro de uma Província rica, populosa e industrial no que a hora (sic) se estão repartindo alguns mil homens com alguns 20.000 animais em estradas ruins muitas vezes impossíveis e com mantimentos caros por causa do mal estado dos caminhos”<sup>46</sup>

O Conselho Provincial conseguiu do Imperador a revogação do decreto que aprovava o estatuto da Companhia Brasileira do Rio Doce.<sup>47</sup> Paralelamente à luta política, o governo provincial intensificou as ações para

garantir controle sobre o Sertão do Rio Doce, por meio das divisões militares. Foram expedidas diversas instruções para Marlière e liberados recursos para serem gastos com a segurança das canoas militares, para apoio às canoas de comércio e para equipar os portos de canoa.

### **A contra-ofensiva dos mineiros para realizar a navegação do Rio Doce**

O Imperador autorizou o presidente da Província de Minas Gerais a aumentar os gastos dos recursos da fazenda pública para efetivar a navegação do Rio Doce. Também nomeou o coronel do exército Julião Fernandes Leão para executar o projeto de navegação na Província do Espírito Santo.<sup>48</sup> Marlière recebeu instrução para prestar todo auxílio necessário ao colega capixaba e para implantar os estabelecimentos de baldeação do lado mineiro e gerenciar os recursos que seriam gastos.<sup>49</sup>

O Rio Doce era freqüentado pelas pirogas militares e pelas poucas canoas de comércio que iam buscar sal em Linhares, além das expedições e viajantes esporádicos. Em 1824, o Coronel Julião havia proposto um plano que previa a abertura de uma estrada margeando o rio, sob a justificativa de que iria facilitar a entrada de gado e o comércio. O Comandante Marlière foi contrário à abertura da estrada, pois considerou que seria no mínimo dispendioso, por causa das muitas serras e rochedos junto às suas margens, além da pouca utilidade econômica, pois Linhares somente tinha sal a oferecer e no máximo seus habitantes comprava algum fumo.<sup>50</sup> As estradas que haviam sido abertas uma década antes, pela 3ª DMRD, não tinham trânsito e foram cobertas pela mata.

<sup>45</sup> Cf. Correspondência de João Diogo Sturz Stockerx-change. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 4, 1899, p. 793-801.

<sup>46</sup> Cf. Correspondência de João Diogo Sturz Stockerx-change. Op. cit. p. 799.

<sup>47</sup> Cf. jornal *O Universal* de Ouro Preto. In.: Arquivo Nacional. AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>48</sup> Julião Fernandes Leão, em 1823, foi durante alguns meses o comandante militar da província, mas destituído depois de desentender-se com o ouvidor e liderar um levante contra a Junta de Governo Provisório.

<sup>49</sup> Cf. Ofício de Marlière, de 1ª de janeiro de 1826, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 121 e o Ofício do Barão de Caeté, de 31 de março de 1826, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 109.

<sup>50</sup> Cf. Ofício de Marlière, de 5 de outubro de 1824. *Idem.*, p. 520-1.

Marlière escreve:

"Farei observar à V. Ex.<sup>cia</sup> o ridículo da pretensão de meter gados desta para aquela província por semelhante estrada, aberta que fosse, sendo o Rio Doce deserto como é manifesto desde Antônio Dias Abaixo. Que há duas estradas que se dirigem desta a dita província, uma à Vila de Vitória e outra à Itapemirim, pela primeira já entrou gado; e se não entra mais é porque a deixaram entupir. Outrora tínhamos bastante gado no Cuieté, porém este mal chega para a sustentação dos muitos botocudos ali residentes."<sup>51</sup>

Marlière não deixou de cumprir as ordens recebidas e mandou o comandante da 6<sup>a</sup> DMRD prestar todo auxílio requerido pelo Coronel Julião, mas não deixou de comentar que fazia isso "para que não pareça, apesar destas verdades, repugnância minha em dar cumprimento às Imperiais Ordens". Em sua opinião, o dinheiro seria melhor empregado se fosse investido na criação dos estabelecimentos junto às cachoeiras, colocando-se máquinas para varar as embarcações com facilidade e fazendo-se plantações.

Neste contexto de embate político entre os mineiros e os concessionários da companhia anglo-brasileira, Marlière escreveu ao editor do jornal *Universal*, de Ouro Preto, apresentando suas idéias sobre a abertura da navegação do Rio Doce. Ele informa que toda costa norte é muito mais baixa do que a meridional e, portanto, por ela devem dirigir-se todas as operações para facilitar e promover a navegação e o comércio. Em

seguida apresenta seu plano:

"Que nos custará pois estabelecer em cada cachoeira um caminho lateral ao rio, com carro e bois, para varar as cargas e deixar descer e subir pelos canais as canoas aliviadas. Bem pouco, pois como disse, o terreno o permite. A mesma margem norte, desde o Rio de Santo Antônio até as Escadinhas, está ocupada, nesta data, por 91 sesmarias, muitos ricos, poucos pobres, abrindo cada um a sua meia légua pouco restará que fazer, e verão o aumento rápido da navegação e comércio; levantando estes obstáculos, que não são nada; e muito melhor achando os navegantes, mantimentos e socorro em cada fazenda, cousa que até hoje não ouve: porque ousou dizer, que mais canoeiros morreram de fome, e suas consequências, que nas águas e das flechas dos índios."<sup>52</sup>

Marlière correspondia plenamente à expectativa do governo provincial de Minas Gerais, colocando-se à frente da realização dos propósitos dos mineiros. Em 1826, por meio da 5<sup>a</sup> DMRD, ampliou o controle sobre a parte norte do Rio Doce, incluindo o Suaçuí Grande e seus afluentes. Ele estava entusiasmado com o projeto e solicitou recursos e apoio ao presidente de Minas e ao governador das armas<sup>53</sup>, para ampliar o controle sobre os sertões da Comarca do Serro Frio e promover a comunicação fluvial.<sup>54</sup> O comandante da 5<sup>a</sup> DMRD recebeu ordens para iniciar a fabricação de canoas e, ao mesmo tempo, Marlière determinou que a 6<sup>a</sup> DMRD enviasse canoeiros experientes

<sup>51</sup> Cf. Ofício de Marlière, de 5 de outubro de 1824, *Ibidem.*, p. 496.

<sup>52</sup> Cf. Correspondência ao editor do *Universal*, de 11 de outubro de 1825, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 10, 1905, p. 645-646.

<sup>53</sup> O Governador das Armas é um posto militar de inspeção da monarquia aos diferentes organismos do Exército existentes a nível regional.

<sup>54</sup> Cf. Diversos ofícios de Marlière. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 460-461; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 188-189; *Idem.*, p. 189. Em 1816, o viajante Augusto de Saint-Hilaire penetrou os limites oeste do sertão do Rio Doce, em dois pontos, São Miguel de Piracicaba e Peçanha, porém não chegou até o rio. Alguns anos depois, ele subiu por este rio, porém da foz até o povoado de Linhares, no Espírito Santo. Quem esteve no Rio Doce foi o naturalista Friedrich Sellow, onde morreu afogado, na Cachoeira Escura, em 1830. Na opinião do comandante das divisões militares, Major Felipe da Cunha e Castro, que cuidou do inventário dos bens deixados pelo botânico e investigou se não houve roubo de dinheiro, ele não estava inteiramente preparado para enfrentar "uma longa viagem empreendida por lugares despovoados". Cf. Ofício ao Presidente da Província, de 18 de novembro de 1831. *APM*, SP PP 1/15, Cx. 90, doc. 42.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

para auxiliarem na abertura da comunicação com o Serro Frio e Sabará. As novas rotas deveriam atender o comércio e mineração, enquanto na prática facilitavam o trabalho de catequese e civilização dos Nakne-nuk\* e o transporte dos soldados, remédios e suprimentos para a 5ª e 7ª DMRD.<sup>55</sup> O Comandante Marlière era defensor da idéia de a navegação poderia ser efetivada pelas divisões militares, desde que o governo lhes fornecesse os meios necessários.

No final de 1827, as divisões militares foram envolvidas no transporte das máquinas para a fábrica de ferro do francês Monlevade.<sup>56</sup> Em São Miguel de Rio Piracicaba, onde funcionavam diversas fundições de ferro, em 1818, se instalou o jovem francês de origem nobre Jean Antoine Felix Dissandes de Monlevade, que casara com uma sobrinha do Barão de Catas Altas. Ele fixou-se a meio caminho para São José da Lagoa, aonde ergueu um imponente solar (Fazenda Monlevade), nas proximidades de ricas jazidas de minério de ferro. Ali decidiu construir um fábrica de ferro, que utilizasse o método catalão, empreendimento que exigiu a importação de pesadas máquinas da Inglaterra.

Em 1827, o Presidente da Província de Minas Gerais, Visconde de Caeté, recebeu um requerimento de Monlevade solicitando que o governo auxiliasse no transporte das máquinas pelo Rio Doce, único meio de fazê-las chegar até o local escolhido para erguer a fábrica. Em despacho, datado de 13 de março desse ano, o Visconde de Caeté ordenou que Marlière executasse o transporte das máquinas, “que pelo seu peso não tinham outro método de introduzir em Minas”.<sup>57</sup>

Marlière, se encontrava no quartel-geral de Guidoal, na Zona da Mata, de onde enviou circular aos comandantes das 1ª, 2ª, 4ª e 6ª DMRD, com as instruções para fazer entrar pelo Rio Doce o pesado maquinário, pois isso muito interessava à província. Diante das dificuldades, seria necessário um “poderoso auxílio das divisões”, por isso ordenou que os comandantes cumprissem suas partes na missão com todo o zelo e inteligência, sem o menor desânimo. As tarefas das divisões foram repartidos da seguinte forma: a 6ª DMRD, com todas as canoas, os melhores pilotos e canoieiros e os praças disponíveis, ficaria encarregada da condução da divisa da Província do Espírito Santo à Cachoeira do Baguari. O alferes comandante deveria descer logo que recebesse aviso de Lourenço Archilles LéNoir (sic), responsável pela condução das máquinas. A 1ª DMRD prosseguiria, nos mesmos termos, com as suas canoas e as do comando-geral, e todos os seus praças da ativa, da Cachoeira do Baguari à do Leopoldo (Cachoeira Escura). Nesse ponto, a 2ª e 4ª DMRD receberiam as máquinas e as conduziriam até o Porto das Canoas, onde findaria o auxílio. Nos lugares de baldeação, todos ajudariam na transposição da carga. Cada divisão deveria levar mantimentos em quantidade suficiente para o sustento de sua gente, preparando-se antecipadamente. Marlière seria informado quando as máquinas saíssem do Rio de Janeiro e, prontamente, repassaria a informação aos comandantes das divisões militares, que deveriam estar prontas com gente, mantimentos e canoas. As instruções foram levadas de um quartel a outro sem qualquer demora em um deles, para o que foram utilizadas canoas militares e de comércio.<sup>58</sup>

\* N.R: Confederação também chamada de Maxakalí, composta pelos pataxós, monoxós, kumanoxós, kutatóis, malalí, makonís, kopoxó, kutaxós e pañâmes.

<sup>55</sup> Cf. Ofício de Marlière, 23 de agosto de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 463.

<sup>56</sup> Cf. Ofício de Marlière, 3 de setembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 466.

<sup>57</sup> Cf. Ofício de Marlière dirigido ao vice-presidente, de 16 de dezembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 489-490.

<sup>58</sup> Cf. Circular de Marlière aos comandantes das divisões militares, de 7 de maio de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 248-249.

O comandante da 6ª DMRD, a quem caberia o maior trecho de rio e a maior quantidade de cachoeiras para baldear, estava com tudo preparado em setembro de 1827. Marlière escreveu-lhe louvando a rapidez com que aprontou as embarcações e os suprimentos para o transporte das máquinas. Mandou que ele aguardasse o sinal positivo do chefe da expedição Achilles Le Noir (sic). Entretanto, já demonstrando preocupação com a possível demora, fez a primeira advertência com relação à segurança, para que o transporte fosse iniciado somente se não houvesse previsão de perigo ou cheias, do contrário deveria se esperar tempo favorável.<sup>59</sup>

Em final de setembro, Marlière ainda não sabia que as máquinas haviam deixado a Alfândega do Rio de Janeiro. Uma nova instrução para a 6ª DMRD mandou que o comandante se dirigisse para a barra do Rio Doce, no Quartel de Regência, pois não confiava que os capixabas fariam a parte deles na empreitada. A troca de correspondências foi intensa, pois se aproximava a estação das chuvas. Marlière recomendava prudência, pois era preferível deixar as máquinas esperando no quartel da barra até o rio oferecer condições de navegação segura, do que enfrentar o mau tempo.<sup>60</sup> As chuvas estavam apenas começando e, à medida que o tempo passava, ficaria cada vez mais arriscado subir o Rio Doce. Mesmo assim, foram dadas ordens para que as divisões que participariam da operação ficassem de prontidão.

Havia uma expectativa grande de fazer o transporte ainda naquele ano, como mostra uma ordem ao comandante da 4ª DMRD, determinando que uma canoa com mantimentos conduzisse o vigário de Cuieté, que estava no Porto de Canoas. Chegando em

Cuieté, a canoa, o piloto e os remeiros deveriam seguir com a 6ª DMRD para a barra do Rio Doce. Somente no início de outubro, Marlière recebeu o aviso de que as máquinas deixaram o porto do Rio de Janeiro, no dia 19 de setembro. Ele calculou que as máquinas não iam demorar a chegar na barra do Rio Doce e determinou de imediato que todas as Canoas e gente da 4ª DMRD se colocassem de prontidão nos lugares de auxílio, conforme a instrução de 7 de maio.<sup>61</sup>

O comandante da 6ª DMRD recebeu o aviso de que as máquinas haviam partido com destino ao Rio Doce, junto com a recomendação de que se empenhasse ao máximo no cumprimento da missão e que, para tanto, empregasse quantas Canoas e gente tivesse, para obter o sucesso completo na operação. Isso era decisivo para Marlière, pois tanto na Corte como em Ouro Preto todos estariam com os olhos voltados "... à espera de ver como nos saímos desta nova e primeira empresa". Para garantir o sucesso, mandou o alferes comandante da 6ª DMRD empregar todos os índios que pudessem reunir, mas que não deixasse de contabilizar a despesa à conta que seria paga por Monlevade.

O comandante da 6ª DMRD levou mantimentos para a expedição que acompanhava as máquinas desde o Rio de Janeiro. Marlière ordenou que fossem mostradas as instruções ao chefe da expedição, Achélles Lourenço Le Noir (sic), para que este se inteirasse das providências ordenadas. Finaliza, dizendo que se as Canoas e gente da 1ª e 4ª divisões não fossem suficientes, a 6ª Divisão não deveria, de modo algum, deixar de continuar o auxílio até o fim, pois mais importante era o cumprimento da missão e mais honra haveria de resultar para esta divisão.<sup>62</sup>

<sup>59</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 6ª, 3 de setembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 466.

<sup>60</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 6ª DMRD, 27 de setembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 476.

<sup>61</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 4ª DMRD, 3 de outubro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 477.

<sup>62</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 6ª DMRD, 5 de outubro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 477.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

No mesmo dia, seguiu ordem ao comandante da 1ª DMRD para que expedisse o auxílio e se colocasse de prontidão na Cachoeira de Baguari, com bastante gente, mantimento e todos os índios que conseguisse reunir. Marlière comunicava que o “trem” estava no Rio Doce, pesava 475 arrobas, mas que não era para se preocupar, pois “o Cuieté ajudaria” se ele tivesse dificuldade. Marlière voltava a afirmar que era muito importante para a província que as divisões colocassem as máquinas em Minas: “O Rio de Janeiro olha para nós! Unam-se todas as divisões para este interessante fim”.<sup>63</sup>

A estação das chuvas chegou e as máquinas não apareceram na barra do Rio Doce como era previsto. As divisões recolheram-se aos quartéis depois de esperar inutilmente nos locais marcados. As preocupações de Marlière aumentaram e, em 13 de novembro, expediu ordem às divisões para ficarem aguardando, porém em estado de prontidão e, logo que houvesse notícia da aparição da expedição na barra do Rio Doce, fossem acionadas pelo alferes comandante da 6ª DMRD. Este ficou incumbido de enviar uma canoa militar ligeira às outras divisões, tão logo recebesse o aviso da chegada das máquinas e, em caso de não se poder realizar o transporte por causa da cheia do rio, mandaria avisar de novo, para que elas se recolhessem aos quartéis, pois não convinha expor a saúde de tanta gente inutilmente.<sup>64</sup>

Com a chegada das chuvas, não havia mais nada a fazer nas imediações do Rio Doce. Marlière deixou o Quartel central do Retiro e dirigiu-se para o Quartel de Guido-Val, onde ficava sua família e propriedades. Deixou o sargento-quartel mestre no comando, com ordens para que lhe comunicasse imediatamente qualquer notícia da expedição com as máquinas para a fábrica de Mon-

levade ou do seu “não sucesso”, ou seja, em caso de algum acidente. Pediu ao substituto que, se fosse possível, queria receber um relatório do próprio Lourenço Achilles Le Noir (sic).<sup>65</sup>

Marlière estava apreensivo e suspeitava ter acontecido alguma coisa, pois era para as máquinas terem chegado à barra do Rio Doce. Elas haviam deixado o Porto do Rio de Janeiro numa sumaca comboiada por duas pequenas embarcações de guerra. Ele escreveu ao vice-presidente da Província explicando que deixara o Rio Doce porque sua presença era desnecessária e, na região do Rio Pomba, era preciso acompanhar a abertura da estrada carroçável para Campos dos Goitacazes e abertura de outros caminhos. Informou que expediu ordens ao alferes comandante da 6ª DMRD para, em caso “de não sucesso ou de inundação excessiva”, recolher aos quartéis e deixar o transporte para a próxima estação da seca; finalizava, dizendo: “se os corsários não nos pouparam já este trabalho”.<sup>66</sup>

Somente em fevereiro do ano seguinte, Marlière recebeu notícia do Sr. Lourenço Achilles Le Noir (sic), escrita da cidade de Vitória, em 12 de novembro do ano anterior. Imediatamente respondeu, informando que no lugar das cinco canoas que pedira, mandou doze, garantidas com os respectivos canoeiros e víveres, além daqueles mantimentos que ele havia pedido. Comunica que foram as canoas de Minas até Regência sem que tivesse notícia dele, daí recolheram-se aos quartéis. Mas o alferes comandante da 6ª Divisão estava ciente e de prontidão para executar o serviço, bem como avisar às outras divisões militares para se colocarem nos lugares marcados, assim que a expedição aportasse na barra do Rio Doce e ele fosse avisado. Marlière supôs que as máquinas já

<sup>63</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 1ª DMRD, 5 de outubro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 478.

<sup>64</sup> Cf. Circular de Marlière, 13 de novembro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 485.

<sup>65</sup> Cf. Ordem do Dia, 24 de novembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 486.

<sup>66</sup> Cf. Ofício de Marlière dirigido ao vice-presidente, 16 de dezembro de 1827, Op. cit.

estavam na barra, pelo tempo que transcorreria. A carta foi levada por um soldado até a Vila de Itapemirim, de onde deveria ser despachada para o chefe da expedição.<sup>67</sup> Na mesma ocasião, chegou correspondência do presidente da Província determinando que as despesas deveriam ser todas calculadas para que pudessem ser cobradas de Monlevade, não devendo ficar qualquer gasto para ser coberto pela Fazenda Pública.<sup>68</sup>

Marlière estava certo, a 6ª DMRD já havia iniciado o transporte das máquinas. Em 2 de março de 1828, comunicava ao presidente da província que as máquinas, as quais julgara perdidas, já estavam a caminho de Porto das Canoas e, segundo informaram os tripulantes de uma canoa de comércio, encontravam-se entre a Vila de Linhares e as Cachoeiras das Escadinhas.<sup>69</sup> Nesse ponto, no lugar denominado Pau Gigante, houve a transferência da carga para as Canoas Militares da 6ª DMRD, comandadas pelo Sargento Manoel Antônio, conduzidas por hábeis canoeiros. As Canoas de transporte eram escoltadas por Canoas que conduziam todos soldados divisionários e muitos índios boto-cudos, para auxiliarem nas baldeações nas corredeiras e cachoeiras.

A 6ª Divisão conduziu as máquinas com sucesso, varando todos os obstáculos, até chegar a salvo ao Quartel de Baguari, pertencente a 1ª DMRD. Depois da baldeação na Cachoeira de Baguari, o comandante da 6ª DMRD decidiu continuar com a carga até o destino, agora com o auxílio dos divisionários e índios da 1ª DMRD. Na Cachoeira Escura, se juntaram os praças da 2ª e 4ª DMRD. Em 18 de abril de 1828, Marlière escrevia

ao editor do jornal *Universal*, de Ouro Preto, dando a notícia de que acabavam de chegar ao destino as máquinas cilíndricas vindas da Inglaterra para a fábrica de ferro de Monlevade. Segundo Marlière, a operação foi um sucesso e nada custou ao governo, pois as despesas correram todas por conta de Monlevade. Prosseguiu com elogios aos "intrépidos lanceiros da 6ª Divisão e seu benemérito alferes Comandante Joaquim Rodrigues de Vasconcelos", a quem cabiam os agradecimentos da sua Pátria e recompensa do Imperador. Finalizava dizendo que, "naquele soberbo rio", desejava ver a navegação, cultura e comércio animados pelo corpo legislativo e pelo governo.<sup>70</sup>

O transporte dos equipamentos para a fábrica de ferro de Monlevade criou uma situação de estrangulamento para as outras missões e para as tarefas rotineiras desempenhadas pelas divisões militares. Até o abastecimento alimentar ficou prejudicado, porque não havia particulares disponíveis para serem contratados. Marlière pedia paciência aos alferes comandantes, pois os suprimentos dependiam de aparecer serviço de canoa.<sup>71</sup>

No final de 1828, em seu relatório, comunicou que naquele ano não foram cumpridas as ordens dadas ao alferes comandante da 5ª DMRD, referentes à abertura de caminhos, da navegação e do cultivo da terra do Suaçuí Grande. O plano era constituir uma linha de defesa formada pelos Rios Suaçuí Grande e Urupuca até o Rio Jequitinhonha, circunscrição da 7ª DMRD. Marlière informou ao governo que não havia meios da 5ª DMRD estabelecer a linha de defesa, abrir a

<sup>67</sup> Marlière explica que a carta foi escrita em português porque, sendo do imperial e nacional serviço, deveria ser escrita na língua do País. Cf. Ofício de Marlière, 5 de fevereiro de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 515.

<sup>68</sup> Cf. Ofício do presidente da província, 11 de fevereiro de 1828; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 432.

<sup>69</sup> Cf. Ofício de Marlière ao presidente da província, 2 de março de 1828; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 518.

<sup>70</sup> Cf. Correspondência de Marlière, ao editor do periódico *Universal*, de 18 de abril de 1828; Apud. Francisco Magalhães Gomes. *História da Siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1983, p.110-111.

<sup>71</sup> Cf. Ofício de Marlière, 25 de março de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 238-239.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

navegação e colocar postos militares de três em três léguas, como eram as ordens, pois era uma linha de 60 léguas e ela contava somente com 60 praças, distribuídos entre Peçanha e o Quartel de Ramalhete.<sup>72</sup>

O governo queria abrir um caminho fluvial para o algodão de Minas Novas e, ao mesmo tempo, disponibilizar mais territórios para as frentes de ocupação que avançavam desde aquele distrito para o sertão. Determinou que Marlière providenciasse os meios para facilitar a referida navegação, colocando um soldado prático à disposição de cada canoa que fosse enviada à beira-mar; também, que, na barra do Suaçuí Grande e em cada uma das cachoeiras fossem colocados praças das divisões para defenderem os navegantes e passageiros e os auxiliarem na transposição dos obstáculos.<sup>73</sup> Marlière disse ao governo que os obstáculos naturais eram muitos, que não possuía homens suficientes e, portanto, que a 5ª DMRD não podia executar as ordens.

As relações entre o governo da província e as divisões militares ficaram estremecidas, particularmente pelo fato dos alferes comandantes e de Marlière serem vinculados ao Exército e subordinados, em última instância, ao governo central. Em correspondência ao Secretário de Estado dos Negócios do Império, de dezembro de 1828, o Presidente de Minas faz críticas às divisões militares, dizendo que, até àquela data, contando desde a criação das divisões militares, já haviam sido gastos perto de 460 contos de réis no Rio Doce, sem que se tivesse colhido qualquer retorno para a Fazenda Pública.<sup>74</sup> Marlière se contrapôs, culpando o próprio governo provincial de não oferecer

os meios para as ordens serem cumpridas. Alegava que não tinha soldados disponíveis para iniciar novos serviços, pois a sua tropa já estava empregada na civilização e catequese dos índios, na abertura do caminho, na patrulha do Rio Doce e na guarnição dos quartéis espalhados por todo o sertão do Rio Doce. No final, desabafou dizendo que o Conselho Provincial solicitava tarefas impossíveis de serem cumpridas.<sup>75</sup>

### **OS INGLESES CONSEGUEM A CONCESSÃO PARA A NAVEGAÇÃO DO RIO DOCE**

A indisposição do governo provincial com as divisões militares, contraditório com o sucesso alcançado no transporte das máquinas para a fábrica de Monlevade, está ligada a interesses econômicos que se formaram para explorar a navegação do Rio Doce. No final de 1829, o governo de Minas Gerais abandona a tese de “quem principiou, deve concluir a obra”. O Presidente Mendes Ribeiro, dirigindo-se ao Conselho Geral da Província, falou da necessidade de “aliciar empresários à navegação do Rio Doce” como meio de ampliar o escoamento, o consumo e, com isso, fazer aumentar a produção. No relatório do presidente da província de 1830, afirmava-se que havia fracassado o objetivo perseguido durante a década anterior.<sup>76</sup> No relatório de 1831, informou que “outra sociedade será promovida para a navegação do Rio Doce com o estabelecimento de armazéns nos diferentes lugares, e barras dos Rios Cuieté, Suaçuí, Santo Antônio e na Província do Espírito Santo.”<sup>77</sup>

<sup>72</sup> Cf. Relatório, 5 de dezembro de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 554-557.

<sup>73</sup> Cf. Ofício de João José Lopes Mendes Ribeiro, 16 de fevereiro de 1829, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 440-441.

<sup>74</sup> Estes gastos correspondiam às despesas de manutenção das divisões militares e de suas atividades. Cf. Ofício de João José Lopes Mendes Ribeiro, 20 de dezembro de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 443.

<sup>75</sup> Cf. Ofício de Marlière, 2 de abril de 1829, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 573-575.

<sup>76</sup> Relatório Provincial de 1830. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 100-105.

<sup>77</sup> Cf. Relatório Provincial de 1831. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 105-113

Em julho de 1831, o Jornal *Universal* de Ouro Preto noticiava as medidas do governo provincial para superar a escassez de sal e os altos preços dos gêneros de consumo da população. O presidente encarregou o Capitão José Joaquim de Barros, pessoa conhecida da sociedade mineira da época, de impulsionar a formação de uma sociedade para a navegação do Rio Doce. O discurso de acepção liberal que marca o pronunciamento do presidente, "*convencido que esta va de que o cidadão é que traz a prosperidade sem o auxílio do governo*", apenas convida os cidadãos a que se reúnam, deixando tudo ao seu livre arbítrio.<sup>78</sup> Em 13 de agosto de 1831, os deputados de Minas na Corte fizeram publicar no jornal *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro, anúncio destinado aos negociantes daquela praça, comunicando que a navegação do Rio Doce se achava aberta e convidando-os a se interessarem pelo negócio. Segue a assinatura de 17 deputados, todos de relevo na política do Império, tais como Bernardo Pereira de Vasconcelos, Evaristo da Veiga e Honório Hermeto Carneiro Leão.<sup>79</sup>

O Conselho Geral da Província publica na imprensa uma convocação para companhias nacionais ou estrangeiras, que queiram empreender a navegação do Rio Doce, Jequitinhonha e seus afluentes, abrir novas estradas, reparar as existentes.<sup>80</sup> Em 23 de outubro de 1832, a Regência sancionou resolução com a proposição integral enviada por Minas, que sugeria concessão de privi-

légios. Em agosto de 1833, a Companhia do Rio Doce foi formada em Londres, por João Diogo Sturz, com capital de sócios brasileiros e estrangeiros, os mesmos de 1824. A finalidade da sociedade era a navegação regular entre o Rio de Janeiro e a foz do Rio Doce e a navegação fluvial desse rio, utilizando barcas, sumacas ou embarcações maiores, construídas de propósito com quilhas rasas para que pudessem alcançar as Cachoeiras das Escadinhas, servindo-se de dois barcos pequenos, a vapor, como rebocadores.

A companhia propunha-se a realizar a abertura do canal, porém enquanto durasse o trabalho, manteria de 20 até 30 canoas de 120 a 150 arrobas, operando em comboio sempre no mesmo trecho do rio, a fim de o conhecerem tão familiarmente que se aproveitariam até das noites de luar para a sua navegação.<sup>81</sup> Com muito cuidado, para contornar o motivo central da oposição dos mineiros contra os estatutos de 1825, a Companhia trata do direito sobre as riquezas minerais e propõe empregar geólogos hábeis para conhecer os lugares ricos de ouro e de outros metais e a financiar a exploração por terceiros, dando a preferências aos sócios que quisessem assumir o negócio ou que preferissem unir-se a outros sócios e fossem entendedores da mineração.<sup>82</sup> O governo provincial apoiava a companhia anglo-brasileira com o argumento de que havia fracassado o esforço próprio para promover a navegação do Rio Doce.<sup>83</sup>

<sup>78</sup> Cópia manuscrita do artigo publicado no *Astro de Minas*, nº 571, de 23 de julho de 1831, transcrito do *O Universal* de Ouro Preto. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>79</sup> Cópia manuscrita do anúncio publicado no *Astro de Minas*, nº 581, de 16 de agosto de 1831, transcrito do jornal *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2. Os liberais moderados desejavam as mudanças dentro da ordem social e que elas fossem regidas pela razão e pelos princípios da civilização. Para eles, as reformas somente permaneceriam se fossem lentas e por meios legais. Bernardo Pereira de Vasconcelos foi um dos principais artífices da ordem imperial.

<sup>80</sup> Cf. Cópia manuscrita de artigo publicado no jornal *Astro de Minas*, nº 699, de 19 de maio de 1832, transcrito do jornal *O Universal* de Ouro Preto. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>81</sup> Cópia manuscrita do estatuto, publicado no jornal *O Universal*, nº 832, Ouro Preto, 26 de novembro de 1832. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>82</sup> Cf. *Ibidem*.

<sup>83</sup> Cf. Relatos de expedições pelo Rio Doce e Jequitinhonha. APM, SP PP 1/15, Cx. 93, doc. 28.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

O relatório provincial de 1832, afirma que o orçamento não permitia repassar valores suficientes para as câmaras municipais realizarem os trabalhos de melhoria dos caminhos, como determinava a lei. A situação parecia mais grave, porque Minas Gerais continuava a enfrentar a escassez do sal e sofria naquele ano uma conjuntura adversa, por causa da irregularidade das chuvas. O governo reconhecia que nesse ano, “ou fosse pelas alternativas da estação, ou por causa de oscilações políticas, os empreendedores não concorreram tanto quanto se esperava no Rio Doce.”<sup>84</sup> A transferência do projeto de navegação do Rio Doce para a iniciativa privada foi acompanhada por uma diminuição da importância dada às divisões militares. Entretanto, no mês de maio de 1832, foi necessário enviar um comboio de canoas das divisões militares para comprar 3.000 arrobas de sal em Linhares, pois as canoas de comércio traziam de lá uma quantidade muito menor, de 300 arrobas.<sup>85</sup>

As divisões militares começavam a sofrer críticas, sendo acusadas de não apresentarem resultados e, principalmente, de não serem vinculadas à Província de Minas Gerais, mas subordinadas ao Exército e ao governador das armas. O Comandante-Geral, Major Marlière, reclamava, ao governo, que era o estado de decadência das divisões que dificultava o desenvolvimento da navegação.<sup>86</sup> O presidente falou diretamente ao Conselho Geral da Província sobre o assunto: a Carta Régia de 13 de maio de 1808 nomeou homens práticos em romper matos e combater índios, apesar de lhes ter atribuído a patente de alferes do Regimento de Cavalaria de 1ª Linha de Minas. Ele concluiu que a denominação de divisões

militares e a subordinação ao Exército eram impróprias, pois mais adequado seria “Guarda Matos e Rios”. A finalidade de sua criação não foi outra, “senão o de romper as matas com estradas, proteger os colonos, fazer roças e plantações para seu sustento e dos índios que concorressem pacíficos ou se aldeassem”.

O presidente de Minas Gerais fez um balanço negativo dos trabalhos executados pelas divisões, resumindo-os em terem vencido algumas “hordas selvagens” e aldeado outras, gastando-se grandes somas de recursos, “sem contudo colher as vantagens esperadas da civilização porque não gostando os índios do trabalho preferem muitas vezes entrar nas matas e prosseguir nos seus primitivos exercícios de caça, donde voltam alguns com poaia que vendem a troco de ferramentas e roupa”. Entretanto, não tinham sido totalmente inúteis, pois tinham servido para devassar as matas e contatar as diversas nações que as habitam. No final, o presidente disse aos deputados que não via, ainda, condição de dissolver as divisões (“mas extingui-las não tem por hora lugar”), mas defendeu sua reforma, dando-lhes regulamento mais apropriado.<sup>87</sup>

No relatório de 1833, o Presidente Antônio Paulino Limpo de Abreu afirma que as obras públicas de que a Província mais necessita “são boas estradas e pontes, aberturas de canais e navegação de rios”, particularmente, a navegação do Rio Doce. A situação de Minas foi considerada, “por hora, muito pouco lisonjeira”, pois as leis que favoreciam a entrada de empresas nacionais ou estrangeiras não tinham produzido os resultados esperados, por falta de empresários que se interessassem pelo negócio.<sup>88</sup> En-

<sup>84</sup> Cf. Idem., p. 117.

<sup>85</sup> Cf. Relatório Provincial de 1832. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 113-126. Em 6 de junho, a expedição do Capitão Lizardo, a caminho da frente de trabalho da Linha Divisória, ajudou a varar o comboio na Cachoeira de Baguari.

<sup>86</sup> Relatório do comandante-geral das divisões. APM, SP PP 1/15, Cx. 91, doc. 6.

<sup>87</sup> Cf. *Ibidem.*, p. 119.

<sup>88</sup> Cf. Relatório Provincial de 1833. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 126-136.

tretanto, as expectativas eram altas: “A navegação do Rio Doce parece que brevemente vai a ser empreendida por uma sociedade debaixo da direção de Mr. Sturz conforme a lei de 23 de outubro de 1832, o decreto do governo de 29 de dezembro do mesmo ano”.<sup>89</sup> Esperava-se que o sucesso da Companhia do Rio Doce atraísse pessoas de negócios, dando a Minas uma nova fase de esplendor, com o aproveitamento de sua vasta extensão de terras férteis.<sup>90</sup>

No Espírito Santo, em meados de 1833, o Major engenheiro Luiz D’Alincourt, contratado pelo Presidente da província Manoel José Pires da Silva Pontes, estava “desincumbindo-se da comissão que lhe foi conferida de reconhecimento do Rio Doce e de outros rios que possam ser comunicáveis e das Cachoeiras das Escadinhas”.<sup>91</sup> Esse procedimento foi semelhante ao tomado pelo presidente da Província de Minas Gerais, que encomendara estudo semelhante ao Alferes Francisco de Paula Mascarenhas. Isso indicava que os governos provinciais procuraram obter dados que lhes dessem parâmetros para avaliar o que fosse apresentado posteriormente pela Companhia do Rio Doce.<sup>92</sup>

O presidente da Província de Minas mantinha uma posição otimista e referia-se à companhia anglo-brasileira como aquela que iria tornar real a navegação a vapor no Rio Doce. Apesar do sucesso das ações da

companhia na Bolsa de Londres, o presidente da província estava temeroso com a possibilidade dos ingleses desistirem, caso enxergassem maiores obstáculos do que tinha suposto. Em princípio de 1834, assim que os engenheiros da empresa iniciaram os trabalhos, o presidente de Minas já falava na necessidade do governo imperial atender as solicitações e ampliar os privilégios da Companhia do Rio Doce. O Presidente Antônio Paulino falou ao Conselho-Geral da província da necessidade de uma lei que garantisse mais proteção ao capital e lucros para que companhias pudessem investir com mais segurança.<sup>93</sup>

Nesse contexto, em que o foco de atenção voltou-se para a companhia anglo-brasileira, não se colocava mais como tarefa das divisões militares promover a navegação. Elas tinham sido relegadas ao segundo plano, como forças de terra, destinadas “a romper as matas” com estradas; a manter os índios pacificados, garantindo-lhes as plantações de subsistência, e a proteger os colonos que entrassem para os sertões.<sup>94</sup>

Em 1835, foi aprovada pela Assembléia Geral a autorização para o governo conceder por 40 anos, à Companhia do Rio Doce, a exclusividade para empreender a navegação por meio de barco a vapor, ou outros superiores, não só nesse rio, mas nos seus afluentes, e entre eles e a capital do Império e da Bahia.<sup>95</sup> O Governo Imperial ofici-

<sup>89</sup> O presidente Antônio Paulino se refere a Diogo João Sturz Stockerx-Change, que estava à frente da Companhia do Rio Doce.

<sup>90</sup> Cf. Relatório Provincial de 1833. Op. cit., p. 132.

<sup>91</sup> Cf. Carta de Manoel José Pires da Silva Pontes, de 31 de junho de 1833. IHGB, Lata 60, Documento 29.

<sup>92</sup> Com um preparo maior do que o do Alferes Francisco de Paula Mascarenhas, encarregado dos serviços pelo governo mineiro, ele forneceu dados bastante completos da foz, a medição do calado do rio e descreveu seu curso. Cf. Cartas do Governador do Espírito Santo Manoel José Pires da Silva Pontes e do Sargento-Mor Luiz D. Alincourt, sobre o reconhecimento da foz do Rio Doce e do curso, até o porto de Souza, e a Memória apresentada pelo referido sargento-mor. Instituto Histórico e Geográfico do Brasil. Lata 60, Documentos 30 e 47.

<sup>93</sup> Cf. AN. Relatório Minas Gerais, 1835/1837/ nº 004.0-79 / Microfilmes – Relatório de 1835, p. XII.

<sup>94</sup> O governo aguardava a aprovação pelo governo geral da reforma proposta em 1833, desligando as divisões do Exército e as subordinando à esfera provincial, como uma companhia de pedestres. Cf. Idem., p. XX.

<sup>95</sup> Cf. Cópia de publicação de artigo do jornal *O Universal*, nº 12, de 27 de janeiro de 1836, de Ouro Preto. AN., AP – 5, Cx. 1, Pacote 2

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

alizou, pelo Decreto de 7 de janeiro de 1836, o contrato com a Companhia do Rio Doce. A navegação por vapor teria início no prazo de 18 meses, a contar da data do decreto, caso contrário haveria multa de 10 contos, porém considerar-se-ia iniciada a partir do “exame prático dos engenheiros”. A companhia estabeleceu uma meta sedutora para os mineiros: garantiu que, em dez anos, a viagem entre a cidade de Mariana e a do Rio de Janeiro ou de Salvador, iria durar 15 dia, e que transportaria pelo rio todo e qualquer volume, independente do tamanho; e que, em 15 anos, conseguiria o mesmo tempo de viagem para a comarca do Serro Frio.<sup>96</sup>

Em 25 de janeiro de 1836, o jornal *O Universal* defendeu abertamente a concessão de vantagens para o capital estrangeiro que viesse explorar o setor de mineração e navegação, por ser isso benéfico à Província de Minas e ao Brasil. Dizia que a oposição havida em 1825 era apropriada para a época, em que pouco se conhecia e faltava experiência política, mas a de 1836 não fazia sentido, pois já estavam comprovados os benefícios que isso traria.<sup>97</sup> Um decreto de 9 de agosto de 1836 ampliou os privilégios com uma série de vantagens e isenções de encargos, além de autorizar o aumento da concessão para 80 anos.<sup>98</sup> A Companhia adquiriu o direito exclusivo de estabelecer e receber taxas e fixar os valores dos fretes, pedágios e direitos de passagem. A companhia teria ainda a isenção, por cinco anos,

dos direitos de importação, de tudo que fosse comprado para si. Os seus empregados ficariam livres de recrutamento militar, por cinco anos, menos em caso de guerra. Pelo decreto acima, seriam transferidos para a empresa todos os terrenos e benfeitorias pertencentes às divisões militares.<sup>99</sup>

Os governos provinciais de Minas Gerais e do Espírito Santo e o Império transferiram para a Companhia do Rio Doce o controle sobre todo o curso do rio, seus afluentes e território, inclusive o privilégio de estabelecer os regulamentos para a navegação do Rio Doce e confluente e de exigir seu cumprimento. A companhia poderia reger sobre todos os assuntos que se referiam ao rio, tais como pontes, canais, represas, esgotos; formular e fazer cumprir regulamentos policiais, aos quais estariam todos subordinados, inclusive os engenheiros enviados pelo governo. A companhia poderia manter sua própria polícia, com contingentes fornecidos pelo governo ou, se este não achasse conveniente fornecê-los, a companhia poderia alistar, fardar e armar certo número de cidadãos brasileiros, fornecendo-lhe os preços oficiais para comandá-los.

Passados os primeiros seis meses, dirigindo-se aos parlamentares, o governo manifestou-se num tom otimista e informou que um agente da “companhia de navegação, comércio e colonização do Rio Doce havia requisitado auxílio para os trabalhos que os

<sup>96</sup> Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / nº 004.0 – 79 / Microfilmes / Relatório de 1836.

<sup>97</sup> Cf. Copiado do jornal *O Universal*, nº 11, de 25 de janeiro de 1836. AP – 5, CX 1, Pacote 2

<sup>98</sup> O decreto de 9 de agosto de 1836 tornou sem efeito o decreto anterior, de 8 de janeiro de 1836, demonstrando que a tese de abertura total ao capital estrangeiro havia vencido. Duas das principais figuras da política mineira, Antônio Paulino e Bernardo Pereira de Vasconcelos, foram o presidente e vice-presidente de Minas entre março de 1834 e abril de 1835, sucedendo-lhes Manoel Ignácio de Melo e Souza, um dos defensores do movimento pela concessão ao capital externo, que fora presidente, pela primeira vez, em 1831, e iniciou o desmonte das divisões militares. Em 1835, os dois primeiros ascenderam ao primeiro escalão do poder central. O decreto é assinado por Antônio Paulino, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, acumulando interinamente a Secretaria de Estado dos Negócios do Império.

<sup>99</sup> O governo não podia acabar com as divisões, mas queria transformá-la numa guarda de pedestres subordinadas às autoridades provinciais. A posição do governo mineiro radicalizou-se contra as mesmas. Os soldados das divisões foram vistos como corrompidos e pouco menos bárbaros que os selvagens, incapazes de dar exemplo de civilização. O ideal era a vinda de missionários, protegidos e auxiliados pelas divisões, com os recursos da religião, para aldear e paroquiar os índios.

engenheiros iriam realizar nas margens desse rio. Ele estava em Vitória para receber e se unir à primeira expedição que iria subir o Rio Doce.<sup>100</sup> O otimismo do governo era ainda maior no início do ano seguinte:

“Quando trato deste objeto fora impossível deixar em silêncio a grandiosa empresa do Rio Doce, que protegida pela Assembléia Geral Legislativa, e auxiliada pelos bons desejos e entusiasmo de todos os brasileiros (...), pode ser tão útil a nossa Província em particular que virá mesmo a mudar a sua face no que diz respeito à agricultura, indústria e comércio, fazendo que se desenvolvam inumeráveis elementos que hoje ou são desconhecidos ou desprezados.”<sup>101</sup>

Como previa o contrato com o governo, o envio de um médico e um agente para o Rio Doce fora o suficiente para se considerar iniciada as atividades da Companhia. Em janeiro de 1837, o superintendente da companhia, Eduardo Alchorne, seguiu de Vitória para a Corte, onde conseguiu modificar “certas disposições do decreto de 9 de agosto”, adequando-o às exigências feitas pela diretoria de Londres. Retornou à Cidade da Vitória, aonde chegou ao fim de abril num brigue inglês, provavelmente a primeira embarcação de alto bordo desta nação que tenha entrado naquele porto, trazendo a esperada expedição de quatro engenheiros, oito artifices e “mais de 200 volumes com instrumentos matemáticos, mantimentos, bagagens”. Junto trouxe um barco de ferro de 80 palmos de comprimento, capacitado a carregar 1.200 arrobas em um calado de menos de dois palmos de água, e que podia ser desmanchado em quatro peças, quando se tivesse que baldear grandes distâncias.

O superintendente fretou um iate para conduzi-lo ao Rio Doce, pois era tal o terror que causava a sua barra que não lhe foi possível achar qualquer outra embarcação. O

medo não era infundado como se provou logo depois.

“No princípio de maio, saiu a expedição da cidade da Vitória, acompanhada do barco de ferro, e entrou no Porto da Aldeia Velha, onde demorou-se 12 dias a espera de marés (...) Finalmente partiu da Aldeia Velha (...) e pouco depois do meio-dia entrou o barco de ferro a salvo no rio, outro tanto, porém, não aconteceu ao iate, que em poucas horas fez-se em pedaços sobre a costa um pouco ao sul da barra (...) Este desastre [fez atrasar a expedição](...) de maneira que só nos fins de junho chegaram os engenheiros às Escadinhas, no barco de ferro, e nos últimos dias de julho começaram o (exame) do rio no Porto do Souza...”<sup>102</sup>

Para Eduardo Alchorne, a insalubridade do rio em certas épocas não era um fator tão grave, como se dizia, pois, das mais ou menos 40 pessoas da expedição, cinco ficaram doentes e apenas uma morreu, num espaço de cinco meses. Era sua opinião que por meio do “dessecamento dos pântanos, descortino das matas, plantações, e outros trabalhos, concluiremos sem dúvida que as enfermidades endêmicas não oporão invencível obstáculo à magnífica empresa, de que tenho tratado”. A diretoria de Londres informou que encomendara uma grande máquina a vapor para serrar madeiras, além de dois barcos a vapor, para servir de reboque, e outra muito maior para navegar no alto-mar. Uma nova expedição seria mandada da Europa, para chegar em março de 1838.

Em fevereiro de 1839, o presidente expressou a sua satisfação por certificar aos parlamentares mineiros que a diretoria de Londres estava contente com os privilégios concedidos. Ela antevia “a probabilidade, ou antes certeza de consideráveis lucros”. Conclui o presidente de Minas: “O simples exame desta informação (...) basta para demons-

<sup>100</sup> Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / N° 004.0 – 79 / Microfilmes – Relatório de 1837.

<sup>101</sup> Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / N° 004.0 – 79 / Microfilmes – Relatório de 1838.

<sup>102</sup> Cf. Idem.

trar as riquezas imensas, que deverá criar esta empresa gigantesca, riquezas que não só serão úteis aos acionistas dessa companhia, como se difundirão por todo o nosso solo, dando uma nova vida a uma considerável parte desta Província ...”<sup>103</sup>

Entretanto, o entusiasmo em torno do projeto de navegação do Rio Doce se esvaiu completamente depois de 1939, em função da falta de resultado prático da Companhia do Rio Doce. Nos dois anos seguintes, o assunto desaparece dos relatórios provinciais de Minas Gerais. Na verdade, a multiplicação dos privilégios obtidos pela companhia anglo-brasileira apresentava-se como uma excelente oportunidade especulativa no mercado de ações londrino, numa época que foi marcada pela intensa especulação na bolsa de Londres com papéis de companhias formadas para atuarem em Minas Gerais.<sup>104</sup>

#### **O GOVERNO MINEIRO PERDE O INTERESSE PELA NAVEGAÇÃO DO RIO DOCE**

Em 1843, o assunto da navegação do Rio Doce foi sepultado definitivamente pelo presidente de Minas Gerais, na fala dirigida à Assembléia Provincial:

“Uma companhia estrangeira está senhora deste rio, e não sei que tenha tratado de efetuar a navegação das cachoeiras por meios diretos, nem mesmo que se tenham tentado outros meios, que substitua a navegação seguida, evitando as cachoeiras com planos inclinados ou canais laterais. Creio que a companhia se importará mais com as ricas madeiras, que irá tirando das matas em

proveito próprio, do que com interesses vitais do país, e aquele rio, por este motivo, e porque estão concedidas as suas margens por meio de sesmarias de muitas léguas a pessoas que não cuidam de as povoar, ou que talvez não possam nem cultivar meia légua quadrada de terreno, será vítima do privilégio dessa companhia, que obstará, enquanto existir, à sua navegação, e será vítima do privilégio das sesmarias, a quem se deu o direito de conservar incultos esses grandes espaços, evitando que outros os possam povoar, e neste estado é melhor cobrirmos esta parte da carta da Província com tintas negras, e não falarmos mais de Rio Doce”.<sup>105</sup>

O assunto realmente desaparece dos relatórios provinciais, nos anos seguintes, e, quando reaparece esporadicamente, são menções breves, como a de 1877: “O Rio Doce, que serve a zona de leste e sul, apresenta uma extensão navegável de 140 k., desde Figueira até o Porto de Souza, limite da província com o Espírito Santo.” A atenção volta-se para outros rios da província, particularmente os rios Mucuri, Jequitinhonha e Velha/São Francisco. A fala do presidente Quintiliano José da Silva, de 4 de fevereiro de 1847, sobre o Rio Mucuri, repete o clichê que o antes era utilizado para o Doce: “o Rio ofereceria as melhores vantagens para sistema fluvial pela facilidade de navegação, clima saudável e fertilidade de suas matas, é embarçada pela ferocidade dos índios Giporocas, que em grande multidão habitam aqueles sertões.”<sup>106</sup> A partir de 1853, além do Rio Mucuri, o Rio Jequitinhonha também passou a ocupar a atenção do governo, com a justificativa de serem terras habitadas, de terem fontes de

<sup>103</sup> Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / PRSPR – 111 / Microfilmes – Relatório de 1839.

<sup>104</sup> Cf. Fábio Carlos da Silva, *Barões do ouro e aventureiros britânicos no Brasil. A companhia inglesa de Macaúbas e Cocais. 1828-1912*. São Paulo, 1997, 150 p. Tese (Doutorado) – Orientador Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro. Universidade de São Paulo, p. 10.

<sup>105</sup> Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / PRSPR – 111 / Microfilmes – Relatório de 1843.

<sup>106</sup> Em 1837, Victor Renault foi contratado para explorar os Rios Todos os Santos e Mucuri. Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / N° 004.0 – 79 / Microfilmes – Relatório de 1838. Até 1861, a Companhia do Mucuri promoveu a ocupação e povoamento, trouxe imigrantes estrangeiros, construiu estradas e fundou povoados. Cf. Paulo Pinheiro Chagas, *Teófilo Ottoni. Ministro do Povo*. 3 ed., Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; Brasília, INL, 1978. 433p.; 1ª. ed., RJ, Livraria Ed. Zélio Valverde, 1943; 2ª. ed., RJ, Livraria S. José, 1956.

riquezas e do rio desaguar num porto movimentado.<sup>107</sup>

Depois de 43 anos de abertura da navegação do Rio Doce, o resultado tinha sido muito minguido. Para Minas Gerais, a ocupação que havia começado como um projeto de natureza econômica, que tinha como base a transformação do Rio Doce em canal, terminou como uma ocupação geopolítica: estar presente e controlar o espaço que lhe cabia pelos autos de demarcação de 1800. Todo esse espaço ficou disponível para o avanço do processo de territorialidade da Província de Minas Gerais.

A política governamental para o Rio Doce, sem descontinuidade entre o período colonial e a fase posterior à Independência do Brasil, havia concentrado esfor-

ços no processo de contato e atração dos povos indígenas, no policiamento do curso dos rios, na segurança dos locais onde os rios eram interrompidos por cachoeiras ou corredeiras e na abertura de estradas e construções de pontes. Os gastos públicos concentraram-se nesses campos, sendo que o maior montante foi despendido com a manutenção das sete divisões militares do Rio Doce e com o trabalho de atração dos índios. O governo limitou-a criar as condições para os particulares promoverem a navegação do Rio Doce, porém, se está não se concretizou, por outro lado, as áreas de florestas ocupadas pelas divisões militares haviam sido conhecidas, delimitadas, controladas e, conseqüentemente, incorporadas ao território da Província de Minas Gerais.

## **FONTES**

### **DOCUMENTAIS**

Jornal *Minas Gerais*, nº 16, de 19 de janeiro de 1905. Arquivo Nacional, AP-5, Caixa 1, Pacote 2.

Fundo Família Lobo Leite Pereira, Arquivo Nacional, AP-5, Caixa 1, Pacote 2.

DECRETO de 11 de novembro de 1797, Lisboa, do Príncipe Regente D. João, Arquivo Histórico Ultramarino – Espírito Santo, cx. 05 doc. 46.

OFÍCIO de 23 de abril de 1800, Espírito Santo, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais Leme e Camargo], ao [Governador da Capitania de Minas Gerais], Bernardo José da Silveira e Lorena, Arquivo Histórico Ultramarino – Espírito Santo, Caixa 06 doc. 15.

OFÍCIO de setembro de 1800, Porto de Sousa, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais] Leme e [Camargo], ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [Conde de Linhares], Arquivo Histórico Ultramarino – Espírito Santo, Caixa 06 doc. 21.

Carta Régia de 16 de agosto de 1810. Arquivo Nacional, AP-5, Caixa 1, Pacote 2.

---

<sup>107</sup> Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / PRSPR – 111 / Microfilmes – Relatório de 1843. Os rios Paracatu, das Velhas, Pardo e Mucuri também foram foco de interesse do governo entre 1834 e 1862, quando também desistiu desses projetos. Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847; Relatório Minas Gerais – 1848/1854; Relatório Minas Gerais – 1855/1858; Relatório Minas Gerais – 1859/1866 / PRSPR – 111 / Microfilmes.

# A América portuguesa na cartografia de Pero de Magalhães de Gândavo

**José Carlos de Araujo Neto**

*Bacharel e Licenciado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Especializado em História do Brasil e Administração Escolar pela Universidade Cândido Mendes. Atualmente é Primeiro-Tenente, lotado no Serviço de Documentação da Marinha e é mestrando do Programa de História Comparada da Universidade Federal do Rio de Janeiro.*

## RESUMO

O artigo tem por objetivo expor uma parcela dos conhecimentos produzidos em relação à colonização portuguesa na América por meio da cartografia lusitana no século XVI, período em que foi elaborado documento cartográfico divulgado na *História da Província Santa Cruz*, obra de Pero de Magalhães de Gândavo. A partir do estudo da carta de Gândavo e das informações já produzidas por diversos autores no que se refere à produção cartográfica lusitana, esse trabalho visa a contribuir para a discussão sobre as linhas imaginárias que o indivíduo português, representado aqui por Pero de Magalhães de Gândavo, imprimiu sobre a construção e conquista geográfica da Província Santa Cruz.

PALAVRAS-CHAVE: CARTOGRAFIA; BRASIL COLÔNIA; PERO DE MAGALHÃES DE GÂNDAVO.

## ABSTRACT

The article aims to relate the branch of the knowledge produced about the Portuguese colonization in America, by means of the Lusitanian cartography of the XVI century, made public in the cartography document *História da Província Santa Cruz*, elaborated by Pero de Magalhães de Gândavo. From the study of the maps of Gândavo and others information on the subject produced by diverse authors, this article has the purpose to contribute for the debate on the imaginations lines that the Portuguese, represented here by Pero de Magalhães, transcribed about the structure and geographic conquest of the Santa Cruz Province.

KEYWORD: CARTOGRAPHY; COLONIAL BRAZIL; PERO DE MAGALHÃES DE GÂNDAVO.

## INTRODUÇÃO

Pero de Magalhães de Gândavo foi um daqueles portugueses do século XVI cuja produção intelectual transformou-se em relevante documentação para o estudo da história da colonização portuguesa na América. Inclui-se, nessa produção, uma importante concepção cartográfica desse território colonial. Gândavo nasceu em torno de 1540 e foi o responsável pela impressão e divulgação, em sua obra *História da Província Santa Cruz*, no ano de 1576, do documento cartográfico abordado nessa pesquisa. Essa foi a primeira publicação em língua portuguesa sobre a colônia portuguesa na América e, além de inaugurar a historiografia e a geografia brasileiras, uma preocupação consciente de seu autor, foi pioneira também ao apresentar a nova terra como um local aprazível e habitável, e não como um exótico palco de aventuras e perigos.

Sua obra foi traduzida desde cedo em castelhano e mais tarde em francês, publicada por Ternaux Compans, em 1837. Permaneceu quase desconhecida, embora segundo Henri Ternaux fosse uma das “*mais notáveis que apareceram no século XVI, sobre a descrição de países longínquos*”<sup>1</sup>. Além da edição francesa de 1837, o texto de 1576 teve mais duas reedições em 1858: uma em Lisboa e outra no Rio de Janeiro. Além da Biblioteca Nacional, a Biblioteca da Marinha também possui uma edição de 1858, impressa no Rio de Janeiro.

A partir do estudo da carta de Gândavo e das informações já produzidas por diversos autores no que se refere à produção cartográfica lusitana, esse trabalho tem por objetivo contribuir para a discussão sobre as linhas imaginárias que o indivíduo português, representado aqui por Pero de Magalhães de Gândavo, imprimiu sobre a construção e conquista geográfica da Província de Santa

Cruz, compreendendo como interesses políticos e comerciais definiram as linhas territoriais do nosso país, ajudando nos estudos sobre o período colonial brasileiro.

*A história não é somente uma questão de fato; ela exige imaginação que penetre o motivo da ação, que sinta a emoção já sentida, que viva o orgulho ou a humilhação já provados.*<sup>2</sup>

As dificuldades que se apresentam durante o desenvolvimento de um trabalho desta natureza se caracterizam pelo distanciamento que se tem das fontes originais de pesquisa, sabiamente preservadas em bibliotecas da Europa, o que torna o trabalho não só demorado como oneroso ao pesquisador. Embora se tenham cópias de boa qualidade publicadas em forma de livros no Brasil, os documentos originais sempre apresentam novas oportunidades de abordagem, possibilitando o aparecimento de reinterpretções. As reduções e formatações gráficas que documentos cartográficos sofrem na adequação para as páginas dos compêndios tornam algumas representações e escritas difíceis de serem interpretadas em algumas ocasiões.

A crítica das fontes exige que o analista possua leituras mais vastas, pois a História é um domínio múltiplo. É necessário se verificar o valor extrínseco do documento, ou seja, como o documento foi produzido, quem redigiu o documento, em que momento se redigiu o documento, para qual destinatário, sob que forma se apresenta, como chegou até os que o detém, qual discurso elabora, questões de letra, suportes, escritas, etc. Sem desvalorizar a crítica interna, a hermenêutica buscando saber as intenções de fundo do documento.

Ao estabelecer conceitos apropriados para o desenvolvimento dessa pesquisa, é necessário fundamentar uma noção inicial de representação, pois as fontes principais

<sup>1</sup> GÂNDAVO, Pero de Magalhães de. *Histoire de la Province de Sancta Cruz que nous nommons Brésil*. Paris: A Bertrand, 1837, p. 2.

<sup>2</sup> ABREU, Capistrano. *Capítulos de história colonial (1500-1800)*, p. 15.

utilizadas serão admitidas como, em primeira instância, como representações dos elementos constitutivos do universo em torno de Pero de Magalhães. Conforme a perspectiva de Roger Chartier (1990), as representações construídas do mundo social, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses de grupos que a forjam. Daí, para cada caso, deve-se evidenciar o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza. Para o autor, as percepções do social não são de forma alguma discursos neutros, pois produzem estratégias e práticas sociais e políticas que tendem a impor uma autoridade à custa dos outros, por elas menosprezados, a legitimar um projeto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas. Por isso a investigação sobre as representações supõe-nas como estando colocadas em um campo de concorrência e de competições cujos desafios se enunciavam em termos de poder e de dominação. As lutas de representações são importantes para compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, sua concepção do mundo social, os valores que são os seus e o seu domínio. (CHARTIER: 1990, p.17)

As construções simbólicas que se processam no âmbito territorial são em essência imagens que projetadas nas mentes dos homens podem tomar significados diferentes, pois estão intrinsecamente relacionadas à dimensão subjetiva do indivíduo, que notadamente recebeu influências do meio e da sociedade a qual encontrava-se inserido. Ao analisar a concepção de lugares imaginários, que já vinham de uma herança cultural da Idade Média, e suas correlações com os registros de Gândavo, este trabalho tenta contribuir para uma “história do imaginário”, tão pouco explorada na historiografia brasileira, se comparando com a quantidade de produções de autores estrangeiros. A imaginação simbólica é capaz de elaborar uma sistematização dos seus significados, relacionando-os com os principais conceitos

desse “campo da história” emergente. Dessa forma, pode-se entender que a territorialidade foi construída notadamente pelas práticas sociais que se efetivaram no espaço as quais inseriu-se em um determinado espaço/tempo simbólico.

Desta feita, esse trabalho divide-se em duas partes: a primeira é voltada a expor uma parcela dos conhecimentos produzidos em relação à cartografia lusitana no século XVI, a fim de que possa auxiliar nas interpretações do mapa de Gândavo, e a segunda é tecer comentários sobre o documento cartográfico divulgado na *História da Província de Santa Cruz* e contribuir para os debates em torno desse tipo de documentação e sua contribuição para os estudos históricos.

## O ESTUDO DA CARTOGRAFIA LUSITANA DO SÉCULO XVI

O episódio da chegada dos portugueses ao litoral das terras que posteriormente se denominariam Brasil marcou o início da produção e reprodução mental, verbal e visual da América portuguesa por meio da incorporação de sistemas simbólicos diferenciados, gerando documentos históricos que guardaram essas representações do imaginário português. O território brasileiro pelas suas características geográficas e étnicas passou a atrair muitos viajantes, cientistas e aventureiros europeus, que, a partir do século XVI, passaram a relatar as suas experiências, observações e aventuras ao seu mundo contemporâneo, o qual as recebeu sempre com voraz curiosidade, como se verifica no próprio Pero de Magalhães e em autores como Hans Staden, Jean de Lery e André Thevet.

A América é uma terra vasta. Lá existem muitas tribos de homens selvagens, com muitas línguas diversas, e numerosos animais esquisitos. Tem um aspecto agradável. As árvores são sempre verdes; aí não meçam as semelhantes às nossas hessianas. Os habitantes andam nus. Na parte da terra que fica entre os trópicos, em nenhum tempo do ano faz frio, como aqui no dia de São Miguel,

mas a terra ao sul do trópico do Capricórnio é um pouco mais fria.<sup>3</sup>

Mesmo após os primeiros reconhecimentos do território colonial americano, o imaginário português ainda estava repleto de divagações e hipóteses, pois somente alguns poucos privilegiados tiveram acesso *in loco* às novas terras.

A vastidão dos matos, dos rios, dos chapadões desolados, as caatingas de vegetação rala do litoral, cheiroso de cajueiros, não estava vazia de entidades poderosas e ardentes.<sup>4</sup>

Muitos estudiosos acreditavam que a representação cartográfica do território brasileiro no século XVI esteve intimamente associada aos interesses políticos e econômicos da nação responsável pela elaboração do mapa. Os cartógrafos acabaram por se tornar elementos de importância estratégica dentro da política expansionista de Portugal, pois, além de responsáveis por representar nos pergaminhos, as informações geográficas sobre as novas terras obtidas nas empreitadas portuguesas de além-mar, também registravam as rotas marítimas utilizadas para se chegar a essas mesmas terras. Esses documentos cartográficos eram conhecidos no século XVI como Cartas de Marear<sup>5</sup>, e os seus produtores como Mestres de Cartas de Marear. Cartografia e cartógrafo são neologismos híbridos que os navegadores dos séculos XV e XVI não conheceram. Esses vocábulos só passaram a ser usados a partir do século XIX. Os Mestres de Cartas de Marear eram artistas que, nesse sentido, colaboravam

com os pilotos, aqueles que realmente se utilizavam desses mapas para navegar.

O renascimento da cartografia no século XVI foi grandemente determinado pelas descobertas geográficas. Estas, por sua vez, não foram obra do acaso. Estão ligadas ao desenvolvimento do comércio da época e à evolução de conhecimentos técnicos, como a descoberta da bússola, da orientação de ventos e correntes, o aperfeiçoamento da navegação marítima e a introdução de novos tipos de barcos, nos quais os marinheiros tinham mais esperanças de voltar ao porto. Neste mesmo período, inicialmente na Itália e depois no resto da Europa, a imprensa começou a se impor, e sem ela seria impossível pensar no desenvolvimento da cartografia. A xilogravura pertencia às técnicas gráficas mais antigas e foi, até meados do século XVI, a técnica principal para a fabricação de mapas.

Desde 1826, o Visconde de Santarém<sup>6</sup> já se ocupava em estudos da cartografia histórica. Após a derrota dos absolutistas na guerra civil portuguesa, foi viver em Paris, onde se dedicou à história da cartografia antiga, disciplina de que é considerado fundador, e no domínio da qual produziu uma vasta obra, onde publicou cartas antigas em ordenação cronológica.

O historiador português Armando Cortesão<sup>7</sup> definiu quatro grandes marcos na história da cartografia náutica: o desenvolvimento da carta-portulano<sup>8</sup>, no século XIII; a invenção da navegação astronômica e a introdução das latitudes nas cartas, em finais

<sup>3</sup> STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil*. Belo horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. Da USP, 1974, p. 152.

<sup>4</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *Mitos brasileiros*. Rio de Janeiro: Campanha de Defesa do Folclore Brasileiro, 1976, p. 4.

<sup>5</sup> Segundo o *Vocabulário português e latino*, de autoria do Padre Raphael Bluteau, por volta de 1712, carta de marear é a que apresenta em plano todo o globo da terra, ou parte dela, [...] com todos os rumos da agulha de marear. Nela se conhece o tempo dos mares, [...]. Por ela sabe o piloto, qual vento [...], para onde há de encaminhar sua nau. p. 168.

<sup>6</sup> Manuel Francisco Mesquita de Macedo Leitão e Carvalhosa, 2º Visconde de Santarém (1791-1855).

<sup>7</sup> CORTESÃO, Armando. *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: 1935.

<sup>8</sup> Eram representações gráficas do escrito no roteiro (portulano), ou melhor, da costa e dos lugares nela visitados e localizados pelos navegadores na área do Mar Mediterrâneo. Foram embriões das cartas de marear.

do século XV; a descoberta e aplicação da chamada Projeção de Mercator, e por último o aperfeiçoamento do cronômetro, que permitiu a determinação da longitude no mar, em finais do século XVII. Apesar das inovações, o autor classificou de “período de esplendor” da cartografia portuguesa, aquele que vai do final do século XV até a União Ibérica em 1580. Período de interesse desse trabalho, que coincide com os primeiros anos de existência no Brasil para os europeus. Logo, um período que aparentemente oferece muitas oportunidades de estudos que contribuam para a História do Brasil.

A partir da década de 1940, o estudo dos mapas se intensificou, não só como fonte de análise e interpretação do passado, mas também como instrumento de estudo e planejamento da política de desenvolvimento regional. O lançamento, em 1935, da *Imago Mundi*<sup>9</sup>, a inauguração em 1964 das Conferências Internacionais de História da Cartografia, realizadas a cada três anos, e a fundação da International Science for the History of Cartography, na década de 70, representam, moderadamente, os marcos da intensificação dos inventários, dos estudos e da divulgação do imenso acervo cartográfico acumulado durante séculos por quase todos os povos, em diferentes estágios de cultura.

Mas foi em 1944, no Rio de Janeiro, durante um curso de mapoteconomia ministrado no Palácio do Itamaraty pelo português Jaime Cortesão<sup>10</sup>, que pela primeira vez abordou-se aqui a documentação cartográfica antiga do Brasil, tanto sob o aspecto do estudo sistemático e cronológico das respectivas cartas geográficas quanto sob o de sua utilização metodológica na interpretação e esclarecimento de fatos e monumentos históricos. Notável historiador, Jaime Cortesão, por meio de suas obras, contribuiu para a

renovação dos horizontes metodológicos que enquadram os aspectos estudados dentro da temática cartográfica, publicou *História da cartografia política do Brasil e História do Brasil nos velhos mapas*, ambos pelo Ministério das Relações Exteriores. Entre seus alunos, surgiram outros grandes profissionais e estudiosos do tema, como Isa Adonias, que por muito tempo esteve à frente da Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores. Dentre suas principais obras está *Mapa: imagens da formação territorial brasileira*, que marca profundamente os estudos históricos brasileiros do ponto de vista do evolucionismo cartográfico do território brasileiro, pois inventariou de forma cronológica os principais mapas do Itamaraty referentes ao Brasil, acompanhados de suas análises pessoais acerca dos aspectos geográficos e imaginários neles representados.

Apesar de Francisco Adolpho de Varnhagen ter sido, aqui no Brasil, o pioneiro nos estudos da cartografia antiga relativa ao território brasileiro, estudando diversos aspectos e publicando suas análises em torno do *Atlas* de Fernão Vaz Dourado, elaborado em 1571, atualmente, o estudo da cartografia brasileira e suas contribuições para a História para Brasil é desenvolvido em seu mais alto nível por meio das obras de Max Justo Guedes<sup>11</sup>, Doutor *Honoris Causa* pela Universidade Nova de Lisboa, que publicou inúmeros artigos sobre o tema no Brasil, em Portugal, na Espanha e nos Estados Unidos da América. Contra-Almirante da Marinha do Brasil, sua formação e experiência de navegação consolidam a perspectiva náutica como sua principal característica nos estudos das cartas e é atributo marcante em suas publicações, entre elas *O Descobrimento do Brasil* e o primeiro volume da coleção *História Naval Brasileira*. O Almirante Max é a mais clássica e importante referência do

<sup>9</sup> Revista de cartografia antiga editada na Inglaterra, de periodicidade anual.

<sup>10</sup> Historiador português que residiu no Rio de Janeiro, tornando-se professor universitário, especializando-se na história dos Descobrimientos Portugueses e na formação do Brasil. Veio a falecer em 1960.

<sup>11</sup> Na *Revista Isto É* de 19 de novembro de 1997, no artigo “O Verdadeiro Cabral”, Max Justo Guedes é citado como “o principal pesquisador brasileiro sobre história do Descobrimento do Brasil”.

pesquisador que se utiliza das informações colhidas nos mapas antigos, a fim de construir uma História do Brasil pautada em fontes primárias ainda pouco exploradas por historiadores brasileiros. Sendo extremamente necessário “banalizar” a utilização desse tipo de documento primário em pesquisas históricas relacionadas com o período colonial brasileiro.

### **A AMÉRICA LUSITANA DE PERO DE MAGALHÃES DE GÂNDAVO**

Pero de Magalhães de Gândavo teria nascido em Braga, na Província do Minho, região que, segundo Câmara Cascudo, trazia lembranças da Galícia e com elas o informe de lendas que já estavam esvaecidas no próprio século XVI. Em muitas das primeiras formas de representação da colônia portuguesa, tal como no Novo Mundo em geral, assiste-se à objetivação no mundo empírico das múltiplas visões do paraíso e de outros mundos, tradicionalmente presentes no imaginário escatológico antigo e medieval. O elemento branco, colonial, foi o responsável pela maioria dos mitos. Se não em volume, mas em força modificadora, em ação contínua. Nenhum mito se imunizou do prodigioso contato e todos trazem vestígios, decisivos ou acidentais, sempre vivos, do “efeito” português, inclusive Gândavo.

Os mitos brasileiros vêm de três fontes essenciais: Portugal, indígena e a África. A colocação é proposital e na ordem da influência.<sup>12</sup>

A descoberta de terras, apesar de lendárias, estava estreitamente ligada à consolidação dos Estados europeus. A expectativa de novas fontes econômicas de sustento alimentou os investimentos e as esperanças nessas terras de além-mar. Nesse contexto, a Geografia produzida pôde começar a ser analisada e os cartógrafos da época compreendidos na sua obra. A análise dos agentes cartográficos e seus respectivos proces-

sos de produção já possibilitou a compreensão de elementos de instância do pensamento político relacionados aos lugares.

*História da Província Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil: feita por Pero de Magalhães de Gândavo, dirigida ao Ilustre Senhor Dom Lionis Pereira*, é título do Códice “b.IV.28” da Biblioteca de El Escorial, na Espanha. Esta obra compõe-se de 81 folhas de papel, com três folhas em branco no começo e nove no fim. A folha 12v contém uma carta do Brasil, medindo 196mm x 276mm, a qual está reproduzida neste trabalho. Desta forma, de extrema raridade, conhecem-se dois exemplares, o da Biblioteca Nacional de Lisboa e o da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. No ano 1576, foi publicada em Lisboa, onde fez uma exposição do ambiente natural da América portuguesa. Abordou descritivamente o relevo, a fauna, a flora da costa brasileira e uma análise, de certa forma pretensiosa, da etnografia indígena. Assim, Gândavo produziu o primeiro trabalho de construção geográfica do que viria a ser o território brasileiro descrevendo a terra e ilustrando suas fronteiras.

Os antigos cartógrafos não se limitavam à função essencial de assinalar as rotas de navegação e representar o ambiente físico ou socioeconômicos das regiões em foco. Acresciam outros elementos informativos, tais como fatos, seres e coisas, dispostos nas cartas de tal forma que as transformavam em conjuntos pictóricos da mais bela aparência. A ausência de tais representações na iconografia de Gândavo é um indício lógico de influência renascentista, pois tais imagens sublinhavam também a energia retórica e o poder de legitimação conferido aos mapas na Idade Moderna. Figurado nas cartas geográficas, o ameríndio deixava de ser sujeito humano para constituir-se em objeto de saber europeu e cristão. Sua nudez é aquela da fé e da lei. O olhar que lançavam sobre ele era o de um colecionador de curiosidades.

<sup>12</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. Op. Cit., p.3.

## *Navigator 5* – A América portuguesa na cartografia de Pero de Magalhães de Gândavo

Destoando dessa característica gráfica, o mapa de Gândavo limita-se a aspectos essencialmente técnicos de navegação e identificações geográficas. Nestes aspectos, esse mapa confirma a tendência da cartografia portuguesa no século XVI, exprimindo a explosão informativa sobre a hidrografia e as massas litorais das terras portuguesas, somando-se a um conjunto de cartas náuticas de grande precisão nos complexos marítimos costeiros e com a máxima elucidação dos núcleos geográficos com importância para a navegação como cabos, baías, golfos ou ilhas.

Fruto da inovação técnica das escalas de latitudes, da revolução informativa sobre as diversas zonas terrestres e hidrográficas sob o domínio dos portugueses, o serviço cartográfico português era dirigido por um chefe cuja vigilância constante consistia em impedir a difusão desses documentos, como se pode constatar nas formas discriminadas no “Alvará da Declaração das Cartas de Marear e Defesa das Pomas”. Numa aparente contramão desse contexto, o mapa de Gândavo, em virtude de sua publicação na obra descritiva de Gândavo, caracterizou-se por um dos maiores contribuintes para o grande impacto da cartografia náutica portuguesa na restante cartografia europeia.

Se na segunda metade do século XVI ainda havia uma política de sigilo, a divulgação desse mapa na obra *História da Província Santa Cruz* deixou explícito algumas informações náuticas de enorme e extraordinária fidelidade geográfica sobre o litoral da colônia portuguesa na América. A circularidade de informações e o contato com a intelectualidade de outros povos não era novidade, como é demonstrado, também, pela publicação do *Tratado de Sphera*, de Pedro Nunes, em 1573, onde abordou vários problemas relativos à navegação oceânica.

Segundo muitos estudiosos, a exploração da colônia portuguesa na América não era divulgada em Portugal devido a várias

razões, sendo a principal o Tratado de Tordesilhas. Os cartógrafos portugueses sabiam, com tristeza, que a linha divisória arrebata a Portugal todos os territórios ao norte do Amazonas, e a costa que se estendia para este desde o Rio da Prata do Sul. Havia rumores de que para aqueles lados havia ouro e prata, por isso, dirigiam-se expedições para o sul, enquanto autoridades fechavam os olhos e cartógrafos manipulavam a linha de Tordesilhas. E com Gândavo não foi diferente, à área exposta pelo seu mapa soma-se a foz do Amazonas e a do Rio da Prata, regiões que pela delimitação de Tordesilhas pertenciam à Espanha.

Os pilotos portugueses eram, muito mais que quaisquer outros, peritos na determinação de latitudes, [...] <sup>13</sup>

Mais de 40 pontos geográficos identificados, dentre os quais muitos são utilizados até hoje, e espantosa fidelidade das coordenadas geográficas são alguns dos inúmeros aspectos que o mapa de Gândavo oferece para desenvolver profícuos debates. Ou seja, contendo alguns traços que dão continuidade a diversas hipóteses, e também outros indícios que levantam ainda mais dúvidas sobre outras questões, o documento de Gândavo pode ser usado como um impressionante instrumento de discussão e análise da história luso-brasileira no século XVI.

### CONCLUSÃO

Os descobrimentos de novas terras pelos portugueses provocaram uma grande proliferação de documentos e testemunhos que se foram constituindo como um *corpus* e heteróclito, alargando-se mais e mais, acompanhando, de maneira mais ou menos diferida, as vicissitudes dos descobrimentos e as temerárias viagens no descobrimento, ou ainda registrando, ao sabor da corrente factual, as diversificadas “invenções” de outras terras e outras gentes.

<sup>13</sup> LEITE, Duarte. *Descobrimientos do Brasil*. Lisboa: Aillaud e Lellos, 1931, p.24.

A contribuição que a história, em especial a história do imaginário, pode dar ao entendimento dessa "geografia cartográfica" é grande, apesar de não se dedicar especificamente ao conhecimento geográfico. É o mapa de Gândavo é produto de um contexto histórico onde as nacionalidades definiam-se e iniciava-se a criação de Estados centralizados politicamente, além do desenvolvimento das universidades, com o surgimento de novas correntes religiosas e científicas, elevando o nível da cultura e das mentalidades. Porém, é na área econômica que estas e outras castas mostravam o seu verdadeiro valor, eram os principais instrumentos de uma estratégia maior de Portugal para a denominação das rotas atlânticas em direção às Índias.

A *História da Província Santa Cruz* representa um produto direto do imaginário de um homem renascentista do Minho, ou seja, de Pero de Magalhães de Gândavo. Ao registrar, também não deixa de participar do processo de apropriação portuguesa do espaço americano, onde os indivíduos o transformam em território e passam a estabelecer relações de poder sobre a base física. Esse processo de territorialidade é mediado pelas práticas sociais que controlam, gerenciam e atuam ativamente sobre o território. Entretanto percebe-se que o território envolve não só uma relação de poder e posse sobre um espaço, mas há nessa unidade físicas dimensões subjetivas, em que o indivíduo expressa um elo muito forte com o ambiente em que vive, conferindo-lhe outros significados.

O estudo dos ornamentos cartográficos permite acompanhar a trajetória de um inventário de variantes que, modificando tal figura ou tal imagem, traz sentimentos novos à interpretação dos mapas modernos. Atrás de cada vinheta dissimula-se uma intenção polêmica, mais ou menos explícita ou escondida, que visa a justificar, convencer ou subli-

nar. As imagens nos ornamentos e vinhetas das cartas geográficas propõem ao leitor a correta compreensão do texto e sua justa significação. Neste papel, elas são um lugar de memória cristalizando uma única representação, uma história, uma propaganda, um ensinamento. Ou, como sugere Roger Chartier, são construídas como uma figura moral, simbólica e analógica que salva o sentido global do texto cartográfico de sofrer uma leitura descontínua e errática. Neste uso, portanto, envolvem adesão, produzem persuasão e crença, exprimindo, finalmente a teoria da inteligência pela imaginação, pois a capacidade que o homem tem de criar e dar significado aos símbolos está entre um de seus atributos desde suas evidências mais remotas na Terra, basta lembrar os registros iconográficos deixados nas cavernas.

Este trabalho pretende alimentar a difusão e a divulgação do estudo da cartografia antiga como ferramenta para as áreas de história, geografia, antropologia, engenharia, entre outras. A cartografia antiga tem condições de oferecer não só aos historiadores, como a outros pesquisadores, um acervo de fontes primárias de alto valor científico e artístico. Um potencial que pode ser trabalhado a fim de se redefinir ou construir novas visões acerca de uma questão específica. É conveniente que o mapa de Gândavo venha a se somar ao conjunto original da cartografia portuguesa, com o objetivo de contribuir para a história e geografia da colonização europeia das regiões tropicais, aspectos que a bibliografia acadêmica tem praticamente ignorado. O que não se justifica, já que o Almirante Max Justo Guedes faz questão de citar, em seus diversos trabalhos, a riqueza dos acervos cartográficos brasileiros, como os da Biblioteca Nacional, da Biblioteca da Marinha, do Serviço Geográfico do Exército e do Itamaraty.



**DADOS DO DOCUMENTO:**

Título: Mapa da Província de Santa Cruz  
Localização: Biblioteca da Marinha, rua Mayrink Veiga, nº 28, Centro – Rio de Janeiro – RJ.  
Temática: História colonial brasileira.  
Proveniência: Lisboa, Portugal.

Forma: folha medindo 196mm X 276mm

Data: 1576

**Indicação Bibliográfica:**

CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Volume 4. Lisboa: INCM, 1988, p. 35.

## REFERÊNCIAS

### BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de história colonial, 1500-1800 e Os Caminhos antigos e o Povoamento do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.
- \_\_\_\_\_. *O Descobrimento do Brasil*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1976.
- ADONIAS, Isa. *Mapa – Imagens da formação territorial Brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Odebrecht, 1993.
- ALBUQUERQUE, Luis Mendonça de. *Estudos de história dos Descobrimentos e cartografia antiga*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002.
- \_\_\_\_\_; DOMINGUES, Francisco Contente. *Dicionário de história dos Descobrimentos portugueses*. Lisboa: Caminho, 1994.
- ANSELMO, Antônio Joaquim. *Bibliografia das obras Impressas em Portugal no século XVI*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1926.
- BACZKO, Bronislaw. *Imaginação Social*. In *Enciclopédia Einaudi*. Lisboa; Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, Editora Portuguesa, 1985.
- BARROSO, Gustavo. *Brasil na Lenda e na cartografia antiga*. São Paulo: Editora Nacional, 1941.
- BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário português e latino*. Edição Digital. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712.
- BOXER, Charles. *O império marítimo português*. São Paulo: Companhia das letras, 2002.
- BURKE, Peter. *A escrita da História*. UNESP, São Paulo, 1992.
- CALMON, Pedro. *História do Brasil*. Volume 1. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1943.
- CAMPBELL, Joseph. *As transformações do mito através do tempo*. Cultrix, S. Paulo, 1990.
- CASCUDO, Luís da Câmara. *Mitos brasileiros*. Rio de Janeiro: Campanha de Defesa do Folclore Brasileiro, 1976.
- \_\_\_\_\_. *Geografia dos mitos brasileiros*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1947.
- CASTORIADIS, Cornelius. *A instituição imaginária da sociedade*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- CEARTEAU, Michel de. *A escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1982.
- CHARTIER, Roger. *História cultural: entre Práticas e representações*. Lisboa/ Rio de Janeiro: Bertrand, 1990.
- COELHO, J. Ramos. *Alguns documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo relativos aos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1892.
- CORTESÃO, Armando. *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Séculos XV e XVI*. Lisboa: Seara Nova, 1935, 2 volumes.

## *Navigator 5* – A América portuguesa na cartografia de Pero de Magalhães de Gândavo

- \_\_\_\_\_, MOTA, Avelino Teixeira da. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. 7 volumes. Lisboa: INCM, 1988.
- CORTESÃO, Jaime. *A política de sigilo nos Descobrimentos*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1997.
- COUTO, Jorge. *A construção do Brasil*. Lisboa, Cosmos, 1998.
- DOMINGUES, Francisco Contente. Colombo e a política de sigilo na historiografia portuguesa. *In Maré Liberum*, nº 1, Lisboa. 1999, pp. 105-116.
- DUBOIS, Claude Gilbert. *As estruturas antropológicas do imaginário*. Lisboa: Presença, 1989.
- \_\_\_\_\_. *Imagens e reflexos do imaginário português*. Lisboa: Hugin Editores, 2000.
- \_\_\_\_\_. *O imaginário*. 3ª edição. São Paulo: Editora Difel, 2004.
- ELIADE, Mircea. *Imagens e Símbolos*. 2ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- GÂNDAVO. Pero de Magalhães de. *História da Província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamam de Brasil*. Lisboa: Tipologia da Academia Real das Ciências, 1858.
- \_\_\_\_\_. *Tratado da terra do Brasil – História da província Santa Cruz*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, São Paulo: Editora da USP, 1980.
- GUEDES, Max Justo. *Conhecimentos geográficos do Brasil em Portugal e em Espanha*. Lourenço Marques: Universidade de Lourenço Marques, 1971.
- \_\_\_\_\_. *Primeiras expedições portuguesas e o reconhecimento da costa*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1970.
- \_\_\_\_\_. *Visão do paraíso*. 2ª edição. São Paulo: Cia. Editora nacional, 1969.
- HONNECOURT, Villard de. *Estudos de iconografia medieval*. Brasília: Editora da UNB, 1997.
- JOLY, Martine. *Introdução à análise da imagem*. Campinas: Papyrus, 1996.
- JUNG, Carl G. *O homem e seus símbolos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1964.
- KNAUSS, Paulo. Imagem do espaço, imagem da História. A representação espacial do Rio de Janeiro. *In Tempo*, volume 2, nº 3, Rio de Janeiro, 1997, pp 135-148.
- LEITÃO, Humberto; LOPES, José Vicente. *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e atual*. 3ª edição. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990.
- LERY, Jean de. *História de uma viagem feita à Terra do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipologia Laemmert, 1889.
- LÉVIS-STRAUSS, Claude. *Mito e significado*. Lisboa, Edições 70, 1985.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Origem e desenvolvimento da cartografia portuguesa na época dos Descobrimentos*. Lisboa: Imprensa Nacional / Casa da moeda, 1987.
- \_\_\_\_\_. *A cartografia portuguesa e a construção da imagem do mundo*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1991.
- MOURA, Vasco Graça. *Sobre Camões, Gândavo e outros personagens: hipóteses de história da cultura*. Porto: Campo das Letras Editores, 2000.
- PEREIRA, Silvio Batista. *Vocabulário da carta de Pero Vaz de Caminha*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1964.
- QUADROS, Antonio. *Estruturas simbólicas do imaginário na literatura portuguesa*. Lisboa: Átlio, 1992.
- STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP, 1974.

***José Carlos de Araujo Neto***

THEVET, André. *As singularidades da França Antártica*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. Da USP, 1978.

VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2000.

VASCONCELOS, Ernesto de. *Subsídios para a história da cartografia portuguesa nos séculos XVI, XVII e XVIII*. Lisboa: Tipografia Universal, 1916.

VOVELLE, Michel. *Imagens e imaginário na História*. São Paulo: Ática, 1997.

# La Isla Gorriti (1816-1828)

## Noticias de su importancia militar, comercial y poblacional en la dominación lusobrasileña

**Dr. Carlos A. Bauzá Araújo**

*Miembro fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Montevideo, Uruguay*

### RESUMO

Este artigo apresenta alguns documentos que testemunham a ocupação da Ilha Gorriti e do Porto de Maldonado por tropas luso-brasileiras. São correspondências trocadas entre as tropas de ocupação da Cisplatina e a corte no Rio de Janeiro, permitindo que nós conheçamos como ocorreu a organização da infra-estrutura militar portuguesa na ilha, que acaba se tornando um importante entreposto comercial.

PALAVRAS-CHAVE: ILHA GORRITI; PROVÍNCIA CISPLATINA; OCUPAÇÃO MILITAR; IMPÉRIO DO BRASIL; REINO DE PORTUGAL

### ABSTRACT

This article presents some documents that testify the occupation of Gorriti island and harbor of Maldonado by Lusitanian-Brazilian troops. In those papers are correspondences changed between the troops of occupation of Cisplatina and the court in Rio de Janeiro, allowing us to know as it happened the organization of the Portuguese military infrastructure in the island, that finishes turning an important commercial emporium.

KEYWORDS: ISLAND GORRITI; CISPLATINA; MILITARY OCCUPATION; EMPIRE OF BRAZIL; HARBOR OF MALDONADO; KINGDOM OF PORTUGAL

### INTRODUCCIÓN

Existen numerosas publicaciones nacionales sobre la Isla Gorriti, muchas de ellas de importante valor histórico, testimonial y arqueológico. La presente contribución está basada en la caja 507 del Archivo General de la Nación, Archivo General Administrativo (Montevideo) (en el futuro AGN, AGA) que alberga documentación inédita sobre la ocupación lusobrasileña de la Isla Gorriti y el puerto de Maldonado – que forman una unidad histórica – en el primer cuarto del siglo XIX. Además se han incorporado documentos de dicha ocupación, también inéditos, provenientes del Archivo Nacional (en el futuro AN) de Río de Janeiro.

La Isla Gorriti situada en la Bahía de Maldonado se halla técnicamente en el Río de la Plata, de acuerdo a los límites establecidos con el Océano Atlántico por el art. 1º del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo suscrito en noviembre 19 de 1973. Su clima invernal es duro; en el siglo XIX carecía de reparo forestal frente a los vientos y es totalmente dependiente del abastecimiento externo. Sus pasturas naturales eran escasas; el Coronel Comandante de la Isla Gorriti, Jozé Eloy Pessoa da Silva, refería que los caballos "... *não podem ser mantidos na Ilha donde haverá pasto para trinta animaes.*". (AN, cx.978, pac. 38). Su superficie es de casi 21 hectáreas y su distancia de la tierra firme es de dois kilómetros. Fue codiciada por Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia en el siglo XIX<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> BAUZÁ, Carlos A. Intentos de países extranjeros de establecer depósitos navales en la Isla Gorriti a través de la correspondencia diplomática del Consulado de Francia en Montevideo (1860), en prensa.

## EL POLO MILITAR DE LA ISLA GORRITI

### *La ocupación portuguesa de Maldonado e Isla Gorriti (1816-1824)*

La Bahía de Maldonado fue considerada inicialmente como un lugar apropiado para el desembarco del invasor portugués. Pero en la "Memoria" redactada en Río de Janeiro en junio 8, 1816 sobre este tema por Rodrigo Jozé Ferreira Lobo, comandante de la flota portuguesa, se señalaban los riesgos que presentaría para las embarcaciones de guerra un desembarco en este lugar en el invierno y por producir el fuerte oleaje una falta de precisión en los tiros de la artillería debido al balanceo de los buques; el marino escribía: "...nesta bahía não se pode desembarcar...por arrebetar muito o mar na praia... serão os tiros muito incertos por cauza do balanço de popa a proa..."<sup>2</sup>

De todas maneras, en noviembre 22, 1816 el Jefe de Escuadra Rodrigo Jozé Ferreira Lobo desembarcaba en el puerto de Maldonado, ocupaba la ciudad, hacía flamear la bandera portuguesa en la Torre del Vigía y desde la nave Vasco da Gama, "...surta de frente de Maldonado..." enviaba un oficio al Marqués de Aguiar donde narraba la operación militar.

### *La confiscación de maderas de la iglesia de San Carlos para la construcción de los cuarteles (1816)*

En 1816 se erigieron cuarteles en la Isla Gorriti con la finalidad de albergar la guarnición militar. Están señalados en el mapa de 1817/1820 de la isla realizado por el Coronel de Ingenieros portugués Antônio Rapozo donde figuran tres cuarteles: uno para el Comandante, otro para los oficiales y otro para los soldados.

Para la construcción de estos cuarteles – ante la carencia en la Provincia Oriental

de bosques con árboles madereros apropiados – se procedió a confiscar maderas destinadas a la iglesia de la población vecina de San Carlos. Esta confiscación, realizada en diciembre de 1816, originó en 1820 un velado reclamo del vicario de dicha iglesia Manuel Amenado Montenegro. Dicho reclamo fue atendido en el mismo año por Carlos Federico Lecor, tasándose las maderas confiscadas y reintegrándose al mencionado sacerdote la suma de: "...cento setenta oito pezos que se le estao deviendo por la importancia das Madeiras que no mez de Dezembro de 1816 da minha ordem forneceu para a construção das Batterias e Quartéis Militares na Ilha de Gorriti". (AGN, AGA; c. 530, carp. 8).



Fig. 1. "Projecto de fortificação para a Ponta de Leste e 1ª Gorriti feito por ordem do III.º e Ex.mo Sr. Cap.n Barão da Laguna em Maldonado no anno de 1817 executadº em 1820 por o Brigadeiro do Real Corpo de Engenheiros Francisco Antônio Rapozo". Reproducido de SOARES DE SOUZA, Antônio: "Ocupação da Banda Oriental" en História Naval Brasileira. Segundo Volume, tomo II, 1979, p. 475

<sup>2</sup> Archivo Artigas (Montevideo), (en el futuro AA), t. (tomo) XXX, pp. (páginas) 283-287.

## Navigator 5 – La Isla Gorriti (1816-1828)

### *La organización de la infraestructura militar portuguesa de la Isla Gorriti*

La organización de la infraestructura militar de la Isla Gorriti requería la construcción de cuarteles y un polvorín, la instalación de baterías (de las que quedan restos arqueológicos), el aporte de municiones y pertrechos de guerra, la construcción de corrales para el ganado y albergues para los civiles, así como el establecimiento de un hospital militar, sin olvidar la logística del transporte desde tierra firme de vacunos, otros alimentos y su almacenamiento en un Depósito de Víveres.

Al mismo tiempo se fue configurando la organización administrativa militar de la Isla Gorriti: se nombró Comandante Militar a Jozé Pedro de Mello, como Ayudante, al Alférez Sebastião Acosta, como Abastecedor (“fornecedor”), a Manoel Rodríguez da Silva, como Encargado del Depósito de Víveres, a Manoel Joaquim dos Santos Junior y como Administrador de la Aduana a José María Bianqui.

Por otro lado se construyó un polvorín semisubterráneo – del que quedan rastros en la actualidad –, se estableció un Hospital Militar llamado de Misericordia, – probablemente en un edificio de la antigua Real Compañía Marítima española – y se organizó un centro administrativo y una Aduana que ordenaban las exportaciones – predominantemente cueros – así como las importaciones – generalmente provenientes del Brasil – y que percibía los tributos fiscales correspondientes.

### *La importancia estratégica de la Isla Gorriti y Puerto de Maldonado en la dominación lusobrasileña; la fortificación de la isla (1826)*

Las autoridades militares tuvieron plena conciencia del valor estratégico de la isla. En plena ocupación brasileña, un oficio del Barón de Lages dirigido al Vizconde de la Laguna fechado en Montevideo en julio 10, 1826 destacaba la importancia estratégica de la Isla Gorriti – desocupada entonces – y el puerto de Maldonado aconsejando su ocupación. Manifestaba:

*A Ilha de Gorriti e a Ponta de Leste em Maldonado são dois pontos interessantes que deverão occuparse não so por se contar con aquelle Porto mais como tâobem para obrigar o Inimigo a mandar forças para alli (AN, cx. 978, pac. 25, doc. 4)*

### *Pertrechos de artillería y utensilios para la fortificación de la Isla*

Al parecer, la evacuación lusitana y partida para Lisboa en 1824 – de cuyos detalles operativos no se han hallado documentos en Montevideo – incluyó el retiro de los elementos de fortificación dado que posteriormente a aquélla durante la dominación brasileña se formularon varios pedidos de pertrechos y utensilios de artillería para fortificar de nuevo la Isla Gorriti<sup>3</sup>.

Así, en noviembre 7, 1826 aparece fecha da en Montevideo una “*Relação dos Artigos que se devão pelo Trem desta Provincia ao 6<sup>a</sup> e 7<sup>a</sup> Corpo d’Artilheria destacado na Ilha de Gorriti*”. En ella se solicitaban pertrechos de artillería como vainas de bayoneta, espoletas, cartuchos, lanzas, morteros, bombas y otros<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> El historiador Rafael SCHIAFFINO informa que los Voluntarios Reales de El-Rey al retirarse de la Provincia Cisplatina en febrero 1824, llevaron consigo a Portugal los archivos de este cuerpo de élite. (SCHIAFFINO, Rafael: *Historia de la Medicina en el Uruguay*. Montevideo: 1952; vol. III, p. 539). Actualmente estos archivos se hallan en el Arquivo Histórico do Exército en Lisboa.

<sup>4</sup> AN, cod. 546, pp. 266-267v. : “Remetto a V. Ex<sup>a</sup>. copia da Relação de pedidos que me faz o Coronel Joze Eloy Pessoa commandante da Ilha de Gorriti que junta com a outra que já tive a honra da remeter a V. Ex<sup>a</sup>. Lhe fará ver que trazendo ordem para desembarcar no porto que vinha ocupar para defender-se, não... da de que lhe era preciso, e foi necessario fornecerlo de tudo, que já se está embarcando para lhe ser remetido: [...]”. (AN, Coleção Cisplatina, cx. 546 vol. 11). Era una larga y detallada lista – a menudo ilegible – de pertrechos de artillería que incluía “*peças de calibre 24, pranchadas de chumbo, serpentinas, caixas de espoletas, pólvora, cartuchos vazios, balas, pirâmides, linternetas, pacos de filaça, chapuzas, sacatrapos, cal de pedra*” y otros.

Este documento se reforzaba con un segundo oficio fechado en noviembre 29, 1826 por el cual el Conde de Lages dirigía al Barón de Villa Bella, una "*Relação dos pertrechos e utensilios necessarios para a Fortificação da Ilha de Gorriti*". Escribía que a pedido del Comandante de la Isla Gorriti "...*fue necessario proveerlo de tudo...*"



Fig. 2. Página del oficio titulado "*Relação dos Petrechos e Utensilios necessários para a Fortificação da Ilha de Gorriti*". (Noviembre 26, 1826. AN, Coleção Cisplatina. Cod. 546, vol. 11)

#### *Elogio a actuaciones de Ferreira Lobo y del Conde de Viana (1817)*

En marzo 6, 1817 el Comandante de las fuerzas terrestres portuguesas Carlos Federico Lecor enviaba un oficio al Conde de Barca destacando la actuación de Rodrigo Jozé Ferreira Lobo<sup>5</sup> "...*no arranjo da Artilharia e Munições...* [de la Isla Gorriti] e de Conde de Viana ...*encarregandose de ativar as Baterias da mesma Ilha e de arranjar as plataformas que se achavam destruidas...*"<sup>6</sup>

#### *La compra y transporte de vacunos a la Isla Gorriti, pagos de salarios a tripulantes*

Se organizó una flota de lanchas para transportar a la isla vacas y novillos desde la tierra firme para el consumo de la guarnición, núcleo civil y hospital, siendo comprados a los vendedores de ganado Manoel da Silva y Francisco Cayo Aparicio, pagándose "... 5 p<sup>o</sup>. os bois e as vacas a 4 p<sup>o</sup>", sumas imputadas a la Real Caxa del Puerto de Maldonado.

Existen numerosas listas de pagos de salarios a los tripulantes de dichas lanchas anotándose sus nombres, nacionalidades y montos de los salarios.

#### *La Isla Gorriti y su relación con los corsarios de Artigas (1818)*

Es poco conocida la relación puntual que hubo entre uno de los corsarios de José Artigas y la Isla Gorriti. En julio 7, 1818 había

<sup>5</sup> El marino Rodrigo Jozé Ferreira Lobo entró en la Armada portuguesa como voluntario en agosto 28, 1790 en la Fragata *Minerva* a cargo del Jefe de Escuadra José de Mello Breyner. Fue promovido a Teniente Segundo de Mar (1791), Primer Teniente (1793), Capitán-Teniente (1796), Capitán de Fragata (1800) y Capitán de Mar y Guerra (1806). En 1817 fue ascendido a Jefe de Escuadra graduado. Fue sometido a Consejo de Guerra en 1807 por la pérdida de la Fragata *S. João Principe* de la que era comandante. Integró la escuadra que acompañó al Príncipe regente y a la familia real portuguesa al Brasil al comando de la Fragata *Minerva*. En 1819 fue promovido a Vicealmirante graduado.

<sup>6</sup> AN, cx. 975, pac. 112, doc.7.

## *Navigator 5* – La Isla Gorriti (1816-1828)

partido de Río de Janeiro con pasaporte portugués con destino a Buenos Aires la zuma-ca *Flor del Río de la Plata* comandada por Antonio Ruiz da Silva Lessa. Frente a Santa Catalina fue capturada por el corsario artiguista *El Irresistible*, goleta que desplazaba 270 toneladas, al mando del Capitán Juan Daniels<sup>7</sup>.

Tomaron intervención en el hecho el Comandante Militar de la Isla Gorriti Jozé Pedro de Mello así como el Barón de la Laguna, generándose un voluminoso expediente cuyos detalles no interesan en este momento<sup>8</sup>.

### *El progresivo deterioro militar y sanitario de la guarnición brasileña de la Isla Gorriti: hambre, enfermedades y muertes de soldados (1828)*

En julio 25 de 1828 el Coronel Jozé Eloy Pessoa, Comandante Militar de la Isla Gorriti, enviaba desde Montevideo un oficio al Mariscal de Campo, Gobernador de la Plaza de Montevideo José Manoel de Almeida informándole el deterioro habitacional sufrido por los soldados acantonados en la Isla Gorriti, su desprotección climática, la penuria alimentaria, la interrupción de toda comunicación, la pobre capacitación profesional de aquellos – mayoritariamente insubordinados e incorregibles – así como las enfermedades y muertes acaecidas en la tropa:

*Levo ao conhecimento de Vossa Excellencia o estado deplorável das Guarnições de Gorriti que foi um dos urgentes motivos que me compelió a vir presentemente a esta Praça, a fim de se remediar males ja de grande transcendência = O Quartel, Hospital, e Casas allí existentes a excessão da que mesquinha me serve de habitação são cobertas com encerados fornecidos por esta Praça, há mais de anno, e que por isso, estragados pelo tem-*

*po ja não prestavão o menor abrigo, em Abril proximo passado seguindo-se disto que por toda a rigorosa invernada deste anno tenha-se achado a Tropa exposta de pleno as intemperies atmosfericas, o que combinado com a bebida das agoas da Ilha, sempre impuras, e com o pestífero sopro dos ventos de Oeste, que tem sido constantes nesta temporada, e principalmente huma comida de vinte em vinte quatro horas para sãos e doentes, posto que o trabalho seja grande, por ser mui pouca a Tropa da Guarnição, que apenas ascende ao total de trezentas praças ... tem sido agentes poderozos para que tenham morrido soldados aos pares e assim enterrados em huma mesma cova, e que alem de vinte quatro unicos que pude conduzir commigo para esta Praça, ainda estejam allí mais de cem a perecer victimas de molestia que se não epidemica, se tem tornado endêmica, e decide da vida em o breve termo de tres a quatro dias llhados per o mar, e pelas agoas da chuva que tem alagado Gorriti, interrompida toda communição por três mezes, não vimos huma só embarcação Brasileira; e só do Imperio viamos allí o já esfarrapado pavilhão que mizeros ainda, assim com orgulho içamos na Ilha!!! O terror se tem tornado quase geral na Guarnição, e deixa a subordinação n'esse apuro, e talvez perdendo muito de soldados, cuja maior parte consta de insubordinados, e incorregiveis, mandados desta Praça por castigo. = He para temer-se que chegado o sofrimento a seu cúmulo aquella Tropa não se bandeie para Maldonado e fiquem os inimigos senhores daquelle Porto (que tanto nos interessa guardar) e de grande abastecimento de Guerra existente na Ilha. = Servindo a mesma cauza, e ao mesmo Imperante sendo unica a nossa diviza, parece que aquellos Soldados não devem ser menos attendidos e curados que a demais Tropas desta Provincia. = Clama pois a humanidade, e interesse nacional, e a boa moral política, para que Vossa Excellencia se esforce a fim de dar as mais promptas e enérgicas providências sobre a Guarnição de Gorriti, e sua*

<sup>7</sup> *El Irresistible*, del tipo de las goletas de gaviás se construyó en Baltimore; su desplazamiento era de 270 toneladas. Se hallaba armada con 12 carronadas de 18 y la tripulaban 60 hombres. Partió de Baltimore en enero de 1818 y apresó, saqueó y echó a pique numerosas embarcaciones portuguesas. En marzo 1819 se incorporó a las fuerzas navales de Venezuela. (BERAZA, Agustín: *Los Corsarios de Artigas*. Centro de Estudios Navales y Marítimos, Montevideo 1978; pp. 112-115).

<sup>8</sup> AA., t. XXXV, pp. 117-155.

ocupação. = A prompta condução de toda a guarnição para esta Praça e indispensável, pois que poucas serão as praças que se não achem molestas ou desanimadas. = Alem disto tendo de receber fardamento e cuidar de seu fabrico, e não sendo possível alli, he forzoso que aquí se venhão reparar depois de quaze dois annos de miserias. = Conto a cincoenta soldados de Infantaria sob o commando do hum Official Superior, dois Capetaens, quatro subaltemos, seis Inferiores, e oito Cabos de Esquadra com vinte cinco Soldados de Artilharia bastão para substituir por emquanto a Tropa da Ilha. Como a doença não se tenha estendido aos Officiaes e aos soldados do Sexto Corpo Montadi de Artilharia, só existão dois prompts (como Vossa Excellencia verá por o Mappa junto) sendo a maior parte empregados em serviço do seus Officiais; proponho que fique allí commandando o Tenente Coronel do 6º Corpo, que alem disto tem estado sempre nesta Praça, e fique seus Officiaes e Inferiores, que não estejam doentes; por que conhecedores já do serviço da Ilha, e entendidos de sua defesa, e comodos, tomarão mais facil o trábhalho as Tropas que vai de novo). (AN, cx. 978, Coleção Cisplatina, pac. 50).

Confirmando esta situación, en agosto 16, 1828. el oriental Tomás García de Zúñiga enviaba un oficio a Joaquín de Oliveira Alvares, en el que le comunicaba "...el estado deplorable en que se encuentra la guarnición de la Isla Gorriti..."<sup>9</sup>

#### *El inventario del depósito de alimentos "para el abastecimiento de la tropa..." de la Isla Gorriti "...quando se rindió..." (1828)*

En un oficio fechado en Montevideo en julio 25, 1828 Joaquín de Oliveira Alvares comunicaba a Tomás García de Zúñiga el inventario de la "Existencia de géneros no Deposito [de Víveres] da Ilha Gorriti..." "...

quando se rindió..." "documento de difícil lectura, redactado por Manoel Joaquim dos Santos Junior. Entre los "géneros", figuraban: carne salgada, arroz, 26 "reses en pié", "farinhada"<sup>10</sup> y otras (fig. 3).

Fig. 3. "Existencia de Géneros no Depósito na Ilha Gorriti para Fornecedor da Tropa no Mez de Julho de 1828". (AN. Coleção Cisplatina, cx. 378, pac. 50).

#### **EL POLO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO DE LA ISLA GORRITI**

##### *El comercio durante la ocupación portuguesa*

En este período se estableció en la Isla Gorriti un centro administrativo con funciones contables –supervisadas– y una Aduana que controlaron las actividades exportadoras de cueros de la región así como las importaciones – estas últimas provenientes habitualmente del Brasil – y los movimientos del puerto.

La historiadora Ana Frega, del Departamento de Historia del Uruguay de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación en un trabajo sobre el comercio portugués de la Isla Gorriti señala que "La presen-

<sup>9</sup> AN, cx.378, pacote 30.

<sup>10</sup> AN. Coleção Cisplatina, cx, 978, pacote 50. doc. 5. La "farinhada" era un alimento indígena a base de harina de mandioca incorporado a la alimentación de los brasileños. Era hidrocarbonado, con proteínas de segunda clase y pobre en vitaminas y sales minerales. Según un dicho popular "...aumenta o que tá pouco, engrossa o fino e esfria o que tá quente". (DE OLIVEIRA MORAES, Glória Cristiana: "Etnografía sobre a farinhada no Péga (Porto Alegre/RN).

## Navigator 5 – La Isla Gorriti (1816-1828)

cia de los portugueses en la Isla Gorriti aseguraba, sin embargo, un mercado para la colocación de los frutos del país y la adquisición de aquellos productos que desde muy antiguo venían del Brasil<sup>11</sup>

### *Fondeos y cargas de embarcaciones mercantes en el Puerto de Maldonado; la exportación de cueros, su control desde la Isla Gorriti (1818)*

Dicha historiadora destaca la importancia de la actividad comercial portuguesa y escribe que "...el registro de entradas de la Capitanía de Puerto de Montevideo contabilizó el 5 de febrero de 1817 el arribo de veintisiete embarcaciones provenientes de allí [el puerto de Maldonado] que habían zarpado el 31 de enero. Cargados en puertos brasileños..."<sup>12</sup>

En la Isla Gorriti se controlaba el fondeo de buques de carga en el puerto de Maldonado. En febrero 18, 1818, una comunicación al Gobernador Intendente desde la Isla Gorriti detallaba el "manifiesto de carga" del Bergantín francés *Apolon* proveniente de Río de Janeiro<sup>13</sup>.

En agosto 27, 1818, Juan José Bianqui enviaba un documento firmado en la Isla Gorriti: el "cutter" inglés *Isabel* traía "trescientas fanegas de sal..."<sup>14</sup>

Los nombres, procedencias, cargas y destinos de los buques fondeados en el puerto de Maldonado se detallaban en un documento firmado en la Isla Gorriti en octubre 24, 1818 titulado "Planilla que demuestra los Buques q.e se hallan en el Puerto de Maldonado hoy día de la fecha a la carga para ultramar con expresión de sus proveniencias, destinos a que se dirigen, clase de frutos que cargan, numero de lo que

han solicitado, parte que tienen a su bordo y tiempo en que empezaron sus cargas".

Otro documento referido al movimiento comercial, fechado en la Isla Gorriti en octubre 24, 1818 y firmado por Juan José Bianqui menciona a los Buques *Brillante Magdalena* (nacional), *Gamber* (inglés), *Ana* (inglés) y *Resolution* (norteamericano) que cargaban cueros "extraídos de Maldonado" en número de 4.000, 8.000, 3.000 y 4.000 respectivamente.

### **ZARPADAS DE BARCOS MERCANTES DEL PUERTO DE MALDONADO CONTROLADAS DESDE LA ISLA GORRITI (1818)**

Fechado en la Isla Gorriti en noviembre 4, 1818, un oficio firmado por Juan José Bianchi comunicaba que "...acaba de salir de este Puerto la zumaca nacional *Brillante Magdalena* para el de Río de Janeiro, a bordo 4.000 cueros al pelo que extrajo de Maldonado de los cuales ha satisfecho en esta Tesorería de mi cargo los correspondientes derechos ..." <sup>15</sup>

### *Actuaciones administrativas desde la Isla Gorriti (1817-1822)*

Se refieren a temas diversos tales como la creación de un impuesto destinado al "...veneficio del Hospital de Misericordia ..." (1818) la concesión de una licencia a un despachante del Resguardo: "...pase a la ciudad con licencia por 15 días (1818), una pensión a una viuda de un militar: ...a razón de ochenta pesos mensuales ..." (1818), el control de fianzas como la otorgada por "...Francisco Aguilar en favor de Ricardo Price, comerciante..." (1818) y la compra de una lancha por

<sup>11</sup> FREGA, Ana; ISLAS, Ariadna.: *Existir y resistir en tiempos de revolución. Maldonado y la afirmación del poder lusitano en Montevideo*. Asociación Uruguaya de Historia Económica. SEGUNDAS JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA. Montevideo, julio 21-23, 1999.

<sup>12</sup> FREGA, Ana: "Pertenencia e identidades en una zona de frontera. La región de Maldonado entre la revolución y la invasión lusitana (1816-1820)". *La Gaceta* (Montevideo), año 16 (noviembre 2000), pp. 3-19.

<sup>13</sup> AGN, AGA; c. 507, carp. 1. Documentos no foliados.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> DÍAZ DE GUERRA, María A. *La Real Compañía Marítima*. Ed. El Galeón. Montevideo, 2003; pp. 177-8.

el Comandante de la escuna *Tartara* para la escuadra de Montevideo: "... quiera abonar la importancia de dicha Lancha..." (1822). También se recibieron numerosas órdenes administrativas del Cabildo de Montevideo y del Barón de la Laguna.

#### *El polo poblacional de la Isla Gorriti*

En la Isla Gorriti se afincó un núcleo poblacional civil, relativamente reducido, constituido por un número no especificado de personas, formado por familiares de los militares y sus esclavos, así como por personal del hospital militar, artesanos, funcionarios de la Aduana y otros. Ocurrieron nacimientos – y sus bautizos, anotados en el Archivo Parroquial de la Catedral de Maldonado – fueron estudiados por la historiadora María A. Díaz de Guerra<sup>16</sup>. También se anotaron matrimonios así como fallecimientos y sepulturas en el cementerio de la isla.

La disponibilidad de agua dulce fue un requisito vital imprescindible para la guarnición militar, el núcleo poblacional, el hospital militar y el ganado. El Gobernador del Río de la Plata Diego Rodríguez Valdés y de la Banda transcribe en abril 22, 1600 un informe del piloto Francisco Fernández que mencionaba: "...en la isla de Maldonado había muchos pozos de agua dulce que resumían de la tierra ...y un arroyuelo de agua dulce que nacía entre las piedras..."<sup>17</sup>

En la mencionada solicitud de arrendamiento de la Isla Gorriti formulada en 1860 por el Gobierno británico al Gobierno oriental se citaba

... la presencia de abundante agua dulce..." entre otros argumentos a favor de esta elección.

En resumen, la presente revisión documental – que incluye fondos inexplorados hasta el presente del Archivo Nacional de Río de Janeiro – muestra la poco mencionada importancia militar, comercial y poblacional que tuvo la Isla Gorriti durante la ocupación lusobrasileña ocurrida entre 1816 y 1828.

#### Fondos documentales brasileños

Se destaca especialmente la Coleção Cisplatina, caixa 978 del Archivo Nacional, Río de Janeiro.

#### AGRADECIMIENTOS

Se agradece la colaboración de directivos y personal del Archivo General de la Nación y Biblioteca Nacional (Montevideo), Servicio de Hidrografía, Oceanografía y Meteorología de la Armada (Montevideo), Museo Histórico Nacional (Casa de Giró), Archivo Parroquial (Maldonado) y Archivo Nacional (Río de Janeiro) y su oficina del Coordenação-Geral de Acesso e Difusão.

También se expresa reconocimiento al Contador Andrés Bauzá Rista, revisor de los textos en portugués, a las historiadoras Ana Frega (Departamento de Historia del Uruguay de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Montevideo) y María A. Díaz de Guerra (Centro de Documentación Departamental, Casa de la Cultura; Maldonado). La colaboración informática del Dr. Gustavo Fernández ha sido invaluable.

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> DÍAZ DE GUERRA, María A.: "*Historia de Maldonado*". Ed. Intendencia Municipal de Maldonado, 1988, tomo 1, p. 41.

# Comunicação

## Correspondências entre os Almirantes Barroso e Tamandaré no limiar da Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai

*Palestra proferida em 18 de agosto de 2004, por ocasião do Seminário Comemorativo ao Bicentenário de Nascimento do Almirante Barroso, realizado no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)*

---

### **Edina Laura Costa Nogueira da Gama**

*Graduada em História com especialização em História Militar Brasileira pela UNIRIO, a Capitão-de-Fragata (T) Edina é atualmente Chefe do Departamento de Museus Navais do Serviço de Documentação da Marinha e sócia titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB)*

---

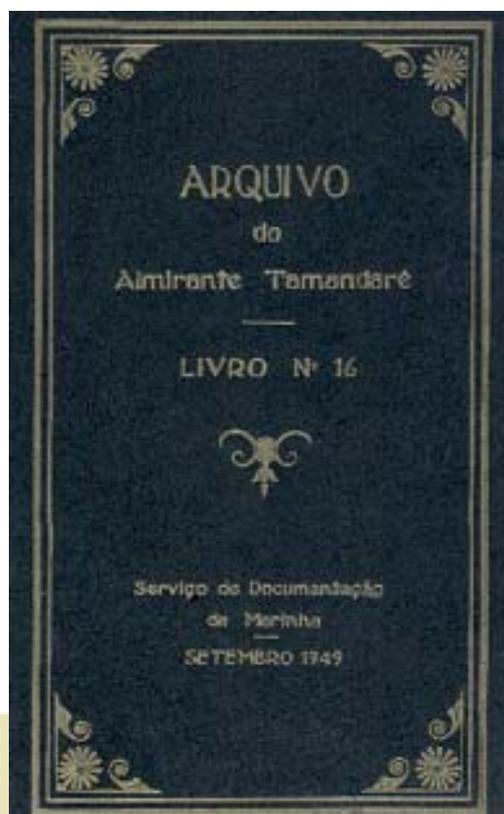
# Correspondências entre os Almirantes Barroso e Tamandaré no limiar da Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai

## A IMPORTÂNCIA

Propiciar subsídios para a contextualização da época pretendida – primórdios da Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai –, contribuindo ainda para uma análise dos aspectos institucionais de fatos históricos relevantes e construção do perfil e biografia dos personagens atuantes – Almirantes Barroso e Tamandaré – nesse tempo.

## O OBJETIVO

No uso do Arquivo do Almirante Tamandaré, composto de 1776 documentos, fazer o levantamento de fontes primárias (cartas) comprobatórias das ações decisivas empreendidas pelo Almirante Barroso no processo de estabelecimento da Base de Operações da Esquadra brasileira em Corrientes.



*O Arquivo do Almirante Tamandaré faz parte do acervo do Departamento de Arquivos do Serviço de Documentação da Marinha*

## A AMIZADE ENTRE BARROSO E TAMANDARÉ

A relação de amizade entre Francisco Manoel Barroso (Barão do Amazonas) e Joaquim Marques Lisboa (Marquês de Tamandaré) pode ser medida pelo número de correspondências trocadas entre ambos no período em que estiveram juntos na Guerra da Tríplice Aliança (118 cartas). Eles foram colegas nas aulas de inglês com o padre Thomas Trilby; colegas na Academia de Marinha (1824); combateram juntos na Batalha Naval de Corales, em 8 de fevereiro de 1826, contra a Argentina; o Tenente Barroso recebeu do também Tenente Marques Lisboa o comando da Escuna *Bela Maria*, em 1828; serviram juntos a bordo da Escuna *Rio da Prata*, entre 1829 e 1831; comandaram navios da Armada na luta contra os cabanos, entre 1835 e 1837, no Pará; serviram juntos na Força Naval do Rio da Prata, de 1842 a 1844, e também participaram da Guerra da Tríplice Aliança, entre 1864 e 1866.

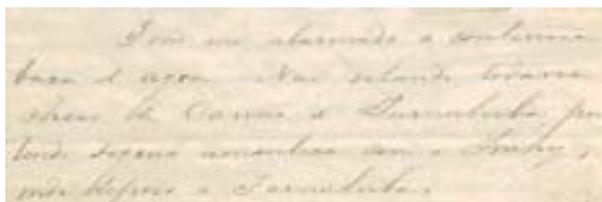
## A CORRESPONDÊNCIA

### Em 5 de maio:

*“Tem me alarmado a contínua baixa d’água. Não estando todavia cheio de carvão a Parnaíba; pretendo seguir amanhã com a Ivaí, indo depois a Parnaíba.”*

**Conteúdo:** Descreve preocupado a baixa das águas, além da falta de carvão na *Parnaíba*.

**Análise:** Muita dificuldade no deslocamento de navios de grande calado em águas rasas do Rio Paraná, mesmo sem o suprimento máximo de carvão a bordo, o que gerava um novo problema, o do abastecimento das embarcações; em 28 de abril, o Almirante Barroso havia partido para bloquear os Rios Paraná/Paraguai, com a missão de reconhecer a região; ir, até quanto fosse possível, às Três Bocas e proteger a Cidade de Corrientes.



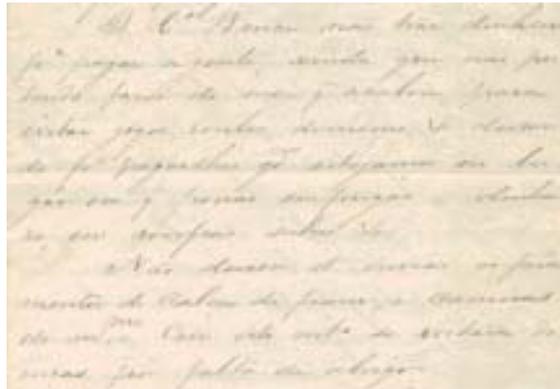
### Em 7 de maio:

*“O Coronel Bruce não traz dinheiro para pagar a gente, ainda que não [...] acabou, para evitar jogos, roubos, desordens. [...] deixando para pagar-lhes quando estejamos em lugar em que possam empregar o dinheiro, em roupas, [...]. Não deixem de enviar os fardamentos de calças de pano, e camisas do mesmo. Com isto muito evitaria doenças por falta de abrigo.”*

**Conteúdo:** Refere-se ao desenralhe da *Ivaí* e ao fato do Coronel Bruce não ter levado dinheiro para o pagamento do pessoal, evitando assim roubos, jogos, desordens etc...; solicita fardamento e mantimentos.

**Análise:** A questão da disciplina a bordo era um fator de alta relevância, não apenas ditada pelo nível da tropa, mas dado o confinamento de um navio; de novo a logística de pessoal, onde o fardamento pressupõe o abrigo de uma guarnição, que, muitas vezes, tinha como camas os conveses dos navios. As guarnições muito reduzidas, aliadas à certeza de que logo

encontrariam o inimigo, levaram ao embarque de uma brigada do Exército em torno de mil homens, a mando do Coronel Bruce, que logo mostraria a que veio (chegada em Corrientes e Riachuelo).

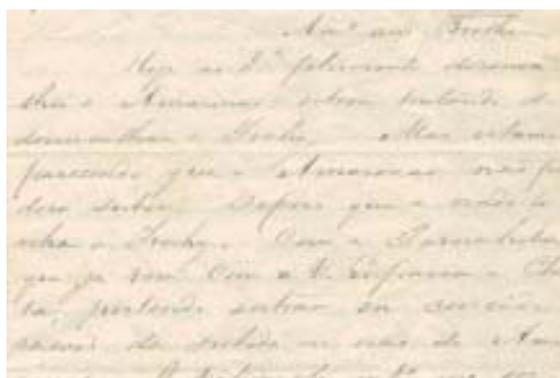


### Segunda carta de 7 de maio:

*“Amigo and Brother. Hoje às 8h felizmente desencalhei a Amazonas, estou tratando de desencalhar a Ivaí. Mas está me parecendo que a Amazonas não poderá subir. Depois que a nado tinha a Ivaí. Com a Parnaíba que já vem com a [...] e Chata, pretendo entrar em considerações da subida ou não da Amazonas. [...]”*

**Conteúdo:** Fala de sua felicidade em ter conseguido desencalhar a *Amazonas*, tratando agora do desencalhe da *Ivaí*, parecendo-lhe que a *Amazonas* não poderia subir o rio. Com a vinda da *Parnaíba*, Barroso reflete sobre a possibilidade de não continuar com a *Amazonas*.

**Análise:** Se pesasse somente a relação do calado da *Amazonas* e a profundidade do rio, com certeza esta não seguiria rio acima, mas a necessidade de transportar as tropas justificava o uso de um navio de maior porte, pois, de outra maneira, navios menores forçariam outras viagens, gerando mais desgaste principalmente de combustível e de tempo.



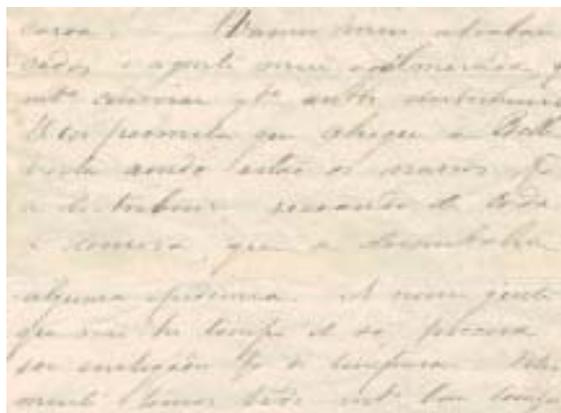
### Em 8 de maio:

*“[...] Vamos meio atravancados e a gente muito aglomerada, que muito [...] quanto antes distribuí-los. Deus permita que cheguem a Bela Vista aonde estão os navios para a distribuir, receando de toda a demora que se desenvolva alguma epidemia. A nossa gente que não é limpa de si, precisa ser instigada para se limparem. Felizmente temos tido muito bom tempo”.*

## *Navigator 5* – Correspondências entre os Almirantes Barroso e Tamandaré

**Conteúdo:** Descreve a situação de higiene a bordo, visto a quantidade de tropas sendo transportadas para Bela Vista, onde estavam os outros navios que receberiam parte dessas tropas, creditando a não existência de epidemias ao bom tempo.

**Análise:** A questão da logística é mais uma vez exposta nessa correspondência, agora em relação ao pessoal, agravando ainda mais a dificuldade que Barroso enfrentou no deslocamento dos navios pelo Rio Paraná; os navios a que se refere são os da 3ª Divisão Naval em Operações no Rio da Prata, que, sob comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra José Segundino de Gomensoro, já haviam subido o rio em 17 de abril, no apoio às tropas argentinas do General Wenceslau Paunero, que pretendia retomar Corrientes.

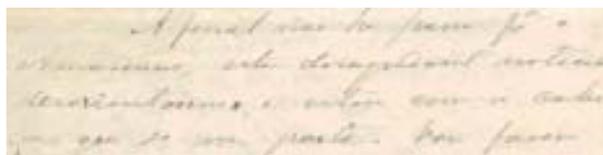


### Em 11 de maio:

*“Final não há passo para o Amazonas, esta desagradável notícia desorientou-me e estou com a cabeça que se me parte. [...]”*

**Conteúdo:** Não há passo para a *Amazonas*, o que o deixa desorientado; é obrigado a retirar carvão da fragata.

**Análise:** As profundas manobras realizadas para contornar os problemas de navios adequados para as operações; o tempo mostraria a importância de ter insistido na mobilização da Fragata *Amazonas*.



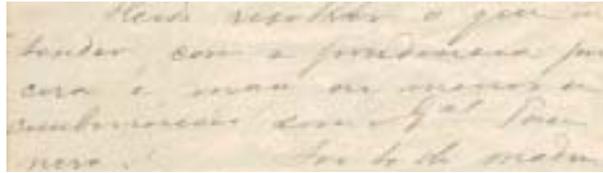
### Em 15 de maio:

*“Hei de resolver o que entender com a prudência precisa e mais ou menos em combinação com o General Paunero. [...]”*

**Conteúdo:** Referindo-se ao fato de, até onde sabe, os navios de Segundino deveriam agir em combinação com as tropas de Paunero e até onde possa há de resolver o que entender, com a prudência precisa e mais ou menos de combinação com o General Paunero.

**Análise:** Demonstra poder de decisão e espírito de iniciativa no exercício de suas funções de Chefe do Estado-Maior e mais antigo na área de operações da Esquadra, bem como a confiança de Tamandaré em seu Imediato; Barroso havia recebido correspondência de Gomensoro

comunicando que chegara a Bela Vista em 4 de maio e, desde então, acompanhava as tropas do General Paunero, o que estava lhe atrasando – esperavam a vinda de reforços para atacar Corrientes (Urquiza, Cáceres e Hornos).

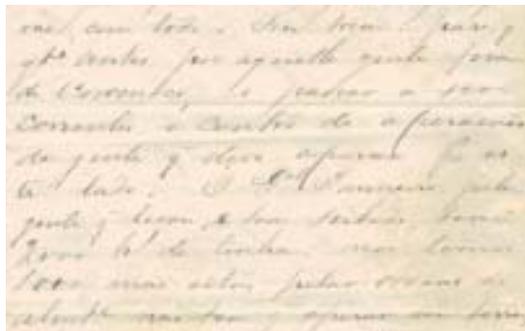


**Em 16 de maio:**

*"[...] para que quanto antes pôr aquela gente fora de Corrientes, e passar a ser Corrientes o centro de operações da gente que deve operar para este lado. O General Paunero pede gente que leve e tem sentido, tem 2000 homens de linha: nós temos 1000, mas estão pelas ordens do Almirante não tem que operar em terra."*

**Conteúdo:** Corrientes deve ser a base de operações, e na ajuda ao General Paunero não inclui as forças do General Bruce, que não deveriam operar em terra.

**Análise:** Perfeita coadunação com as ordens do Almirante Tamandaré; a prioridade era a segurança da Esquadra no bloqueio dos rios; ao contrário das críticas sofridas, a Marinha do Brasil vinha apoiando os argentinos mesmo antes do Tratado, inclusive com carvão para os vapores argentinos *Pampero, Pavon* e *Espigador*.

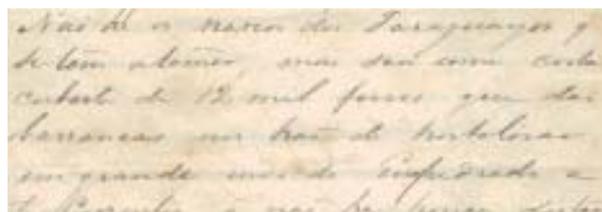


**Em 17 de maio:**

*"Não são os navios dos Paraguaiois que se tem a temer, mas sim uma certa coberta de 12 mil fuzis que das barrancas nos hão de hostilizar em grande mão do Empedrado até Corrientes".*

**Conteúdo:** Não acredita que se deva temer os navios paraguaiois e sim a cobertura de 12 mil paraguaiois, que haviam de nos hostilizar, indo de Empedrado a Corrientes, devendo se pôr em Bela Vista um Exército e com ele destroçar a Esquadra paraguaia; está operando em perfeita combinação com o General Paunero.

**Análise:** Tratava-se de uma força paraguaia de 20 mil homens, sob comando do General Robles, que, deixando 1.500 soldados em Corrientes, marchava rio abaixo, concentrando-se na região.

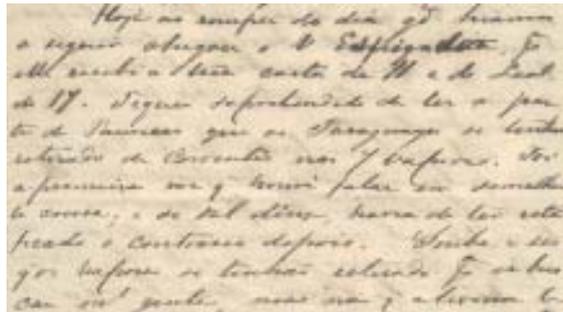


**Em 24 de maio:**

*“Hoje ao romper do dia quando íamos seguir chegou o Vapor Estrigador por ele recebi a tua carta de 11 e de Leal de 17. Fiquei surpreendido de ler a parte de Paunero que os Paraguaiois se tenham retirado de Corrientes nos 7 vapores. Foi a primeira vez que ouvi falar em semelhante coisa; e se tal disse havia de ter retificado o contrário depois. Soube e sei que os vapores se tinham retirado para ir buscar mais gente, [...]”*

**Conteúdo:** Mostra-se surpreendido com informações do General Paunero quanto aos paraguaios terem se retirado de Corrientes em sete vapores, precisando ratificar a informação, pois o que sabe é que os vapores paraguaios foram buscar mais gente, tendo a força se dirigido a Bela Vista e Rincón del Soto.

**Análise:** Na realidade, as informações de Paunero eram falsas; Barroso sabia que não havia lógica militar em tal fato – os paraguaios eram mais numerosos e estavam em vantagem; Paunero, usando a Esquadra, ficava em idas e vindas: dia 12, Corrientes, volta para Bela Vista e estaciona em Goya, em 16 de maio.

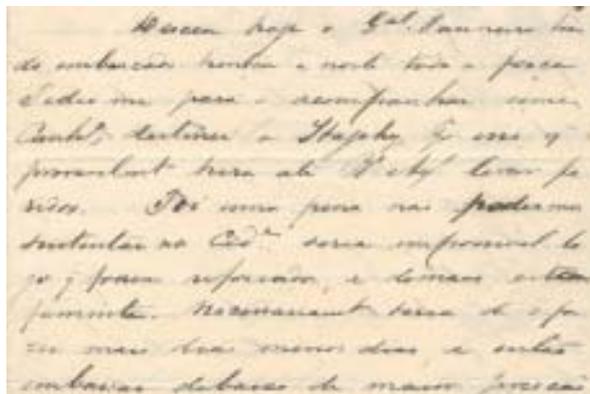


**Em 27 de maio:**

*“Desceu hoje o General Paunero tendo embarcado ontem à noite toda a força. Pediu-me para o acompanhar uma Canhoneira, destinei a Itajaí para isso, que provavelmente irá até Bela Vista levar feridos. Foi uma pena não podermos sustentar na cidade, seria impossível logo que fossem reforçados, e demais estão famintos. Necessariamente teria de o fazer mais dias menos dias, e então embarcar debaixo de maior precisão.”*

**Conteúdo:** Embarque de todas as forças de Paunero; sente não ter podido se sustentar na cidade.

**Análise:** Corrientes ainda não fora efetivamente tomada pelas forças aliadas; por falta de cavalaria, os argentinos não puderam perseguir os paraguaios, tampouco ficar na cidade, caso viessem reforços de Humaitá ou voltassem os paraguaios.

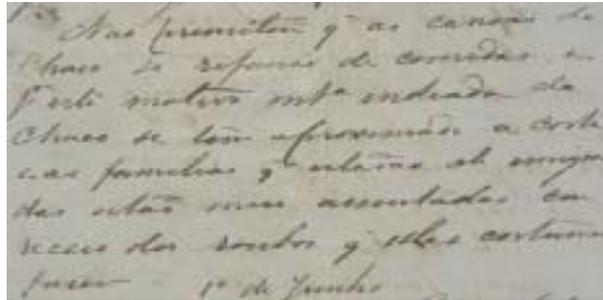


**Em 31 de maio:**

*“Não permitem que as canoas do Chaco se refaçam de comidas, e por este motivo [...] do Chaco se têm aproximado a costa, e as famílias que estavam ali emigradas estão muito assustadas com receio dos roubos que eles costumam fazer. [...]”*

**Conteúdo:** Pertinente ao medo da população correntina, acuada por falta de comida.

**Análise:** Os paraguaios permaneciam na área, roubando e repelindo o abastecimento da cidade, sem apoio das tropas de Paunero, que havia ido se reunir às tropas de Urquiza e Cáceres; a historiografia paraguaia registra o apoio prestado por Barroso às populações ribeirinhas que fugiam dos guaranis.

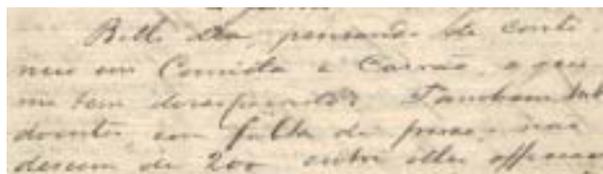


**Em 4 de junho:**

*“Belo dia, pensando de contínuo em comida e carvão o que me tem desesperado. Também [...] doentes, com falta de fresco; não descem de 200 entre eles oficiais [...]”*

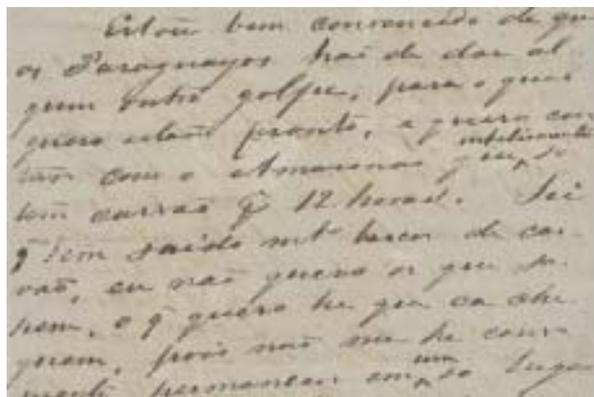
**Conteúdo:** Trata do seu desespero quanto à falta de comida e carvão.

**Análise:** Às vésperas da Batalha Naval do Riachuelo, a situação logística da guerra era bastante precária, levando as guarnições dos navios a desembarcarem para cortar lenha.



**Em 16 de junho:**

*“Estou bem convencido de que os paraguaios não de dar algum outro golpe; para o qual quero estar pronto, e quero contar com o Amazonas que infelizmente só tem carvão para 12 horas. Sei que tem saído muitos barcos de carvão, eu não quero os que já [...], o que quero é que cá cheguem, pois não me é conveniente permanecer em um só lugar.”*



## *Navigator 5* – Correspondências entre os Almirantes Barroso e Tamandaré

**Conteúdo:** Quanto ao Riachuelo, apenas avisa que mandou um relatório a respeito; a guerra continuava e os paraguaios estavam por perto.

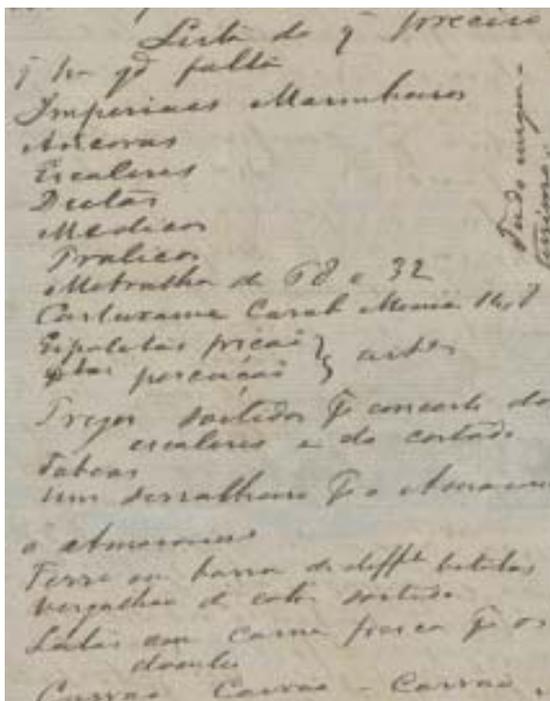
**Análise:** Barroso sabia que os paraguaios continuavam nas barrancas a espreitar a Esquadra que, assim, não podia ficar estática, que era impossível, naquele momento, por falta de apoio terrestre e navios adequados, aliados à logística precária.

### Em 17 de junho:

*“Lista do que preciso [...] Imperiais Marinheiros, Âncoras, Escaleres, [...] Médicos, Práticos, Metralha de 68 e 32, Cartuchame, Carabina [...], Pregos sortidos para conserto dos escaleres e do costado, Tábuas, um serralheiro para o Amazonas, Ferros em barra de diferentes bitolas, vergalhão [...], Latas com carne para os doentes, Carvão, Carvão e Carvão.”*

**Conteúdo:** Enfatiza as suas necessidades logísticas, pois os paraguaios dariam outro golpe.

**Análise:** Nesta data, o futuro Barão de Teffé, ao descer para incendiar o casco do navio *Marquês de Olinda*, observa os paraguaios nas barrancas de Mercedes. São atacados por Barroso no dia seguinte.



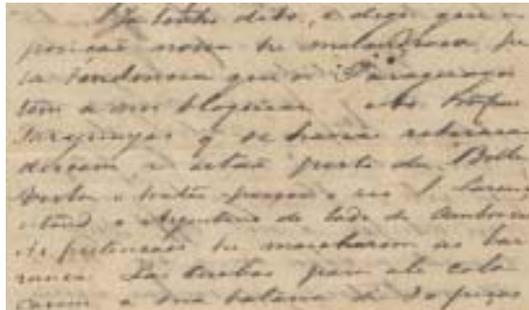
### Em 28 de junho:

*“Já tenho dito, e digo que a posição nossa é melindrosa pela tendência que os Paraguaios têm de nos bloquear. As tropas paraguaias que se haviam retirado desceram e estão perto da Bela Vista e tentam passar o rio S. Lourenço estando o argentino do lado do Ambrosio. A pretensão é marcharem as barrancas Las Cuevas para ali colocarem a sua bateria de 30 peças”.*

**Conteúdo:** Subsidiava o Almirante Tamandaré quanto ao posicionamento dos paraguaios, preocupado com a posição dos navios ao longo da região de Corrientes, pela tendência do

inimigo em bloquear a Esquadra, impedindo-a de apoiar as forças terrestres que logo viriam, bem como outros navios, isolando-a.

**Análise:** Tal previsão se cumpriria em Cuevas.

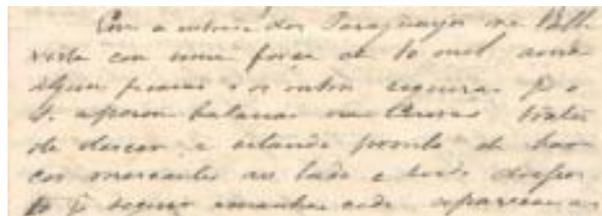


### Em 2 de agosto:

*“Com a entrada dos Paraguaioes na Bela Vista com uma força de 10 mil, aonde alguns ficaram e outros seguiram para aporem baterias nas Cuevas, tratei de descer e estando pronto de barcos mercantes ao lado e estando disposto para seguir amanhã cedo [...].”*

**Conteúdo:** Estava atento, e precisava agir para não cortar a comunicação da Esquadra com as operações que estavam por vir; não podia deixar seus navios isolados.

**Análise:** o ataque, previsto para o dia seguinte 3 de agosto, seria adiado por Tamandaré.

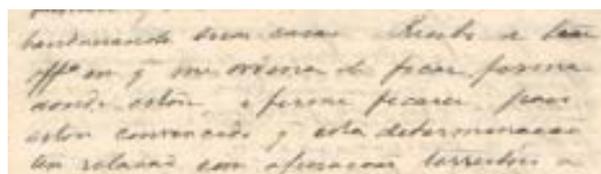


### Segunda carta em 2 de agosto:

*“[...] Recebi o teu officio que me ordena de ficar firme aonde estou, firme ficarei pois estou convencido que esta determinação tem relação com operações terrestres [...].”*

**Conteúdo:** Resolve adiar o ataque a Cuevas por ordem, creditando-a às operações terrestres que se avistavam.

**Análise:** O ataque da Esquadra a Barrancas de Cuevas aconteceu em 12 de agosto, sendo previsível que tenha sido uma iniciativa do Almirante Barroso.

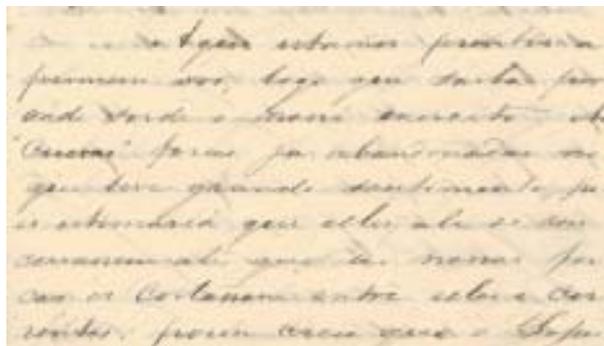


**Em 12 de outubro:**

*“Aqui estamos prontos a primeira voz, logo que saiba por onde [...] o nosso exército. As Cuevas foram já abandonadas no que tive grande sentimento, pois estimaria que eles ali se cercassem até que as nossas forças os cortassem entre elas e Corrientes: [...]”*

**Conteúdo:** Observa que os paraguaios estão abandonando Corrientes.

**Análise:** Críticas da historiografia argentina ao fato de que Barroso nada fez para impedir a retirada dos soldados paraguaios do Rio Paraná, o que foi determinante para o prolongamento da guerra; mas como fazê-lo, se do mar e dos rios nenhuma Esquadra conseguiu até hoje dominar a terra?

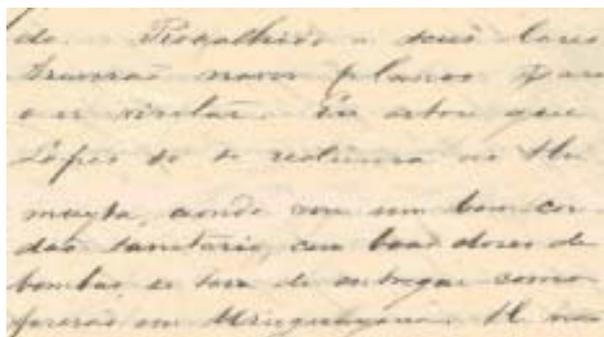


**Segunda carta em 12 de outubro:**

*“[...] Recolhido a seus lares [...] novos planos para o ir visitar. Eu estou que López só se reduzira ao Humaitá, aonde com um bom cordão sanitário, com boas doses de bombas, se terá de entregar como fizeram em Uruguaiana [...]”*

**Conteúdo:** Várias considerações aos novos rumos da guerra, colocando Humaitá como o bastião a se vencer.

**Análise:** Em 25 de outubro, a Esquadra estaciona em Corrientes, onde aguardaria a chegada do Comandante-em-Chefe da Esquadra, efetivada em fevereiro de 1866; durante este tempo, preocupou-se em estabelecer as bases logísticas para tornar Corrientes o centro de operações das manobras aliadas.



**CONCLUSÕES**

O Arquivo do Almirante Tamandaré, composto de 17 volumes, com 1766 documentos, contendo ainda o relatório de operações de

guerra do futuro Patrono da Marinha do Brasil, possui 118 cartas trocadas entre este e o Almirante Barroso. Do período compreendido pela correspondência – 25 de dezembro de 1864 a 26 de julho de 1866 –, buscou-se ape-

nas a documentação que pontuasse a trajetória do Almirante Barroso no estabelecimento da Base de Operações da Esquadra em Corrientes (5 de maio a 12 de outubro de 1865). Assim, chegou-se a 83 cartas, sendo escolhidas 19 para descrição e deste modo não apenas confirmar e enfatizar fatos conhecidos da historiografia naval brasileira, mas revitalizá-los. Como? Abandonando o contexto de uma história-batalha na qual esse chefe, muitas vezes, é reconhecido apenas por Riachuelo e pela amizade devotada ao Comandante-em-Chefe da Esquadra, Almirante Tamandaré. A carreira naval desses dois líderes, bem como o tratamento dispensado por Barroso a Tamandaré em suas cartas, comprovam a profunda intimidade entre eles. Mas é fato que, ao mandar para o teatro de operações o futuro Barão de Amazonas, o também futuro Patrono da Marinha do Brasil reconhecia nele qualidades militares que o fariam tomar decisões acertadas na condução dos navios da Força Naval brasileira no bloqueio das águas dos Rios Paraná/Paraguai. As questões político-estratégicas da Guerra que se anunciava contra o Paraguai retinham Tamandaré em Buenos Aires. Precisava dividir com alguém, ou até mesmo confiar a este mesmo alguém, a “prudência precisa” quanto à mobilidade e capacidade de operação dos navios da Armada. E Barroso, como visto, não o decepcionou.

A documentação primária consultada mostrou que a Esquadra paraguaia era vista como misteriosa, pelo menos para ele, Barroso, tratando de questões mais prementes – a mobilidade e a logística da Esquadra Imperial – para fazer frente ao que estivesse por vir. Ao mesmo tempo que traçou considerações a respeito, participou ao Comandante-em-Chefe da Esquadra suas impressões e ações diante do inopinado – os encaixes dos navios (a história justificaria sua preocupação com a Fragata *Amazonas*), o apoio às forças de Paunero, a chegada a Corrientes, os soldados paraguaios espriados pelas barrancas do Rio. Foi todo o tempo decidido, tenaz, objetivo, sem meias palavras, rápido nas iniciativas e decisões, e seguro da vitória, mesmo nos acessos de destempero e raiva. Mostrou-se até mesmo apaziguador, quando defendeu as indas e vindas de Paunero, atrasando o avanço dos navios brasileiros, creditando-as à falta de

reforços vindos de Urquiza, Hornos e Cáceres. Sobre o primeiro, críticas nada favoráveis. E, mesmo assim, apenas lamentou não ter podido permanecer em Corrientes.

Sobre o 11 de junho, só alguns detalhes; afinal, mandou o relatório: ... E o tempo urgia, pressentindo o perigo nas Barrancas de Mercedes e Cuevas. Era preciso ainda guardar as posições, pois López não desistira de ter em Corrientes sua base de operações.

Em 12 de outubro, escreveu que os paraguaios se retiravam para seu território. Não seguiria adiante, disse, aguardando em Corrientes a chegada do Almirante Tamandaré. Neste ínterim, trataria dos depósitos de mantimentos, carvão, conserto dos navios (já os estava realizando) e do reconhecimento dos rios. Assim, não apenas subsidiando seu Comandante-em-Chefe, mas decidindo, na ausência deste, as forças navais sob o comando do Almirante Barroso contribuíram efetivamente para que as campanhas do Rio Grande do Sul e de Corrientes redundassem em completo fracasso para López.

Infelizmente, no trato das operações militares da Guerra da Tríplice Aliança, muitos historiadores ignoram as razões da lentidão da esquadra aliada em suas operações – como visto nessa documentação –, preferindo creditá-la à incompetência dos responsáveis pela condução do conflito. A Tamandaré e a Barroso, por exemplo, alguns impingem a demora no término do conflito, criticando ainda a falta de ousadia da Esquadra na perseguição aos paraguaios depois de Riachuelo, preferindo se postar incólume pelos rios. Essas hipóteses são bastante discutíveis, como demonstrado pela correspondência de Barroso para Tamandaré. A refutá-las, ou até mesmo considerá-las sob outros aspectos, existe uma farta documentação primária a ser lida ou mesmo relida, haja vista o Arquivo Almirante Tamandaré, existente no Serviço de Documentação da Marinha. Por que não buscar-se assim uma perfeita integração da história política do Brasil à história militar-naval do período em questão, e vice-versa. E quem sabe, neste 2007, quando a Marinha do Brasil comemorará o bicentenário de nascimento do seu Patrono, Marquês de Tamandaré, não tenhamos uma história naval brasileira **revitalizada** sob este prisma?

# Documento

**DOCUMENTO:** Carta do Barão de Cotegipe ao Almirante Tamandaré, datada de 13 de dezembro de 1887, comunicando a elevação de seu título nobiliárquico.

**DATA:** 13 de dezembro de 1887

**LOCALIZAÇÃO:** Arquivo Tamandaré, Departamento de Arquivos da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha

**RESUMO:** Correspondência do Ministro dos Negócios Estrangeiros João Maurício Wanderlei, Barão de Cotegipe, ao Almirante Joaquim Marques Lisboa, então Visconde de Tamandaré, comunicando a elevação deste último ao título de conde, na data de seu 80º aniversário.

# Documento

Corte 13 de dezembro 1887

Ilm<sup>ª</sup> e Exm<sup>ª</sup> Sr. Almirante

S. A. I. Regente em nome do Imperador e querendo dar em público testemunho do apreço em que tem os relevantes serviços por V. Ex<sup>ª</sup> prestados com o maior desinteresse e lealdade e sem interrupção desde a proclamação de nossa Independência até hoje, houve por bem elevá-lo a Conde no dia, em que V. Ex<sup>ª</sup> completa o 80<sup>ª</sup> aniversário de seu nascimento; 65 dos quais empregados no serviço da Marinha Nacional.

Sinto íntima satisfação por caber-me a honra de ser o intérprete dos sentimentos da Augusta Regente, e por ver meu nome associado a um acto que merecerá sem dúvida a aprovação de todos os Brasileiros.

Fazendo sinceros votos pela prolongação da vida de V. Ex<sup>ª</sup>, subscrevo-me com particular estima e a mais alta consideração.

Barão de Cotegipe  
João Maurício Wanderlei

Ilm<sup>ª</sup> e Exm<sup>ª</sup> Sr. Conde  
de Tamandaré



Carta 12 de Dezembro 1889

M<sup>ns</sup> e Ex<sup>ma</sup>. Sr. Almirante,

S. A. S. Regente em Nome  
do Imperador - querendo dar em  
publica testemunha da apreço em  
que tem os relevantes serviços prestados  
V<sup>o</sup>. prelado, com o maior vigor,  
e lealdade, e sem interrupção desde  
a proclamação da nossa Independência  
até hoje, nomeou por bem elevada  
a Conde no dia, em que V<sup>o</sup>.  
completa o 50<sup>o</sup> aniversário de  
seu nascimento; e se quer sempre  
no serviço da Marinha Nacional.

Sinta intima satisfação  
por caber-me a honra de ser  
o interprete dos sentimentos da  
Augusta Regente, e por ver meu  
nome associada a um acto

que sempre' tem heido a  
approvação de todos os Brasilieiros.  
Fazendo sempre' votos  
pela prolongação da vida de V. Ex.  
sobretudo em circumstancias estrema-  
mente a merecer a alta consideração  
de V. Ex.  
De V. Ex.  
Alto, Ex. C. Conde  
de Pernambuco  
Apl. e att. cd.  
Barão de Cotegipe.



# Resenha

## **Flores ao mar: naufrágios brasileiros na Segunda Guerra Mundial**

**Odyr Buarque de Gusmão**

*Contra-Almirante (Ref<sup>te</sup>) da Marinha do Brasil*

***BARRETO NETO, Raul Coelho. Flores ao mar: naufrágios brasileiros na Segunda Guerra Mundial. Salvador: 2006, 276 páginas, ilustrado.***

Melhor título não poderia ter sido escolhido que *Flores ao Mar*. Ele representa uma tradicional cerimônia, cultuada em todas Marinhas, para homenagear com pompa e circunstância seus mortos sepultados na solidão dos oceanos. É uma maneira nobre de reverenciar os que pereceram no mar, notadamente em operações de guerra, na defesa da soberania de seus países. Torna-se necessário sempre lembrá-los, pois em túmulos de marinheiros não florescem rosas.

Raul Coelho Barreto Neto, de uma nova geração de idealistas, de estirpe marinheira, desde pequeno encantou-se com as tradições da Marinha de seu País. Guardou para si, no recôndito de sua alma e pensamentos, o sonho de tudo desabrochar um dia, colocar em palavras a sublime experiência de seu avô, naufrago da Corveta *Camaquã*. E assim o fez e nos brinda com *Flores ao Mar* – narrativa da guerra no Atlântico Sul em que se destacam inúmeros autênticos depoimentos de oficiais e praças que viveram os marcantes acontecimentos ocorridos nas águas verdes-azuis e, por vezes, traiçoeiras, do oceano que banha a abençoada costa brasileira.

*Flores ao Mar* é intensamente rico, muito rico mesmo, em depoimentos pessoais, que lhe dão uma autenticidade sem par. Sentimentos guardados no fundo da alma afloram com comoção, já no crepúsculo das existências dos que combateram no Atlântico Sul. Por vezes fogem da narrativa, mas logo a ela regressam pois ninguém pode fugir de seu passado. Há um intenso desejo de registrar para o porvir, para as futuras gerações de marinheiros ou não, suas experiências, por vezes alegres, por vezes cruéis, ambas consolidando amizades que o tempo jamais poderá apagar.

Emocionam-me gestos de abnegação, generosidade e respeito aos seus pares e aos superiores. Ocorreram inúmeros para grandeza de nossa Marinha. Se não resgatados, e o momento é por demais oportuno, perder-se-ão para sempre tornando-nos integrantes de uma Marinha esquecida de seus heróis e descurada de suas glórias.

Todos esses homens, entretanto, não estavam sozinhos. A dedicação e a devoção de suas humildes e autênticas famílias brasileiras, envolvendo sempre suas igualmente batalhadoras e valorosas mulheres, no dia-a-dia e nos momentos de angústia e incertezas, são comoventes. Elas merecem o respeito da Nação brasileira e têm direito conquistado em todas homenagens que brasileiros e brasileiras lhes poderiam e deveriam prestar e que, infelizmente, nada fizeram nem fazem.

Depois de um rápido passar pelos dias que antecederam a decisão do Governo brasileiro em adotar a causa dos Aliados, o livro se fixa na principal razão de ser – os relatos das causas e testemunhos dos sobreviventes dos três navios da Marinha do Brasil que, por causas distintas, foram perdidos durante a guerra. O Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, a Corveta *Camaquã* e o Cruzador *Bahia*, todos ocorridos em julho, os dois primeiros em 1944, e o Cruzador *Bahia*, um ano depois, em 4 de julho de 1945.

Um fato, entretanto, empolgou, cristalizou, o povo brasileiro – os ataques à Marinha Mercante brasileira, ocorridos quando ainda nem em guerra estávamos e a maneira cruel com que foram desfechados. O povo brasileiro condoído, indignado, levantou-se exigindo ações mais enérgicas de seu governo, que determinou o Estado de Belige-

rância e, finalmente, em 31 de agosto de 1942, o Estado de Guerra contra a Alemanha e a Itália.

O Brasil muito deve aos valorosos comandantes, aos oficiais e às guarnições de seus navios mercantes, as primeiras vítimas, com a perda, durante toda a guerra, de 32 navios. Seus mortos e desaparecidos totalizaram 972 pessoas.

No torpedeamento do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, seu Comandante, o Capitão-de-Fragata João Batista de Guimarães Roxo, e seu oficial de quarto, o Segundo-Tenente Osmar Dominguez Alonso, permaneceram em seus postos no passadiço até os momentos finais do afundamento do navio. Comportamentos dignos das melhores tradições de nossa Marinha.

O soçobro da Corveta *Camaquã* foi uma fatalidade, fortuna do mar como alguns o classificam?

Não houve tempo para o abandono organizado tal a rapidez do acontecimento. A maioria conseguiu sobreviver, mas 33 tripulantes perderam a vida pelas mais diversas razões. Dentre estes, destaca-se o Comandante Gastão Monteiro Moutinho que, acidentado com o violento jogo do navio, recusou o socorro. Em anexo, o livro lista todos os que pereceram ou sobreviveram à tragédia.

A guerra no teatro de operações da Europa havia terminado em 8 de maio de 45. Um dos caminhos escolhidos pelos Estados Unidos para repatriar ou deslocar suas tropas para o Pacífico, por via aérea, foi o corredor Dakar-Natal, distância por demais extensa para ser coberta, naquela época, sem pontos de referência no mar para corrigir possíveis erros de navegação ou socorro às tripulações das aeronaves que pousassem ou caíssem ao mar, o que realmente aconteceu, sendo a guarnição salva pelo Contratorpedeiro *Greenhalgh*, de nossa Marinha.

Assim, coube ao Cruzador *Bahia* assumir a estação 13, situada na linha do Equador, a cerca de 500 km da Ilha de Fernando de Noronha e a 900 km de Natal.

Cerca de 9 horas do dia 4 de julho de 1945, o destino interveio e transformou a tranqüilidade existente a bordo na maior catástrofe de toda a história da Marinha do Brasil em sua existência.

O navio afundou pela popa com grande rapidez. Muitos tripulantes, já no mar, atônitos, não acreditavam no que estavam vendo. Afundaram com seu navio o Capitão-de-Fragata Garcia D'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque. Conscientes da tragédia que sobre eles se abateu, nas balsas superlotadas, sem água ou alimentação, os naufragos procuravam se organizar da melhor forma possível. Na contagem inicial procedida, 272 naufragos. O Primeiro-Tenente Lúcio Torres Dias, o único oficial sobrevivente do naufrágio, o Suboficial Vivaldo Vaz e muitos outros que viveram esses angustiantes momentos da grande tragédia, com emoção, relatam suas experiências vividas nos quatro dias à deriva, atacados desde os primeiros momentos por tubarões, águas-vivas, alucinações e terrível sede, que tem a capacidade de destruir o raciocínio, sua capacidade mental, deixando-os ao sabor de fantasias, levando os naufragos, inconscientemente, a sacrificar suas próprias vidas.

Foram cem horas, dias e noites de calor e frio, com esperanças infundadas e frustradas à espera de um socorro que, incompreensivelmente, tardou a chegar. Este chegou de maneira inesperada, com a presença de um velho cargueiro inglês SS *Balfe*, procedente de Cardiff, País de Gales, comandado pelo Capitão Thomas Joseph Sweeney. Um anônimo rapazola de 17 anos, chamado Raymond Charles Highms, ajudante de cozinha do *Balfe*, passou para a história da Marinha do Brasil como tendo sido o principal responsável pelo salvamento dos ainda mortos-vivos naufragos do nosso querido Cruzador *Bahia*, o *Velhinho*, como carinhosamente era chamado na Marinha. Os mortos do *Bahia* totalizaram 17 oficiais e 315 praças.

Restam-nos duas perguntas: primeira, qual a causa da explosão que acarretou tanta tragédia? Segunda, qual a razão da demora na prestação do socorro aos naufragos?

Ambas receberam ao longo das discussões, que até hoje se arrastam, versões diferentes e são abordadas de maneira circunstanciada pelo autor.

Estudioso do que se passou naquele período crítico para a nossa Nação, a Raul Barreto Neto não passou despercebido o relevante papel desempenhado pela Marinha do Brasil e pela Marinha Mercante brasileira em um país desprovido, à época, de malha rodoviária e com ferrovias de pouca significação para a troca de mercadorias neste País continental. A ausência das atuações, mesmo que precariamente, da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante brasileira significaria o prenúncio do colapso logístico e suas conseqüências econômicas.

Raul Coelho Barreto Neto, que nos enche de orgulho pelo orgulho que tem de pertencer a uma família de gente de Marinha, não optou pela vida no mar, mas divisa-o com respeito e veneração. Em seu primeiro livro, já desponta como um escritor a ser respeitado, com promissor futuro capaz de cativar o leitor pela leitura amena, sincera e verdadeira. A vontade de immortalizar os momentos adversos vividos por seu avô tornou realidade este excelente livro de memórias. É uma obra que há muito se fazia necessária. Foi escrito nos últimos momentos, pois os sobreviventes da Segunda Guerra Mundial, já com idades avançadas – na faixa dos 80, 85 anos – , ainda muito alertas, vivem in-

tensamente em pensamentos suas lembranças. Poucos são os que têm forças para escrever seus sábios ensinamentos, mas Raul Barreto Neto o faz com intensa devoção, excelsa competência, historiador que é formado pela Universidade Católica da Bahia.

Sua Excelência, o Almirante Renato de Almeida Guillobel, Ministro da Marinha de Getúlio Vargas e Comandante do Contratorpedeiro *Marcílio Dias*, durante a Segunda Guerra Mundial, assim se refere aos mortos da Marinha durante as operações de guerra no mar:

“Elevemos o nosso pensamento em homenagem aos nossos bravos marujos, cujos restos mortais vagueiam ao sabor das ondas, tendo apenas para lhes abençoar a última morada, o signo resplandecente do Cruzeiro do Sul, mas seus nomes hão de viver para sempre no coração da Pátria estremecida e o marulhar constante das águas do oceano há de cantar eternamente sua glória.”

*Flores ao Mar* é uma narrativa escrita com grande charme, que prende o leitor, romântica por vezes, mas também cruel, pois cruéis sempre foram, para uns poucos, as conseqüências das guerra.

Raul Coelho Barreto Neto, que bons ventos e mares bonançosos o inspirem a novas realizações. A historiografia certamente o absorverá para grandeza dessa terra baiana de numerosos talentos e incontestemente tradição cultural!