

## Sumário

### Nos braços de Vênus às poltronas da Academia

*Dr. Ronaldo Rogério de Freitas Mourão* .....7

### A partida de D.João VI para Portugal

*Primeiro-Tenente (T) José Carlos de Araújo Neto* .....41

### Questão das Presas

*Dr. Petrônio R. G. Muniz* .....47

### O programa arqueológico do baixo Vale do Ribeira

*Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia* .....57

### Paralelo entre Osório e Barroso

*General-de-Exército(Ref<sup>o</sup>) Jonas de Moraes Correa Neto* .....69

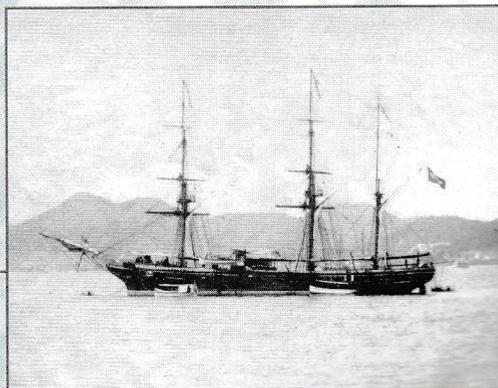
### João Cândido e a Revolta de 1910

*Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>) Helio Leoncio Martins* .....77

#### **CAPA**

*Como a passagem de Vênus permitiu ao Barão de Teffe se tornar o primeiro cientista brasileiro membro da Academia de Ciências de Paris*

**Pag. 7**



**COMANDANTE DA MARINHA**

Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho

**SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA**

Almirante-de-Esquadra Kleber Luciano de Assis

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

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

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida

**Departamento de História Marítima e Naval**

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

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão-de-Fragata (T) Solange Garcia Ferreira

**Editor Responsável**

Jacir Roberto Guimarães

**Revisão Técnica**

Primeiro-Tenente (T) José Carlos de Araujo Neto

**Identidade Visual e Capa**

Edna Costa

**Projeto Gráfico**

Primeiro-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo

**Revisão Ortográfica**

Jacir Roberto Guimarães

Mauro da Silva

**CONSELHO CONSULTIVO**

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

Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>) Helio Leoncio Martins

Contra-Almirante (RM1) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis

General-de-Divisão (Ref<sup>o</sup>) Carlos de Meira Mattos

General-de-Exército (Ref<sup>o</sup>) Jonas de M. Correia Neto

Coronel (Ref<sup>o</sup>) Luiz Paulo Macedo Carvalho

Coronel (R) Paulo Dartagnham M.de Amorim

Professor Dr. Arno Wheling

Professor Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva

Professor Dr. Cláudio de Carvalho Silveira

Professor Dr. José Miguel Arias Neto

Professora Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia

Professor Dr. Marcos Guimarães Sanches

Professor Dr. Ronaldo Rogério de Freitas Mourão

Professor Dr. Paulo André Leira Parente

Doutor Petrônio Raimundo G. Muniz

Professor Guilherme de Andrea Frota

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun. 1985); n.1 (jun. 2005)

Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2005.

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 Naval – 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

## Apresentação

As boas idéias do passado merecem "renascer das próprias cinzas" – como diziam que a fênix tinha por costume – e o Serviço de Documentação da Marinha volta a publicar regularmente a revista NAVIGATOR – Subsídios para a História Marítima do Brasil (ISSN-0100-1248). A NAVIGATOR – do latim, *navigator, oris* – será uma revista semestral e, além do propósito de prover os subsídios para a História, existe a intenção de que ela se torne um periódico que traga a contribuição de historiadores, arqueólogos e pesquisadores, servindo, também, como meio de divulgação capaz de ampliar a consciência marítima brasileira.

O objeto da História de que se ocupa a NAVIGATOR é o passado das atividades humanas referente ao mar e, por afinidade, aos rios navegáveis. Portanto, dentro desse objeto, são parte do escopo da revista:

- O emprego e o aprestamento da parcela militar do Poder Marítimo, que é o Poder Naval;
- As viagens marítimas e fluviais de exploração e os relatos dos viajantes;
- O transporte marítimo e fluvial e a infra-estrutura hidroviária;
- A navegação e a cartografia náutica;
- A colonização e as invasões, que dependeram do mar;
- A indústria naval de construção e reparação e seus produtos;
- A indústria bélica de interesse do aprestamento naval;
- As atividades, as organizações e os meios de exploração e exploração dos recursos do mar;
- As atividades de arqueologia e de pesquisa arqueológica subaquáticas;
- As atividades referentes às ilhas oceânicas brasileiras; e
- As atividades referentes ao mar analisadas, quanto ao seu passado, à luz das ciências humanas, em geral.

Para que a NAVIGATOR possa divulgar artigos de elevada qualidade e rigor científico, criou-se um Conselho Consultivo de pessoas notáveis por seus trabalhos no campo da História ou da Arqueologia, que aceitaram o convite para colaborar com a revista, publicando artigos de sua autoria ou atraindo bons trabalhos de outros. A NAVIGATOR, porém, precisa da colaboração de todos que se interessam pela História Marítima do Brasil e, portanto, artigos são muito bem-vindos.

Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt  
Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha  
Diretor

## Artigos

NAVIGATOR nº1/2005 (Art. 1)

# Nos braços de Vênus às poltronas da Academia

### Ronaldo Rogério de Freitas Mourão

Doutor pela Universidade de Paris (Sorbonne) é membro titular do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB); astrônomo e pesquisador titular do Museu de Astronomia e Ciências Afins do Rio de Janeiro, do qual foi o criador e primeiro diretor.



Barão de Teffé, foto do acervo do SDM

### RESUMO

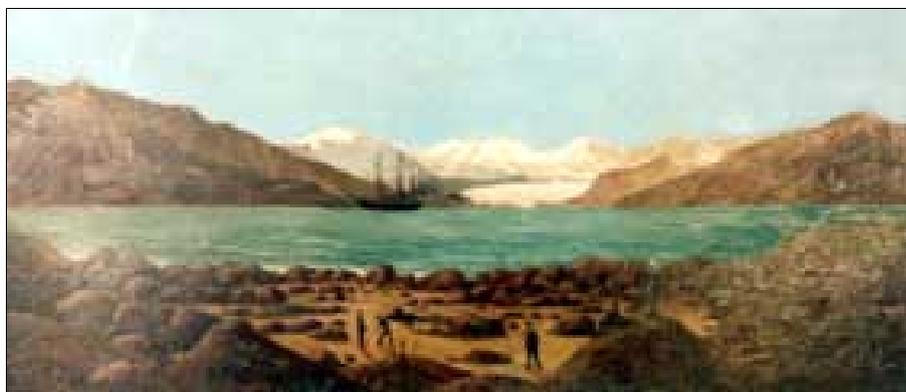
“Os astrônomos da Grã-Bretanha, Rússia e Alemanha receberam um subsídio liberal com o propósito, registrado, de que o trânsito proporcionará aos nossos compatriotas uma oportunidade particularmente favorável para exercitar as suas habilidades (ou engenhosidades) inventivas na introdução de aperfeiçoamentos nos métodos de observação. Sua bem-sucedida introdução a dois dos mais importantes instrumentos da astronomia prática – a fotografia astronômica e o eletrocronógrafo, ambos amplamente adotados na Europa, no momento – ,sua bem-sucedida competição com os europeus na produção de alguns instrumentos astronômicos da mais alta qualidade, os rápidos avanços que a astronomia prática tem realizado neste país nos últimos anos justificam a crença de que eles podem assumir uma posição de liderança na realização das observações em questão.”

## ABSTRACT

*"The astronomers of Great Britain, Russia and Germany had received liberal grants for the purpose, he noted, and the transit "will afford our countrymen a peculiarly favorable opportunity to exercise their inventive ingenuity in the introduction of improved modes of observation. Their successful introduction of two of the most important appliances in practical astronomy – astronomical photography and the electro-chronograph, both of which are now widely adopted in Europe, – their successful competition with Europeans in producing some of the finest classes of astronomical instruments, and the rapid advances which practical astronomy has made in this country within the last few years, all warrant the belief that they can take a leading position in making the observations in question."* (Benjamin F. Sands\*)

---

\* Benjamin F. Sands (1812-1883). Superintendente do Naval Observatory a George M. Robeson, secretário da Marinha dos EUA, em 5 de março de 1872 ( U.S. Commission on the Transit of Venus, Papers Relating to the Transit of Venus in 1874, Part. I, Washington, 1872, 7-8)



Óleo sobre tela, acervo do SDM

Enquanto no Brasil o Parlamento recusava aprovar recursos para que a Repartição Hidrográfica da Marinha brasileira participasse das observações do trânsito de Vênus de 1882, no mundo inteiro os engenheiros hidrógrafos eram os mais importantes participantes das missões que tinham como objetivo declarado a observação do trânsito de Vênus, se bem que na maioria dos casos essas missões tinham outros objetivos, como, por exemplo, ocorreu com o Capitão inglês James Cook (1728-1779) em 1769. Na realidade, Cook, ao partir da Inglaterra, recebeu uma carta de "prego", ou seja, uma missiva fechada que só poderia ser aberta em alto-mar, após a observação do trânsito em Taiti. Esta carta do Almirantado determinava que Cook deveria explorar e tomar posse da Austrália e da Nova Zelândia, anteriormente descobertas.

Realmente, o que provoca maior impacto, ao analisar o comportamento da sociedade civil brasileira, é o preconceito contra a participação da Marinha, se considerarmos que, na época, as personalidades mais eminentes da nossa comunidade científica e política, sempre preocupadas em acompanhar o desenvolvimento do que ocorria na Europa, desconheciam que o engenheiro hidrógrafo francês Ernest Mouchez (1821-1892) – famoso pelas suas numerosas missões científicas hidrográficas em toda costa da América do Sul e, em particular, da brasileira –, após a sua observação da passagem de Vênus de 1874, na Ilha de Saint-Paul, em virtude das suas observações miraculosas, tenha sido eleito para a

Academia de Ciências, em 1875, e três anos mais tarde, em 1878, nomeado diretor do Observatório de Paris, rompendo uma tradição.

Com efeito, desde a criação do observatório, a direção desta instituição tinha sido ocupada por um astrônomo. A partir do início do século XIX, só politécnicos haviam sido colocados à frente da mais importante instituição astronômica de França e uma das mais conceituadas do mundo.

## **INTRODUÇÃO**

Ao contrário do que ocorreu por ocasião da passagem de Vênus pelo disco solar em 1874, quando o governo brasileiro autorizou o engenheiro Antônio Francisco da Almeida, astrônomo enviado pelo Imperial Observatório para se aperfeiçoar em Paris, a acompanhar a missão francesa que ia ao Japão fotografar o trânsito de Vênus, oito anos depois, em 1882, o governo imperial teve que enfrentar uma enorme oposição no Parlamento. Além dos deputados e senadores, a própria Imprensa se opunha à participação efetiva do Brasil, através de uma comissão de astrônomos brasileiros organizada pelo astrônomo naturalizado brasileiro, de origem belga, Luis Cruls (1848-1908), na época diretor interino do Imperial Observatório, pois o diretor, Emmanuel Liais, praticamente decidiu a pedir sua demissão do cargo, encontrava-se de licença em Paris.

Uma verba especial foi solicitada ao Parlamento pelo governo imperial, o que imediatamente deu origem a uma campanha na imprensa e no Parlamento contra o envio dessas expedições. Enquanto o caricaturista Ângelo Agostini (1843-1910), no jornal humorístico *Revista Ilustrada*, fazia rir o povo com suas charges contra o Imperador e a sua idéia de enviar missões ao exterior para observar Vênus passar em frente ao disco solar, um grupo de deputados e senadores, entre eles o combativo Senador Ferreira Viana, no Parlamento, criticava violentamente as pretensões governamentais. Foi talvez um dos mais vivos debates já ocorridos em nosso país sobre a utilidade da ciência básica.

## **CONGRESSO DA COMISSÃO INTERNACIONAL DA PASSAGEM DE VÊNUS, EM 9 DE OUTUBRO DE 1881**

Para elaborar as instruções a serem adotadas durante a observação da passagem de 1882, os representantes de 14 países reuniram-se, em Paris, um ano antes – mais precisamente em outubro de 1881 – no Congresso da Comissão Internacional da Passagem de Vênus, organizada pela Comissão da Passagem de Vênus da França, composta pelo físico-químico Jean-Baptiste-André Dumas (1800-1884), presidente; pelo matemático Joseph-Louis-François Bertrand (1822-1900); pelo físico Armand-Hipolyre-Louis Fizeau (1819-1896); pelo astrônomo Victor-Alexandre Puiseux (1820-1884) e pelo físico Marie-Alfred Cornu (1841-1902) e mais 50 astrônomos ou físicos, na maior parte membros das seções de astronomia e física da Academia das Ciências de Paris.

O Brasil, convidado, solicitou ao astrônomo francês Emmanuel Liais (1826-1900), diretor do Imperial Observatório, na época em Paris, para representar o Imperial Observatório.

A Comissão, após longas discussões, por um voto, resolveu retornar aos métodos visuais tradicionais, ou seja, desaconselhou o uso da fotografia, tendo em vista que as experiências na passagem anterior, em 1874, tinham sido pouco satisfatórias. No entanto, vários países, entre eles os EUA, a França e a Inglaterra, fizeram suas fotografias durante o trânsito de 1882. As instruções da Comissão foram apresentadas na sessão do dia 17 de outubro de 1881 na Academia das Ciências de Paris e publicadas nos *Comptes-Rendus* da mesma academia.

Na ocasião, Liais, representante do Brasil, provavelmente deve ter comunicado à Comissão que iria estabelecer quatro postos de observação além do instalado no Imperial Observatório do Rio de Janeiro: Itapeva, Olinda, Patagônia e Ilha de Cuba.

Em vista da probabilidade de mau tempo no Rio de Janeiro, durante o fenômeno, e para que o método de corda fosse utilizado na determinação da paralaxe solar com sucesso, Cruls escolheu, também, o envio de uma missão ao Estreito de Magalhães. Após um longo e minucioso estudo das condições meteoro-lógicas e das coordenadas geográficas, tendo em vista encontrar um sítio no qual os dois primeiros contatos e os dois outros finais ocorressem simetricamente em relação ao mediano do local, ou melhor, que o início e o fim do trânsito se dessem quando o Sol estivesse equidistante do zênite. A localidade que melhor satisfazia estas condições era a cidade de Punta Arenas, escolhida por apresentar quase todas estas vantagens. Com efeito, além da entrada e da saída do planeta Vênus se efetuarem quase simetricamente, em relação ao meridiano local, este último não estava muito longe do que passava por São Tomás.

Estas decisões satisfaziam as solicitações feitas ao representante brasileiro em Paris, no sentido que viesse a participar dessa importante cooperação dos observatórios em todo o mundo. Realmente, durante as reuniões da conferência Internacional com as diversas comissões estrangeiras, em Paris, havia sido assentado que o Imperial Observatório deveria estabelecer no mínimo duas estações em seu território e duas no exterior. Assim, coube ao Imperial Observatório estabelecer duas estações no Brasil, uma em Pernambuco e outra no Rio de Janeiro, assim como uma outra na Patagônia, e à Repartição Hidrográfica a instalação de um observatório nas Antilhas.

## **A PARTICIPAÇÃO DO BARÃO DE TEFFÉ**

A princípio, o projeto consistia na organização de duas expedições brasileiras encarregadas da observação do fenômeno, uma em Olinda, Pernambuco, e outra na Ilha de Cuba. Além disso, constituiria o Imperial Observatório, no Rio de Janeiro, uma terceira estação. No entanto, considerando que as condições meteorológicas no Rio de Janeiro, no início de dezembro, não seriam favoráveis às observações astronômicas, o que de fato aconteceu, como veremos a seguir, decidiu-se que uma expedição seria enviada sob a chefia de Cruls à cidade de Punta Arenas, na Patagônia chilena. Mais tarde, sabendo que uma comissão francesa seria mandada

para Cuba, Cruis julgou conveniente escolher um outro ponto nas Antilhas para a missão brasileira. A escolha recaiu sobre a Ilha de São Tomás, após ter sido examinada sua posição geográfica, assim como as condições de possibilidades de bom tempo. Na época, a ilha era uma possessão dinamarquesa.

Na época, para colaborar com o Observatório nesta primeira grande participação do Brasil num evento científico internacional desse porte e natureza, a Repartição Hidrográfica (hoje Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN) era a única instituição, com uma boa base em astronomia, capaz de colaborar. Apesar ser um serviço recém-criado, vinha tendo um bom desempenho. Realmente, instituída em 2 de fevereiro de 1876, quase imediatamente depois da Repartição de Faróis, criada em 26 de janeiro do mesmo ano, a Repartição Hidrográfica teve como primeiro diretor o Capitão-de-Fragata Antonio Luiz von Hoonholtz, Barão de Teffé. Mais tarde, em 1888, surgiu a Repartição Central Meteorológica. Em 1891, com a fusão destes três órgãos destinados a coordenar executivamente as atividades dos faróis, da hidrografia e da meteorologia marítima, surgiu, sob a direção do Capitão-de-Fragata Calheiros da Graça, a Repartição (depois, em 1896, Superintendência) da Carta Marítima, que constitui a atual Diretoria de Hidrografia e Navegação.

A bem da verdade, sob o ponto de vista da competência em astronomia, o Imperial Observatório poderia solicitar também a colaboração dos astrônomos e engenheiros do recém-criado observatório da Escola Politécnica (hoje Observatório do Valongo, da UFRJ). No entanto, as divergências de natureza científica e o gênio irascível de Liais tornavam o convívio pessoal entre ele e Manuel Pereira Reis impossível, tendo em vista que Reis – fundador e o primeiro diretor do Observatório da Escola Politécnica – era um antigo astrônomo do Imperial Observatório que havia sido demitido por Liais. Aliás, o caráter difícil de Liais já era conhecido no meio científico por ter se indisposto com o Leverrier, diretor do Observatório de Paris, que solicitou o seu afastamento. Para ganhar tempo na esperança de retornar ao seu posto, Liais solicitou ao Ministério do Exterior o pedido que fosse indicado para uma missão científica no Brasil, a proposta foi aceita com a condição de que toda a despesa de viagem fosse realizada com recursos próprios.

Outro astrônomo, com experiência na observação de trânsito de Vênus, Antonio Francisco de Almeida, único brasileiro que havia observado cientificamente uma passagem de Vênus pelo disco solar, ao participar da missão francesa que foi a Nagasáqui, no Japão, em 1874. A razão desta ausência parece até hoje inexplicável, mesmo considerando as opiniões de astrônomos que não acreditavam na vantagem de observar as passagens de Vênus para determinar a paralaxe solar, como expõe, por exemplo, Liais, em seu livro *L'espace celeste* [1881].

## **BARÃO DE TEFFÉ – DIRETOR DA REPARTIÇÃO HIDROGRÁFICA**

Para compreender a importância da participação do Barão de Teffé, serei obrigado a fazer um breve relato sobre a sua atividade profissional como engenheiro hidrógrafo e astrônomo, quando nomeado para demarcar os limites da fronteira Brasil-Peru.

Antonio Luiz von Hoonholtz, mais conhecido como Barão de Teffé, nasceu em Itaguaí (RJ), a 9 de maio de 1837, filho de Frederico Guilherme von Hoonholtz e de Joana Cristina von Engel. Ingressou aos 15 anos na Academia de Marinha, sendo

nomeado guarda-marinha em 1854. Logo embarcou nos vapores *Viamão* e *Camaquã*, alcançando a promoção de segundo-tenente a bordo da Corveta *Bahiana* em 1857. Com apenas 21 anos, publicou seu *Compêndio de Hidrografia*, o primeiro livro sobre o assunto em língua portuguesa, que foi adotado pela Escola de Marinha. Sua nomeação como instrutor da disciplina, quando ainda era segundo-tenente, constituiu fato inédito na Marinha.

Em seu primeiro comando, a Canhoneira *Araguari*, o Primeiro-Tenente Von Hoonholtz notabilizou-se pelas ações empreendidas durante a Guerra do Paraguai, sobretudo na Batalha Naval do Riachuelo. Como capitão-tenente, comandou, ainda durante a guerra, a Corveta *Niterói* e o Encouraçado *Bahia*. Terminadas as hostilidades e de volta ao Rio de Janeiro, casou-se, a 28 de março de 1868, com Maria Luiza Dodsworth, filha de Georges John Dodsworth e de Leocádia Dodsworth. No ano seguinte recebeu as insígnias de capitão-de-fragata.

Após quatro anos da sua participação na Guerra do Paraguai, Von Hoonholtz reassumiu o cargo de chefe da Repartição Hidrográfica empenhado em prosseguir os trabalhos e o levantamento de toda a costa do Império, objetivo que perseguia desde a sua longa permanência em Santa Catarina. Quando foi nomeado para chefe da Comissão de Limites entre o Brasil e o Peru, sabia que teria pela frente um grande desafio. Não lhe preocupavam as dificuldades de natureza técnico-científica, mas as condições ambientais adversas à saúde.

Em 1866, os dois países decidiram enviar uma comissão mista de cientistas de grande valor: Soares Pinto pelo Brasil e Paiz Soldan pelo Peru, que deveriam explorar o Rio Javari, por cujo leito corria a fronteira até à sua nascente. Apesar desta expedição ter sido cuidadosamente organizada, nada pôde realizar, pois os demarcadores, ao subir o rio em canoas por mais de oito dias, foram subitamente atacados de ambas as margens pelos índios majeronas e cataquinos, que dominavam toda essa imensa região. Desta luta, somente um terço dos expedicionários conseguiu fugir, salvando o chefe peruano gravemente ferido. A expedição brasileira que seguia em duas canoas foi massacrada. Soares Pinto com toda sua escolta foi assassinado. O astrônomo peruano Paiz Soldan conseguiu salvar-se, mas foi obrigado a amputar sua perna em condições dramáticas.

Mais tarde, o Comandante José da Costa Azevedo partiu para o norte e, durante cinco anos, exerceu o cargo de demarcador sem nunca ter conseguido estabelecer uma só das linhas de fronteira. Costa Azevedo alcançou apenas o Rio Jaburá, onde fincou um marco divisório. Como não havia representante do governo peruano, o marco divisório não foi aceito pela parte contrária.

Como o Capitão-de-Fragata Von Hoonholtz já era, naquela época, considerado uma sumidade em hidrografia e astronomia, o Imperador insistiu que uma nova comissão fosse constituída sob a chefia de Von Hoonholtz. Nessa nova comissão fazia parte, pelo lado peruano, o mesmo astrônomo Paiz Soldan – uma outra sumidade em astronomia que, ao contrário do representante brasileiro, acumulava uma grande experiência sobre a região por já ter estado na Amazônia durante a trágica missão Soares Pinto.

Em 1871, a comissão brasileira e a peruana partiram juntas da Corte no navio *Marcílio Dias* em direção ao Pará. Em Belém uma grande surpresa: esperava Von

Hoonholtz o seu irmão Juca, que tinha fixado residência em Manaus, e foi o primeiro a recebê-los. Ora, como Carlos, também seu irmão, havia sido nomeado agrimensor da comissão brasileira, depois de quase 15 anos de separação os três irmãos se reuniam pela última vez.

Se por um lado, Soldan insistia através de cartas que se adotasse a linha do Madeira ao Javari, por outro lado, o Capitão-de-Fragata Von Hoonholtz, que nunca se deixou dominar em suas posições, energicamente repeliu a proposta, de modo tão firme que Paiz Soldan não mais voltou ao assunto. Como as coordenadas haviam sido marcadas pelo seu antecessor Costa Azevedo, o marco do Rio Japurá tinha que ser procurado na região coberta pelo mato na margem direita do rio. Uma vez localizado, suas coordenadas tinham que ser reavaliadas pela parte contrária, ou seja, pelos astrônomos peruanos. Enquanto instalava os instrumentos, Soldan dizia ironicamente:

“Colega, prepare-se para mudar o marco de algumas milhas. O Senhor Azevedo que o plantou sem a nossa fiscalização seguramente roubou do Peru um trecho do nosso território, que terei muito prazer em reivindicar”.

Algumas semanas depois Von Hoonholtz corrigiu o levantamento feito por Costa Azevedo. Na reunião seguinte, destinada a conferir o resultado das duas comissões, Paiz Soldan foi obrigado a se submeter à lógica dos algarismos, ao concordar com o resultado obtido pelo representante brasileiro:

“Senhor comissário, se eu tivesse previsto em meu país o que está acontecendo neste momento, asseguro que não estaria aqui ao seu lado. Jamais acreditaria num erro do senhor Azevedo”.

Solenemente foi destruído o marco existente e plantado um novo no seu verdadeiro lugar. Deste modo, Von Hoonholtz reivindicou para o Brasil uma área de cerca de 400.000 metros quadrados. Em consequência desse fato, Azevedo passou a ser um dos seus grandes inimigos, que tentou até mesmo fechar a Repartição Hidrográfica.

Sua ação na fronteira Brasil-Peru, numa inóspita região amazônica, valeu-lhe o título de Barão de Teffé, concedido pelo Imperador D. Pedro II em 11 de junho de 1873. Até então nunca antes havia sido concedido um título de nobreza a um capitão-de-fragata. Realizou também os primeiros estudos para a melhoria dos portos de Santos e Antonina (hoje Porto Teffé) entre outros.

Deve-se a ele também a criação, em 2 de fevereiro de 1876, do primeiro órgão dedicado à hidrografia no Brasil, sob a designação de Repartição Hidrográfica, hoje Diretoria de Hidrografia e Navegação, da qual foi o primeiro diretor. Foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra em 1878.

## **CONVITE DE CRULS AO BARÃO DE TEFFÉ – 19 DE DEZEMBRO DE 1881**

Em vista da probabilidade de mau tempo no Rio de Janeiro, durante o fenômeno, e para que o método de corda fosse utilizado na determinação da paralaxe solar com sucesso, Cruls escolheu, também, o envio de uma missão ao Estreito de Magalhães. Após um longo e minucioso estudo das condições meteorológicas e das

coordenadas geográficas, tendo em vista encontrar um sítio no qual os dois primeiros contatos e os dois outros finais ocorressem simetricamente em relação ao meridiano do local, ou melhor, que o início e o fim do trânsito se dessem quando o Sol estivesse equidistante do zênite. A localidade que melhor satisfazia estas condições era a cidade de Punta Arenas, escolhida por apresentar quase todas estas vantagens. Com efeito, além de a entrada e a saída do planeta Vênus se efetuar quase simetricamente, em relação ao meridiano local, este último não estava muito longe do que passava por São Tomás.

Estas decisões satisfaziam às solicitações feitas ao representante brasileiro em Paris, no sentido de que viesse a participar dessa importante cooperação dos observatórios em todo o mundo. Realmente, durante as reuniões da Conferência Internacional, da qual participaram 14 diferentes nações estrangeiras, em Paris, haviam sido assentado que o Imperial Observatório deveria estabelecer no mínimo duas estações em seu território e duas no exterior. Assim coube ao Imperial Observatório estabelecer duas estações no Brasil, uma em Pernam-buco e outra no Rio de Janeiro, assim como uma outra na Patagônia, e a Repartição Hidrográfica a instalação de um observatório nas Antilhas.

Tendo em vista esta decisão, em 19 de dezembro de 1881, Louis Cruls, o diretor interino do Imperial Observatório, dirigiu ao Barão de Teffé, diretor da Repartição de Hidrografia da Marinha uma carta na qual fazia um relato dos planos de observação do trânsito de Vênus, convidando-o para participar da organização de uma das missões:

“A alta consideração que tributo a V. Excia. pelos relevantes serviços científicos que prestou ao Brasil me leva submeter à sua apreciação o seguinte projeto cuja realização de grande alcance para a ciência astronômica depende de V. Excia.

A observação da próxima passagem de Vênus, que terá lugar a 6 de dezembro de 1882, dará ocasião a todas as nações cultas de organizar e mandar um certo número de comissões para diversos pontos do globo, convenientemente escolhidos, a fim de se reunir o maior número possível de dados para a solução de tão alto problema astronômico, como é o da determinação da paralaxe solar, e ao qual todas as sumidades científicas procurarão associar a sua cooperação.

Além da estação que será estabelecida no Imperial Observatório do Rio, tenciona-se organizar, com o pessoal dos astrônomos, uma ou duas outras estações em pontos geográficos cuja situação oferece maior probabilidade de bom tempo do que a do Rio, e neste fim já se pediu ao Governo o necessário crédito. Além destas expedições conviria que se organizassem mais uma ou duas destinadas a observar em pontos diversos, em condições vantajosas de observação.

Estas últimas comissões poderiam ser organizadas com o pessoal científico debaixo de sua esclarecida direção. A organização completa de toda a expedição para a observação da passagem de Vênus far-se-ia do modo seguinte:

- a) As duas repartições hidrográficas e o Imperial Observatório uniriam, de comum acordo, os seus esforços para a realização do projeto;
- b) Os métodos de observação a empregar em todas as estações seriam indicados pelo Imperial Observatório;

c) O Imperial Observatório organizaria gratuitamente a quase totalidade do material de observação necessário às Comissões da Repartição Hidrográfica;

d) Para as despesas de transporte do pessoal e material, a organização das estações nos lugares escolhidos, solicitar-se-ia do Governo um crédito suficiente. – Quanto ao [sic] este ponto, como mencionei no princípio desta carta, já foi pedido um crédito para as despesas de transporte, etc., das comissões organizadas com o pessoal do Observatório. Para as comissões organizadas com o pessoal da Repartição Hidrográfica conviria que se pedisse ao Ministério da Marinha as convenientes ordens para, em tempo oportuno, dispor de um navio destinado a levar as comissões para os pontos escolhidos:

e) Terminadas as observações, e sendo recolhidas às suas respectivas repartições as diversas comissões, reunir-se-iam as suas diretorias a fim de, conhecidos os resultados, tratar da sua publicação. Esta publicação, feita de comum acordo, compreenderia: 1<sup>o</sup> – uma breve notícia dando os resultados, com indicações de todo o pessoal do qual se compunham as comissões, notícia que seria comunicada à Academia de Ciências de Paris, como também às outras Academias, jornais, etc. 2<sup>o</sup> – uma publicação avulsa, contendo todos os esclarecimentos necessários, o detalhe das observações, os resultados e sua discussão, em uma palavra, tudo quanto puder interessar à ciência para a solução do problema da paralaxe solar.”<sup>1</sup>

Interessadíssimo na efetiva realização das expedições, D. Pedro II reiterou o convite ao Barão de Teffé insistindo na importância da sua participação ao lado de Cruls. Se bem que relutasse em aceitar, o espírito de hierarquia militar impôs-se e, em conseqüência, Teffé acabou aceitando o desafio.

No dia seguinte, veio à resposta do Barão de Teffé:

“Embora por motivos particulares não tencionasse tomar parte nas próximas observações da passagem de Vênus, contudo não posso esquivar-me hoje a aceitar o honroso e delicado convite que V. Excia. se dignou dirigir-me no sentido de organizarmos de mútuo acordo as Comissões que hão de efetuar em dezembro do ano vindouro tão importantes observações.

“Apresso-me pois em assegurar a V. Excia. que me sinto animado do mais sincero desejo de cooperar para o bom êxito dos trabalhos a que se propõe o Imperial Observatório, e na primeira oportunidade irei pessoalmente entender-me com V. Excia. sobre os passos a dar desde já para que não falhem na ocasião os meios indispensáveis à realização do bem concebido plano que V. Excia. esboçou na sua carta de ontem.”<sup>2</sup>

Logo que recebeu a carta do Barão de Teffé, Cruls comunicou-se com o Imperador, em carta de 20 de dezembro de 1881:

“Tenho a honra de enviar a Vossa Majestade uma cópia da carta que enderecei ao Senhor Barão de Teffé, com objetivo de organizar, conforme plano estabelecido previamente, diversos encargos para a observação do trânsito de Vênus. O Sr. de Teffé respondeu-me de imediato, manifestando total concordância com o projeto: abaixo, Vossa Majestade lerá a resposta. – Creio que, se for bem conduzida, a operação poderá obter excelentes resultados. Serão ministradas todas as instruções e o pessoal será informado e convenientemente preparado em tempo hábil. Os pontos de observação que a

Marinha deverá escolher estarão situados perto do Cabo Horn e nas Antilhas: a combinação destas duas paragens dará, pelo método das cordas, um valor da paralaxe na observação dos contatos de entrada e de saída. As lunetas a serem usadas terão de ter a mesma abertura, condição essencial para que as fases de fenômeno apresentem igual aspecto e, além disso, os observadores se porão de acordo sobre as fases análogas a registrar.”<sup>3</sup>

## **GOVERNO SOLICITA RECURSO EXTRAORDINÁRIO À CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Para cobrir as despesas das expedições científicas brasileiras que iriam participar da observação da passagem de Vênus pelo disco solar, em 5 de dezembro de 1882, os Ministros de Estado Bento Francisco de Paula Souza (1838-1908), da Pasta da Marinha, e Rodolfo Epifânio de Souza Dantas (1854-1901), da Pasta do Império, ambos do Gabinete de Martinho Campos (1816-1887), compareceram pessoalmente à Câmara dos Deputados, respectivamente em 27 de fevereiro e 5 de março de 1882, para solicitarem ao Parlamento dois créditos: um para o Imperial Observatório do Rio de Janeiro que se encontrava na época subordinado ao Ministro do Império, e outro para a Repartição Hidrográfica, que se achava subordinada ao Ministro da Marinha. O valor solicitado de 30.000\$000 (trinta mil contos de réis) para cada uma das duas repartições deveria ser liberado a título de crédito extraordinário. Como se tratava de um valor não previsto no orçamento, era necessário que os dois recursos fossem aprovados pelo Parlamento.

Tendo em vista o interesse e empenho de Sua Majestade o Imperador, assim como a sua urgência de que o crédito extraordinário fosse aprovado em tempo hábil, que permitisse a compra dos instrumentos e acessórios, os próprios ministros da Marinha e do Império compareceram à Câmara dos Deputados, onde leram as respectivas propostas, apresentando o convite que o Brasil receberá assim como a resolução adotada pela Comissão Internacional Preparatória da Passagem de Vênus, de 9 a 13 de outubro de 1881, em Paris, da qual participara o astrônomo francês Emmanuel Liáis, diretor do Imperial Observatório do Rio de Janeiro. Na justificativa que acompanhou a solicitação, além da importância científica do evento, informou-se que o governo brasileiro, através do diretor do Imperial Observatório, havia assumido o compromisso de participar da observação do trânsito de Vênus.

## **A PROPOSTA DO BARÃO DE TEFFÉ – 28 DE FEVEREIRO DE 1882**

Durante a 21ª sessão em 28 de fevereiro de 1882, estando na Presidência da Câmara dos Deputados o Sr. Martim Francisco e, encontrando-se na sala imediata o Sr. Ministro da Marinha, Bento Francisco de Paula Souza, introduzido com as formalidades de estilo, lê as duas seguintes propostas:

“Augustos e dignísimos Srs. representantes da nação.

Tendo de dar-se a 6 de dezembro do corrente ano a passagem de Vênus pelo disco solar, e tendo sido o Brasil convidado a concorrer com outras nações, para mandar observar esse fenômeno astronômico, entende o governo imperial que não pode deixar de aceitar tal convite.

O Ministério a meu cargo deve designar para esse fim pessoal idôneo e adquirir os instrumentos indispensáveis, sendo as despesas a fazer, quer com o material, quer com o pessoal, orçadas em 30:000\$000.

Em vista do que acabo de expor, venho, de ordem de Sua Majestade o Imperador, submeter à vossa aprovação a seguinte:

Proposta

Art. 1<sup>o</sup> É aberto ao Ministério da Marinha um crédito extraordinário de 30:000\$000, destinado às despesas que têm de ser feitas com a observação da passagem de Vênus pelo disco solar.

Art. 2<sup>o</sup> Para ocorrer a despesa decretada no artigo antecedente, o ministro e secretario de Estado dos Negócios da Fazenda é autorizado para fazer as operações de crédito que julgar convenientes.

Art. 3<sup>o</sup> São revogadas as disposições em contrário.

Palácio do Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1882

**Bento Francisco de Paula Souza.**"

Seguem-se os dois ofícios de 5 e 12 de janeiro de 1882 de autoria do Barão de Teffé, na época Diretor da Repartição Hidrográfica.

"Diretoria-Geral

Rio de Janeiro, 5 de Janeiro de 1882

Ilmo. Exmo. Sr. conselheiro Dr. José Rodrigues de Lima Duarte,

Ministro de Estado dos Negócios da Marinha

Ilmo. Exmo. Sr.

Como complemento ao meu ofício relativo à observação da passagem de Vênus, do ano próximo corrente, e em vista da comunicação verbal com que V. Ex. ontem me honrou, declarando-se disposto a habilitar a repartição hidrográfica a tomar uma parte ativa na determinação da paralaxe solar; cabe-me o dever de informar a V. Ex. que a encomenda de certos instrumentos, como a equatorial, não pode ser retardada, porque em menos de oito meses difficilmente será preparada uma objetiva de 20 centímetros e construída [a] respectiva luneta com seus acessórios; igualmente a construção dos dois cronógrafos elétricos demanda muito tempo, e tenho fundadas razões para crer que nenhum fabricante poderá fornecê-los, si para adquiri-los tivermos de esperar pela aprovação do crédito especial nas duas casas do Parlamento.

A urgência do assunto força-me, pois, a rogar a V. Excia o que se digne autorizar-me a encomendar, desde já, a equatorial e os dois; cronógrafos elétricos;

Uma outra medida indispensável bom êxito dessa comissão científica, é fazer com que o official a quem V. Excia designar para dirigir as observações astronômicas, se entenda pessoalmente com os astrônomos que efetuaram as de 1874, consultando-os de viva voz sobre os seus processos os aperfeiçoamentos introduzidos nos seus instrumentos, e obtendo, enfim, deles próprios todas as informações que só a prática da expedição passada lhes fez adquirir.

Pelos livros não é possível formar uma idéia perfeita da disposição dos instrumentos e aparelhos fotográficos nesses observatórios de campanha, nem conhecer a infinidade de processos práticos imprescindíveis em trabalhos desse gênero.

Para a observação de um fenômeno que num intervalo superior a dois séculos só uma vez é visível no nosso continente, cumpre aproveitar os conselhos dos sábios que já o presenciaram, e isto só se consegue pelas relações pessoais dos observadores.

Uma outra vantagem de grande monta para o comissionado, seria a possibilidade de assistir ao fabrico de todas as peças dos seus instrumentos e à montagem completa dos mesmos.

Estas são as providencias mais urgentes que as atribuições do meu cargo me impõem o dever de solicitar de V. Excia.

Deus guarde a V. Excia.

Diretor-Geral,  
**Barão de Teffé."**

---

"Rio de Janeiro, 12 de Janeiro de 1882.  
Ilmo. e Exmo. Sr. conselheiro

O malogro da observação da passagem de Vênus, por falta de pratica do observador, importaria não só na perda da sua própria reputação científica como em um verdadeiro fiasco para o País.

Cumpre, pois, facilitar ao oficial da Armada que for escolhido para montar o observatório das Antilhas e dirigir as observações todos os meios de habilitar-se, para o que me parece acertadissimo passo aproximá-lo quanto antes dos astrônomos que em 1874 observaram esse fenômeno.

Montar em lugar longínquo um observatório, embora temporário, não é tarefa tão fácil como parece á primeira vista, pois da colocação dos instrumentos e disposição dos aparelhos pode depender o êxito da observação.

Eis-ai porque julgo indispensável familiarizar o chefe da expedição (como primeiro responsável pelo resultado dos trabalhos) com os processos práticos e sistema de serviço que a experiência de 1874 demonstrou serem preferíveis aos métodos anteriores.

Nesse intuito conviria nomear o oficial em quem o governo mais confiar para dirigir essa importante expedição científica, autorizando-o a visitar todos os observatórios astronômicos da Europa e Estados Unidos e a entrar em relações pessoais com os astrônomos que dirigiram as observações da passagem de Vênus em 1874, habilitando-o, outro sim, a fazer aquisição dos instrumentos astronômicos e de todos os mais aparelhos e acessórios necessários à instalação do um observatório temporário, no lugar que for julgado mais conveniente e vantajoso a próxima observação da passagem de Vênus.

Em ocasião oportuna se trasladaria para essa localidade, onde se lhe iriam reunir os membros da Repartição Hidrográfica, [que seriam] transportados em um navio de guerra expressamente comissionado para auxiliar tão importante observação.

Este é em largos traços o meu pensamento a respeito do assunto.

De V. Excia. respeitador criado e atento venerador  
**Barão de Teffé.**<sup>4</sup>

## **A PROPOSTA DE LUIS CRULS – 7 DE MARÇO DE 1882**

Na semana seguinte, no início da 25ª sessão, em 7 de março de 1882, estando na Presidência da Câmara dos Deputados o Sr. Martim Francisco e encontrando-se na sala imediata o Sr. Ministro dos Negócios do Império, Rodolpho E. de Souza Dantas, introduzido com as formalidades de estilo, lê as duas seguintes propostas apresentadas por ordem de Sua Majestade o Imperador:

Augustos e digníssimos senhores representantes da nação.

A 6 de dezembro próximo futuro deve verificar-se a passagem de Vênus sobre o disco do Sol.

Pela sua posição geográfica oferece o Brasil as mais favoráveis condições, a fim de levar-se a efeito à observação daquele importante fenômeno, o qual é considerado de grande alcance para a ciência astronômica.

É da maior conveniência que o Imperial Observatório, já vantajosamente conhecido, tome parte nos trabalhos que se referem á indicada observação, que vão ser empreendidos por todas as nações cultas, e aos quais se associou o governo imperial, a convite do governo da Republica Francesa.

É, portanto de indeclinável necessidade que habiliteis o governo com um crédito extraordinário, na importância de 30:000\$000, orçada na tabela junta, para ocorrer as despesas que se têm de realizar com o serviço de que se trata.

Á vista do exposto, venho, de ordem de sua majestade o Imperador, submeter à vossa aprovação as seguintes:

Propostas

Art. 1º É concedido ao Ministério dos Negócios do Império um credito extraordinário de 30:000\$, afim de ser aplicado nas despesas que o imperial observatório do Rio de Janeiro tem de efetuar com a observação da passagem de Vênus sobre o disco do sol.

Art. 2º Para ocorrer a essas despesas fica autorizado o ministro e secretario do Estado dos Negócios da Fazenda a realizar as operações de crédito que julgar necessárias

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Rio de Janeiro em 7 de Março de 1882

**Rodolpho E. de Souza Dantas**

Segue-se a relação das despesas previstas por Luis Cruls, diretor em exercício do Imperial Observatório, apresentadas Dr. J. J. de Campos da Costa de Medeiros e Albuquerque, da Terceira Diretoria da Secretaria de Estado dos Negócios do Império:

TABELA DEMONSTRATIVA DAS DESPESAS QUE SE TEM DE FAZER COM A  
OBSERVAÇÃO DA PASSAGEM DE VÊNUS A 6 DE SETEMBRO DO CORRENTE ANO

---

Compra de instrumentos .....	14:000\$000
Construção das estações, compreendendo casas para abrigar os instrumentos, pilares de alvenaria para assentar as lunetas, os colimadores, etc.....	4:000\$000
Concerto e modificação de alguns instrumentos já existente e compra de aparelhos e material elétrico.....	3:000\$000
Transporte do material.....	2:000\$000
Ajudas de custo, gratificações e transporte do pessoal.....	4:000\$000
Diárias para o pessoal subalterno.....	1:000\$000
Eventuais.....	2:000\$000
Crédito preciso.....	30:000\$000

3ª Diretoria da Secretaria de Estado dos Negócios do Império em 7 de Março de 1882.

O diretor  
**Dr. J. J. de Campos da Costa de Medeiros e Albuquerque.**<sup>5</sup>

Com referência aos debates ocorridos entre o governo e a oposição durante a apreciação das propostas do Ministério dos Negócios do Império (Luis Cruls) e do Ministério da Marinha (Barão de Teffé), na Câmara dos Deputados e no Senado, além da transcrição dos discursos, fazemos uma análise da profundidade deste primeiro grande debate sobre a importância da ciência no Parlamento brasileiro.

### **DIVERGÊNCIAS ENTRE CRULS E O BARÃO DE TEFFÉ – 1º DE MARÇO DE 1882**

As relações entre o Diretor interino do Imperial Observatório e o Diretor da Repartição Hidrográfica não eram fáceis. As divergências não eram pessoais, mas de origem técnica e de procedimentos. Em carta de 1º de março de 1882, a D. Pedro II, assim se exprime Cruls:

Senhor,

Tenho a honra de remeter, anexo, a Vossa Majestade, a cópia de uma nota que enviei ao Sr. Barão de Tefé a respeito dos instrumentos que lhe são necessários, e a indicação do fabricante Grubb, de muita nomeada quanto aos grandes instrumentos de astronomia. Na nota do Sr. de Tefé havia vários pontos essenciais esquecidos ou incompletos.

Fiquei desagradavelmente surpreso ao ver hoje, no Diário Oficial<sup>6</sup>, os dois ofícios que o Sr. de Tefé dirigiu ao Ministro da Marinha, e que me fazem ver que a

presteza e a boa-fé que testemunhei desde a primeira carta ao Sr. de Tefé foram inteiramente menosprezadas. Nessa carta indiquei as bases da organização que devia ser feita de comum acordo entre ele e mim: era uma garantia do êxito completo da operação; além do mais, propus formalmente que o observatório se encarregaria de fornecer e organizar a maior parte do material necessário à comissão do Sr. de Tefé: isto, tendo em vista certas dificuldades que ele não deixaria de encontrar, e em virtude da grande facilidade, para nós, de dispor de todo material, dentro dos limites do crédito de 30 contos que pedi. Quanto ao método e às técnicas de observação, minha carta estipulava igualmente que o Observatório os indicaria. A essa carta, o Sr. de Tefé me respondeu de imediato, concordando plenamente.

Em seguida a esse acordo mútuo, e ao invés de continuar pelo caminho que havíamos traçado, o Sr. de Tefé procede por conta própria, obtém uma lista de instrumentos, que felizmente ainda não me foi enviada, pois nela não se menciona o regulador ou outro modo de registro do cronógrafo, o que é indispensável, fala-se de uma luneta de ocular bicôncava para a equatorial, o que não significa nada, e esquece-se que se a equatorial está montada para latitude do Rio não pode servir em outra latitude, como a de Santiago, onde ela deve ser empregada. – Porém o mais grave, Senhor, e, em toda justiça, daquilo que me permito apresentar queixa a Vossa Majestade, são as considerações que o Sr. de Tefé expõe em seus dois ofícios de 5 e 12 de janeiro, considerações que encaro como um atentado a minha dignidade e ao meu amor próprio, que elas ferem profundamente. De fato, o Sr. de Tefé se esforça por mostrar a necessidade de se pôr em contato com os astrônomos da Europa, com o objetivo de tomar conhecimento de seus métodos, entre os quais os procedimentos fotográficos, a disposição dos instrumentos, etc., e assinalando que a falta de prática do observador redundaria num verdadeiro fiasco para o país! Rogo a Vossa Majestade que acredite que se houver um fiasco, não será no Rio, nem em Pernambuco, e que, em caso algum será demérito para o país; desde agora, fico por fiador disto. Não direi outro tanto da expedição a Cuba se, ao contrário de tudo o que eu havia suposto, o Sr. de Tefé persistir em não querer compreender que dispõe no observatório do Rio, tal como lhe disse diversas vezes, de todas as maneiras de se pôr, e ao seu pessoal, perfeitamente ao corrente de toda a operação. É aqui, e somente aqui, que ele pode adquirir os conhecimentos práticos indispensáveis à aplicação do método, excelente sob todos os títulos, do Sr. Liais, e que, habilmente empregado, dará resultados excelentes.

Sábado último, Vossa Majestade me fez compreender ser conveniente que reinasse a concórdia entre as comissões para a organização da expedição, e, ignorando ainda o envio dos dois ofícios, permiti-me responder que existia o mais perfeito acordo entre mim e o Sr. de Tefé. Hoje, Senhor, se não abandono o Sr. de Tefé e sua comissão, se continuo sempre disposto a lhe facilitar os meios de remover dificuldades e evitar pessoalmente um fiasco, é devido aos sentimentos de devotamento que sinto em relação a Vossa Majestade, que de boa vontade se interessou bastante pelo bom êxito da expedição; não fosse assim, eu me sentiria autorizado a tomar uma resolução que a conduta do Sr. de Tefé teria justificado plenamente.<sup>7</sup>

## **BARÃO DE TEFFÉ DECIDE NÃO PARTIR DUAS SEMANAS ANTES DA DATA PROGRAMADA – 22 DE AGOSTO DE 1882**

Por ocasião da discussão no Congresso do crédito suplementar solicitado pela Marinha para a Passagem de Vênus, Costa Azevedo acionou o seu conhecimento

político para impedir que a Comissão chefiada pelo Barão de Teffé fosse às Antilhas. Com efeito, a oposição de ambas as casas do Parlamento à expedição às Antilhas assumiu um caráter de agressividade jamais imaginado. No Senado, o relator do Orçamento, Ribeiro da Luz, classificou de “capricho de ricos, acusando de incapaz a Comissão apontada pelos oficiais da Marinha” e, concluindo o seu pensamento, dizia: “Os nossos caipiras de São Paulo e Minas não compreenderam os gastos supérfluos com observações astronômicas de que nada entendem”.

A campanha aceita pela imprensa oposicionista, que chegou ao extremo de classificar os colegas do Barão como “ociosos *astromaníacos* e por mero passatempo querem esbanjar o dinheiro público em observações de luxo”.

Na realidade, sem dúvida, como o passado havia demonstrado e o futuro iria confirmar, os oficiais da Marinha tinham competência para determinar as coordenadas geográficas de latitude e longitude com uma grande precisão – uma das bases necessárias para a determinação precisa da paralaxe, segundo processo proposto por Deslile em substituição ao método de Halley.

Desde dezembro de 1881, data do convite, até a última discussão em julho de 1882, já havia transcorrido mais da metade do tempo necessário aos preparativos da comissão, quando a oposição levantada em ambas as casas do Parlamento contra a expedição às Antilhas fez com que a verba solicitada pelo Ministério da Marinha fosse rejeitada. Em consequência, o Barão de Teffé, em 22 de agosto de 1882, escreveu a seguinte carta a Cruls desistindo da comissão às Antilhas:

“Neste momento me foi entregue a carta de V.Exa., datada de hoje, e na qual, comunicando-me ter sido posta uma certa quantia a sua disposição para organização completa das missões incumbidas da observação da passagem de Vênus, me pede que marque uma conferência para combinarmos nas medidas a tornar.

Em resposta cabe-me enviar-lhe as mais cordiais felicitações por haver conseguido, além da verba notada pelo Parlamento, mais a necessária quantia para a completa organização das comissões, devendo, entretanto acrescentar, que, sendo-me absolutamente impossível aceitar hoje o encargo de dirigir a expedição das Antilhas, não tem mais razão de ser qualquer conferência nesse sentido.

Como sempre estarei pronto a encontrar-me com V. Excia., cujas relações de amizade aprecio em alto grau, mas em referência à questão da passagem de Vênus lhe rogo que me faça a fineza de convidar a qualquer outro dos meus dignos camaradas.”

Ao receber a mensagem na qual o Barão de Teffé decidia abandonar a expedição às Antilhas, Cruls escreveu imediatamente, no mesmo dia, a D. Pedro II:

“Tenho a honra de remeter a Vossa majestade a carta anexa que o Sr. Barão de Tefé acaba de me enviar, há pouco, em resposta a uma carta que eu lhe dirigira esta manhã. Confesso a Vossa Majestade que após todos os contratempores que, desde o começo, embaraçaram a marcha regular da organização das missões para a observação do trânsito de Vênus, só faltava esta recusa do Sr. de Tefé para encher as medidas. Ignoro se esta recusa compreende igualmente os Srs. Calheiro da Graça e Índio [do] Brasil<sup>8</sup>, pois nesse caso, não entendo como, há somente duas semanas, quando esses senhores julgavam ter seu crédito rejeitado, vieram procurar-me, de

parte do Sr. de Tefé, a fim de saber se eu ainda estava disposto a lhes emprestar os instrumentos necessários, acrescentando que faziam muita questão de participar de uma expedição a qualquer lugar, e que quanto às despesas de transporte e outras, eles se arranjariam. Porém eu lhes fiz notar que o crédito deles fora apenas adiado, e que seria preciso esperar ainda mais um pouco. – Hoje que dispomos de recursos em dinheiro bem mais que suficientes, de um navio do Estado generosamente posto à nossa disposição, enfim, de tudo o que não só nos permitirá observar no Rio e em Pernambuco, mais, além disso, de ter, como as outras nações, duas estações, uma nas Antilhas e outra para as bandas do Estreito de Magalhães, a fim de determinar o valor da paralaxe pelo método das cordas e fornecida por nossas próprias observações, hoje, enfim, que todas as dificuldades foram sanadas e nos encontramos prestes a embarcar, vemo-nos às voltas com uma recusa! Portanto, permito-me solicitar a Vossa Majestade o que fazer numa situação que, em lugar de se aclarar, só faz complicar-se ainda mais. Se o Sr. de Tefé recusa participar das observações, parece-me que o Sr. Graça é quem deve, naturalmente, ser encarregado de substituí-lo nesta missão, e que não há porque convidar um outro oficial, tão logo ele me peça fazê-lo. Em suma, Senhor, confesso que se estes senhores recusam seu concurso, eles mo deveriam ter declarado mais cedo e não no último instante. Acabo de enviar Lacaille a fim de que procure saber do Sr. Graça a explicação desse procedimento singular, o que me habilitará logo a fazer conhecer a Vossa Majestade as resoluções que terei tomado; pois sou da opinião que, de forma alguma, o programa, agora já definitivamente estabelecido, deve sofrer qualquer alteração<sup>9</sup>.

Para aqueles que pouco conhecem de astronomia, ao analisarem todo o processo ocorrido durante as decisões governamentais relativas à passagem de Vênus, assim como os debates que se seguiram, devem imaginar que faltava a D. Pedro II um conhecimento astronômico suficiente para reconhecer a importância da participação do Barão de Teffé. Acreditavam todos que Liais e Cruls e talvez o Pereira Reis fossem as maiores autoridades em determinação de posições geográficas. A insistência de D. Pedro na participação de Teffé se justificava, sem dúvida, em virtude do bom senso que sempre orientou o Imperador nas discussões nas quais tinha de funcionar como um poder moderador e conciliador, como foi no caso da *Questão do Meridiano*. Sem dúvida, o Imperador deve ter recebido o livro sobre levantamento hidrográfico da costa brasileira do Almirante Mouchez (cujo exemplar se encontra no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro com dedicatória do Mouchez), que o Imperador pelo menos folheou, tendo compreendido o fundamento das críticas de Mouchez ali consignadas com relação ao Imperial Observatório, assim como também deve ter acompanhado as comunicações feitas Comptes Rendus da Academia, onde Mouchez fazia retificações às determinações de longitude do Imperial Observatório realizadas por d'Ávila e confirmadas por Liais. Só depois da presença da comissão norte-americana, por volta de 1880, o erro foi constatado, graças ao cabo submarino, confirmando o valor da longitude determinada por Mouchez. Depois desta inquestionável determinação, o valor das coordenadas impostas por Liais ao Bureau de Longitudes e publicadas anualmente nas efemérides francesas foram retificadas. Foi o começo do fim da administração de Liais.

Por essas razões, foi fundamental a participação do Barão de Teffé na Missão da Passagem de Vênus. Quando o Barão de Teffé sugeria o uso da fotografia e o contato com outros astrônomos da Europa – o que foi visto pela oposição no Parlamento como um sinal de fraqueza – era na realidade uma crítica velada e típica da personalidade firme, mas diplomática do Barão de Teffé, que conhecia seguramente o julgamento que Mouchez fazia dos nossos astrônomos o que foi

usado maldosamente pelo engenheiro Francisco Bhering, professor da Escola Politécnica, alguns anos depois da morte de Mouchez, para denegrir a imagem de Cruls e o próprio Imperial Observatório.

Compreendendo a importância da presença de Teffé na Comissão da passagem de Vênus, o Imperador insistiu que permanecesse no comando da missão as Antilhas, como reconheceu posteriormente o Barão de Teffé ao afirmar que só não abandonou a missão em virtude da solicitação insistente de D. Pedro II por quem tinha profunda admiração, respeito e obediência.

A desistência da viagem às Antilhas teria desorganizado completamente o esquema de colaboração brasileira que devia ser executado na Patagônia e na Ilha de São Tomás. Se não fosse o auxílio oportuno de alguns capitalistas da época, que concorreram com importantes donativos para os gastos da comissão, em particular a oferta da empresa norte-americana Roach & Son, que se ofereceu para transportar gratuitamente os astrônomos e técnicos, bem como todos os equipamentos até São Thomas, o Brasil não teria ido às Antilhas.

Felizmente, foi possível contar com o apoio de D. Pedro II, o mais decidido protetor da ciência, que encabeçou, com uma ponderável quantia, dez mil contos de réis, uma lista de donativos, no que foi seguido por vários capitalistas. Com este apoio a Comissão de São Thomas foi organizada, com a necessária rapidez, e o Barão de Teffé e os auxiliares partiram a tempo com destino às Antilhas.

## **MEIOS DE TRANSPORTE – 28 DE SETEMBRO DE 1882**

Após o término do longo debate no Parlamento e na Imprensa, o Governo Imperial resolveu que a comissão que iria observar o trânsito de Vênus pelo disco do Sol fosse transportada por um dos vasos de guerra da Armada. Foi escolhido para esta missão o Cruzador *Parnahyba*, que se encontrava no Porto de Buenos Aires. Por ordens do governo, após a conclusão da sua incumbência naquele porto, apressou sua partida, retornando ao Rio de Janeiro.



Cruzador Parnahyba

O Cruzador Misto *Parnahyba*, construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, segundo os planos de Trajano de Carvalho, teve a sua quilha batida em 16 de junho de 1874 e foi lançado ao mar em 18 de março de 1878. Era, portanto, um navio novo, com menos de cinco anos de uso. Em 1882, sob o comando do Capitão-de-Fragata Luiz Filipe de Saldanha da Gama, o cruzador já havia se sobressaído internacionalmente ao representar o Brasil na Exposição Continental de Buenos Aires. Foi logo após esta viagem que o *Parnahyba* foi incumbido de levar a bordo a Comissão encarregada de observar a passagem de Vênus pelo disco solar em Punta Arenas, Chile. Sua utilização pela comissão destinada à Patagônia se justificava tendo em vista que eventualmente, por qualquer motivo local, a missão destinada à região do Estreito de Magalhães fosse obrigada a se estabelecer em outro local, ela não poderia depender de um transporte comercial. Por outro lado, se o governo resolvesse alugar um transporte especial, as despesas inviabilizariam toda a missão. Em consequência, o governo imperial resolveu embarcá-la no Cruzador Misto *Parnahyba* – “*Gazela do Mar*” –, como era conhecida por sua velocidade.<sup>10</sup>

Apesar desta decisão, Cruls usando o seu conhecimento junto ao Imperador queria que a Marinha brasileira lhe colocasse à disposição um outro vaso de guerra, a Corveta *Guanabara*, como se deduz pela leitura da carta dirigida a D. Pedro II, em 28 de setembro de 1882:

“Agradeço a Vossa Majestade as informações que teve a bondade de me comunicar a respeito do cometa atual e de 1843, e que mostram que estava correta a minha opinião sobre o último.

A respeito da missão de Puntas Arenas, que estará pronta para partir dentro de quinze dias, permito-me chamar a atenção de Vossa Majestade para um ponto de extrema importância. Conforme o parecer de várias pessoas autorizadas, notadamente o Sr. Comandante Saldanha da Gama, a Corveta<sup>11</sup> *Parnahyba* não apresenta condições vantajosas, quanto à tonelagem e o espaço disponível a bordo, para satisfazer às necessidades da expedição, ao passo que a *Guanabara*, bem mais espaçosa, serviria perfeitamente para os objetivos propostos. Caso esta última corveta pudesse ser escolhida, o Sr. Saldanha da Gama poderia assumir o comando da mesma, ajuntando-se-lhe, de acordo com seu mais legítimo desejo, os oficiais e demais membros da equipagem atualmente sob suas ordens.

Quanto à escassez de espaço a bordo da *Parnaíba*, o fato é evidente. Somente quanto ao caso dos cronômetros, que serão em número de quinze<sup>12</sup>, ficar-se-ia embaraçado para lhes encontrar um local adequado. Não menciono aqui outros inconvenientes; um deles, entretanto, merece ser assinalado, e é relativo às coleções bastante numerosas que poderão ser recolhidas durante o período da missão em terra, e que talvez venham a precisar de preparativos para as quais se utilizaria a viagem de volta, se, bem entendido, se dispuser, para tal fim, de compartimentos indispensáveis; senão, seremos talvez obrigados a pôr tudo misturado nos caixotes, no porão.

Em suma, Senhor, permito-me solicitar a atenção de Vossa Majestade para a vantagem que haveria em designar para a missão do Estreito de Magalhães a corveta *Guanabara* em vez da *Parnahyba*.<sup>13</sup>

A Corveta Encouraçada *Guanabara*, construída no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, segundo os planos de Napoleão Level e máquina de Matos e Braconnot, foi o primeiro

navio a ostentar esse nome em homenagem a baía do Rio de Janeiro. Teve sua quilha batida em 14 de março de 1863, tendo sido lançada ao mar em 21 de março de 1867. Ainda neste mesmo ano, foi incorporada e submetida a Mostra de Armamento. Naquela ocasião, assumiu o comando o Capitão-Tenente Antônio Luiz von Hoonholtz (futuro Barão de Teffé), nomeado pelo Aviso de 29 de março de 1867. Em 19 de novembro de 1879, partiu do Rio de Janeiro sob o comando do Capitão-de-Fragata Júlio César de Noronha, empreendendo aquela que veio a ser a primeira viagem de circunavegação realizada por um navio de guerra brasileiro. Durante a viagem escalou em Lisboa, Toulon, Malta, Suez, Aden, Gales, Singapura, Hong Kong, Nagasaki, Yokohama, San Francisco, Acapulco, Valparaíso, Port Otway, Punta Arenas e Montevidéu. Retornou ao Rio de Janeiro em 24 de janeiro de 1881. Nessa viagem também transportou o Chefe-de-Divisão Artur Silveira da Mota (Barão de Jaceguai), nomeado ministro plenipotenciário em missão especial a China. Em homenagem ao Capitão-de-Fragata Manuel Antônio Vital de Oliveira, morto na Guerra do Paraguai, este navio foi rebatizado com o nome de Corveta Encouraçada *Vital de Oliveira*.<sup>14</sup>

#### CARACTERÍSTICAS DOS NAVIOS A SEREM UTILIZADOS NA MISSÃO A PUNTA ARENAS

CARACTERÍSTICAS	<b>PARNAHYBA</b>	<b>GUANABARA (VITAL DE OLIVEIRA)</b>
DESLOCAMENTO	472 toneladas	1.424 toneladas
DIMENSÕES	52,50 m de comprimento, 8,93 m de boca e 3,50 m de calado.	66,66 m de comprimento, 11,22 m de boca e 4,15 m de calado.
BLINDAGEM	?	?
PROPULSÃO	Vapor; máquina a vapor de 150 hp, acoplado a um hélice.	Máquinas alternativas a vapor Matos e Braconnot, gerando 200 hp.
VELOCIDADE	Máxima de 13 nós.	Máxima de 8.5 nós.
RAIO DE AÇÃO	?	?
ARMAMENTO	1 canhão Whitworth de 32 calibres, 4 canhões de 9 calibres.	8 canhões Whitworth de 32 cal. e 2 canhões de 9 cal. e 1 canhão de 2.5 cal.
TRIPULAÇÃO	?	273 a 300 homens.

Apesar das considerações de Cruls, a embarcação utilizada foi o *Parnahyba*, que era *um navio seguro*, de boa marcha a vapor e regulares qualidades a vela. Por essa razão, justificava a preferência do Governo pelo mesmo. Embora não fosse um navio com espaço confortável para acomodar o pessoal civil e não possuísse condições que permitissem o transporte da carga de maior porte, suas características de navegabilidade eram seguras. Se fosse escolhido o *Guanabara*, como sugeriu Cruls ao Imperador, ou outro qualquer navio de maior porte, tripulado por pessoal mais

numeroso, o orçamento da missão seria inevitavelmente mais onerado com despesas de viagem que nada contribuiriam para o sucesso científico da expedição.

O transporte da Comissão às Antilhas foi realizado graças à cortesia da empresa norte-americana Roach & Son, que havia se oferecido para fazer o transporte da carga e de todos os membros da expedição, no navio cargueiro *Cyphrenes*, até a Ilha de São Tomás.



Acervo do SDM

## **PRESTAÇÃO DE CONTAS – 16 DE OUTUBRO DE 1882**

Em 16 de outubro de 1882, Cruls escreve a D. Pedro II justificando as despesas efetuadas até aquela data:

“Tenho a honra de enviar a Vossa Majestade o quadro justificativo anexo das despesas feitas até o dia de hoje para a organização das diversas missões encarregadas, da observação da passagem de Vênus. Assim, como Vossa Majestade poderá ver, gastei a soma total de 36:954\$000, e já recebi do tesouro 42:000\$000, são trinta contos, montante do crédito 7:050\$000 aprovado, e doze contos, montante de uma doação. Ainda não recebi os dez contos que tenho solicitado há alguns dias. Ainda que tenha ainda em caixa cerca de cinco contos, acredito prudente pedir dez contos, não somente em virtude das diversas faturas ainda não pagas, que podem subir a dois contos, mas para prever toda eventualidade, e notadamente para ter já fundos em reserva para cobrar os gastos de publicações. Por outro lado, na missão de Punta Arenas não figuram dois oficiais de Marinha que me serviram de ajudantes, nem os gastos para a instalação do observatório sobre os longos de observação.

Não acredite, senhor, que os diversos algarismos que figuram para as despesas do pessoal e de material possam ser consideradas exageradas, e creio, em consciência, ter procedido de todas as maneiras em defesa do interesse do Tesouro e justificar a confiança que Vossa Majestade tem depositado em mim, ao me encarregar da organização de todas as missões.”<sup>15</sup>

JUSTIFICATIVA DAS DESPESAS EFETUADAS ATÉ O DIA 13 DE OUTUBRO DE 1882  
COM A ORGANIZAÇÃO DAS MISSÕES PARA A PASSAGEM DE VÊNUS

<b>RIO DE JANEIRO</b>	<b>PERNAMBUCO</b>	<b>S. THOMÁS</b>	<b>PUNTA ARENAS</b>
Jacques: 1:000\$000	Lacaille: 2:000\$000	Teffé: 2:500\$000	Moreira (mecânico) 1:000\$000
Rodocanachi: 1:000\$000	Louzada: 1:000\$000	Graça: 1:500\$000	Rumbelsperger 1:500\$000
	Mecânico: 800\$000	Índio: 1:500\$000	Uma pêndula 700\$:000
	Três passagens de ida e volta 450\$000	Fornecido ao Barão de Teffé para despesas extras 4:000\$000	Dois cronômetros 800\$000
Dois cronômetros 800\$000		Objetiva Bardon: 500\$000	Um aparelho de fotografia 400\$000
	Valor fornecido a Lacaille para despesas durante a expedição 3:000\$000		Objetiva Bardon 500\$000
	Um cronógrafo Bréguet 400\$000		
<b>Total: 2:400\$000</b>	<b>Total 7:650\$000</b>	<b>Total 10:000\$000</b>	<b>Total 4:900\$000</b>

**RECAPITULAÇÃO:**

Rio de Janeiro.....	2:400\$000
Pernambuco.....	7:650\$000
S. Tomás.....	10:000\$000
Punta Arenas.....	4:900\$000
Total parcial.....	24:940\$000
14 Telegramas a Liais, Evrard, Bardon, Brunner, Bréguet, Repsold, Fiedr (com 12 respostas pagas).....	2:456\$000
Material compreendendo: barracas, três equatoriais com montagens paraláticas, duas lunetas de 12cm e montagens, pilhas elétricas, e diversos instrumentos de meteorologia, e etc.....	9:559\$000
Total parcial.....	11:995\$000
Total.....	36:945\$000

Recebido do Tesouro .....42:000\$000  
 Despesas totais até hoje (13 de outubro de 1882) ..... 36:945\$000  
 Em caixa..... 5:055\$000

*Nota: a última doação de 10:000\$000 não foi ainda recebida no Tesouro até a data deste dia, 13 de outubro de 1882.*

Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1882

**Ass. L. Cruls**

QUADRO COMPARATIVO ENTRE AS DESPESAS DO BRASIL COM OS ESTADOS UNIDOS\*

PAÍS	ANO	CHEFES	Nº DE MISSÕES	Crédito do Congresso
EUA	1874	Newcom	8	U\$ 177.000 – Instrumentos e despesas de viagens
EUA	1882	Newcomb Asaph Hall	8+1 (*)	U\$ 10.000 – Instrumentos U\$ 75.000 – Despesas de viagens
BRASIL	1882	Cruls	3+1(*)	U\$ 84.000

\* As estações extras referem-se aos observatórios de Washington e Rio de Janeiro.

**UMA IRREGULARIDADE ADMINISTRATIVA – 18 DE OUTUBRO DE 1882**

Dois dias depois da prestação de contas, Cruls retornou a D. Pedro II sugerindo a existência de irregularidades administrativas:

“Tendo sido informado de que o Ministério da Marinha quer ser embolsado pelo do Império em uma soma superior a 10.000\$000, montante que corresponde a ajuda de custos e gratificações pagas ao pessoal da Comissão das Antilhas, julguei ser meu dever, para salvar minha responsabilidade, enviar ao ministro do Império uma tabela justificativa das despesas efetuadas e das que restam a fazer para a organização das diversas comissões. Nesse quadro figuram as gratificações recebidas pelo Sr. de Teffé e seus dois auxiliares e cujas cifras foram fixadas de comum acordo com eles. Devo, assim, protestar contra o reembolso a ser feito pelo Império à Marinha do montante de outras gratificações outorgadas por este último ministério. Esta circunstância, conhecida de modo fortuito, explica-me agora as recomendações que Vossa Majestade teve a bondade de me fazer a respeito das despesas e demonstrará a Vossa Majestade que estou inteiramente alheio a um fato que por sua própria natureza é mais do que uma irregularidade administrativa.

Recebi anteontem a visita da comissão americana dos Estados Unidos, que vai observar a passagem de Vênus ao sul de Santa Cruz, entre esse ponto e o cabo das Virgens, à entrada do Estreito de Magalhães; o chefe é o Tenente Samuel Very, da Marinha de Guerra. Minha partida se dará, o mais tardar, a 25 do corrente; espero chegar ao destino entre 10 e 12 de novembro e estar

completamente instalado no dia 20. Restar-me-á então tempo suficiente para as observações preliminares da hora local, as quais, bem como as da longitude, serão muito facilitadas pela vizinhança de uma comissão alemã com a qual poderemos fazer intercâmbio de comparações cronométricas.”<sup>16</sup>

Os gastos para a organização das comissões só foram votados em julho de 1882.

### **COMISSÃO DE SÃO TOMÁS, ANTILHAS**

A comissão brasileira de São Tomás foi assim constituída: chefe: Barão de Teffé, capitão-de-mar-e-guerra; membros: Francisco Calheiros da Graça, capitão-tenente e Arthur Índio do Brasil, primeiro-tenente; auxiliares: Barros Lobo, guardião da Armada, João Gonçalves, marinheiro.

Foram os seguintes instrumentos levados a São Tomás pela expedição: uma equatorial de 16cm de abertura e 2,20m de distância focal para ser montada sobre pilar de alvenaria; uma outra de 11,5cm, montada sobre coluna de ferro e com todos os movimentos; uma luneta de 10,5cm, com pé paralático, para ser montada sobre pilar; uma luneta meridiana de Brunner; um círculo meridiano de Brunner; uma pêndula sideral de Moulleron; um cronógrafo elétrico plano, sistema Liais; duas baterias Leclanche e uma Daniel com um rolo de fio e isoladores; um teodolito Lorieux Père, modelo grande, com respectivo pé; um teodolito de Cazella; um micrômetro de Lugeol; duas agulhas prismáticas; um barômetro Fortin; dois barômetros de Böhne; dois sextantes Throughton de 10 segundos; dois horizontes artificiais de mercúrio; quatro cronômetros John Poole e Dent, sendo um sideral; dois termômetros padrões e dois ordinários; um higrômetro de Daniel; dois psicrômetros de August; dois higrômetros de Saussure; dois anemômetros; um termômetro de máxima e mínima; um pluviômetro; uma esfera celeste; um evaporômetro; uma luneta para colimador; e uma objetiva e mira para o colimador oposto.

Todo esse material, exceto o da grande equatorial, que não pudera ficar pronta a tempo, foi acondicionado de modo que os instrumentos ocuparam 35 caixas e as tábuas e demais peças componentes do pavilhão do observatório ocuparam 38 volumes.

### **ABANDONO DA FOTOGRAFIA**

Mesmo após a insistente posição de Cruls para que se usasse unicamente o processo da projeção sobre um écran, aplicado por Emmanuel Liais na passagem de Mercúrio de 1878 – um dos motivos da divergência entre o astrônomo belga e o engenheiro hidrógrafo –, este último continuou interessado na aplicação da fotografia à observação do trânsito, como se deduz da referência que faz em seu relatório final, no qual relata a sua viagem à Ilha de São Tomás, assim como todos os detalhes da instalação do observatório e do que ocorreu no dia do trânsito.<sup>17</sup>

Após falar rapidamente da divergência entre os países que tomaram parte na campanha astronômica de 1874, que utilizaram a fotografia com relativo sucesso. Como o processo fotográfico empregado pelos astrônomos europeus não dera

resultados satisfatórios, em consequência prevaleceu entre eles a opinião de ser preferível a visão direta, enquanto entre os norte-americanos a fotografia continuou constituindo um processo que não deveria ser abandonado, tendo em vista principalmente os últimos avanços em particular o uso da emulsão sensível seca. No entanto, convém assinalar que várias ou quase todas as missões não americanas que participaram da campanha de 1882 usaram a fotografia no registro do trânsito.

Apesar da oposição de Cruels, o Barão de Teffé conseguiu por intermédio do nosso Cônsul-Geral, o ilustre Dr. Salvador de Mendonça, uma proposta do notável professor Draper, “de fornecer-me *gratuitamente*” um gabinete fotográfico, pagando o Brasil apenas o honorário e passagens do fotógrafo por ele indicado. Não há dúvida por esta nota abaixo que era sua intenção usar a fotografia:<sup>18</sup>

“Infelizmente, poucos dias depois de tão generoso oferecimento que revela a plena confiança daquele professor no êxito completo dos seus magníficos processos”, relata o Barão, “ falecia ele em New York de uma rápida e cruel enfermidade!”

Realmente, o astrônomo norte-americano Henry Draper, um dos principais pioneiros da aplicação da fotografia à Astronomia, em particular à espectroscopia estelar, faleceu em 20 de novembro de 1882.

“Entre nós” escreveu o Barão de Teffé, “o sistema adotado foi o das projeções, e na minha equatorial de 16 centímetros a imagem projetada sobre o papel albuminado do écran, no qual destacava-se com toda a nitidez o granulado do Sol, permitiu-me observar a passagem dando ao planeta o diâmetro de 7 milímetros, sem afetar o contorno do disco que se desenhava perfeitamente cortado, assim como a parte visível do limbo do Sol, que mostrava-se como uma curva contínua e sem as desagradáveis tremulações e irradiações que tanto fatigam a vista e tornam incertos os momentos precisos dos contactos pela visão direta.”

Após este relato, o barão concluiu, finalmente, com uma certa ironia:

“Os resultados finais demonstrarão se fomos bem inspirados na escolha do método”.

## **VIAGEM**

Às 10 horas da manhã do dia 22 de setembro de 1882, achando-se já a bordo todos os volumes anteriormente citados, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Barão de Teffé, chefe da comissão, o Capitão-Tenente Francisco Calheiros da Graça e os dois auxiliares embarcaram no *Cyphrenes*, navio cargueiro da empresa norte-americana Roach & Son, que havia se oferecido para fazer o transporte da carga e de todos os membros da expedição até a ilha de São Tomás.

O Tenente Índio do Brasil foi obrigado a ficar no Rio, para guardar a chegada da objetiva de 16 cm, encomendada à firma Bardon, em Paris. Depois de montada a objetiva no seu tubo, Índio do Brasil embarcou em outro navio a luneta equatorial, levando-o consigo.

Ao meio-dia, foi dada a partida, em condições atmosféricas excelentes. O *Cyphrenes* já possuía, em seus porões, 32 mil sacos de café, além de outros volumes de gêneros diversos. Como a arqueação deste cargueiro era de 1400 toneladas, ao suportar um peso de 1822 toneladas somente de café, o resultado foi que o casco mergulhou uns 20 centímetros acima da linha d' água normal. Em tais condições, qualquer temporal colocaria o navio em perigo e, em circunstâncias normais, a sua marcha seria retardada, mas infelizmente não havia outro vapor antes de um mês e o tempo era curto. No dia seguinte ao da partida, a velocidade do *Cyphrenes* não era animadora, pois oscilava entre sete e oito milhas horárias, o que causou apreensão à Comissão que tinha pressa em chegar ao seu destino, principalmente por causa da alimentação pouco apetitosa e às más acomodações do navio, mesmo considerando a gratuidade que a empresa norte-americana ofereceu ao transporte do equipamento e do pessoal da Comissão.

O fato mais digno de nota que absorveu a atenção da comissão e principalmente do seu chefe – Barão de Teffé – foi a aparição em toda a madrugada do cometa Cruls, considerado entre eles um dos mais soberbos que tinham observado nos últimos tempos.

Às 14h30min do dia 29 de setembro, o vapor *Cyphrenes* deixou o ancoradouro do Lamarão, no porto de Pernambuco. Navegando sempre em condições favoráveis, passou, às 17 horas do dia 2 de outubro, pela Ilha de Sant'Ana e, como o tempo estivesse nublado, mal se podia ver a sombra da ilha. Mantendo-se a noite bastante cerrada, com vento do nordeste e mar crespo, seguiu o *Cyphrenes*, sem mudar de rumo, em direção do Farol de Itacolomy que se conseguiu avistar às 20 horas. Nas condições do navio, podia talvez qualificar-se como uma temeridade afrontar a entrada de um porto mal iluminado em noite tão escura e debaixo de forte vento, sobretudo tratando-se de uma barra contra a qual interesses inconfessáveis não cessam de espalhar os mais aterradores boatos. No entanto, o Comandante Krogh, que apenas entrara ali uma vez, investiu afoitamente pelo canal formado pela Coroa Grande e banco do meio, e manejou sem menor novidade em busca do péssimo Farolete de São Marcos, onde fundeou às 23 horas.

Durante a noite, o navio foi mantido perfeitamente no ancoradouro externo de São Marcos. Às 6 horas da manhã de 3 de outubro, levantou ferro seguindo com pouco vapor e fundeou, duas horas depois, no ancoradouro de Eira. Esse fato é um eloquente protesto contra as informações apaixonadas e inexatas que, em representações enviadas ao Governo e ao Parlamento, afirmavam que era impossível aos grandes vapores aproximarem-se da entrada do Porto de São Luiz do Maranhão.

No dia 7 de outubro, logo após o *Cyphrenes* ter partido do Pará, cujas terras e farol já não eram mais visíveis, navegava felizmente com pouco vento e mar de pequenas vagas em demanda de São Tomás, quando repentinamente foi sentido um choque brusco ao qual seguiu-se um movimento oscilatório do navio, que batera e encalhara sobre um banco de areia, inclinando-se logo para estibordo e começando a ser levado pelas ondas que vinham quebrar-se no costado do barlavento.

O fato de haver poucos passageiros a bordo, onde se incluía a esposa e um filho de seis anos do Barão de Teffé, facilitou a calma com que foi encarado o perigo e a boa ordem reinante que sempre imperou durante as manobras para safar o navio dessa posição crítica. Não obstante a calma reinante, os coletes de cortiça foram distribuídos e aprontados os botes salva-vidas para receber os passageiros em caso de naufrágio. Felizmente conseguiu o Comandante Krogh escapar do naufrágio iminente, pois seria irremediável se, por mais algumas horas, continuassem as pancadas sobre o barco.

Nos dias 8 e 9 de outubro, o mar conservou-se calmo, o tempo claro e o vento de nordeste regular. A cor das águas, de um verde claro transparente, dava idéia de tranqüilidade à viagem.

Ao cair da tarde, sobrevieram os aguaceiros típicos do nordeste, porém mesmo sem a ajuda do vento, já ao meio-dia, o *Cyphrenes* tinha vencido, nas últimas 24 horas, a distância de 290 milhas, o que demonstrava a existência de uma corrente favorável com 3 milhas por hora.

No dia 10 de outubro, ao amanhecer, o navio já havia atravessado a zona das águas verdes, um verdadeiro rio caudaloso que corre do Golfo de Guiné para o México, dividindo-se em ramificações que se encaminham pelo sul das Antilhas.

Às 8 horas da manhã de 12 de outubro, foi vista a Ilha de Santa Luzia e, às 9h30min, apareceu por estibordo a Martinica.

O vento continuava a soprar fresco do Nordeste, acompanhado de freqüentes aguaceiros; o mar, porém, estava tranqüilo e ainda conservava a cor azul notável em pleno oceano, mais notável pela proximidade em que estavam da ilha; este fenômeno se explica em virtude da imensa profundidade do Mar das Antilhas.

Este extenso arquipélago não é formado pelas saliências de um grande *plateau*, mas se apresentava como um conjunto de finas agulhas que se elevam em forma bizarra de um fundo imenso, parecendo gigantescos colares com milhares de metros de altura.

Ao meio-dia, o navio passou entre as duas ilhas, navegando em direção à Ilha de Santa Cruz que dista 45 milhas ao Sul de São Tomás.

Embora os barômetros e termômetros de bordo não acusassem uma próxima mudança nas condições atmosféricas, o Comandante Krogh, velho e experimentado navegador daqueles mares, achou alguma coisa que não lhe agradava no aspecto do céu e nas cores do horizonte que de quando em quando se tomava visível através das nuvens, nos intervalos dos aguaceiros. Na sua opinião, tinha havido recentemente algum ciclone naquela região.

Como não excedia a 360 milhas a distância a transpor até São Tomás, ficaram todos mais tranqüilos, pois deveriam chegar ao porto de destino no dia 13 de outubro, à meia-noite ou no dia seguinte de madrugada, antes de desabar o furacão que sempre se anunciava com alguns dias de antecedência.

Durante a sexta-feira, 13 de outubro, o tempo esteve bom pela manhã e depois sobrevieram aguaceiros, o céu tomou-se ameaçador e à tarde caiu uma das mais fortes chuvas com trovoadas já presenciadas.

Às 2 horas da madrugada de sábado, o forte temporal obrigou o comandante a parar o *Cyphrenes* até as 8 horas da manhã. Logo após, como o tempo melhorara, entraram no porto de São Tomás.

Em 14 de outubro, ao desembarcar, a missão brasileira teve notícia de que Eduardo Moron, vice-cônsul do Brasil e filho do nosso Cônsul Jacob Moron, havia sido acometido de grave enfermidade. A expedição ficou instalada no Hotel Comércio, o melhor da cidade de Carlota Amália.

Os grandes volumes do material do observatório foram transportados e acondicionados em um armazém apropriado, serviço este que esteve afeto aos cuidados de Moron e Calheiros da Graça. Durante o dia da chegada, o calor foi intenso, apesar do termômetro não ter ultrapassado os 29 graus centígrados e o barômetro marcava entre 761 e 763. À noite, porém, recomeçaram os aguaceiros. Nos dias subseqüentes, 15 e 16 de outubro, os aguaceiros continuaram intermitentes com fortes trovoadas, oscilando o barômetro entre 761 e 763 e o termômetro continuava sem ultrapassar os 29 graus centígrados.

Em 16 de outubro, quando já estava a expedição em terra, a desconfiança manifestada pelo Comandante Krogh, quatro dias antes, veio a se confirmar, pois terríveis ciclones cruzaram o Mar das Antilhas, devastando as plantações de tabaco de Vuelta-Abajo, as mais preciosas da Ilha de Cuba, e ocasionando muitos naufrágios no trajeto pelo sul das Barbadas.

## **INSTALAÇÃO DO OBSERVATÓRIO**

Na madrugada do dia 17, o Barão de Teffé e o Cônsul Moron saíram em uma excursão pelas montanhas que cercam a cidade de Carlota Amália, a fim de procurar um sítio conveniente à instalação do observatório. À tarde e no dia seguinte, continuaram as explorações e, depois de haver percorrido toda a ilha, foi escolhido um belíssimo planalto a 245 metros de altura que constitui o cume do morro denominado Ma Folie. Deste morro, avistava-se a cidade e o porto assim como a barra e uma grande extensão do Mar das Antilhas. Nesta excelente posição, a melhor de toda a Ilha de São Tomás para observação astronômica, foi escolhida uma planície coberta de grama com alguns rochedos de pouca altura.

No lugar conveniente, foi aberto um grande poço de 4m x 2,5m até encontrarem rocha viva a 1,18m de profundidade.

Estes trabalhos preliminares para levantamento do pilar da meridiana começaram na quinta-feira, 19 de outubro, e nesse mesmo dia a comissão brasileira instalou-se nos aposentos alugados ao proprietário do terreno, o alemão Stunckler, cuja residência ficava a 200m do local escolhido.

Três dificuldades quase que obrigaram ao Barão de Teffé a abandonar o sítio escolhido: a primeira foi conseguir operários que se sujeitassem a comparecer cedo

ao trabalho em virtude da altura e do péssimo estado do caminho que tinham que percorrer; a segunda, a custosa condução dos materiais e, finalmente, o arriscado transporte dos instrumentos.

A boa vontade, porém, do vice-cônsul, por uma parte, e o argumento irresistível dos patagões mexicanos, por outra, contornaram felizmente as dificuldades, e foram transportados para o alto do Ma Folie os 78 volumes trazidos do Rio de Janeiro, e ainda os materiais preciosos para a construção do observatório no lombo de mulas e jumentos.

Uma das melhores fontes sobre o observatório de São Tomás é o artigo "Passagem de Vênus sobre o disco do Sol", publicado no jornal *St. Thomáz Fidende*, em 2 de dezembro de 1882, no qual se relatava e descrevia detalhadamente o observatório brasileiro e suas finalidades. Seu objetivo era esclarecer o público, que freqüentemente visitava as suas instalações, a finalidade da missão destinada à observação da passagem de Vênus com o objetivo de determinar a distância da Terra ao Sol. Graças à observação do jornal, é possível visualizar como se distribuíam os pavilhões de madeira assim como os instrumentos que se encontravam em seus interiores.

No centro da esplanada, elevou-se um prédio de madeira de 9,7m x 4m que abrigava os principais instrumentos de observação. Na parte leste, foi montada a luneta meridiana, num pilar isolado por um fosso. Este instrumento assumiu papel principal em todas as observações preliminares e nas que se seguiram à observação do trânsito. Sua finalidade era determinar com todo o rigor a hora precisa com a qual era possível acompanhar a marcha dos cronômetros.

Na parte externa desse prédio, na direção do plano meridiano, foram edificadas três miras sobre três pilares, nos quais foram assentados os colimadores reticulados, um do lado sul e o outro lado norte. Sobre o pilar mais próximo, fixou-se a lente de 13 metros de distância focal e sobre o segundo mais afastado do primeiro, de uma distância igual, fixou-se a terceira mira. Estes três pontos materializavam o plano meridiano que serviria para a determinação das constantes da luneta meridiana.

Os instantes dos contatos foram registrados por um cronógrafo elétrico concebido por Emmanuel Liais, quando diretor do Imperial Observatório. Uma corrente elétrica, convenientemente aplicada, fazia a transmissão dos sinais de segundos de tempo da pêndula sideral para o cronógrafo, que por meio de um lápis registrava sobre uma espiral gravada em um papel albuminado. Um outro lápis imprimia os sinais dos instantes das observações no mesmo traço em espiral com aproximação de um centésimo de segundo. Além da pêndula sideral, existiam ainda no observatório mais cinco cronômetros, sendo um sideral e os outros médios.

Na parte oeste deste pavilhão central que ocupava considerável espaço, foi instalada a grande equatorial que tinha chegado recentemente do Rio de Janeiro e na qual o Barão de Teffé observou a passagem de Vênus. Sua objetiva de 16,5 centímetros de abertura, adquirida em Paris por 1.000 dólares, dava uma imagem muito nítida do Sol.

O tubo desta luneta equatorial que media 3 metros de um extremo ao outro foi montado sobre um eixo cujas extremidades pousavam sobre dois pilares de alturas

diferentes. A inclinação deste eixo igual à latitude do lugar, na realidade paralela ao eixo da Terra, permitia que a luneta fosse apontada para qualquer parte do céu, como ocorre em qualquer montagem equatorial. Infelizmente, sua ação ficou limitada em virtude da abertura da cúpula estar restrita ao arco que iria descrever o Sol no dia 6 de dezembro, no momento do trânsito de Vênus. Neste pavilhão, foram instalados todos os instrumentos meteorológicos destinados às observações meteorológicas diárias da Comissão durante sua permanência na ilha, como, por exemplo, os termômetros simples e os de máximos e mínimos, os barômetros aneróides e os Fortin, os higrômetros de Saussure e de Daniel, os psicômetros e os evaporômetros. Também fora do pavilhão estavam o pluviômetro, o ozonômetro e os anemômetros.

Ao lado destes pavilhões que representavam o corpo central do observatório, existiam dois outros de dimensões menores destinados aos outros dois membros da Comissão. No pavilhão leste, onde ficou o Capitão-Tenente Calheiros da Graça, estava montando uma luneta equatorial com objetiva de 11,5 centímetros de diâmetro. Repousava sobre uma coluna de ferro de 6 pés de altura e dotada de todos os movimentos característicos. O teto do pavilhão era, como o do observatório central, aberto na parte meridional exatamente na direção do arco diurno que devia percorrer o Sol no dia do trânsito. Uma janela na face oeste permitiu a observação dos dois últimos contatos. Em frente a este pavilhão, do lado ocidental, encontrava-se a tenda destinada às observações do Tenente Índio do Brasil. Ali, foi instalada também uma luneta equatorial de 10,5cm de abertura que produzia igualmente uma nítida imagem do Sol.

Na descrição, o jornalista acentuava que a precisão buscada pela comissão brasileira para seus resultados deveria corresponder à mais completa solidez na montagem de seus instrumentos, em função dos pilares que os suportavam. O pilar, construído de tijolos e cimento, da luneta meridiana começava a 3 pés abaixo do solo, na rocha viva. Para evitar o inconveniente de que a vibração produzida no solo pelo deslocamento dos observadores fosse transmitida ao pilar e deste à luneta, o pilar estava circundado por um fosso que aumentava a sua estabilidade. Os pilares que sustentavam a lente e a mira do norte e o colimador do lado sul não tinham, como o anterior, um fosso ao redor, mas repousavam também sobre a rocha viva garantindo a imobilidade dos pontos que determinavam a direção do meridiano do observatório. Os pilares que suportavam as equatoriais desciam a 2 pés de profundidade, oferecendo a mesma desejável solidez.

Além dos instrumentos que tinham imediata aplicação às observações ligadas à passagem de Vênus, a Comissão brasileira levou instrumentos suplementares para qualquer trabalho eventual que a ocasião exigisse, como por uma luneta astronômica, um círculo meridiano Brunner, um alto azimutal Lorieux, um teodolito Casella, um micrômetro de Lugeol, agulhas prismáticas, sextantes e horizontes artificiais.

Por esta breve descrição, é fácil concluir que não foram poupados esforços nem despesas para tornar a expedição brasileira uma das mais completas e adequadas ao objetivo da sua missão.

Grande era o número de pessoas que visitava o observatório à noite atraído naturalmente pela curiosidade de verem os instrumentos e saberem como estavam instalados. Tanto o Barão de Teffé como outros membros da comissão mostravam grande cortesia e gentileza para com os visitantes, dando todas as explicações desejadas sobre o emprego de cada instrumento.

Em um segundo ofício, enviado ao ministro da Marinha, a 30 de dezembro de 1882, pois já havia sido enviado um outro a 27 de outubro dando notícias da chegada, o Barão de Teffé narra as principais ocorrências havidas naquele período. Relata, como já vimos anteriormente, as freqüentes visitas que eram realizadas no observatório, onde uma multidão de pessoas, desde as 5 horas da manhã às 11 horas da noite, esforçavam-se, diariamente, para subirem até o alto da montanha para assistirem aos trabalhos dos astrônomos brasileiros. Dentre eles devemos citar Arendrup, governador das possessões dinamarquesas; Pechüle, chefe da Comissão Astronômica da Dinamarca que se estabeleceu na Ilha de Santa Cruz; autoridades civis e militares; diplomatas estrangeiros; membros do clero católico e protestante; negociantes e famílias de São Tomás, assim como passageiros dos paquetes em trânsito que para ali eram atraídos pelo belo aspecto que oferece o conjunto das elegantes construções, levantadas no cume da pitoresca montanha apelidada – Serro D. Pedro II – e onde tremulava a Bandeira do Brasil.

Dentre os oficiais franceses da Fragata *Minerve* que visitaram o observatório, devemos citar o Tenente Pailhes, astrônomo que trabalhou no observatório do Bureau des Longitudes. Depois de sua visita, dirigiu ao Barão de Teffé as mais lisonjeiras felicitações pela perfeita estabilidade dos instrumentos e excelente disposição do observatório brasileiro, sem dúvida uma das mais bem montadas campanhas astronômicas de 1882.

Em seu ofício, o Barão de Teffé também mencionava a sua preocupação em relação às condições atmosféricas, pois não havia passado um só dia que não houvesse chovido desde a chegada da missão. Os aguaceiros, apesar de freqüentes no intervalo de um dia, eram felizmente de pouca duração, deixando muitas horas de tempo claro. Seu desejo era que no dia do fenômeno pudesse encontrar nessas intermitências um céu azul e Sol brilhante durante os poucos minutos que tinham de esperar para cada contacto. Não era menor a sua preocupação em relação aos tremores de terra que castigavam a ilha, pois esta já tinha sido abalada três vezes desde a chegada da expedição. Felizmente a solidez dos pilares dos instrumentos assegurava a estabilidade das mesmas. Todavia, a preocupação predominante relacionava-se à história sísmica das Antilhas, que registrava os mais terríveis cataclismos.

## **DIA DO TRÂNSITO**

No dia 5 de dezembro, a noite estava belíssima, com a atmosfera muito límpida. Mas isso não era tranquilizador, pois em todas as pequenas ilhas, logo após o nascer do Sol, ocorria uma grande evaporação e o tempo podia mudar muito repentinamente.

No dia 6 de dezembro, às 6 horas da manhã, quando todos já estavam em seus postos passando uma revista minuciosa nos instrumentos, apareceu o governador

das possessões dinamarquesas, Arendrup, que subira a montanha para desejar feliz observação e comunicar que havia colocado um policial no início da estrada e outro, nas proximidades do observatório, com o objetivo de impedir a aproximação de curiosos.

No momento do trânsito, a distribuição do pessoal, nos vários instrumentos do observatório, permitiu manter os três grupos de observadores perfeitamente incomunicáveis.

No pavilhão central, além do Barão de Teffé que observou na equatorial de 16cm, o Vice-Cônsul do Brasil Eduardo Moron, cuidou do cronógrafo de Liais, ocupando-se em conectá-lo à pêndula sideral e à bateria, assim como dar-lhe corda. Caso fosse necessário, deveria trocar as folhas de registro. Moron muito colaborou voluntariamente com a missão na montagem do observatório e depois de alguns treinamentos ficou apto a atuar também nas observações do dia da passagem com grande desembaraço.

Ao lado do cronômetro John Poole 5218, o Marinheiro João Gonçalves contava em voz alta os segundos, serviço que já estava habituado a fazer. Sentada a uma pequena mesa, estava a esposa do Barão de Teffé, com a incumbência de anotar tudo que era ditado por seu marido.

No pavilhão do leste, Calheiros da Graça achava-se em companhia de Prospère Moron, encarregado de contar em voz alta os segundos com auxílio de um cronômetro, e o Guardião Barros Lobo que auxiliou na observação realizada com uma equatorial de 12cm de abertura.

No pavilhão do Oeste, na equatorial de 10,5cm, estava Índio do Brasil, tendo por ajudante o relojoeiro Lagarde, que se incumbiu da contagem do tempo.

Por volta das 9 horas, o Barão de Teffé colocou a grande equatorial apontada para o Sol, verificando a focalização da imagem no écran. Na superfície solar, a granulação era intensa destacando muito bem; as manchas com suas penumbras e as fáculas brilhantes projetavam--se de uma maneira clara e definida no pequeno círculo de papel albuminado adaptado ao centro do disco do écran, sobre o qual havia traçado previamente a paralela à tangente tirada no ponto da entrada do planeta Vênus, que devia realizar-se a 145 graus do norte para leste.

Depois de ter sido determinada a focalização ideal no *écran*, dando para a imagem projetada do Sol um diâmetro de 49cm, foi feita uma marca no tubo da ocular que serviria de referência para qualquer eventualidade, em particular no caso de uma desfocalização involuntária. Tudo pronto, prevenidos os eventuais contratempos, o observatório todo fechado mantinha somente as trapeiras abertas. No ambiente, reinava o mais profundo silêncio, graças aos policiais que muito colaboraram para isso, impedindo o acesso dos curiosos.

Às 9h32min, o Sol, que até então se ostentava brilhante, desapareceu oculto de início, momentaneamente, por ligeiros *cirrus* e, em seguida, encoberto por extenso *cirrus-cumululus*.

Às 9h42min, devia ocorrer o primeiro contato. No céu, as nuvens tomavam-se cada vez mais espessas e lentas e, no seu trajeto, encobriram o disco solar. A brisa diminuiu e o calor aumentou. Dentro do observatório, onde só se ouvia a voz cadenciada do marinheiro, contando os segundos junto ao cronômetro de marinha e as pancadas regulares da pêndula sideral, reproduzidas eletricamente no prato do cronógrafo de Liais. Os minutos sucediam-se e o Sol não aparecia. Nove minutos depois da hora prevista, isto é, quando o cronômetro marcava 11h13min, a nuvem deixou o disco do Sol, justamente no ponto de tangência da linha traçada previamente no centro do anteparo, uma parte do disco de Vênus, já com uma corda de cerca de 8 milímetros, segundo o relato do Barão de Teffé.

Alguns minutos depois, quando a ansiedade da espera do segundo contato de entrada era máxima, tal era a limpidez das projeções sobre o anteparo, de novo as nuvens ressurgiram interpondo-se, a princípio sob a forma de *cirrus*, depois gradualmente se condensavam em *cumulus* e *nimbus* compactas e ameaçadoras. Tudo escureceu. Os minutos se escoavam e aquela massa de nuvens crescia até encobrir toda a abóbada celeste enegrecendo o dia que tão risonho e límpido amanhecera.

O vento do nordeste, sempre contínuo e desagradável no alto, onde se encontrava o observatório, havia parado de todo, nem uma leve aragem para afastar aquelas abomináveis nuvens de chuva.

A indignação do Barão de Teffé, pelo fato de ver quase frustradas todas as esperanças de uma glória com que tantas vezes sonhara, era tanta que contagiava os demais ao seu redor, como podemos analisar pelas suas próprias palavras:

“Eu não sei o que se passava em mim, mas parecia-me que a escuridão daquele momento era um terrível presságio; que a par do planeta Vênus se eclipsara para sempre a minha feliz estrela por traz daquelas massas sombrias. Supus tudo perdido!

A mão que segurava a haste do écran creio que tremia, e naquela aflição imensa, sentindo a aproximação da borrasca que vinha derrubar todos os meus castelos, frustrar todas as esperanças de uma glória com que eu tantas vezes sonhara depois de haver aceitado esta espinhosa comissão; ao ver todos os meus planos se esvaecerem pela interposição de uma simples nuvem, infernal evaporação que matava as minhas mais nobres aspirações, senti-me presa de uma emoção fortíssima...

As contrações nervosas deviam ter-me desfigurado muito, porque, sem que houvesse soltado uma exclamação de raiva ou desalento, sem que tivesse mesmo interrompido a contagem do tempo, ouvi no meio daquele silêncio tristonho uns soluços abafados: alguém compreendera a minha profunda dor, minha mulher deixara cair desanimada a cabeça sobre a mesa e chorava como uma criança!...”

Algum tempo depois, o Sol apareceu afinal por um momento e com ele o planeta Vênus, mas já alguns milímetros afastados do bordo do Sol. Também o segundo contato estava perdido. Achavam que tudo estava perdido. Logo que começou uma chuva fina, com rajadas de nordeste tão violentas, que transformaram em tiras a

Bandeira Brasileira que pouco antes tremulava no alto do mastro ao lado do observatório.

Cessou de súbito a ventania e uma chuva torrencial despencou sobre o observatório. Desanimados Calheiros da Graça e Índio do Brasil foram ao pavilhão principal com seus auxiliares dar apoio ao Barão de Teffé que a essa altura já estava arrasado, pois não podia se conformar com a idéia de voltar ao Rio de Janeiro sem ter conseguido realizar o seu intento. Uma onda de pessimismo dominou o ambiente. Todos apresentavam com as feições abatidas pela tristeza e desânimo:

“Senti necessidade de concentrar-me e por isso sai do observatório debaixo de toda a chuva e recolhi-me à casa de residência em Ma Folie, a fim de considerar sozinho o partido a tomar dada a hipótese de não permitir o tempo a observação dos dois últimos contatos.

Não me podia conformar com a idéia de voltar ao Rio de Janeiro sem ter conseguido o fim a que me propunha. Os palradores [,] que com tanto fogo haviam combatido esta comissão das Antilhas, teriam assunto para suas reclamações no ano vindouro, e eu seria o bode expiatório!”

Os parlamentares que com tanto fogo haviam combatido esta Comissão das Antilhas teriam assunto para seus discursos. A respeito disso escreveu o Barão de Teffé:

“A lembrança do prazer e deleite mesmo que o malogro da minha missão proporcionaria aos despeitados, me punha de um péssimo humor. Com efeito, trabalhara mais de mês e meio sem descanso, a princípio exposto ao sol ardente, dirigindo os operários na edificação dos pilares para os grandes instrumentos e na construção do observatório; depois na montagem e instalação dos mesmos, aos quais foi dada estabilidade própria de um observatório permanente. Após tanto trabalho e tantos sacrifícios, de noites em claro observando as passagens meridianas de estrelas e de cálculos consecutivos, durante o dia, depois de todas estas fadigas, vieram as nuvens e a chuva, como por mero capricho da natureza inutilizando tantos esforços era, na verdade, uma decepção horrível”.

No entanto cumpria-me não desanimar, e por isso pouco antes do meio-dia preparei-me de novo para observar a passagem meridiana do Sol e planeta. Porém nada se pode ver; tudo nublado.

Meia hora depois do meio-dia começou tempo a clarear e eu aproveitei imediatamente as ocasiões favoráveis, as intermitências de Sol claro para tomar séries de passagens pelo écran (sistema Liais) a fim de determinar as posições relativas dos centros do Sol e de Vênus”.

Mas, apesar de tudo isso, não houve desânimo total e, ao meio-dia, preparavam-se todos novamente para assumir seus postos de observação.

Meia hora depois do meio-dia, o tempo começou a clarear. Foram aproveitadas imediatamente as ocasiões favoráveis para tomar a série de passagens pelo écran (sistema Liais) a fim de determinar as posições relativas dos centros do Sol e de Vênus.

Para isso, o astrônomo Calheiros da Graça colocou no écran da equatorial de 12cm o disco de papel que tinha seis círculos concêntricos, sendo o maior de 20cm de diâmetro.

Apesar da rapidez com que passaram os dois astros e da verdadeira taquigrafia, necessária para escrever somente a indicação do limbo e do círculo em que faz tangência a fim de evitar equívocos nas folhas cronográficas, foram realizadas 15 séries que seriam de grande vantagem mesmo no caso de se observar um só dos últimos contatos.

Às 3 horas da tarde, o Barão de Teffé, que estava com Calheiros da Graça, retomou ao pavilhão central, para assumir sua posição de observação. Mas de novo o desânimo tomou conta de todos. Do lado oeste e sudoeste, uma grande concentração de *nimbus* e *cumulus* que parecia destinada a inviabilizar qualquer observação era conduzida pela brisa do nordeste. Enquanto isso, a imagem do Sol no anteparo continuava límpida, notando-se a imagem de Vênus, já bem no interior do limbo da imagem solar, de forma circular perfeita, distinguindo-se bem o centro completamente negro e as bordas com o limbo bem definido. Poucos minutos antes do terceiro contato, um *cirrus-cumulus* encobriu outra vez o Sol, que tão brilhante se ostentava depois da chuva.

Todos estavam em seus postos desde as 3 horas da tarde. Agora era maior a ansiedade porque, perdidos os dois últimos contatos, tudo estaria perdido. O chefe da missão conta em seu relato que já não se sentia triste em ver as nuvens se aproximando lentamente, interceptando a projeção do Sol sobre o anteparo e conservarem-se quase estacionárias, sabendo que o momento crítico dos contatos finais não devia tardar. Seu espírito se revoltava contra o acaso que colocava aquela enorme massa de nuvens a pairar naquele lugar. Era o desespero em reconhecer a pequenez e impotência do homem que se acabrunhava naquele momento.

De repente surgiu um vento do nordeste, a nuvem moveu-se, passando em seguida ligeiros *cirrus* que já deixavam visualizar a imagem do Sol. Verificou-se que ainda não havia ocorrido o terceiro contato, faltando aproximadamente um semidiâmetro de Vênus para que o planeta alcançasse o limbo do Sol. Finalmente, o céu limpou totalmente. Ostentou-se de novo brilhante, no anteparo, o disco do Sol, e, no seu interior, o planeta ainda afastado alguns milímetros. O planeta formava um círculo perfeito com uma auréola em seu redor. Sem dúvida, poderia aparecer a *gota negra*, ao tomar o instante do contato da auréola com o limbo do Sol. Logo após, quando o limbo negro do planeta tocasse em um perfeito contato geométrico o bordo do Sol, seria tomado o segundo instante para o terceiro contato e, em seguida, quando o disco do planeta se separasse distintamente o filete brilhante do Sol, formando dois cornos, seria tomado o terceiro instante para este contato.

Vejamos o relato do Barão de Teffé, sobre estes últimos momentos culminantes da observação:

“Daí em diante tudo foi perfeitamente; a princípio do círculo da auréola de Vênus confundiu-se com o limbo do Sol; o qual se desenhava admiravelmente cortado e nítido.

O planeta formava um círculo perfeito, mas receando eu que repentinamente se alongasse pelo ligamento ou gota negra, tomei neste momento – o segundo que o marinheiro contava em voz alta no cronômetro J. Poole número 5218 para a 1ª aparência, isto é, para o momento em que a aureola do planeta tocava o limbo do Sol.

Logo após, quando o limbo negro de Vênus tocou em perfeito contato geométrico o bordo do Sol, dei o primeiro top no cronógrafo, e em seguida, assim que vi o disco do planeta separar distintamente o filete brilhante do Sol, formando os dois cornos, calquei de novo o top para a 3ª e última aparência.

As horas da pêndula sideral de Moulleron, registradas eletricamente na folha cronográfica do plateau (sistema Liais) são as seguintes, conforme a tradução feita logo depois”.

**TERCEIRO CONTATO**  
(Horas da pêndula registradas no cronógrafo)

1ª aparência: 04h28m04,28s	Quando a auréola de Vênus se confundiu com o limbo do Sol.
2ª aparência: 04h28m18,31s	Contato geométrico perfeito, sem deformação, nem ligamento, nem gota negra.
3ª aparência: 04h28m31,12s	Quando os cornos do Sol se formaram, tornando distinta a separação.

O disco do Sol não acompanhou o de Vênus, alongando-se, como tem sucedido quando se observa pela visão direta; o planeta não deixou igualmente perceptível qualquer auréola ou filete luminoso da parte externa do Sol. À medida que saía, mergulhava completamente na sombra e não era possível perceber-se o mais leve vestígio que permitisse completar-se o círculo.

Pelas notícias das observações anteriores sempre julguei que a difração solar torna-se visível à parte externa do planeta, ao menos enquanto se achasse em meia projeção sobre o Sol, mas nem sequer se podia adivinhar a continuidade do disco desde que começou a sair. Não houve, portanto, aparência de atmosfera”.

À medida que Vênus saía do disco do Sol, ele mergulhava completamente na sombra e não era possível perceber o mais leve vestígio que permitisse completar o globo do planeta. Ainda havia alguns cirrus durante os 20 minutos do trânsito de Vênus, e repetiram-se as dúvidas e incertezas que tinham ocorrido antes do terceiro contato, mas felizmente na imagem projetada não havia a menor crepitação, conservando-se o Sol sempre com um brilho sereno. Quando ainda uma diminuta parte do disco mordida o Sol, foi tomado o primeiro instante para o quarto contato. Não havendo alteração alguma na imagem do Sol depois de algum tempo, foi tomado o segundo instante para o quarto contato, instante que parecia ser exatamente o contado geométrico.

Apesar de uma certa tremulação produzida pelos vapores que vinham se aproximando, foi marcado um terceiro instante quando já não podia restar dúvida

de que o quarto contato se realizaria e que, como disse o Barão de Teffé, até junho de 2004 ninguém mais passaria pelas emoções que ele havia passado naquelas intermináveis seis horas de sensações fortes e descontraídas.

#### QUARTO CONTATO

“Ainda alguns círrus passaram, e durante os 20 minutos do trânsito do diâmetro de Vênus repetiram-se as dúvidas e incertezas que me tinham assaltado antes do 3º contato.

“Ao aproximar-se da saída o limbo oriental do planeta, o Sr. Moron, que através da trapeira acompanhava com a vista o movimento das nuvens, me perguntou: ‘Quantos minutos faltam?’ Ao que lhe respondi: ‘Cerca de seis.

– Entonces no tendrá Usted el ultimo contacto porque se aproxima una grande nube.

“Era uma notícia desoladora, porém a sorte se tornara propícia: o Sol se conservou sempre de um brilho sereno, e na imagem projetada não havia a menor crepitação.

“Quando ainda uma diminuta parte do disco ‘mordia’ o Sol, tomei o segundo contato em alta voz no cronômetro, que marcava a seguinte hora, imediatamente registrada:

#### HORAS DO QUARTO CONTATO

1ª aparição: 05h 10m50,0s cronômetro J. Poole N. 5218	Vênus ainda aparecia como um pequeno traço negro mordendo um pouco o limbo do Sol.
---	--

“Não se tendo produzido alteração alguma na imagem do Sol, até o top no cronógrafo na ocasião em que me pareceu dar-se exatamente o contato geométrico.

#### CONTATO GEOMÉTRICO

Hora da pêndula: 04h48m52,35s	Não se deu deformação alguma do Sol.
-------------------------------	--------------------------------------

“Principiando em seguida uma certa tremulação pelos vapores que vinham se aproximando, marquei ainda uma terceira aparição quando já não podia restar dúvida que o último contato se realizará e que até Junho do ano 2004 ninguém mais passaria pelas emoções que eu havia sofrido nessas intermináveis 6 horas de sensações fortes e descontraídas”.

A terceira aparência foi registrada pelo top cronográfico quando a pendula sideral marcava:

### 3ª APARÊNCIA

Hora da pêndula: 04h49m01,98s	A esta hora o disco de Vênus tinha desaparecido completamente.
-------------------------------	--

“Apanhado este último contato tudo mudou de aspecto, as expansões de alegria e os abraços substituíram as preocupações daquele dia tão cheio de peripécias”.<sup>19</sup>

Depois do último contato, tudo mudou de aspecto, as expansões de alegria e os abraços substituíram as preocupações daquele dia tão cheio de peripécias. Calheiros da Graça e Índio do Brasil entraram no pavilhão do Barão de Teffé, radiantes de alegria pelos bons contatos que haviam conseguido observar e, com verdadeira afeição, abraçaram-se em comemoração ao grande feito que acabavam de alcançar.

À noite, aproveitando as ocasiões de céu claro, foram observadas algumas estrelas para a determinação do estado absoluto da pêndula e cronômetros.

### **CARTA AO MINISTRO DA MARINHA**

No dia seguinte, 7 de dezembro, como passava por São Tomás um pacote com destino ao Brasil, o Barão de Teffé apressou-se em comunicar a notícia da observação ao Ministro da Marinha, Conselheiro João Florentino Meira de Vasconcellos, nos seguintes termos:

Ilha de S. Tomás, 7 de dezembro de 1882.

“A S. Ex<sup>ã</sup>. Sr. Conselheiro João Florentino Meira de Vasconcellos. Ministro da Marinha – Ainda fortemente impressionado pelas emoções do dia de ontem, escrevo esta breve e rápida exposição somente para aproveitar este pacote e não deixar a V. Ex<sup>ã</sup>. sem notícias do sucesso que obtivemos na tão almejada observação da passagem de Vênus.

Como já tive ocasião de informar a V. Ex<sup>ã</sup>. é extremamente variável o estado do céu neste grupo das Antilhas, de sorte que não se pode por forma alguma contar com uma hora completa de Sol brilhante durante um dia inteiro, tantas são as nuvens que se formam desde pela manhã a mui pequena altura, e tão repetidos são os aguaceiros.

A noite de 5 para 6 esteve esplêndida, mas com o nascer do Sol começou a atmosfera a carregar-se de vapores.

Logo às 6 horas da manhã dei princípio a revista minuciosa de todos os instrumentos e baterias elétricas, fazendo-as funcionar, e aproveitando ao mesmo tempo o ensejo de verificar se cada um dos auxiliares se achava

perfeitamente a par do que teria de fazer para bem secundar os observadores na ocasião de produzir-se o fenómeno.

Como eu previamente determinara tinha o pessoal de ocupar os seus postos de observação às 9 horas da manhã, o que foi religiosamente cumprido, achando-se à hora determinada cada grupo encerrado no seu observatório e os três pavilhões completamente incomunicáveis.

Às 9h42min devia ter lugar o primeiro contato e às 10h2min, o segundo, mas grossas nuvens que se resolveram em uma chuva torrencial acompanhada de violentas rajadas do nordeste, impediram a observação da primeira fase do fenómeno.

Clareando depois o tempo consegui tomar 15 séries de tangências do Sol e do planeta com os círculos traçados no écran, para determinação das distâncias dos centros dos astros pelo processo Liais, sempre na esperança de observar os dois últimos contatos, o que efetivamente tive a felicidade de obter de um modo perfeito no meu grande equatorial, assim como 'lambem' os meus dois camaradas cada um de por si.

Não tenho tempo de enviar por esta mala as nossas observações visto sair o paquete dentro de 1 hora, entretanto, desde já posso asseverar a V. Ex<sup>a</sup>. que houve perfeitíssimo acordo no modo de apreciar os contatos, segundo se deduz dos instantes registrados por mim e pelos Srs. Calheiros da Graça e Índio do Brasil, cada um isolado no seu observatório e empregando o mesmo método de projeção, porém com instrumentos que diferiam em poder óptico."

"Felicito pois a V. Ex<sup>a</sup>. pelo excelente resultado obtido pela comissão brasileira com a perfeita observação destes dois contatos, principalmente se atender-se às variações meteorológicas deste grupo das Antilhas, onde, conforme me comunicaram da Ilha de Santa Cruz (que demora 15 léguas ao sul desta) foi infeliz a comissão presidida pelo hábil astrônomo dinamarquês Dr. Pechülle<sup>20</sup>, que não pode observar um único contato."<sup>21</sup>

#### RESUMO DA OBSERVAÇÃO DA PASSAGEM DE VÊNUS PELO DISCO SOLAR EM SÃO TOMÁS, ANTILHAS

	<b>BARÃO DE TEFFÉ</b>	<b>CALHEIROS DA GRAÇA</b>	<b>ÍNDIO DO BRASIL</b>
1 <sup>o</sup> contato	Perdido (nuvens)	Perdido (nuvens)	Perdido (nuvens)
2 <sup>o</sup> contato	Perdido (nuvens)	Perdido (nuvens)	Perdido (nuvens)
3 <sup>o</sup> contato	03h 27m 30.11s (1) 03h 27m 29.87s (2)	03h 48m 00.84s (1) 03h 27m 39.60s (2)	03h 27m 35.67s (1) 03h 27m 35.39s (2)
4 <sup>o</sup> contato	03h 27m 39.44s (1) 03h 48m 00.60s (2)	03h 48m 06.38s (1) 03h 48m 06.54s (2)	03h 48m 10.62s (1) 03h 48m 10.34s (2)

(1) Hora correta dos contatos deduzidos das observações meridianas realizadas pelo Barão de Teffé.

(2) Hora correta dos contactos deduzida das observações meridianas de Alfa Virginis efetuadas pelo Primeiro-Tenente Índio do Brasil.

## **BARÃO DE TEFFÉ EM PARIS**

Em Paris, onde se encontrava para participar do Congresso de Geodésia, Teffé resolveu visitar Bouquet de la Grye que se ocupava das análises da observação da passagem de Vênus.

Bouquet de la Grye, além de engenheiro hidrógrafo e astrônomo, era contra-almirante e diretor geral dos trabalhos hidrográficos e astronômicos da Marinha francesa. A Academia de Ciências de Paris, da qual era membro, lhe confiara a delicada tarefa de analisar as observações e os cálculos das 16 comissões científicas francesas assim como as estrangeiras que se ocuparam do trânsito de Vênus de 6 de dezembro de 1882.

Durante a visita de Teffé ao gabinete de la Grye, no Palácio da Rue de l'Université, em Paris, o hidrógrafo brasileiro apresentou-lhe os resultados da passagem de Vênus, assim como outros trabalhos, dentre eles um trabalho sobre a comissão demarcadora dos limites entre o Império do Brasil e a República do Peru. À exceção do volume sobre a passagem de Vênus que continha um texto em português e uma versão francesa da autoria do Conde de La Hure, todos os outros trabalhos estavam redigidos em português, o que levou Grye a manifestar um especial interesse em ter uma transcrição em francês. Teffé, em tempo relativamente curto, satisfaz esse interesse do diretor geral da hidrografia da Marinha francesa. Esta tarefa exaustiva lhe foi de grande utilidade, pois algumas semanas mais tarde, Bouquet de la Grye enviou-lhe a seguinte missiva:

“Prezado almirante. Ao conversar com o Sr. Faye, Presidente do Congresso de Geodésia, a respeito das suas explorações na Amazônia, perguntou-me se não tinha lido o seu relatório sobre a passagem de Vênus, citando-me o segundo contato que uma nuvem pesada o interceptou. Deu-me isto vontade de examinar imediatamente os seus cálculos e coloquei de lado os outros relatórios, que tinha começado a calcular, e me ocupei exclusivamente do seu. É pois para mim de grande alegria poder felicitá-lo calorosamente pelos resultados finais de suas observações. Acabo de constatar que para a paralaxe do Sol, o seu resultado é idêntico ao nosso, isto é: a média que a Academia de Ciência adotou. Todas as minhas felicitações. O seu dedicado Bouquet de la Grye”.

Ao ler essa carta, Teffé se recordou de uma outra que lhe dirigira o astrônomo Mouchez um quarto de século antes, em 1863, a propósito da difícil observação do eclipse anular do Sol em Santa Catarina:

“Merci pour vos calculs: votre résultat est identique au mien; je vous félicite vivement”.

Por uma feliz coincidência, La Grye lhe escreveu também:

“... votre résultat est identique au nôtre. Toutes mes félicitations...”

Assim começou no gabinete de Bouquet de la Grye, a projeção de Teffé na Europa como cientista.

No dia seguinte, Teffé procurou o Almirante Mouchez, então diretor do Observatório de Paris. Como participante do Congresso Internacional de Geodésia que se realizou em setembro de 1888, Teffé teve a alegria de ver as suas pesquisas sobre a passagem de Vênus citadas na reunião relativa às observações da passagem de Vênus. Quando Grye tirou da pasta de papéis o relatório de Teffé, cuja leitura iniciou. Ao chegar ao quarto contato, Grye fez menção em parar, mas foi impedido pelo auditório que unanimemente solicitou que continuasse o relatório. Uma vez concluída a leitura do relatório de Teffé, uma salva de palmas ecoou pelo salão. Teffé estava a meio caminho da sua glória na Academia.

## **A ACADEMIA**

Em agosto de 1888, durante o almoço, em Paris, a convite de Bouquet de la Grye, membro da Academia de Ciências, este subitamente perguntou ao Barão de Teffé:

“Almirante, o Sr. que se ocupa tanto de hidrografia e astronomia não teria o desejo de pertencer à Academia de Ciências?”

Diante da emoção de Teffé que largara os talheres e olhava espantado o seu futuro confrade de Academia, fingindo não ter percebido a emoção de Teffé, continuou:

“Temos um lugar vago de membro correspondente e seria interessante que se inscrevesse para a próxima eleição... Se isso for do seu interesse.”

Teffé disse que não ousaria se inscrever, por não se sentir com títulos suficientes para disputar aquela vaga. Ao que Grye acrescentou:

“Sua modéstia é excessiva demais. Se me permitir, encarrego-me de apresentar à Academia os seus trabalhos com a sua carta pedindo a inscrição”.

Diante da insistência de Grye, Teffé se inscreveu.

Depois do convite de Grye, a lista dos candidatos foi organizada pelo secretário perpétuo da Academia de Ciências com os seis nomes à vaga de correspondente que se dera na Seção de Geografia e Navegação assim como a relação dos trabalhos que haviam sido submetidos ao estudo da comissão julgadora. Estavam inscritos por ordem de antigüidade, conforme as datas das cartas de solicitação: 1) Savorgnan de Brazza (a quem a França devia grande parte do Congo); Serpa Pinto (explorador português que atravessara a África); Príncipe Alberto I (oceanógrafo, soberano de Mônaco); Lord Brassey (do Almirantado inglês); Professor Wirschoff (da Universidade de Moscou) e Barão de Teffé (almirante e cientista brasileiro).

Decorrido o prazo necessário ao exame dos trabalhos apresentados pelos candidatos, anunciou-lhe Bouquet de La Grye que a comissão, procedendo por eliminação, retirara da lista dos concorrentes o Príncipe de Mônaco, Brazza, Brassey e Wirschoff. E na sessão semanal dedicada à eleição, cindira-se a votação dos Acadêmicos entre Serpa Pinto e Teffé. Aquele já premiado pela Sociedade de Geografia de Paris e além disso candidato de um dos membros mais respeitados do Instituto, o cientista d'Abbadie, célebre por suas explorações da Etiópia e do Alto Nilo, acrescentando a circunstância de haver Madame d'Abbadie se comprometido a

obter para ele a primeira vaga que se desse na Academia. E o segundo, cujo nome aparecia pela primeira vez, trazendo porém grande aura de militar, desbravador e astrônomo. Não deixava de ser interessante a coincidência entre os dois concorrentes: embora um fosse europeu e o outro brasileiro, pertenciam ambos a países irmãos e conservando o mesmo idioma.

La portanto a luta final travar-se entre dois exploradores: o português que, depois de atravessar a África como expedicionário, atravessara a Europa numa excursão promocio-nalmente bem arquitetada; e não contente com a Europa, atravessara também o Atlântico para receber no Brasil a consagração dos aplausos, condecoração e o discurso eloqüente com que o recebera o próprio Teffé na qualidade de Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, no Rio de Janeiro.

Era o dia da sessão, na qual a Academia de Ciências ia escolher entre os dois candidatos empatados no julgamento anterior, a qual deles competiria a honra de uma cadeira do Instituto, recinto vedado ao comum dos mortais, e que, desde a lei de 3 Brumário, ano IV, só abrigava no seu âmbito as notabilidades exponenciais do mundo intelectual?

Aberta a sessão e lido o expediente, o secretário perpétuo anunciou que estava sobre a mesa o parecer da Comissão nomeada para o exame final e o confronto dos trabalhos apresentados pelos dois pretendentes à única vaga existente no Quadro dos Correspondentes da Academia. Essa comissão, presidida por d'Abbadie, era composta dos acadêmicos La Gravière, de Bussy, de Joncquière e Bouquet de La Grye. Fora convocada a sessão extraordinária a fim de dar-se o desempate entre os candidatos Teffé e Serpa Pinto. Como 54 membros responderam à chamada e declarando a mesa que havia quorum, o Presidente Jansen convidou os *confrères* a prepararem suas cédulas com o nome do candidato de sua preferência. Então o Secretário procedeu de novo à chamada, e cada membro depositou sua cédula na urna. Começou a apuração dos votos...

A primeira cédula tirada da urna trazia o nome: Serpa Pinto. A segunda também: Serpa Pinto... Só o quinto voto foi de Teffé. Mas a voz do Secretário recomeçou: Serpa Pinto... Serpa Pinto... Quando chegou a vez da décima cédula ainda Serpa Pinto, em seguida Teffé.... Nisto, apareceu outra vez: Serpa Pinto... E daí em diante...

À noitinha, chegou a residência de Teffé um *petit-bleu* de Bouquet de La Grye:

“Cher confrère: je vous félicite vivement. L'Académie vous a donné 32 voix et seulement 22 a Mr. Pinto. Vous êtes donc des nôtres a partir d'aujourd'hui”.<sup>22</sup>

Assim, pelos braços de Vênus, Teffé chegou às poltronas da Academia...

## NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Arquivo Museu Imperial – M. 186 – Doc. 8457 (Tradução de Fernando Py).
2. Idem.
3. Idem.
4. Anais no Parlamento Brasileiro – Câmara dos Srs. Deputados. Primeiro ano da décima oitava Legislatura, sessão de 1881, Volume II, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1882, pág.47 e 53 a 54.
5. Anais no Parlamento Brasileiro – Câmara dos Srs. Deputados. Primeiro ano da décima oitava Legislatura, sessão de 1881, Volume II, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1882, pág.170 e 173.
6. Trata-se do *Diário Oficial do Império*, de 1<sup>o</sup> de março de 1882, que transcreve, além da proposta de recurso do Ministro da Marinha ao Congresso, dois importantes ofícios do Barão de Teffé ao Ministro, datados respectivamente de 5 e 12 de janeiro de 1882. Na verdade, Cruls só tomou conhecimento quando a solicitação de recursos para a Marinha foi enviada ao Parlamento.
7. Arquivo do Museu Imperial – M. 188 – Doc. 8543 (Tradução de Fernando Py).
8. Capitão-Tenente Francisco Calheiros (e não Calheiro) da Graça e Primeiro-Tenente Artur Índio do Brasil (N. do T.).
9. Arquivo do Museu Imperial – M. 188 – Doc. 8543 (Tradução de Fernando Py).
10. MENDONÇA, Mário F. e VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3<sup>a</sup> edição. Rio de Janeiro. SDGM,1959, p.199-200.
11. Tratava-se na realidade de um cruzador.
12. Na realidade, foram 16 cronômetros.
13. Arquivo do Museu Imperial – M. 188 – Doc. 8543 (Tradução de Fernando Py).
14. MENDONÇA, Mário F. e VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3<sup>a</sup> edição. Rio de Janeiro. SDGM. 1959, p.268.
15. Arquivo do Museu Imperial – M. 188 – Doc. 8543.
16. Arquivo do Museu Imperial – M. 188 – Doc. 8543 (Tradução de Fernando Py).
17. Barão de Teffé, Relatório da Comissão de São Tomás (Passagem de Vênus sobre o Sol em 6 de dezembro de 1882 – Comissão da Ilha de São Thomáz), p. 18 e 19, in Cruls, Luiz (Editor). *Annaes do Imperial Observatório do Rio de Janeiro*. Tomo terceiro, Observação da Passagem de Vênus em 1882, Typographia e Lithographia H. Lombaerts & C. 1887.
18. Para maiores detalhes da importância do uso da fotografia no desenvolvimento história da Astronomia no Brasil, ver o capítulo especial: O problema da fotografia.
19. Barão de Teffé, Relatório da Comissão de São Tomás (Passagem de Vênus sobre o Sol em 6 de dezembro de 1882 – Comissão da Ilha de São Thomáz), págs. 78 a 89. In: Cruls, Luiz (Editor), *Annaes do Imperial Observatório do Rio de Janeiro*, Tomo terceiro, Observação da Passagem de Vênus em 1882, Typographia e Lithographia H. Lombaerts & C. 1887, p.85 –89.
20. Ao contrário do que informou o Barão de Teffé, o astrônomo dinamarquês Carl Frederick Pechüle (1843-1914), chefe da missão a Ilha de Saint-Croix, observou o primeiro contato e fez diversas medidas micrométricas, como se encontra no seu relatório *Expédition Danoise pour l'observation du passage de Vénus 1882*, publié par ordre du Ministère de l'Instruction

Publique (J.H. Schultz, Copenhagen, 1883) – 45pp. Resumo no *The Observatory*, 7 (1884), 81-82.

21. Barão de Teffé, Relatório da Comissão de São Thomáz (Passagem de Vênus sobre o Sol em 6 de dezembro de 1882 – Comissão da Ilha de São Thomáz), pág, 89 a 91. In: Cruls, Luiz (Editor), *Annaes do Imperial Observatório do Rio de Janeiro*, Tomo terceiro, Observação da Passagem de Vênus em 1882, Typographia e Lithographia H. Lombaerts & C. 1887, p. 89-91.

22. Teffé. Tetra de. Barão de Teffé: militar e cientista. Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rio de Janeiro. 1977.



# A partida de D. João VI para Portugal

1º T(T) José Carlos de Araújo Neto

*Pós-Graduado em História do Brasil pela Universidade Cândido Mendes, é historiador do Serviço de Documentação da Marinha.*

Em novembro de 1807, tropas francesas cruzaram a fronteira de Portugal com a Espanha e avançaram em direção a Lisboa. O Príncipe D. João, que regia o reino português desde 1792, quando sua mãe D. Maria I fora declarada louca, decidiu em poucos dias pela transferência da Corte para o Brasil. De 25 a 27 de novembro de 1807, cerca de 15 mil pessoas embarcaram em navios portugueses rumo ao Brasil, sob proteção da frota inglesa.

De 22 de janeiro de 1808, quando chegou na Bahia, até 26 de abril de 1821, D. João VI governou o Império português estando em solo brasileiro. Um verdadeiro aparelho de estado foi instalado no Rio de Janeiro. A Academia de Marinha de Portugal, juntamente com o núcleo da Marinha portuguesa, também se transferiu para a cidade. O Brasil foi elevado a Reino Unido ao de Portugal e Algarves em 1815, o príncipe regente foi aclamado, em 1818, como Rei D. João VI. As conseqüências de tamanhas mudanças também se refletiram nos cerimoniais: novas bandeiras, escudos e armas foram criados para simbolizar a evolução política do Brasil.

Foi um período de transição para o Brasil, visto que 17 meses após a partida do rei, a independência era declarada pelo Príncipe D. Pedro. O estudo do cerimonial marítimo explora os simbolismos de uma época e contribui para a conservação da história nacional. Aumenta a compreensão dos símbolos usados atualmente na nossa Marinha e ajuda a entender nossas tradições. Pois, conhecer suas origens e significados de nossa simbologia nacional constituem direito e dever de todos os cidadãos brasileiros.

No dia 25 de abril de 1821, uma quarta-feira, D. João VI e sua família foram transportados da Galeota *D. João VI*, a qual ostentava seu brasão talhado na popa e seu estandarte no mastro de popa, para a Nau *D. João VI*, que os conduziria de volta a Portugal. A Baía de Guanabara estava repleta de curiosos, entre galeotas de nobres e pequenas embarcações, uma cena comum em qualquer país quando o rei se deslocava nas águas do porto.

Para a recepção da realeza, a guarnição da Nau *D. João VI* foi disposta sobre as vergas, mantendo as velas fer-



*Aquarelas de D. João VI e D. Carlota Joaquina*



*Fonte: Nobreza de Portugal e do Brasil, p.667*



Brasão Real



Estandarte Real



Bandeira do Reino Unido



Pavilhão do Oficial General



Distintivo Naval nº1



"Jack"

radas. Uma guarda foi formada na tolda. Rufos de tambores soaram no momento do embarque. Com D. João VI a bordo, seu estandarte foi hasteado no tope da grande. No mastro da popa estava a bandeira do *Reino Unido Brasil Portugal e de Algarves*, no tope do traquete tremulava o pavilhão do Vice-Almirante José Manoel de Menezes, o Conde da Cunha, Chefe da Esquadra e na proa, na altura da gurupês, o *jack*. No século XIX, cada navio da Armada Real portuguesa tinha um distintivo. Esses indicativos eram bandeiras numeradas de 0 a 9, içadas a tope dos mastros, conforme o Regulamento de Sinais editado em Lisboa no ano de 1819. No caso da Nau *D. João VI* era o distintivo nº 1 no tope da grande, acima do estandarte real. O dia 25 foi especial por ter sido o aniversário da Rainha Carlota Joaquina, por isso houve muitas festividades, inclusive o beija-mão de Suas Majestades.

No dia 26 de abril de 1821, por volta das seis horas da manhã, a Nau *D. João VI* levantou ferros, o que foi feito da mesma forma por todas as embarcações, no total de mais de quatro mil pessoas. Quarenta e cinco minutos depois, a nau fez vela com

destino a Portugal, recebendo salvas da fortaleza da Ilha das Cobras, e sucessivamente de todas as outras fortalezas da Guanabara. Na alheta da Nau navegava o late *Monte de Ouro*, luxuosa e rica embarcação, primorosamente acabada para servir a D. João VI. Um excelente dia claro e um vento fresco nordeste fizeram sobressair essa cena brilhante. A Barca *Bragança*, sob comando do Capitão inglês Samuel Carlos Nicoli, acompanhou a Esquadra até a altura da Ilha Rasa, levando passageiros a 4\$000 por pessoa. Por um decreto de 21 de janeiro de 1817, o Governo de D. João VI tinha concedido a Guilherme Spencer e a Samuel Carlos Nicoli, negociantes ingleses, o privilégio exclusivo, por 14 anos, para a navegação a vapor dentro do Porto do Rio de Janeiro. Na Charrua *Princesa Real* vinha o corpo da rainha D. Maria I, que fora embarcado na antevéspera, à noite, acompanhado de um aparatoso cortejo fúnebre.

A Charrua *Princesa Real* tinha como identificação o distintivo naval nº 2 içado no tope da gata, e a Charrua *Orestes* o distintivo nº 6 também no tope da gata.

### Composição da Esquadra

Nau <i>D. João VI</i>	CMG joaquim Epiphanio da Cunha
Fragata <i>Real Carolina</i>	CF João Bernardino Gonzaga
Corveta <i>Voador</i>	CT José Gregório Pegado
Brigue <i>Reino Unido</i>	CT Theodoro Alexandre de Beuripaire
Charrua <i>Princesa Real</i>	CMG Pedro Antônio Nunes
Charrua <i>Orestes</i>	CT Antônio Joaquim do Couto
late <i>Real Monte de Ouro</i>	CMG Pio Antônio dos Santos
Transporte <i>Grão-Cruz de Avis</i>	CF Torquato Martiniano da Silva
Transporte <i>Sete de Março</i>	CMG Antônio Bernardo de Almeida
Transporte <i>Quatro de Abril</i>	CF João Nepomuceno Brandão
Transporte <i>Fenix</i>	CF José Pedro Alves

O documento inicial para o trabalho de recriar o ambiente visual dos mastros dos navios no momento da partida de D. João VI foi o decreto português de 3 de maio de 1866, o qual aprovou a Ordenança Geral da Armada da Marinha de Portugal, revogando o Regimento Provisional da Armada, que foi decretado em 20 de junho de 1796. Dessa forma é possível concluir que o Cerimonial Marítimo, na data da partida de D. João VI, era regido pelo referido Regimento aprovado em 1796. Segue-se a transcrição da revogação:

*“Sendo urgente a necessidade de estabelecer claramente e com o preciso desenvolvimento as regras de disciplina que se devem observar nas esquadras e navios pertencentes ao estado; e considerando que as graves alterações por que tem passado as marinhas de guerra durante este século exigiram a adoção de muitas disposições relativas à disciplina dos navios; e [...] Hei por bem, revogando o citado regimento provisional da armada de 1796, aprovar a ordenança geral para o serviço da armada, que faz parte d’este decreto e vai assinada pelo visconde de Praia Grande de Macau, ministro e secretario d’estado [...] Paço, em 3 de maio de 1866.”*

(PORTUGAL. Ordenança Geral da Armada. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866. p. 2)

A partir da leitura dos artigos 37 e 38 do Capítulo II do referido Regimento de 1796 é possível construir um referencial para os procedimentos quando da presença das altezas reais a bordo dos navios da Armada portuguesa, de acordo com os artigos que seguem:

*“Quando suceda passar Sua Majestade, ou Suas Altezas, à vista das suas esquadras ou navios; pegarão em armas a guarda e os destacamentos; e apresentando as armas, tocarão os tambores a marcha; e quando passarem mais próximos a cada um dos navios, lhes gritarão sete vezes: Viva a Rainha; tendo desde logo a gente sobre as vergas.”*

(Artigo nº37 do Regimento Provisional de 1796, edição de 1841).

*“Subindo a bordo dos navios de Sua Majestade, ministros e conselheiros d’estado, conselheiros do conselho do almirantado, do de guerra, marechaes do exercito, tenente general comandante em chefe de alguma esquadra, ou encarregado do governo das armas da provincia, em cujo porto ou baia surgirem os referidos navios, a companhia que se achar de guarda se formará sobre a tolda apresentando as armas, fazendo os oficiais dela as continencias devidas, e tocando os tambores a marcha, e tendo a gente nas vergas; porém se Sua Majestade ou Altezas, andarem no mar, tocar-se-lhe-a somente três rufos.”*

(Artigo nº 38 do Regimento Provisional de 1796, edição de 1841).

Partindo-se do princípio que algumas normas e leis nascem a partir de costumes já praticados, também é importante que sejam avaliadas as informações, também contidas na Ordenança de 1866, com o objetivo de perceber eventuais alterações, adequações ou até mesmo a manutenção das tradições navais referentes à presença da realeza. Ressalta-se que esse documento apresenta descrições mais detalhadas, inclusive no que se refere aos distintivos, tópico não constante no Regimento de 1796, mas que também deve ser analisado. Segue-se, então, a transcrição dos artigos dessa Ordenança relativos ao assunto em pauta.

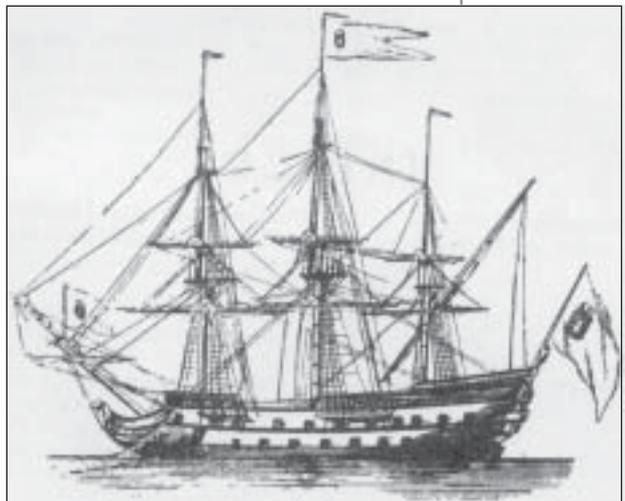


Distintivo Naval nº 2



Distintivo Naval nº 6

*Nau Santo Antônio. Nessa reprodução de um documento da época de 1775, é possível observar o embandeiramento da embarcação de acordo com as regras dos Regimentos de Sinais de Portugal*  
Fonte: Caravelas, naus e galés de Portugal, p.63



*“O distintivo nacional dos navios tanto da marinha de guerra como da marinha mercante portuguesa é a bandeira portuguesa içada a ré no lugar geralmente adotado.”*

*(Art. nº 12 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866)*

*“A flamula é distintivo especial dos navios do estado; como tal nunca será içada nos navios da marinha mercante, exceto quando estes estiverem empregados no serviço do governo, e forem comandados por oficiais da armada.” (Art. nº 13 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).*

*“O estandarte real designa a presença, a bordo, do rei, rainha ou regente.”*

*(Art. nº 14 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).*

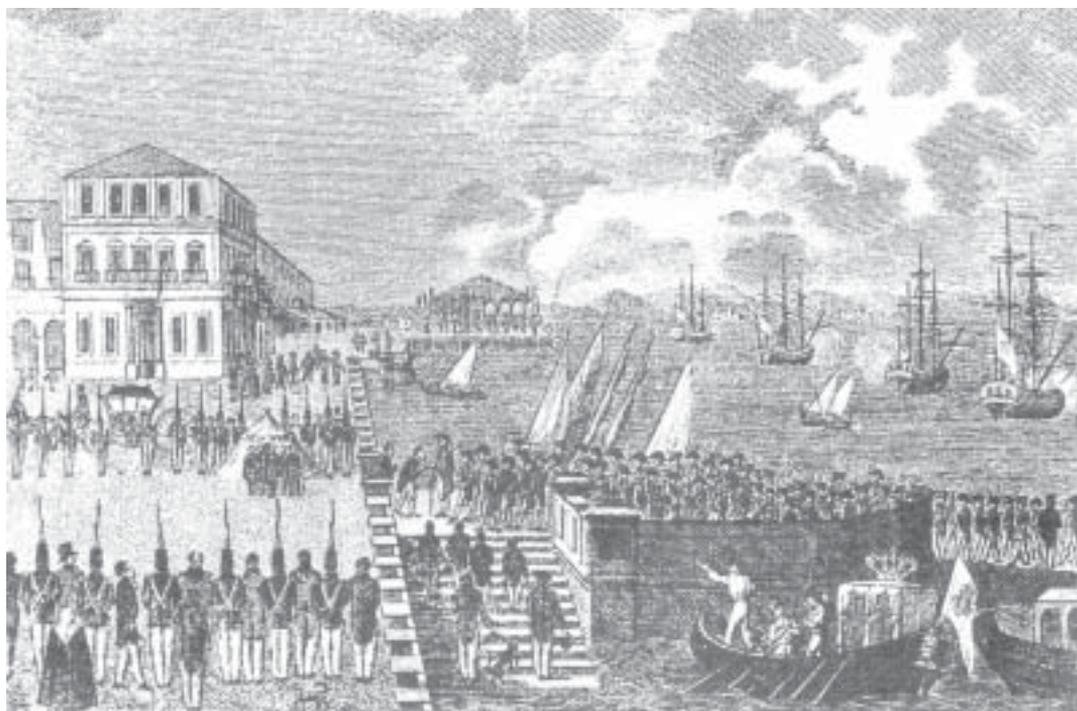
*“Nos portos estrangeiros todos os escaleres e demais embarcações menores de qualquer navio de guer-*

*ra içarão a bandeira nacional à popa, e a flamula à proa.” (Caput do Art. nº 16 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).*

*“Conduzindo autoridade a que corresponda distintivo especial, este será içado em lugar da flamula, isto tanto nos portos nacionais como nos estrangeiros.” (Parágrafo 2º do Art. nº 16 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).*

*“Quando o rei, rainha ou regente passar pelo mar à vista dos navios da esquadra, em todos eles subirão as guarnições às vergas, embandeirarão nos topes, e salvarão com vinte e um tiros, apenas se distinguir o estandarte real. Ao passar próximo de cada navio, a guarda formará na tolda, tocando a marcha as cornetas ou tambores, e dando a guarnição sete vivas.”*

*(Caput do Art. nº 18 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).*



▲  
A gravura acima é de autoria de Constantino Fontes e ilustra a chegada de D. João VI em Lisboa no dia 4 de julho de 1821. Em primeiro plano observa-se a galeota real com o brasão em sua popa e o estandarte real no mastro. Os navios, já com as velas ferradas, executam a salva durante o desembarque de D. João VI. O quadro reflete o clima de tensão que Lisboa se encontrava por ocasião do regresso do rei. A ausência da guarnição nas vergas, poucas embarcações na água, e a falta do tradicional embandeiramento nos topes constrói o clima pesado

Fonte: História de Portugal - o Liberalismo, p.62

*“Se o rei, rainha ou regente subir a algum dos navios, o comandante irá recebe-lo ao ultimo patim da escada, içando-se o estandarte real no tope grande; e ao retirar-se arriar-se-a o estandarte real; as cornetas ou tambores tocarão a marcha; as guarnições repetirão os sete vivas, dando todos os navios uma segunda salva de vinte e um tiros.”*

*(Parágrafo 1º do Art. nº 18 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).*

*“Enquanto o rei, rainha ou regente estiver a bordo de qualquer navio, este não correspondera a salva alguma.”*

*(Parágrafo 4º do Art. nº 18 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866)*

A importância do conhecimento dessas informações se remete à necessidade de se analisar, a título de complemento, a elaboração de outros quadros que retratem momentos que abordem as mesmas tradições marítimas de interesse para essa pesquisa. Talvez o que desperte mais interesse seja o quadro *“Chegada da Família Real de Portugal”*, pintado pelo artista inglês Geoff William Hunt em 1999 por encomenda particular do Dr. Kenneth H. Light. A obra, óleo sobre tela, 609 x 914 milímetros, já esteve em exposição no Museu Histórico Nacional e no Museu Imperial do Brasil. A necessidade de um conhecimento detalhado somado a um vazio de informações disponíveis provocaram, durante 18 meses, um estudo minucioso sobre o momento, tendo o artista refletido ainda sobre a força e direção do vento, a luminosidade e o estado do mar, como também o comportamento das pessoas durante a chegada da Família Real.



Neste quadro é possível observar em primeiro plano a Nau Príncipe Real, na qual vieram a Rainha D. Maria I, o Príncipe Regente D. João e os seus dois filhos, os infantes D. Pedro e D. Miguel. O artista escolheu retratar o momento do fundeio, ocasião que se observaria as manobras com a carangueja e o colhimento das velas. O embandeiramento nos topes apresenta uma fidelidade histórica, o estandarte real foi retratado no tope do mastro grande e a bandeira portuguesa no mastro da popa. Foi retratada a Nau britânica Marlborough, à esquerda, disparando uma salva e a guarnição colocada nas vergas. A Nau Afonso de Albuquerque, primeiro plano à direita, tinha transportado a Princesa Carlota Joaquina, o artista ilustrou-a preparando-se para entrar no vento e fundear. Observa-se a bandeira portuguesa no tope do mastro grande. Também à direita, observa-se o Forte de Villegagnon executando a salva. Com relação às pequenas embarcações que se aproximam da Nau D. João VI, é possível especular que o artista foi extremamente discreto ao retratar esse aspecto, comparando com outras pinturas. Em outras obras é possível observar pessoas se equilibrando em qualquer coisa que pudesse boiar a fim de conseguir o privilégio da visão da realeza. Fonte: Arquivo do SDM

## FONTES

### DOCUMENTAIS

*Gazeta do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro n. 34, abr. 1821.

REGIMENTO Provisional para o Serviço e Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real, de 20 de junho de 1796.s.n.t.

REGIMENTO de Sinais: instruções para os Comandantes. Lisboa: Impressão Régia, 1819. T.1.

### BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Luis Mendonça de. Uma descrição oitocentista do aparelho de vela de uma nau. *Navigator*. Rio de Janeiro, n. 9, p 3-32, jun. 1974.

BOITEUX, Alexandre Lucas. *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de D. João VI e D. Pedro I*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1913.

CARAVELAS, *naus e galés de Portugal*. Porto: Livraria Lello, [19 - ?]. 64p.

GUEDES, Max Justo. *As primitivas comunicações navais*. *Navigator*. Rio de Janeiro, n.18, p 55-78, jan.1982.

LIMA, Oliveira. *D. João VI no Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

LE GRAS, Alexandre. *Album des Pavillon, Guidons, Fammes de toutes les puissances maritimes*. Paris: Chromolith, 1858.

MATTOSO, José. *História de Portugal - o Liberalismo*. V.5. Lisboa: Editorial Estampa, 1983.

MORAES, Alexandre José de Mello. *História do Brasil-Reino e do Brasil-Império*. Rio de Janeiro: Tipografia de Pinheiro, 1871.

RIBEIRO, Clovis. *Brasões e Bandeiras do Brasil*. São Paulo: São Paulo Editora, 1933.

SARAIVA, José Hermano. *História de Portugal*. V.6. Lisboa: Publicações Alfa, 1982.



# Questão das Presas

Petrônio R. G. Muniz

Doutor em direito pela Universidade Federal de Pernambuco.

## O CENÁRIO

“INDEPENDÊNCIA OU MORTE”! Estas palavras tão conhecidas dos brasileiros por muito pouco não constituíram o epitáfio de uma esperançosa nação. Proferidas por um impetuoso Príncipe Regente de 23 anos quando em uma viagem (dizem as más línguas) galante à cidade de São Paulo, tiveram na época conflituosa ressonância. Ecoaram nas províncias do Sul e do Sudeste, notadamente no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. No Norte do País, o Pará e o Maranhão olímpicamente as ignoraram, permanecendo fiéis as Cortes de Lisboa. No Nordeste a situação era indecisa. O Piauí e Alagoas obedecendo a Portugal; o Rio Grande do Norte e o Ceará, em confusão. A Província de Pernambuco, após algumas vacilações, definindo-se pela Causa da Independência.

Em Montevidéu, Capital da Província Cisplatina, e na cidade do Salvador, Bahia, fortes guarnições portuguesas controlavam ambas as praças. Esta última dominava o teatro de operações e estava apoiada por uma esquadra que mantinha abertas as comunicações com a Europa. Ou seja: assegurava a chegada de reforços do Reino para esmagar a rebelião.

O perigo avultava real e iminente, sendo o Rio de Janeiro o alvo prioritário e óbvio.

Com 8.000 quilômetros de costa a garantir, fácil entender-se a relevância estratégica de uma Marinha de Guerra capacitada para aquela missão. Este instrumento fundamental do Poder Marítimo não estava disponível a D. Pedro de Alcântara. Os poucos navios precariamente operacionais eram comandados e guarnecidos por uma marinhagem reinol. Inconfiáveis, portanto, em um confronto armado com os seus compatriotas. <sup>(1)</sup>

O “Grito do Ipiranga” arriscava-se a desvanecer-se na vastidão do Atlântico.

Esse trágico desfecho não ocorreu pela decidida, desassombrosa e imediata atuação de uns poucos homens que “recusaram baixar a cabeça ante o destino”. Porta-bandeiras de uma nação e nunca porta-estandartes de um bloco político, enfrentaram de frente o desafio. Merecem nomeação: José Bonifácio de Andrade e Silva, o Patriarca da Independência, o General Felisberto Caldeira Brant, *chargé d'affaires* do governo brasileiro em Londres, o Ministro da Marinha Luiz da Cunha Moreira e o próprio futuro Imperador.

<sup>(1)</sup> A desastrosa expedição do Comodoro Rodrigo Delamare em Julho de 1822 para desalojar aquelas tropas o havia sobejamente demonstrado.

O Real Tesouro arrasado. O Banco do Brasil em bancarrota. As receitas do País insuficientes até mesmo para atender 50% das despesas da guerra. Um ataque português em grande escala ao Rio de Janeiro, em perspectiva. Tal a situação.

*In extremis* foi lançada uma subscrição nacional destinada ao levantamento de recursos necessários à compra de navios e material logístico, inclusive recursos humanos para uma Armada então quase inexistente. Com D. Pedro e Dona Leopoldina dando o exemplo ao adquirirem 350 cotas, o patriotismo popular assegurou os fundos necessários. O povo brasileiro uma vez mais atendia ao apelo aflito da Pátria. Ditosos tempos em que a nação podia acreditar nos homens que a governavam!

Navios de guerra e de transporte, armas, munições e equipamentos, juntamente com oficiais descomissionados ou a meio soldo da Royal Navy e marinheiros britânicos, todos com larga experiência nas guerras napoleônicas passaram a integrar a nova força naval em uma tentativa de reequilibrar a balança do poder.



▲  
Lord Alexander Thomas Cochrane

Faltava, porém o imprescindível. Uma liderança militar de incontestável prestígio, com experiência, capacidade e autoridade suficientes para a difícil missão. Um homem cujo nome apenas aterrorizasse o inimigo.

Esse homem, raro, raríssimo, para a felicidade nossa, existia. E bem perto do Brasil. Até recentemente havia comandado com espetacular sucesso a Marinha do Chile na guerra de independência daquele País. Um controvertido ex-oficial da Marinha Real Britânica, que “excepcionalmente Nelson, ninguém causou mais forte impressão no seu tempo como herói de romance”.

Seu nome: Lord Alexander Thomas Cochrane, 10<sup>o</sup> Conde de Dundonald – “*Britannia Last of Sea Kings*”.

O convite brasileiro é concludente:

*“Venha Milord, a honra vos convida, a gloria vos chama... Confie no reconhecimento brasileiro, na munificência do Príncipe, na probidade sem manchas do atual governo”.*

As ações da recém-formada Esquadra nacional (anglo-brasileira, para sermos mais precisos) sob o comando do Primeiro-Almirante (posto hierárquico exigido pelo Lord Cochrane para o comando geral da Armada e das operações navais) excederam as melhores expectativas. Ou melhor dito. Superaram os mais fantásticos sonhos.

Em apenas seis meses – abril a setembro de 1823 – reverteram o quadro militar existente. Determinaram a expulsão do Exército português na Bahia com o suporte de uma força naval extremamente mais poderosa, perseguindo-a através do Atlântico até a Foz do Tejo, apreendendo-lhe 78 navios. Possibilitaram a ocupação das cidades de São Luiz, no Maranhão e Belém do Pará, forçando o retorno das respectivas guarnições para Portugal, e isolaram o restante da tropa reinol em Montevidéu, levando-a posteriormente à rendição.

Sob qualquer ótica e em todo o tempo, a atuação do Lord Cochrane e seu *Band of Brothers* ultrapassou o excepcional. Militarmente, as operações da Armada foram as principais responsáveis pela expulsão das forças portuguesas do País. E mais. Politicamente, consolidaram a Independência e asseguraram a unidade nacional com as províncias do Norte e Nordeste integradas definitivamente ao Império. O reconhecimento internacional da nova nação viria rapidamente.

Quanto às presas de guerra, atingiram elas níveis consideráveis. Setenta e oito navios mercantes, de transporte e de guerra, inclusive uma fragata de 44 canhões, recém-construída, apresada no porto de Belém. Vultosa quantidade de bens públicos e particulares apreendidos no Maranhão e no Pará.

Estimativas coevas totalizaram essas presas em £ 255.000 ao câmbio da época. Aproximadamente o orçamento de toda a Marinha brasileira um ano inteiro aos valores de 1823. Estava montado o cenário para uma disputa de 50 anos, resolvida finalmente por arbitragem e da qual cuidaremos em suas grandes linhas, por ser o objetivo primeiro deste trabalho histórico-jurídico.

## O “PRIZE MONEY”

O direito ao valor das presas tomadas ao inimigo durante a guerra mantinha-se como uma sacrossanta e imemorial prática marítima. Fazia mesmo parte intrínseca da estrutura naval. Uma diabolicamente inteligente maneira de incentivar comandantes, oficiais e tripulações a enfrentar os inacreditáveis riscos do mar nos tempos da Marinha a vela, perigos esses acrescidos de sangrentas batalhas navais. Quem assistiu ao filme *O Mestre dos Mares* teve uma pálida idéia daquela terrível realidade. Com propriedade vaticinava o filósofo grego: “Existem três espécies de homens: os que estão vivos, os que estão mortos e os que estão no mar”.

O dinheiro das presas nas guerras napoleônicas, nos séculos XVIII e XIX enrique-

ceu muitos almirantes e comandantes audazes com essa loteria de sangue. O Lord Cochrane foi um deles. A sua genialidade militar aliada a uma audácia sem limites o transformaram em um ganhador sucessivo. Muito jovem ainda, comandando a pequena fragata *Pallas*, em pouco tempo capturou tantas presas valiosas que o navio passou a ser conhecido como “*Pallas Dourada*”, provocando disputas para a escolha da tripulação. Isso em uma época onde o recompletamento das guarnições dos navios de Sua Majestade britânica era feito a força pelo temido sistema do *press gang*.<sup>(2)</sup>

O direito às presas (navios e bens), regulamentado por Ato de 1708, com a participação de toda a tripulação, era tradicionalmente vigente na Royal Navy. Tinha correspondência na legislação portuguesa pelos Alvarás Régios de 07.12.1796 e 09.05.1797, com vigência mantida no Brasil pós-independência, por ato do Imperador D. Pedro I. A leitura de ambos os documentos, por si somente, recompensa o trabalho da pesquisa. Vazados no estilo da época, constituem verdadeiros códigos de procedimentos quanto a atuação dos “Vassalos destes Reinos e Senhorios de Portugal se apliquem a destruir a Navegação de todos os Inimigos, que ao presente, e ao diante tem, ou possam ter os ditos Reinos, solicitando-lhes todos os danos possíveis”.

O artigo V do Alvará Régio de Regimento, datado de 7 de dezembro, complementado pelo artigo III do Alvará de Declaração e Ampliação, de 9 de maio cuidam detalhadamente da questão das “Presas feitas pelas Embarcações de minha Real Coroa” sumariadas no quadro apresentado na pág. 50.

Havia ainda o Decreto de 30 de dezembro de 1822 regulando a atividade de corsários, não se aplicando aos navios de guerra. Nada mais.

Para um homem com a formação do Lord Cochrane, o “*prize money*” era assunto que não comportava dúvidas ou questionamentos. Ademais, uma das características de sua personalidade era o amor pelo dinheiro. “*Buscar o ouro com a glória*” poderia ser a sua divisa. A via legal existia e dela nunca abriria mão. A

<sup>(2)</sup> *Press Gang* – Grupo de homens que cercavam outros homens e os forçavam ao serviço militar ou naval contra a vontade

	Britânicos (antes de 1808)	Brasileiros (1824)
a. Comandante (s)	Dois oitavos	Dois oitavos
b. Comandante-em-Chefe	Um oitavo	Um oitavo
c. Oficiais Comissionados	Um oitavo	Um oitavo
d. Oficiais não Comissionados	Um oitavo	Um oitavo
e. Sargentos	Um oitavo	Um oitavo
f. Outros	Dois oitavos	Dois oitavos

questão das presas assumiu extrema gravidade chegando mesmo a prejudicar a eficiência da Esquadra nacional.

Deixemos o Prof. Brian Vale, autor do melhor trabalho sobre o problema das presas pronunciar-se sobre o assunto.

*“Para Cochrane e os homens da Esquadra, a quantidade de mercadorias inimigas e o grande número de presas flutuando nos seus ancoradouros na Bahia, eram evidência concreta dos triunfos que tinham obtido e das recompensas que se deveriam seguir. Mas, para o governo, a magnitude da vitória da Marinha era agora um embaraço. A restauração de propriedades portuguesas capturadas era tábua rasa de qualquer política de conciliação interna ou de paz externa e, como resultado, a administração parecia ter decidido assegurar a liberação de tantas presas quanto fosse possível por meios legais. Quando o Conselho Militar Supremo começou a examinar os casos que lhes eram apresentados, cada brecha e sutileza na lei foram utilizadas para liberar as capturas da Esquadra. Uma decisão de que nenhum vaso capturado no porto ou dentro de duas léguas da costa era presa, dentro da lei, assegurou a liberação da maioria dos mercantes. As reivindicações da esquadra para navios de guerra capturados foram desaprovadas com base em que eles eram Direitos da Coroa, e as pretensões de Cochrane, de entrar na posse de todas as propriedades capturadas no Maranhão, foram dissolvidas por um entendimento de que a província nunca tinha sido território inimigo, fora sempre parte do império brasileiro, embora sob temporária ocupação portu-*

*sa. Dentro de dois meses, a Corte Superior de Presas dissolveu a reivindicação da Esquadra em cerca de metade das propriedades que eles tinham capturado e reivindicações por danos já estavam sendo despachadas pelos proprietários”.*

(In *O Almirante Cochrane e a Questão das Presas*, Navigator, pgs. 67 e 69)

Sentindo-se prejudicado e mesmo traído o Primeiro-Almirante abriu as baterias com progressiva violência contra aquela Corte, acusando-a de parcialidade e demora injustificada nos procedimentos. Sem a menor dúvida, uma boa parte de razão lhe assistia. Seguiram-se negociações diversas, a maioria infrutífera, ora por falta de boa-fé das partes, ora por problemas administrativos e processuais, ora por questões políticas, ora pela desconfiança permanente do Lord Cochrane em relação aos ministros partidários de Portugal na Corte de Presas.

Finalmente, por intervenção direta do Imperador em documento pelo próprio transcrito, ficou acertado então que a Esquadra seria credora do valor de todas as presas tomadas antes de 12 de Fevereiro de 1824, com os valores dos respectivos “*prize money*” definidos por árbitros indicados pelas partes, independentemente do crédito de £ 8.000,00 pela captura da nova fragata, rebatizada *Imperatriz*. A 23 daquele mesmo mês foi publicado Decreto Imperial ratificando os termos do acordo.

Voltemos ao Professor Brian Vale para as suas considerações:

*“No seu modo simplista, Cochrane atribuíra todas as suas queixas sobre a Corte de Presas à obstrução deliberada dos portugueses, não somente as decisões des-*

*favoráveis, mas também as demoras que haviam sido fonte de tanta ira. Esperava Cochrane que o acordo de 12 de Fevereiro fosse seguido por uma imediata aceleração das decisões da Corte de Presas e pelo pagamento do dinheiro das presas, e quando nada disso aconteceu ele imediatamente chegou a conclusão de que o governo o tinha enganado. Para um homem do temperamento do Primeiro-Almirante, somente provas concretas, na forma do mais rápido julgamento das presas e a respectiva indenização poderiam superar essas suspeitas, e nas circunstâncias nada disso era possível, primeiro por causa da natureza dos processos legais envolvidos e, segundo, das dificuldades financeiras do governo”.*

Detalhar tão extenso quão complexo litígio em um simples artigo como este torna-se impensável. Injusto, contudo, obscurecer o empenho do Ministro da Marinha e do próprio Imperador em atender – dentro das possibilidades de um erário deficitário (para não dizer-se quase falido) os reclamos, nem sempre procedentes, de um grande homem visivelmente obcecado em receber somas a que, no seu entendimento, julgava-se credor. Segundo Tobias Monteiro (*História do Império*, V. I, pg. 320) “ao morrer em 1861, ele havia embolsado 447 contos e a sua viúva ainda perceberia 60, perfazendo as duas parcelas o total de 507 contos”... “nunca servidor algum do Brasil teve tão farta recompensa monetária”. A toda evidência aquele autor nem sonhava com as ocorrências do Brasil dos nossos dias...

Ao revés, evidencia-se injustificável que somente em 1865 a Corte de Presas tenha chegado a uma sentença final quanto aos apresamentos feitos pelo Lord Cochrane na Guerra da Independência, há quarenta e dois anos.

Segundo aquela decisão, os direitos do ex-primeiro-almirante, deduzidos os valores anteriormente pagos, atingia o montante de £ 9.450, entregues ao seu filho, Thomas Barnes Cochrane, 11<sup>a</sup> Conde de Dundonald. O velho lobo-do-mar havia falecido cinco anos antes. Desta vez a Justiça tardou... e falhou.

Discordando dos valores atribuídos pela sentença, o referido herdeiro voltou a car-

ga solicitando do Governo Imperial uma compensação adicional de £ 77.750. Setenta e sete mil, setecentas e cinquenta libras esterlinas! Uma nova demanda se abria, sem perspectivas de breve conclusão, em uma antevisão mesmo da eternidade.

## A SOLUÇÃO ARBITRAL

Não há cabida nem constitui pretensão nossa efetuar um juízo de valor sobre os fatos ocorridos e as partes envolvidas na disputa. Pretende-se tão somente demonstrar com um exemplo marcante de nossa história três importantes posicionamentos:

### Primeiro

Que nem sempre a melhor prestação jurisdicional se verifica sob uma justiça estatal vinculada a normas codificadas e sujeita a vetores exógenos de diferentes naturezas.

### Segundo

Que a nação brasileira historicamente tem recorrido a formas alternativas de resolução de disputas, a exemplo dos litígios de fronteiras, conduzidos pelo Barão do Rio Branco e a questão das presas entre o Governo do Império e o Almirante Lord Cochrane.

### Terceiro

Que a arbitragem internacional tem sido o instrumento legal adotado com êxito para a efetiva resolução de conflitos em impasse ou não resolvidos adequadamente pela justiça comum.

As novas pretensões do 11<sup>a</sup> Conde de Dundonald e as contramedidas do Império levavam a crer que o litígio necessitaria décadas para ser solucionado. Uma perspectiva indesejada pelo Império do Brasil e sobretudo pela Legação da Sua Majestade Britânica, no Rio de Janeiro. Com a situação nesse quadro de impasse, e sob intensa pressão da representação britânica, o Governo Brasileiro concordou que o litígio fosse resolvido por arbitragem internacional. Uma decisão de manifesto bom senso.

Por oportuno transcreve-se a correspondência do Foreign Office ao 11<sup>a</sup> Earl of Dundonald, informando o acordo:

*Foreign Office  
June 12. 1878  
The Earl of Dundonald.  
My Lord*

*With reference to my Letter of the 21<sup>st</sup> of May I am directed by Earl Granville to inform you that Her Majesty's Minister at Rio has reported that the Brazilian Government has selected Mr. Partridge, Minister of the United States and the Baron de Cavalchini, The Italian Minister at Rio, as arbitrators upon your Lordship's claims.*

*Mr. Buckley Mathews has concurred in this selection, but he hehenes that the arbitrators will desire to obtain the permission of their respective Governments to perform the duty requested of them.*

*I am, My Lord  
Your Lordship's most obedient  
Humble Servant  
Assinatura ilegível*

No mês de Fevereiro de 1873 (cinquenta anos após o início da disputa) os embaixadores dos Estados Unidos, James R. Partridge e da Itália, Barão A. Cavalchini aceitaram as indicações das partes para desempenharem as funções de árbitros, convidando o seu colega Embaixador M. Bartholeynes de Fosselaert como *Umpire*, ou árbitro desempatador, em caso de divergência entre os dois primeiros, o que não ocorreu.<sup>(3)</sup>

Para os eventuais leitores não integrantes da área jurídica, a arbitragem, ou Juízo Arbitral é um método alternativo de resolução de disputas desvinculado da Justiça Estatal. As partes escolhem livremente os árbitros que constituirão o Tribunal Arbitral, com poderes para decidir o litígio. Devem fazê-lo de modo independente, imparcial e justo. Doutrinariamente, a arbitragem pode ser de Direito – mediante utilização da Legislação de Regência – ou por Equidade, com “a aplicação do conceito do justo, do equanime, independentemente da obediência à legalidade estrita”.<sup>(4)</sup>

A leitura da cópia do documento original do “*Settlement of Claim on Brazilian Government granted to 11<sup>th</sup> Earl of Dundonald*” é bastante

ilustrativa. O *award* consiste em 27 páginas manuscritas, tamanho ofício, em letra miúda assinado pelos dois árbitros citados, não constando a assinatura do *Umpire* por não ter sido necessária a sua atuação. Data – 6 de Outubro de 1873.

Em sete meses de trabalho os árbitros concluíram uma tarefa que a Corte de Pressas necessitou meio século. A estrutura do laudo arbitral lembra os elementos exigidos pelo art. 26 da vigente lei brasileira sobre arbitragem. Os árbitros se identificam, escolhem o *Umpire* e passam a analisar detida e detalhadamente cada um dos sete pleitos apresentados, em verdadeiro moderno relatório, decidindo fundadamente caso a caso. O documento respira isenção, independência e conduta ética, características de uma boa arbitragem.

Enquanto reafirma a generosidade do Governo Brasileiro e de S.M. o Imperador para com o Lord Cochrane, declara ter existido descumprimento de muitas promessas, atrasos e longas demoras no pagamento, fazendo o Almirante de fato jus a uma reparação pecuniária.

<sup>(3)</sup> O “Umpire”, elemento clássico do Direito Inglês, ainda vigente no British Arbitration Act, não integra o Tribunal Arbitral, cabendo-lhe tão somente decidir, nos casos de divergências, entre os demais árbitros, optando por uma das posições, sem adentrar no mérito das questões.

<sup>(4)</sup> GRECO FILHO, Vicente. *Direito Processual Civil Brasileiro*. São Paulo. Saraiva, 1997.

Sob um prisma técnico, a arbitragem pode ser classificada como *ad hoc*, e solucionada por equidade pelos árbitros a vista das declarações e documentação apresentadas pelas partes. <sup>(5)</sup> “*Having carefully read and considered the statements, narrative and all the papers presented...*”. Não há menção de convenção de arbitragem regulamentos nem “leis de fundo”. Tampouco existe alusão ao “contrato de trabalho”, a toda evidência celebrado entre o Governo Imperial e o Lord Cochrane. Um documento básico para a determinação dos direitos e deveres recíprocos que certamente haveria de existir em um contexto dessa natureza. A arbitragem, contudo, funcionou a contento. Segundo os ditames do “*leal saber y entender*” dos árbitros na consagrada expressão castelhana.

Pela sua relevância e como demonstração de uma perfeita aplicação do princípio da equidade, vale a transcrição, na íntegra, da solução dada pelos árbitros ao 3º pedido da reclamação, referente a parte em que o Almirante Cochrane julgava-se credor pelas presas de guerra deixadas sem julgamento pelo Tribunal respectivo.

*“Os árbitros, após um detido exame da questão concluíram não possuírem uma base segura para darem o laudo devido à ausência de provas, cifras e valores. Devido a isto, os árbitros concluíram não ser justo admitirem as cifras ou valores apresentados pelo Conde de Dundonald. Por outro lado, não se pode aceitar completamente os argumentos do governo brasileiro pelos quais as reclamações do suplicante deveriam se basear em provas, uma vez que a destruição e perda das provas não foram por culpa do Lord Cochrane. Os árbitros consideraram que há certos fatos que não podem ser negados – capturas foram realizadas, havendo algumas que foram declaradas improcedentes, quando deveriam ser consideradas procedentes, e que entre os noventa e três navios não julgados houve algumas presas que seriam procedentes. Os árbitros concluíram que não poderia ser negado tudo ao Lord Cochrane, quando este faz jus a alguma coi-*

*sa, mesmo que não se possa calcular exatamente quanto, sob a alegação do suplicante não apresentar provas, uma vez que não lhe cabe a culpa de tal fato, assim como da negligência ou recusa de atuar do Tribunal das Presas e da longa demora de 50 anos para averiguação dos fatos. Por outro lado, se os árbitros concordassem com a proposta do procurador do Conde de Dundonald, isto significaria impor ao Governo Imperial uma enorme quantia em benefícios em de uma reivindicação de extensão duvidosa, em pagamento de um suposto valor sem suporte legal. A única solução para o problema seria a de pesquisar algum dado que servisse de base para uma conciliação entre as duas partes. Esta base pode ser encontrada na Carta enviada por Lord Cochrane ao Barão de Penedo, embaixador brasileiro em Londres, em 9 de fevereiro de 1860, na qual afirma que a quantia mínima que ele julgaria justa para cobrir todas as suas reivindicações sobre os seus serviços prestados no Brasil seria a de £ 44.000 esterlinas. Já que esta oferta não foi aceita, em 1860, pelo Governo, os árbitros supõem que a quantia foi considerada muito grande, mas se for levado em conta a demora do ajuste de contas, a redução que poderia ter sido solicitada pelo Governo, em 1860, seria considerada no momento uma compensação pelo atraso. Deduzindo-se assim do montante oferecido em 1860 o pagamento de £ 9.450, ainda ficará a quantia de £ 34.550 esterlinas. Como a quantia oferecida pela Fragata Imperatriz foi sempre considerada à parte das reclamações do dinheiro das presas, os árbitros concluíram que esta quantia não deve ser deduzida das £ 34.550 esterlinas”.*<sup>(6)</sup>

O Governo Imperial pagou £ 38.675 com quitação completa de qualquer dívida para com o seu ex-Primeiro Almirante. Singularmente o laudo foi lavrado em duas vias. “*One in the French Language to be delivered to the Imperial Government, and one being in the English language to be delivered to her Britannic Majesty’s Legation in Rio de Janeiro*”. O Brasil, mesmo sendo uma das partes, ainda não pos-

<sup>(5)</sup> “Não raro pratica injustiça o Magistrado que, com insensibilidade formalística, segue rigorosamente o mandamento do texto legal...” “Há casos em que é necessário abrandar um texto, operando-se tal abrandamento através da equidade, que é, portanto, a justiça amoldada a especificidade de uma situação real”. (Miguel Reale, in *Lições Preliminares de Direito*, pg. 295)

suía prestígio bastante para fazer constar a língua portuguesa em um documento internacional de tanta relevância.

A destacar. O Laudo proferido pelos árbitros, com a isenção assegurada por uma perspectiva temporal de 50 anos, não somente decidiu sobre os valores em litígio, como também ensejou condições para um reexame da contravertida mas importantíssima atuação do ex-Primeiro-Almirante na Guerra da Independência, ainda não efetivado pela historiografia nacional.

\* \* \* \* \*

Uma ironia do destino. O famoso baile da Ilha Fiscal, atestado de óbito do Império Brasileiro, foi realizado em homenagem a oficialidade do encouraçado chileno “Almirante Cochrane”, que naquele país é considerado herói nacional.

## UMA ADVERTÊNCIA INTERTEMPORAL

*“Todas as artes apresentadas à sociedade para o benefício comum da humanidade e todas as leis que foram instituídas para obrigá-la a viver no temor de Deus e em obediência às Leis Humanas seriam inúteis e sem sentido se não fossem sustentadas e defendidas por uma força militar.”* (Nicolau Maquiavel)

No Recife de Pernambuco, aos 28 de março do Ano da Graça de 2004.

## FONTES

### DOCUMENTAIS

Autos do Laudo Arbitral decidindo a questão Império do Brasil x Almirante Lord Cochrane. s.n.t (acervo do SDM).

### BIBLIOGRÁFICAS

HENDERSON, James. *The Frigates: an account of the lesser*. Lodon: Ebenezer Baylis, 1970.

MARTINS, Helio Leoncio. *Almirante Cochrane – Uma figura polêmica*. [Rio de Janeiro]: ARPEPP, 1997. 134p.

SILVA, Antonio Delgado da. *Legislação Portuguesa*. anos 1791 a 1801. SDM.

VALE, Brian. *O Almirante Cochrane e a questão das presas*

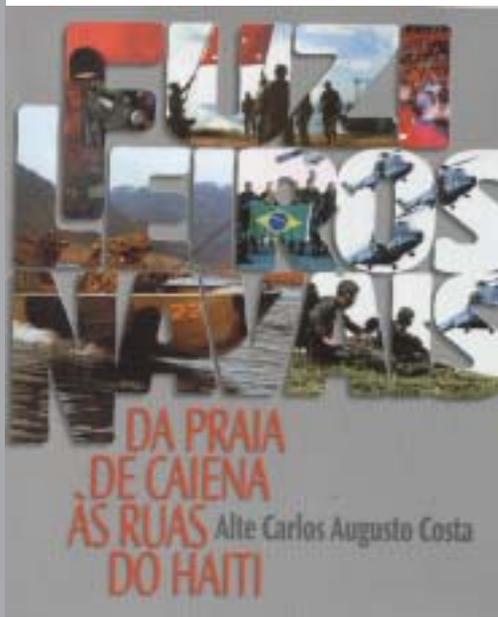
\_\_\_\_\_. *Independence or Death: British Sailors and Brazilian Independence*. London, New York: I.B. Tauris Publishers, 1996.

---

<sup>(6)</sup> Cópia do Laudo Arbitral (resumo) indicação do fichário 1/5/444/6-20 – SDM.



## Serviço de Documentação da Marinha



*O autor descreve a trajetória do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), desde sua criação, no século XVIII, aos dias de hoje, com ênfase na segunda metade do século XX, período em que o CFN passa por radicais transformações, tornando-se um dos mais importantes elementos do Poder Naval brasileiro, com capacidade de projeção anfíbia e com doutrina própria em operações. Obra ilustrada, em cores, 95 páginas.*

*Vendas: Serviço de Documentação da Marinha.*

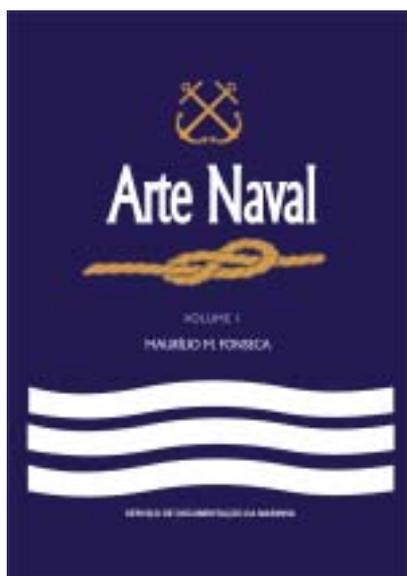
*Informações: (21) 2104-6852.*

**R\$ 30,00**

*Sétima edição, ampliada, revisada e atualizada na abordagem sobre marinharia, estruturas e tecnologias navais. O livro, em dois volumes, é dividido em 18 capítulos e apresenta aos leitores informações sobre manobras e fainas a bordo, legislação e transporte de carga em navios mercantes, entre outras. Os volumes não são vendidos separadamente. Obra ilustrada, 932 páginas.*

*Vendas: Serviço de Documentação da Marinha.*

*Informações: (21) 2104-6852.*



**R\$ 50,00**



▲  
*Vista da cidade de  
Iguape e do Porto  
de Cananéia*

# Arqueologia no Baixo Vale do Ribeira\*

**Maria Cristina Mineiro Scatamacchia**

*Doutora em arqueologia pela Universidade de São Paulo, é arqueóloga do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP*

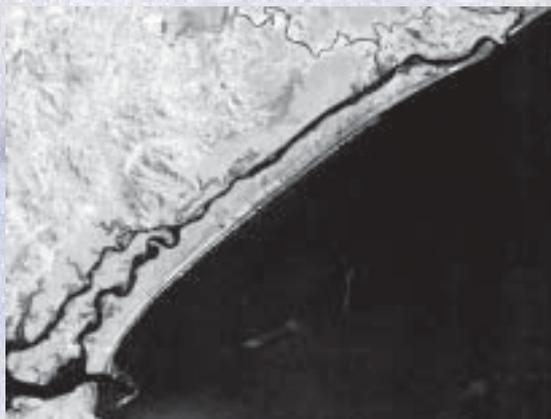
O objetivo deste artigo é apresentar o programa de Arqueologia regional do Baixo Vale do Ribeira, mostrando a natureza da pesquisa que está sendo realizada. O programa está sendo desenvolvido em duas vertentes: uma da pesquisa arqueológica e outra de extensão de serviços à comunidade. A pesquisa está direcionada para o levantamento e a identificação do patrimônio arqueológico resultante do processo de ocupação da região, incluindo aquele que hoje se encontra submerso.

A proposta visa identificar os padrões de ocupação, com as diferentes intervenções e adaptações realizadas pelos grupos humanos na paisagem, que tem no meio aquático um importante componente. Esta situação é evidente na análise das características físicas da zona litorânea do Baixo Vale do Ribeira.

O braço de mar, denominado Mar Pequeno e a bacia do Rio Ribeira formam uma ampla rede aquática, que foi utilizada ao longo do tempo como subsistência, força motriz e transporte.

Ao longo do tempo podem ser observadas as mudanças na relação do homem com o meio aquático, cujos exemplos podem ser mostrados através de alguns subprojetos já realizados.

*Imagem da zona litorânea do Baixo Vale do Ribeira*



\*O Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira está sendo desenvolvido com o apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Trata-se de um projeto regional cujos resultados estão sendo aqui resumidos pela coordenadora do projeto, mas que está sendo desenvolvido por uma equipe: Gilson Rambelli, Célia Maria Cristina Demartini, Charles Bonetti, Cleide Franchi, Paulo Bava de Camargo, Flávio Rizzi Calippo, Marcelo Pini Prestes, Leandro Duran Domingues e Antonio César Granero.



▲  
Acima, vistas do  
Mar Pequeno nas  
duas extremidades

O caráter multidisciplinar do projeto está concretizando a visão teórica que temos da Arqueologia como ciência social, preocupada em conhecer os processos culturais dos grupos em seus diferentes momentos históricos. A preocupação na devolução destes conhecimentos para as populações atuais faz com que a Arqueologia cumpra o seu papel social, possibilitando a utilização do passado no presente.

A extensão de serviços à comunidade engloba projetos referentes à divulgação e à gestão do patrimônio arqueológico<sup>1</sup>. O maior motivo da destruição dos vestígios arqueológicos que tem sido observado na região é decorrente da ignorância do seu significado e do aproveitamento que eles podem ter para a comunidade local. Uma publicação, *Guia arqueológico do Baixo Vale do Ribeira*, dirigida para o público escolar, está cumprindo o papel de transmitir de maneira acessível informações sobre o processo de formação e povoamento da região.

O auxílio de outras ciências, principalmente no que se refere às técnicas de prospecção e amostragem, tem sido uma grande contribuição para o reconhecimento e identificação dos sítios arqueológicos e os seus contextos de deposição, tanto em terra como embaixo da água.

A área do projeto compreende toda a zona litorânea do Baixo Vale do Ribeira, sendo que as áreas pesquisadas até o momento estiveram concentradas principalmente nos municípios de Iguape e Cananéia, com uma intervenção pontual na Ilha Comprida.

Estamos trabalhando com a hipótese do Baixo Vale do Ribeira ter sido uma área de fronteira cultural, tendo como base a posição que foi apontada na documentação textual. As diferenças comentadas nas crônicas do século XVI estão relacionadas com a área de ocupação da população indígena no litoral brasileiro, onde o Baixo Vale do Ribeira estaria situado entre os tupis (tupiniquins e tupinambás) ao norte e os guaranis (carijós) ao sul. Historicamente, esta região também constituía uma área limítrofe com relação à população européia: entre portugueses e espanhóis, com a fronteira marcada pela linha de Tordesilhas.

O resultado das pesquisas arqueológicas vai poder confirmar ou não está hipótese, possibilitando o escl-

---

<sup>(1)</sup> A implantação do museu regional na cidade de Iguape foi o primeiro passo para a valorização e conservação dos bens culturais, que estavam sendo destruídos de maneira acelerada.

recimento sobre a própria noção de área de fronteira, onde os traços culturais se fundem ou onde eles possuem uma mudança brusca.

As pesquisas realizadas na região até o momento puderam identificar basicamente três padrões de ocupação relacionados a grupos humanos e a momentos cronológicos diferentes. Os sítios arqueológicos identificados são produtos das atividades de grupos coletores-pescadores, grupos horticultores ceramistas e colonizadores europeus.

#### OS PRIMEIROS HABITANTES: GRUPOS COLETORES-PESCADORES

O padrão de ocupação dos grupos coletores-pescadores corresponde ao tipo de sítio arqueológico conhecido com nome genérico de sambaqui<sup>2</sup>. Estes sítios foram construídos basicamente com restos faunísticos, onde as carapaças de conchas são os elementos mais visíveis. A morfologia destes sítios pode variar de acordo com o substrato de deposição, assim como as espécies marinhas que foram utilizadas na alimentação ou que integraram de alguma maneira o sistema cultural do grupo. Algumas áreas de atividades podem ser inferidas graças à presença de artefatos e sepultamentos.

Os sítios relacionados a estes grupos estão situados ao longo do Mar Pequeno e do Rio Ribeira, em áreas associadas a mangues. As datas obtidas até o momento mostram uma ocupação que vai de 7000 a 1000 anos atrás.

A cultura material associada a estes grupos engloba artefatos de pedra e osso. A indústria lítica é pouco especializada, estando presentes lascas, raspadores, lâminas de machado e figuras escultóricas de pedra polida.

A intensa relação destes homens com o ambiente aquático e as diversas maneiras de adaptação foram vitais para a sobrevivência do grupo, permitindo a longa permanência na região e o desenvolvimento de traços culturais indicadores de estabelecimentos com relativa estabilidade.

*Abaixo, vista de alguns sambaquis. Nota-se a difícil visualização de sua topografia sob a vegetação*



<sup>2</sup> Sambaqui tem sido definido como o tipo de sítio arqueológico constituído basicamente por vestígios faunísticos, principalmente malacológicos, de forma colinar e base oval, sendo que a sua altura varia de 2 a 30 metros. Na pesquisa realizada na área foi possível identificar estruturas com morfologias diferentes, que deverão ser melhor caracterizadas no decorrer da pesquisa.

▶ Exemplo de artefatos confeccionados em pedra, produzidos por grupos coletores-pescadores

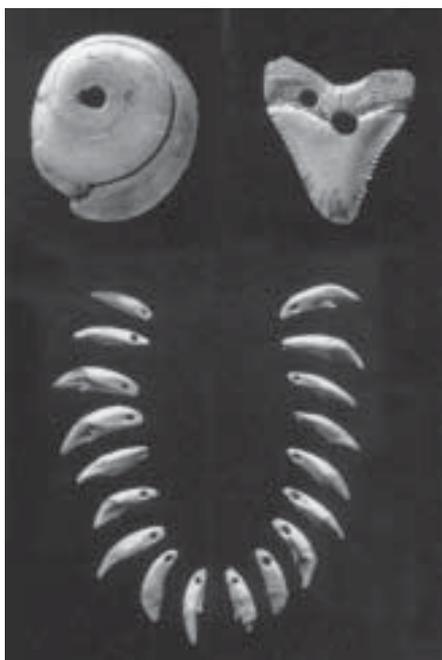


OS HABITANTES QUE OS EUROPEUS ENCONTRARAM: GRUPOS HORTICULTORES CERAMISTAS DE FILIAÇÃO LINGÜÍSTICA TUPI-GUARANI

Quando os portugueses chegaram ao Brasil encontraram a faixa litorânea ocupada por grupos indígenas, que posteriormente foram classificados como pertencentes à família lingüística tupi-guarani.

Estes grupos eram horticultores e ceramistas. Deixaram como testemunho do seu padrão de ocupação grandes aldeias, cuja característica morfológica é a grande concentração de fragmentos cerâmicos em um contexto de solo mais escuro, como decorrência da decomposição da matéria orgânica que era utilizada na construção das casas. A distribuição de artefatos, vestígios de fogueiras e sepultamentos em urnas localizadas fora das casas permitem inferir as áreas de atividades e a composição estrutural destas aldeias<sup>3</sup>.

▼ Exemplo do aproveitamento de dentes e conchas para e criação de adornos



<sup>(3)</sup> Pesquisa de campo realizada com o propósito de aplicar a abordagem de site *catchment analysis* permitiu identificar a área de captação de recursos necessária para a manutenção dos grupos horticultores e uma possível reconstituição do seu ciclo anual.



As aldeias estão localizadas em pequenas elevações situadas próximas ao Rio Ribeira ou ao Mar Pequeno.

A cultura material associada engloba artefatos de pedra, de cerâmica e menor quantidade de osso, existindo em alguns sítios a presença de objetos de origem européia. A informação etnográfica do século XVI menciona outros materiais que, nas regiões tropicais, não estão presentes no registro arqueológico. Menciona também o uso de grandes canoas e os mecanismos de pesca utilizados por esses grupos.

A cerâmica constitui o traço diagnóstico para a identificação cultural destas sociedades tribais, cujas características na região estamos definindo.



▲  
*Aspectos dos sítios arqueológicos relacionados aos grupos horticultores ceramistas*



▲  
*Exemplos de vasilhas cerâmicas*



◀  
*Pingente de dente.  
Ilustração de  
meados do século  
XVI*

Os artefatos de pedra, principalmente os adornos, puderam ser relacionados com as ilustrações contidas na documentação textual do séc.XVI.

*Tembeté*  
▼



## O PROCESSO DE OCUPAÇÃO EUROPÉIA

O processo de ocupação pelos europeus na região é um dos mais antigos do Brasil. A presença de portugueses e espanhóis pode ser identificada através de uma série de registros materiais, que vão desde as primeiras marcas de posse do território até os vestígios dos sistemas produtivos, defensivos e portuários.

Na região, estas pesquisas relacionadas à Arqueologia Histórica constituíram uma grande ponte entre a pesquisa e a comunidade, pois fizeram com que a noção de sítio arqueológico se tornasse um dado menos abstrato. O sítio arqueológico, no caso, é resultante de atividades de um passado mais recente, que pode ser relacionado mais facilmente pela população com a sua própria história.

A seguir, podemos mencionar alguns exemplos de sítios históricos que têm sido encontrados na região e que estão sendo pesquisados.

►  
*Padrão de pedra,  
marcando o sul  
da capitania de  
São Vicente e o  
limite com o  
domínio  
espanhol: A linha  
de Tordesilhas*



ARQUEOLOGIA HISTÓRICA: SISTEMA PRODUTIVO



▲  
*Engenho  
de arroz*





◀ *Armação de Baleia*



## O SISTEMA PORTUÁRIO DA CIDADE DE IGUAPE

O sistema portuário de Iguape foi, até o final do século XIX, o principal gerador da economia regional e o responsável pelo conjunto arquitetônico ainda existente na cidade. A recuperação das antigas estruturas portuárias através da pesquisa arqueológica significa uma valorização das marcas físicas da história e a possibilidade de reconhecimento e uso social pela comunidade do seu patrimônio cultural.



▲  
*Sistema de articulação dos dois portos: Porto da Ribeira (fluvial) e Porto Grande (marítimo)*



Aspectos da pesquisa arqueológica realizada para a recuperação do antigo sistema portuário da cidade de Iguape



Vale do Ribeira

## ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA

A prática da arqueologia subaquática tem sido realizada no âmbito do projeto de maneira exemplar, isto é, pela primeira vez foi implantado um programa sistemático de recuperação e gestão dos bens culturais submersos. A inclusão deste tipo de pesquisa em regiões costeiras é fundamental para o entendimento do processo de ocupação humana em relação com a dinâmica dos processos de formação.

A variação do nível do mar foi acentuada na zona costeira do baixo vale e teve um papel importante na consolidação da paisagem atual. Os trabalhos de Arqueologia e principalmente aqueles que estão atuando nos vestígios submersos podem constituir ele-

mentos importantes para a compreensão destes processos de transformação no ambiente.

Um dos objetivos deste tipo de trabalho, em relação ao grande público, é mudar a idéia da arqueologia subaquática como sinônimo de “caça ao tesouro”. Deste modo, as pesquisas realizadas em naufrágios visam mostrar a importância que este tipo de sítio tem como documento histórico e da perda deste potencial informativo que acontece com a retirada e saque de materiais.

Os exemplos mencionados a seguir mostram alguns dos resultados alcançados: sambaquis submersos<sup>4</sup>, arqueologia dos sistemas defensivos<sup>5</sup>, naufrágio do Vapor *Conde d'Águila*<sup>6</sup>.

<sup>(4)</sup> Esta pesquisa serviu de base para a dissertação de mestrado de Flávio Rizzi Calippo *Sambaquis submersos de Cananéia*.

<sup>(5)</sup> Esta pesquisa serviu de base para a dissertação de mestrado de Paulo Bava de Camargo *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia-Iguape*, SP.

<sup>(6)</sup> Esta pesquisa integra a tese de doutorado de Gilson Rambelli *Arqueologia subaquática em Cananéia*

## SAMBAQUIS SUBMERSOS



◀ Testemunhos subaquáticos realizados por Vibracoring

## ARQUEOLOGIA DOS SISTEMAS DEFENSIVOS

As informações sobre o Forte da Trincheira estão presentes na documentação textual, mas a sua localização precisa foi perdida com a erosão do terreno na ponta da Ilha Comprida, fazendo com que as estruturas materiais a elas relacionadas fossem tragadas pelo mar. Graças às pesquisas arqueológicas subaquáticas, com o apoio de um magnetômetro gradiométrico<sup>7</sup> para uso em ambiente subaquático e do *side-scan* (sonar de varredura lateral), foi possível recuperar a sua localização.



## O VAPOR CONDE D'AQUILA COMO UMA NOVA PERSPECTIVA PARA A PESQUISA EM NAUFRÁGIOS



◀ Aspectos da pesquisa de arqueologia subaquática no naufrágio do Vapor Conde D'áquila



<sup>7</sup> Equipamento construído pelo Prof. Dr. Francisco Hiodo (IAG-USP), que mede o campo gravimétrico de objetos metálicos ferrosos.

## DIVULGAÇÃO E GESTÃO DO PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO

A proposta que norteia os projetos de extensão é fazer com que os vestígios do passado possam ser utilizados em benefício do presente, fazendo com que a Arqueologia cumpra o seu papel social. Esta premissa é de especial importância para a região do Baixo Vale do Ribeira, inserida dentro de uma área de preservação ambiental e sem possibilidades econômicas. Trata-se de uma situação onde existe um rico patrimônio arqueológico, cercado de miséria.

Deste modo, o reconhecimento e valorização do patrimônio arqueológico pode ser uma importante fonte de geração de recursos, através da implantação de programas de turismo cultural e do leque de oportunidades decorrentes.

Entre os trabalhos já realizados de devolução à comunidade, podemos citar: Museu Histórico e Arqueológico de Iguape; Museu de Sítio Caverna do Ódio; Projeto de exposição no Parque Estadual da Ilha do Cardoso

Publicação de divulgação: *Guia Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira*

Estão em andamento: Projeto de criação do Memorial do Mar<sup>8</sup>; Projeto de gerenciamento do Patrimônio Arqueológico; Projeto de implantação de programa de Turismo Cultural.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta sumária apresentação teve como objetivo mostrar alguns dos resultados já obtidos pelo Programa de Arqueologia do Baixo Vale do Ribeira, alertando para a importante contribuição que o enfoque regional pode dar não apenas para o conhecimento histórico local, como para a Arqueologia como disciplina científica. Este tipo de projeto, de caráter multidisciplinar, tem toda a condição de ser um laboratório experimental, onde podemos aplicar teorias e métodos, discutir padrões e propor previsões para serem novamente testadas em um movimento dialético que resulta na produção do conhecimento. Conhecimento que devemos devolver para a comunidade local, criando as condições de uso social no presente dos sítios arqueológicos, como uma maneira de garantir a sua conservação para as gerações futuras.

---

<sup>8</sup> Em conjunto com a Diretoria de Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, Ibama e Prefeitura Municipal de Iguape.



## Paralelo entre Osório e Barroso

**Jonas de Moraes Correa Neto**

*General-de-Exército, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)*

### ABERTURA

Eram dois bravos!

Barroso, oficial de Marinha, ensimesmado, meticuloso, competente, hábil marujo, experiente nas fainas marinheiras e nos postos de combate de muitos navios.

Osório, oficial de Cavalaria, extrovertido, arrojado, experimentado nas tropeadas e nos entreveros, nas cargas violentas e nas lutas sem quartel.

Eram ases naquilo que faziam, por profissão e por nobreza, cumprindo missões de perigos e de sacrifícios, chefiando de perto gente aguerrida e estóica, gente que obedecia sem vacilar, confiando neles.

Um, Barroso, gozava da consideração dos seus chefes e pares; mas não era renomado entre a marujada, salvo entre quem o conhecia.

O outro, Osório, cedo ficou célebre lá nas refregas do extremo sul, onde seus feitos eram contados nas rodadas de mate, nas prosas dos galpões e nos fogões gaúchos.

Barroso não teve seu nome amarrado a um toque de corneta, nem silvos de apito poetizando sua pessoa.

Osório teve. Em seu louvor, compuseram compassos de clarim, que anunciavam à tropa: “Lá vem Manoel Luís!”

Pois assim chegaram os dois, cada qual com sua personalidade, ao seu momento de maior glória: Barroso em Riachuelo, Osório em Tuiuti. Então, estiveram formidáveis. E se projetaram com brilho ímpar, como padrões de liderança militar, na História do Brasil.

Estão imortalizados, nas Forças Armadas, como uma espécie de vice-patronos da Marinha e do Exército.

### INTRODUÇÃO

Tudo isso tem levado a estabelecer um paralelo entre as figuras do Almirante Barroso e do General Osório. A especulação se justifica: eles foram as personagens exponenciais de duas batalhas duríssimas, de imensa importância, logo no começo da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai.

Em Riachuelo, a 11 de junho de 1865, travou-se um combate naval que iria assumir *status* de batalha em vista dos meios envolvidos e, principalmente, do seu resultado, essencial para o prosseguimento das operações aliadas em curso, tanto nos rios quanto em terra. De fato, a força naval paraguaia, ao perder a maioria dos seus meios flutuantes, o que definitivamente perdeu foi a capacidade de disputar o domínio das vias fluviais.

Nessa batalha, a Bandeira do Brasil encontrou-se sozinha diante do inimigo! O comandante, o vencedor, foi o Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso.

Em Tuiuti, a 24 de maio de 1866 (menos de um ano após Riachuelo), ocorreu a maior batalha campal jamais travada em campos sul-americanos. Foram incontáveis os rasgos de valor; esbanjou-se valentia (aliás, de parte a parte). Quando terminou a peleja, as forças terrestres paraguaias estavam mais do que vencidas: estavam impossibilitadas de, em médio prazo, recuperar-se com recursos humanos e materiais em condições de enfrentar as exigências da campanha que viria. O Paraguai fez, sim, prodígios de superação; porém, após a derrota em Tuiuti, nada mais conseguiu do que cair numa defensiva desesperada, sem chance de reversão.

Nessa pugna, atingiu dimensão solar a pessoa do comandante do Exército Brasileiro e líder de batalha de toda a força aliada, o Marechal-de-Campo Manoel Luís Osório.

Eis aí os dois titãs dessas pelejas retumbantes.

Quem eram eles, realmente, esses dois chefes exemplares?

Vamos ver-lhes as vidas, em enfoques paralelos e ligeiros.

## DESENVOLVIMENTO

### A) INDIVIDUALIDADES

1. Barroso nasceu em Lisboa em 29 de setembro de 1804. Veio para o Brasil no navio que trouxe a Família Real, em 1808. Tinha quatro anos e acompanhava seus familiares, pois seu pai, Capitão da Brigada Real de Marinha, era comandante de uma das baterias de canhões da nau capitânia *Príncipe Real* (atingiria o posto de tenente-coronel).

Desde moço, Barroso era fechado, pouco falante. Teve uma educação básica e depois a profissional, feitas com esmero na Corte (Rio de Janeiro). Escrevia com correção, em geral de modo conciso, mas exato para seus fins. Não há trabalhos literários de sua autoria, só os funcionais (diários, relatórios, correspondências). Merece ser destacada a “tocante,

singela e elegante parte do terrível e glorioso combate”, parte na qual (no dizer de ilustre historiador) “brilha a calma tranqüilidade de um bravo e a virtuosa modéstia de um benemérito”. Principia Barroso com a frase lapidar: “Não fizemos tudo quanto desejávamos, mas quanto podíamos”. E se estende em precisos relatos, em observações, citações de pessoas e fatos, e em culto à verdade, como neste ponto: “O inimigo nos esperava e não fugia”. Essa parte confirma que “o estilo é o homem”, pois nela se identifica, muito além da *secura* do chefe, um estado de alma.

De Barroso, porém, pouco – pouquíssimo – nos chegou de seu espírito. Era atilado. Empregava muito a gíria marinha e era dado a usar expressões estereotipadas, para situações parecidas, como esta: “cada pau agüenta com a sua vela” (i. é: cada um com sua tarefa). Partiram dele os emocionantes sinais de Riachuelo, bastante difundidos entre nós, como: “atacar o inimigo que a glória é nossa” e “o Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”. Convém citar, por altamente expressivo, o que Barroso afirmou ao Almirante Carlos de Noronha: “A minha maior glória... (não é Riachuelo...) .... é ter ido de aspirante a almirante sem fazer mal a ninguém.” (num encontro em Montevidéu, tendo ele quase 80 anos e estando cego).

A vida militar de Barroso foi sempre coerente.

Ele foi marujo por vocação; mais do que isso: por gosto.

Era um completo lobo-do-mar. Também era, no miudinho, um técnico naval, um conhecedor sapiente da maneira correta de realizar tarefas típicas, de fazer revisões e reparos nas estruturas e nos elementos propulsores dos navios, de manter, dispor e usar o armamento. Esse “hábil manobrista e excelente navegador” era um instrutor capaz, um disciplinador cuidadoso, um homem firme e corajoso – portanto, um combatente.

2. Osório nasceu em 10 de maio de 1808, em uma estância gaúcha do início do século XIX, com todas as influências culturais e sociológicas que tal origem continha. Era filho de um modesto furriel de tropas provinciais,

pouco depois passando a agricultor e, no ambiente fluido das lutas fronteiriças, de novo militar, tão conceituado que chegaria a tenente-coronel.

A instrução básica de Manoel Luís foi rudimentar. Estudos profissionais regulares nem pôde fazer; quando teve oportunidade, ainda jovem, requereu matrícula na Academia Real Militar, mas foi-lhe negada, sob a alegação de que fazia falta na campanha da Cisplatina. É que carecia de uma garantia de berço. Porém, esse escanteio não diminuiu nele a sede de aprender e, durante toda a sua vida, tratou do auto-aprendizado – inclusive do profissional – nos cursos realísticos da tarimba militar prestante.

Osório não redigia bem; aos poucos, com atenção e persistência, foi melhorando e alcançou boas condições. Falava bem, com clareza; era bom orador, fluente, direto ao assunto; discursava com naturalidade e ênfase, podendo ser cortês, ferino, desbordante ou gozador. Era dado a versejar, e repentista incisivo, mordaz, mesmo em questões de serviço. Deixou-nos uma porção de pensamentos, de ditos, que são, por si só, retratos precisos – e preciosos – do cidadão que ele era, e verdadeiras máximas de comportamento ético e de posicionamento diante de assuntos relevantes. Assim como Barroso com os jargões dos marinheiros, Osório habituou-se ao linguajar típico dos gaúchos da fronteira (brasileiros e platinos, em sua interpenetração) – palavreado, dizeres, expressões.

De Osório, não se pode afirmar que tivesse sido militar por vocação. Foi-o quase que somente por efeito do ambiente belicoso do Rio Grande do seu tempo, que o arregimentou ainda um menino e, pelas suas qualidades, conservou-o engajado pela existência toda. Ele mesmo confessou: “eu, que sou soldado sem muita paixão pela vida de guerra...”; e disse que o dia mais feliz de sua vida seria quando visse serem queimados todos os arsenais. Dizia também que entrava nas campanhas devido ao “sentimento do dever”. É... e aí fazia aquilo que sabia fazer melhor: comandar forças em combate, liderar homens debaixo de fogo e presentear-los com vitórias.

## B) CARREIRA MILITAR

1. Barroso foi praça aos 17 anos (18 outubro de 1821) como aluno na Real Academia de Marinha. Saiu guarda-marinha um ano depois (27 novembro 1822). Durante cerca de 30 anos galgou todos os postos até atingir o generalato: chefe-de-divisão, em 2 dezembro de 1856. A seguir, e já Barão do Amazonas (3 de janeiro de 1866), foi promovido a chefe-de-esquadra (21 janeiro de 1867), vice-almirante (12 abril de 1868) e, ao final, reformado como almirante (9 de maio de 1873).

2. Osório, que desde cedo acompanhava seu pai em muitas jornadas arriscadas, começou como soldado de Cavalaria (1ª de maio de 1823). Ia fazer 20 anos e servia na Legião de São Paulo, no sítio de Montevideu. Em outubro de 1824, era primeiro-cadete no 3º Regimento de Cavalaria do Exército. De dezembro de 1824 até o generalato, foram 27 anos percorrendo a cadeia hierárquica. Em 2 de dezembro de 1856 (exatamente na mesma data de Barroso), também alcançou o generalato: brigadeiro graduado; seria efetivado em 15 junho de 1859. Em seqüência, foi promovido a marechal-de-campo (8 julho de 1865), já na Guerra do Paraguai, foi feito Barão do Herval (18 de maio de 1866, no mesmo ano de Barroso); depois tenente-general (1ª de junho de 1867) e, finalmente, marechal-do-exército graduado (27 junho de 1877).

## C) CAMPANHAS

1. Barroso participou, na Cisplatina, da guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, entre 1826 e 1828; era guarda-marinha, logo segundo-tenente, embarcado em diversos navios. Teve seu batismo de fogo em 29 de dezembro de 1826, como imediato do Brigue-Escuna *D. Januária*, em combate no Rio Negro (Alto-Uruguai). Finda essa guerra, à qual se deveu o nascimento da República Oriental do Uruguai, continuou Barroso em serviços rotineiros, próprios de sua patente, nas mais das vezes embarcado – até como imediato do seu antigo colega de Academia, seu grande amigo Joaquim Marques Lisboa (o futuro Marquês de Tamandaré e

Patrono da nossa Marinha). Em 1836/37, no comando do Brigue *Brasileiro*, como capitão-tenente e capitão-de-fragata, tomou parte na luta contra a revolução dos cabanos, no Pará. Durante a Revolução Farroupilha (1835/45), não esteve em ações de combate, mas algumas vezes, embarcado, cumpriu missões entre a Corte e o estuário do Prata, principalmente para transporte de tropas e equipamentos para as forças legalistas. Na guerra de 1851/52, contra Oribe e Rosas, foi comandante de navios, participando do bloqueio do Prata e dos transportes de tropas. Entrou em ação várias vezes, inclusive no forçamento do Passo do Tonelero (17 dezembro de 1851). Era capitão-de-fragata; após a guerra, foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra (3 de março de 1852).

Na Campanha do Uruguai (1864/65) e – imediatamente ligada a ela – na Guerra do Paraguai (1865/70) foi onde mais teve participação e destaque em operações. Era o comandante da Divisão Naval do Rio da Prata, desde 1862, com sede em Montevidéu. Já em abril de 1865, passava a chefe do Estado-Maior do Comandante-em-Chefe das Forças Navais em Operações no Rio da Prata, o Almirante Tamandaré, e acumulava essas funções com as de comandante da 2ª Divisão Naval. “Durante a guerra do Paraguai, tomou parte, embarcado, nos principais eventos da primeira fase da campanha: Corrientes, Mercedes, Cuevas, a guerra das chatas, Riachuelo, Passo da Pátria, Curuzu, Curupaiti. ... Findo o turbulento ano de 1866, agravou-se o estado de seus olhos (catarata). Barroso pediu licença para tratar da saúde e se recolheu à Corte. Na mesma ocasião, Tamandaré também se retirava do teatro de operações, ao qual nenhum dos dois haveria de retornar.”

2. Osório, praça cavalariano aos 15 anos, logo teve seu batismo de fogo, nas lutas pela Independência, na Cisplatina (1823/1824), quando foi promovido a alferes. Emendou as campanhas, participando da guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, combatendo com garra e até começando a se tornar famoso, em Sarandi e Ituzaingó. Por essa ocasião (1825/1828), Barroso também

estava nessa guerra; mas, ao que parece, nunca se encontraram....

Foi atuante no decênio heróico farroupilha (1835/1845), ao lado dos imperiais; exerceu comandos de regimento e de brigada e atingiu o posto de tenente-coronel. Cessada a guerra civil, permaneceu em serviço, entremeando períodos de licença, principalmente para atender à sua família, de vida muito modesta e sacrificada.

Vindo a guerra contra Oribe e Rosas (1851/1852), lá estava Osório comandando o seu 2º Regimento de Cavalaria, que teria assinalado papel na Batalha de Caseros, onde foi promovido a coronel, por bravura.

Outro interregno de atividades em guarnições do Rio Grande e novamente na guerra. Na Campanha do Uruguai (1864/1865) e na do Paraguai (1865/70), foi comandante de divisão e do nosso Exército em operações, e de corpos de Exército nas fases pesadas da grande guerra. Sempre presente, sempre decidindo, sempre celebrado, famoso e amado. Um homem providencial. Passo da Pátria, Tuiuti, Avaí, Peribebeu, são gemas da sua coroa.

#### D) PERSONALIDADES

1. Barroso era muito austero. Era um tanto rude, pouco acessível e, portanto, nada simpático. Disciplinador rigoroso, entretanto justo. Em suas funções, quaisquer que fossem, era organizado, metuculoso, detalhista se a questão requeria. Partes, relatórios, orais ou escritos, recomendava que fossem curtos, precisos, sem floreios; continha os excessos deles – os verbais, parando-os, e os escritos, restituindo-os com exigências de maior objetividade.

Em geral, não era querido. Porém, era muito considerado. Tudo nele impunha natural respeito: de estrutura mediana, corado, olhos azuis, ereto, bem fardado, tinha aparência e comportamento que lhe davam boa fama. Mas, querido certamente não era, devido à excessiva rigidez no trato, em serviço e fora dele. Isso, antes de Riachuelo...

Antonio Luis von Hoonholtz, Almirante Barão de Tefé, que comandava a Canhoneira

*Araguari* em Riachuelo, discursando em 11 de junho de 1908 (quando foi depositada a urna mortuária de Barroso na cripta do monumento a ser inaugurado na Praia do Russel, no Rio), confessou que somente durante a batalha – não anteriormente... – admirou, surpreendido, a atitude de liderança do seu chefe-de-divisão: calmo, impávido, sempre no convés do capitânia, barbas ao vento. E aquele tenente, apreciando seu comandante, jamais se esqueceria da cena majestosa; e só então passou a vê-lo, a Barroso, com simpatia, porque ali o vira como um “símbolo da verdadeira coragem”.

2. Osório era um homem simples; bonachão, sem ser relaxado. Nisso, o jovem oficial trupiê foi como seria, mais tarde, o maduro General.

Era afável, humano, cativante; simpático naturalmente. Disciplinava os transgressores, se possível, pelo aconselhamento, mas, com a recomendação: “e não repita...”

Era muito, muito querido. Mais até: era idolatrado. Esse sentimento, com que de coração o brindavam seus comandados, acabou por contagiar o povo brasileiro (não apenas os gaúchos), que dele fez o seu herói militar prototípico. Dionísio Cerqueira, que foi general honorário e ministro da Guerra (interino, 1896), escritor do belíssimo livro *Reminiscências da Campanha do Paraguai*, narrando a invasão do Paraguai pelo Passo da Pátria, em 16 de abril de 1866, uma exitosa operação anfíbia de transposição do Rio Paraná, refere-se ao General Osório, o comandante do Exército Brasileiro. Osório, já marechal-de-campo, desceu do navio-transporte e logo se foi terra adentro, com seu piquete de cavaleiros e seguido, em marche-marche, pelo batalhão de Deodoro da Fonseca a respaldá-lo. Diz textualmente Dionísio: “Depois de realizados os grandes feitos vem sempre a crítica mordaz, ... Foi o que aconteceu a Osório, o imortal, o ídolo do Exército, que o amava porque via sempre a glória cintilando na ponta da sua lança legendária. Acusam-no por ter-se arriscado temerariamente num reconhecimento à viva força, à frente de poucos homens, quando dependia de sua vida o bom êxito da operação..... Osório avançou na frente e foi o primeiro a

pisar a terra paraguaia! ‘Fez mal!’ – dizem os críticos frios. ‘Fez muito bem!’ – exclamam os soldados entusiasmados do Exército que ele conduziu à vitória.... Nesse dia memorável, o General firmou a conquista do coração do seu Exército. Todos o amavam, por sabê-lo generoso e bravo e que ele não sentia desdouro em lhes dirigir palavras de afeto, quando passava pelos fogões dos bivaques, nas rondas de comandante-em-chefe. . Nesse dia, Osório fez-se o batedor da estrada da glória, para dar exemplo às suas tropas.” E diz também: “Nada sugestiona tanto a alma do soldado como esses atos de temerário heroísmo, consagrado pela vitória. Desde então, Osório assumiu proporções extraordinárias... Quando passava, envolto no pala, deixando ver a gola bordada da farda, com um ar risonho e bom, todos o aclamavam. Acho que foi a primeira vez que o nosso comandante recebeu vivas dos seus soldados, fascinados por ele”.

3. Barroso e Osório mantiveram-se autênticos – através da vida, no desfiar da carreira – em seu modo de ser, de proceder, de conviver.

Ambos foram modelares, em momentos cruciais.

Todavia, não há dúvida de que seus pontos culminantes pairaram, exatamente, nas batalhas fundamentais – Riachuelo, Tuiuti – como que historicamente irmanadas em um mesmo e profundo sentido de grandiosa definição de valores, de inexorável demarcação de rumos.

Naquelas batalhas, os chefes supremos agiram como figuras notáveis de homens, guerreiros, líderes.

4. Barroso caracterizou-se por iniciativa, ousadia, coragem; sobre tudo, por criatividade. Estando o inimigo mais forte e apoiado de terra, e em posição mais favorável após quatro horas de luta sem trégua, impunha-se um gesto audaz, surpreendente. Teve-o Barroso, inspirado e consciente, jogando violentamente a *Amazonas* contra alguns navios paraguaios e literalmente os escangalhando com a roda-de-proa; e assim, dando novo e maior alento à nossa Força Naval e fazendo que, pouco depois, o restante da força paraguaia fugisse rio acima,

numa comprovação de derrota. E tão completa foi ela, que o próprio Osório, em ofício ao Almirante Tamandaré, diria: “tenho profunda convicção de que a Marinha salvou a causa da Aliança em 11 de junho” (6 novembro de 1866).

5. Osório, em Tuiuti, desdobrou-se no comando da defesa. Acorria a toda parte, providenciando reforços, substituições de tropas, mandando tamponar brechas, enquanto pessoalmente combatia, a ponto de ser ferido por bala e lhe morrer uma montaria. Osório não era um estrategista, e sabia disto; ele era, sim, um inato comandante tático, que dosava por instinto, ousadia e prudência, e era nisso insuperável.

Mais de três décadas depois (em 1900), discursando no Círculo Militar de Buenos Aires, o historiador argentino Garmendia diria que, como se esperava de um verdadeiro chefe, Osório “conhecia o coração dos seus soldados”. Conhecia, sim. Conta-nos o General Dioniso, no livro citado, que “tínhamos, felizmente, à nossa frente, o grande Osório, que surgia como um semideus, nos momentos mais críticos. Ouvi – e narro com ufania – (ouvi) soldados feridos ... levantarem-se a meio ... e murmurarem... quando ele passava: Viva o General Osório! Viva Osório!”

6. Foge ao escopo deste trabalho tratarmos das duas batalhas, Riachuelo e Tuiuti – dos primórdios, do meio físico, das forças em presença, do desenrolar, da finalização, das conseqüências todas. Haveria muita coisa a dizer. Em abordagens específicas, ainda mais cresceriam os vultos de Barroso e Osório, os condutores das esplêndidas vitórias.

O Brasil reconheceu os méritos de ambos. Barroso, por ato imperial de 3 janeiro de 1866, quando já era Chefe do Estado-Maior da Esquadra, no Prata, foi distinguido com o título de Barão do Amazonas, com grandeza, em sua vida. E Osório, que vinha de longa campanha e comandava nosso Exército, na Tríplice Aliança, bem na manhã de 24 de maio – que bonito acaso! – recebera a notícia de sua ascensão a Barão do Herval, com grandeza.

Um fato significativo, que tem escapado à observação dos historiadores militares, é que o primeiro regulamento para o Imperial Colégio Militar (de 9 de março de 1889), no referente a premiações, estabelecia as seguintes medalhas de ouro, que caberiam aos alunos mais bem classificados, ao final do curso (nesta ordem):

1. Duque de Caxias;
2. Almirante Barroso (não Barão do Amazonas);
3. Marquês do Herval (não General ou Marechal Osório);
4. Visconde de Inhaúma (o Almirante. J. J. Inácio, substituto de Tamandaré, que não aparece no rol, pois ainda estava vivo);
5. Conde de Porto Alegre.

#### COMO FECHO

Em largos e rápidos traços, este é o paralelismo que entendemos apropriado ressaltar, falando ora de um, ora do outro; vamos encerrar com poucas considerações mais.

Barroso foi brasileiro por opção. Pronunciou-se pela nossa Independência. Serviu ao País, na Marinha, de norte a sul do Brasil e no exterior, onde foi necessário. Sempre e somente, foi um militar devotado. Faleceu aos 71 anos (em 8 de agosto de 1882), em Montevidéu, onde se casara (em 1843, com D. Carmen Alvarez) e onde, após reformado no posto de almirante, em 1873, fixara residência definitiva.

Osório era gaúcho de costumes arraigados, radicado lá na sua província em constante efervescência. Sempre guerreiro, sempre convocado a servir. Também, sempre político, o que era um vício rio-grandense... Por isso, mantinha residência no Rio, com o que atendia às solicitações do Senado e do Ministério, representando o seu partido, o Liberal. Faleceu no casarão da Rua Riachuelo, nº 117 (hoje ocupado pela Academia Brasileira de Filosofia), em 4 outubro de 1879, aos 71 anos (no cargo de Ministro da Guerra do gabinete Sinimbu). Note-se, praticamente na mesma idade de Barroso.

Um paralelo, sim, entre duas existências ativas, cheias de riscos e andanças, de sucessos e de glórias; gozando, ainda em vida, do reconhecimento nacional, em distinções de postos, cargos e títulos; homenageados no bronze das estátuas; e, o que sobreleva tudo mais, gravados, com insigne honra, na memória brasileira.

## FONTES

### BIBLIOGRÁFICAS

BARROSO. Pesquisa em banco de dados. Disponível em: <<http://www.sdm.mb/sdmnovo/pesq/barroso/barroso.htm>>. Vários acessos.

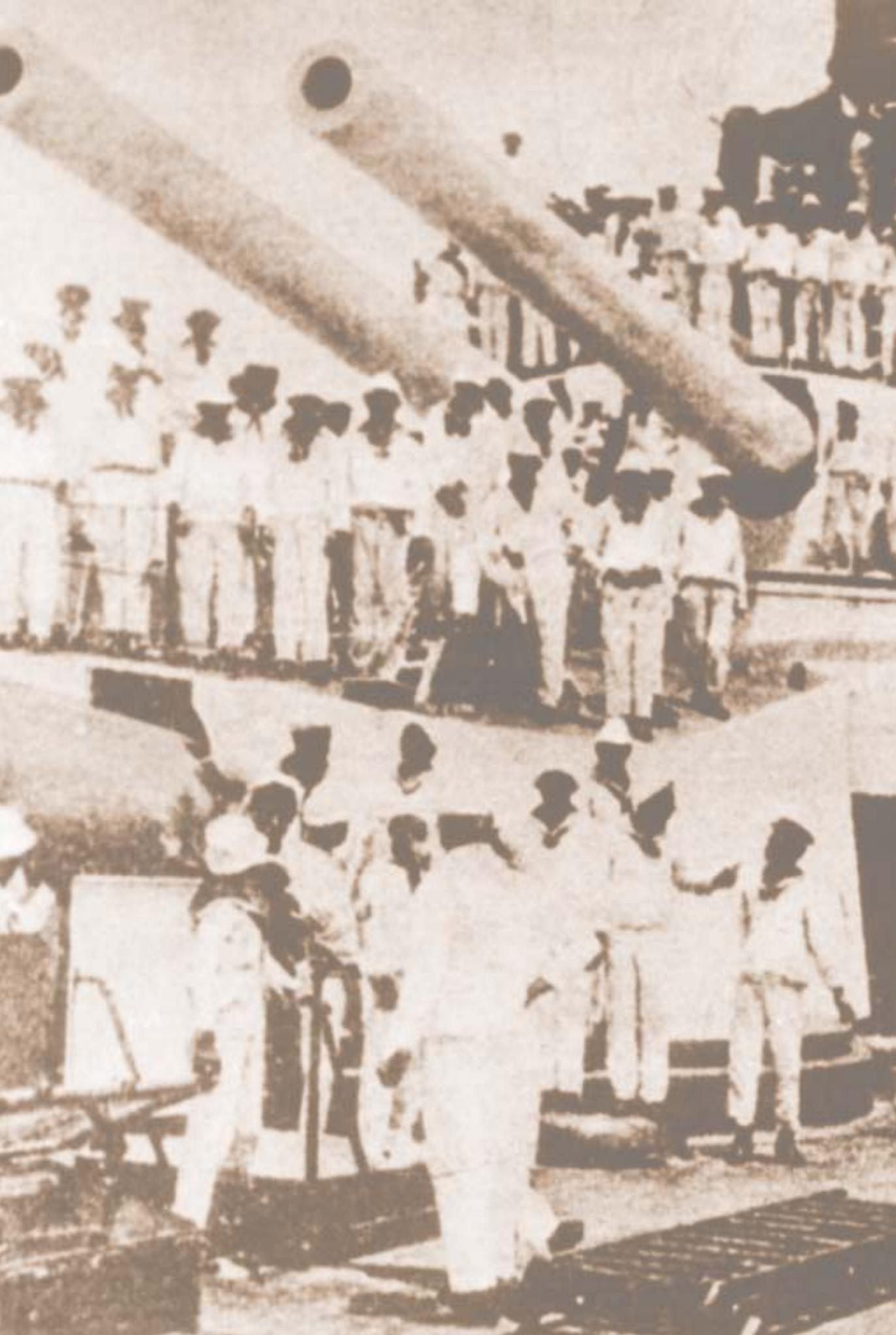
BOITEUX, Henrique. Francisco Manoel Barroso da Silva, Almirante, Barão do Amazonas. *Os Nossos Almirantes*. Rio de Janeiro, V.5, 1932.

FRAGOSO, Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, V.II, 1957.

MAGALHÃES, João Batista de. *Osório*: Símbolo de um povo, síntese de uma época. Rio de Janeiro. Agir, 1946. 525p.

O EXÉRCITO na história do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, Salvador:Odebrecht, V.II, 1998.

SUBSÍDIOS para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro, v.21, 1965. Edição comemorativa do Centenário da Batalha Naval do Riachuelo.



# João Cândido e a Revolta de 1910

**Helio Leonicio Martins**

*Vice-Almirante, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)*

A perspectiva do ano de 1910 constituía um marco na vida e na eficiência da Marinha de Guerra, substituindo fase anterior de estagnação, mas foi rompida no dia 22 de novembro por motim eclodido nos seus mais poderosos navios recém-adquiridos, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, o Cruzador *Bahia* e o antigo blindado *Deodoro*.

A estrutura disciplinar, básica em organização militar, fendeu-se de alto a baixo. No *Minas Gerais*, foram assassinados o comandante e dois oficiais. No *Bahia*, morto o oficial de serviço que reagiu. No *São Paulo* e no *Deodoro*, os oficiais foram desembarcados, mas, no primeiro, um tenente escondeu-se, pretendendo retomar o navio. Ao ver-se isolado, suicidou-se.

Exigiam os amotinados, em mensagem enviada ao governo, a modificação do regime de punições, com o fim do emprego da chibata, e reclamavam do excesso de trabalho vigente nos no-

vos navios. Caso não fossem atendidos, destruiriam o Rio de Janeiro, o que seria possível com mais de 60 canhões, 24 deles os de maior calibre existente, atirando à queima-roupa sobre cidade de edificações frágeis.

Noticiada a revolta, o primeiro dia foi pleno, no Congresso e na Imprensa, de veementes declarações de repulsa à rebelião e de apoio à reação governamental, independente de coloração partidária. Quando, porém, à tarde, o emissor do mais influente político de então, Senador Pinheiro Machado, que tivera contato com os marinheiros, informou na Câmara de Deputados da im-

Encouraçado  
São Paulo



◀ A bordo do Encouraçado São Paulo, os marinheiros revoltados aguardam a anistia para entregar o navio ao comandante nomeado pelo governo

possibilidade de ser dominada a rebelião, do perigo dos bombardeios, e que os rebeldes estavam realmente dispostos a cumprir as ameaças, os discursos e artigos inverteram-se. Passaram a justificar com ênfase o movimento dos que já denominavam “reclamantes”, com ditirambos imaginosos à sua ação, e providenciando, em dois dias, incondicional anistia.

Os oficiais voltaram aos navios, naturalmente em situação disciplinar insustentável. Mas, três dias depois, a regulamentação que impedia a exclusão imediata de elementos molestos foi modificada, dependendo agora apenas de rápido julgamento. Com isto começaram a ser afastados os elementos mais radicais. Ao mesmo tempo, os aparelhos de disparo dos canhões e a munição foram retirados dos navios rebelados. Havia assim promessa de ir-se modificando o ambiente de desconfiança, de apreensões, e criando-se a expectativa de dias melhores.

No início de dezembro, entretanto, repetiram-se os levantes no Cruzador *Rio Grande do Sul* e no Batalhão Naval, estes sem apresentarem justificativas nem finalidades. Esperavam ter a adesão dos revoltosos de novembro, o que não sucedeu. Dominada a

segunda insurreição, houve o ensejo para violenta reação das autoridades, atingindo tanto os insurretos de dezembro quanto os de novembro, na verdade sem que ditames jurídicos regulares fossem atendidos, com aspectos de desforra, o que, aliás, não despertou protestos daqueles congressistas e cronistas que com tanta indignação – e manifesta admiração – haviam aclamado a revolta.

Esta página negra na História da Marinha brasileira, afetando da mesma forma o País, com repercussão internacional, incluindo ameaça de ato que hoje classificaríamos como “terrorismo” nunca havido, qual fosse a destruição da capital de uma nação, tem sofrido, em sua descrição e comentários, dupla deformação. A oficialidade da época, vítima cruenta de ataques candentes do Congresso e da imprensa, limitou-se a clamar contra o que o evento apresentou de primitivo e feroz, mantendo atitude defensiva em relação à própria honorabilidade e à da Marinha. Por outro lado, escritores “da esquerda” utilizaram sublevação puramente militar, sem conotação política ou ideológica, apresentando-a como movimento popular, para o que dispunham do necessário: elemento humilde lutando por motivo justo, enfrentando e vencendo classe dominante. Não houve preocupação de analisar com profundidade o que teria causado aquela explosão, se teria sido possível evitá-la, que conseqüências trouxe, mais útil historicamente do que a simples descrição dos acontecimentos.

Basicamente a revolta foi causada pela dissintonia que houve entre o tipo de elemento humano recrutado e a complexidade tecnológica dos modernos barcos de guerra que ele deveria guarnecer. A aplicação da chibata como castigo das faltas cometidas a bordo dos navios, inconcebível nos tempos atuais, era, até a metade do século XIX, o último resquício do

*O prédio danificado pela artilharia legal é o Quartel do Batalhão Naval, na Ilha das Cobras. João Candido ajudou o governo, depois de anistiado, a sufocar a nova rebelião*



ambiente bárbaro da vida nos veleiros. Estes, de dimensões reduzidas, transportavam guarnições desproporcionadamente numerosas, necessárias para atender às manobras vélicas e operar os muitos canhões. O que o trabalho no alto dos mastros, debaixo de mau tempo ou em combate, exigia de robustez física, inconsciência do perigo, correndo a par com a resistência precisa para sobreviver nos esquifes, que eram os navios de então, centenas de dias no mar, em condições higiênicas precaríssimas, alimentação deteriorada e água poluída, é inimaginável hoje. Para tripulá-los, só se encontrava sub-homens recrutados à força nos níveis mais baixos da humanidade. Na solidão oceânica, longe de qualquer possibilidade de intervenção terrestre, manter aquelas feras disciplinadas, sem o que mesmo a sobrevivência do navio era duvidosa, só se conseguia com tratamento impiedoso, do qual o uso da chibata era o mais suave. Isto aconteceu durante séculos, em toda a epopéia dos Descobrimentos, nas guerras nelsonianas, entre as nações mais civilizadas do tempo.

Com o advento dos navios mecanizados, tecnicamente complexos, tudo mudou. Ao invés da força bruta dos “homens de ferro em navios de madeira”, passou-se a recrutar técnicos, especialistas, gente preparada e educada. Os navios eram maiores, com menos tripulantes, deslocamento rápido permitindo cruzeiros de menor duração, passadio assegurado pelas frigoríficas e a água destilada. Os sistemas disciplinares abrandaram. Os castigos corporais foram desaparecendo: na Espanha em 1823, na França em 1860, nos Estados Unidos em 1862, na Alemanha em 1872, na Grã-Bretanha em 1881.

No Brasil, entretanto, essas transformações não se deram de forma tão rápida e nítida. Mesmo depois de 1885,

quando os primeiros encouraçados “modernos” foram incorporados, ainda envergavam eles armações vélicas e o recrutamento do pessoal não melhorara sensivelmente. Continuou-se na prática de utilizar a ralé das cidades, ex-presidiários e condenados enviados



pela polícia como para uma casa de correção, ou escravos fugidos da senzala e do tronco. O tempo de serviço era de 15 anos. Expulsar um mau elemento era quase impossível pelas dificuldades burocráticas a vencer. Preferia-se recorrer aos castigos. Quando havia condenação, o tempo de prisão acrescentava-se ao tempo de serviço.

As tentativas de melhor preparo do pessoal nas escolas de aprendizes e profissionais falhavam devido ao lamentável nível intelectual dos alunos. Das primeiras, os grumetes saíam analfabetos ou quase. Mas, de qualquer forma, mesmo em número insuficiente e não no nível desejável, elementos novos, como telegrafistas, eletricitas, maquinistas, passaram a ombrear com os rudes marinheiros antigos. Mas o sistema da chibata persistia. Grande parte da oficialidade não o aprovava. Mas a virulência imperava de tal forma a bordo que isto dava força aos “chibateiros”, embora visivelmente não melhorasse a disciplina, o que só se conseguiria com a subida do nível mental e moral das guarnições, o que também não se fazia. O faltoso que foi chibateado, e serviu de pretexto para a deflagração do movimento, havia navalhado todo o corpo

▲  
*Encouraçado  
Minas Gerais*



▲  
Marinheiro de primeira classe João Cândido



▲  
Deputado e Capitão-de-Mar-e-Guerra Honorário José Carlos de Carvalho que, a mando do Senador Pinheiro Machado, contactou os revoltosos e praticamente pôs fim à rebelião prometendo obter o que desejavam e a anistia

de um companheiro que, de serviço, o denunciara por trazer bebida alcóolica para o navio.

As determinações legais sobre o assunto eram confusas. A rigor, desde a Constituição Imperial os castigos corporais nas Forças Armadas ficaram proibidos, determinação que nunca foi cumprida. Tanto que o Decreto nº 3 da República, de 16 de novembro de 1889, tornou a proibi-los. Mas, a 12 de abril de 1890, novo Decreto, o de número 328, assinado por Deodoro e Wandenkolk – Ministro da Marinha (não aparece publicado no *Diário Oficial*), dispunha sobre a criação das “Companhias Correccionais”, nas quais a chibata era admitida apenas com limitação de número. E daí por diante muitos regulamentos contemplavam este tipo de castigo. Não era portanto a prática da chibata algo oculto ou ignorado. Executivo, Legislativo, Judiciário e Imprensa sabiam de sua existência e a ela nunca se opuseram.

O diferencial entre os marinheiros dos veleiros e os modernos navios cresceu com a aquisição “à uma” de 14 unidades do Programa de 1906. A estadia de muitos marinheiros na Inglaterra mostrou-lhes a odiosidade do sistema. Aos da facção antiga incomodava especialmente o regime de trabalho nos novos navios, verdadeiros estabelecimentos industriais, com horários fixos de serviço, o que não acontecia nos veleiros. Aos mais moços, repugnava a chibata e todo o cerimonial que cercava sua aplicação, com semelhança à escravidão, havia pouco abolida.

Foram estes últimos que realmente tramaram a revolta, organizaram-na, planejaram-na. A mensagem enviada ao governo foi redigida por dois telegrafistas. O cérebro virtual do movimento foi o marinheiro-paioleiro do Cruzador *Bahia*, Francisco Dias Martins, de melhor procedência no Ceará (um dos “meninos impossíveis” postos na Marinha para se corrigi-

rem...). Já se manifestara antes em uma viagem ao Chile, enviando ao comandante carta com assinatura “Mão Negra”, protestando contra os castigos demasiados e citando o Encouraçado russo *Potemkin*, cuja guarnição se rebelara em 1905.

Não possuíam, entretanto, os moços, posição dominante sobre os “antigalhaços”, rudes, valentões. Tiveram que escolher um deles para líder, recaindo a escolha no Marinheiro de Primeira Classe João Cândido Felisberto, considerando um moderado (“híbrido”, o chama uma testemunha da época), com trânsito nas duas facções, mas violento quando provocado, como mostra sua fé-de-ofício, com punições causadas por luta corporal, ostentando uma cicatriz a navalha nas costas (nunca foi chibateado). Exercera funções de ajudante de sinaleiro sem sucesso, mas era excelente “talha-ao-lais”, como se classificava os hábeis veleiros, tendo sido “gajeiro”, isto é, encarregado da operação de um mastro nos navios a vela *Primeiro de Março* e *Benjamin Constant*, deste passando para o *Minas Gerais* em construção, permanecendo quatro meses na Inglaterra. Saíentava-se também como timoneiro.

Não se sabe exatamente quando foi indicado para liderar a rebelião. Estava ausente em reunião a 13 de novembro, quando se decidiu a eclosão do motim. Nada teve a ver com a redação da mensagem enviada ao governo, mas possivelmente já havia sido aceito como chefe. Talvez tenha influído em sua escolha o natural condicionamento dos marinheiros pela hierarquia naval. O chefe deveria estar no capitânia, como ele estava, pois, para ele a Esquadra continuava a existir, só que sob sua direção.

Daí por diante, João Cândido foi sempre apresentado como o líder, o “comandante-em-chefe” da Revolta. O emissário político que procurou conta-

to com os revoltosos dirigiu-se primeiro ao *São Paulo* de onde foi orientado ao *Minas* para conferenciar com João Cândido. Em seu regresso, anunciou-o como o dirigente da rebelião. Jornalis- tas o procuraram, e um deles romanti- zou-o com a alcunha de “Almirante Negro”. Até onde ia sua liderança interna- mente pouco se sabe. O sinal da insur- reição foi um tiro disparado pelo *Bahia*. Ao irromper o motim no *Minas Gerais*, não teve força para cercear os instin- tos sanguinários dos celerados que massacraram os oficiais. Não tomou parte nos ataques, nem mesmo na al- gazarra que os acompanhou. Segundo testemunhas, permaneceu no passadi- ço, conservando-se assim como figura capaz de dialogar, contemporizar, che- gar a um acordo pacífico.

Na primeira noite da rebelião, os na- vios revoltados mantiveram-se em mo- vimento dentro da baía, intimando os não aderentes que o fizessem. Os que se conservaram fiéis ao governo e ca- pazes posteriormente de reagir – cru- zadores e contratorpedeiros – refugia- ram-se para o lado da Ilha do Governador (a reação planejada foi cancelada). Navios auxiliares ou em reparos içaram

bandeiras vermelhas da rebelião, em- bora não estivessem rebeldes. Alguns tiros de canhões de pequeno calibre foram disparados, sem acertos. Logo pela manhã, o referido emissário do Senador Pinheiro Machado, Capitão-de- Mar-e-Guerra honorário e Deputado José Carlos de Carvalho, praticamente acabou com a sublevação. Tomou co- nhecimento das reivindicações dos marinheiros, prometeu-lhes obter o as- sentimento do governo em atendê-las – e a concessão da anistia. Levou o as- unto à Presidência e ao Congresso, mudando-se, imediatamente, a atitude reprovativa existente, com a explosão de inflamados discursos e artigos. En- quanto aguardavam, sendo os rebeldes informados do andamento das negoci- ações por Carlos de Carvalho, os navi- os limitaram-se a rondar a cidade, exi- bindo os canhões apontados, para não haver dúvidas sobre sua força, até re- ceberem a notícia de ter sido concedi- da a anistia.

Nos 15 dias que durou a “Marinha da anistia”, até a eclosão do segundo movi- mento, a ação do “comando” revolucio- nário, inclusive a de João Cândido, dimi- nuíu muito, substituída a chefia por ele-

*João Cândido, que aparece na foto com um lenço no pescoço, posa com repórteres dos jornais cariocas, enquanto espera o decreto do perdão*





▲  
*Antes de entregar o navio, João Cândido obrigou o Comandante Pereira Leite a lhe dar explicações sobre o significado de certas expressões constantes do decreto, as quais não entendia*

mentos radicais que se intitulavam os “Faixas Pretas” (por usarem o lenço de marinheiros cruzado no peito), conservando tensa a atmosfera a bordo, agora com receio que os navios, desarmados, fossem invadidos pelo Exército, o que aliás nunca foi cogitado.

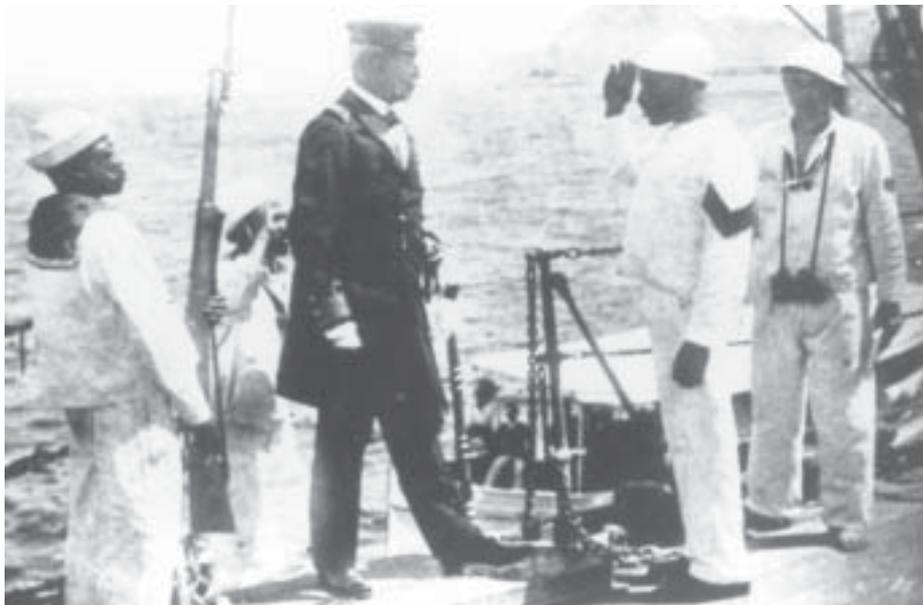
Ante a ebulição do ânimo dos que se haviam rebelado em novembro, os oficiais resolveram desembarcar, o que os marinheiros pediram que não o fizessem, pois seriam eles importantes para a defesa contra os imaginários invasores. Entretanto, à vista da persistência do clima de relativa rebeldia, ainda que passiva, foi decidida a evacuação completa das guarnições das quatro unidades revoltadas em novembro.

Com a nomeação da Comissão de Investigação, que verificaria ter havido ou não ligação entre as duas insurreições – e modificando o Regulamento facilitando as expulsões – começaram os castigos. Mais de mil marinha-

ros foram expulsos da Marinha, a maioria sendo transportada para seus Estados de origem, mas uma centena dos considerados mais perigosos foram embarcados, juntamente com prostitutas e ladrões, em um mercante e levados para Amazonia. No caminho, uma ameaça de motim, verdadeira ou não, resultou no fuzilamento de sete deles.

Mas João Cândido recebeu o peso das represálias. Os panegíricos dos plumitivos e discursadores haviam dado enorme ênfase ao papel que desempenhara, tornando-o um símbolo da Revolta, nele resumindo tudo que ela representara de odioso, cruel, de selvagem, o que não reproduzia a verdade. Foi preso sem menor razão de ser. Não pretendia fugir. Havia sido anistiado. Não participara dos motins de dezembro. Suas intervenções tinham-no mostrando ao lado do governo. Não tomara parte no clima de insubordinação que reinava nos navios. Os “Faixas Pretas” dirigem-nas. Foi entretanto colocado com 17 companheiros em uma cela do Presídio da Ilha das Cobras, exígua, mau ventilada, em noite quente. Os prisioneiros gritaram sufocados, mas o carcereiro não dispunha da chave, guardada por falta de confiança. Na manhã seguinte, só foram encontrados dois vivos, um deles João Cândido. Como

►  
*A chegada do Capitão-de-Mar-e-Guerra Pereira Leite a bordo do Minas Geraes, sendo recebido pelo marinheiro João Cândido, que se encontra na escada, fazendo continência*



seria de esperar, apresentou “perturbações sensoriais, com perturbações visuais e auditivas” (laudo médico), sendo levado para o Hospital de Alienados. Em abril novo exame considerou-o vítima de “astenia cerebral com melancolia e episódios delirantes”.

Estes sintomas foram cedendo. Em maio, voltou ao presídio, onde permaneceu até 1912.

Em liberdade, embarcou nos pequenos veleiros que ainda faziam o comércio costeiro, de acordo com suas habilitações. Queixou-se que as capitânicas dos portos dificultavam seu embarque. É possível que isto tenha acontecido em alguns casos. Mas essas faluas não eram controladas pelas capitânicas dos portos no tempo, e em breve tudo caiu no esquecimento.

João Cândido reapareceu mais tarde, uma figura melancólica, carregador de peixe no mercado. Com o interesse ideológico e o sensacionalismo da Imprensa, começaram as tentativas de entronizá-lo como herói nacional, o que persiste até agora. Não cremos que tenham tido oportunidade de conhecer, mostrando-lhe o valor dos panegíricos clamados sob a mira dos canhões, dois escritos de um mesmo cronista de nomeada. A 27 de novembro escrevia:

***“... o direito que animava os revoltosos era uma garantia desse entusiasmo. Essa alegria popular. Eles mataram o Comandante Batista das Neves e o Tenente Cláudio mas tinham por si o direito da dignidade humana, o primeiro de todos os direitos, que a chibata feriu... João Cândido é um marinheiro formidável, é excepcional, sabe navegar, fazer parnasianismo de manobra (sic)”.***

Mas fins de dezembro, tendo desaparecido as ameaças, em outra crônica, prevê ele para o ano seguinte, 1911, “ameaças contínuas de desgraças incalculáveis” e que “o prólogo delas foi representado por João Cândido, com sua reivindicação cruenta de direitos,

com seu puritanismo pernóstico, com sua arrogância heróica, seu parlamentarismo burlesco, com a nação, de miras alçadas ameaçando”.

Em relação à Marinha, não há dúvidas de que das causas preponderantes da revolta tenha sido a falta de visão das autoridades navais, a partir da segunda metade do século XIX, que não souberam – ou não puderam – evitar o descompasso entre os novos equipamentos mecanizados que substituíam os veleiros e as qualidades técnicas e morais do pessoal disponível para guarnecê-los, procurando corrigir as deficiências disciplinares conseqüentes com regime de punições não mais cabíveis e desumanas.

As cenas de assassinatos e de barbárie com que alguns marinheiros reagiram, e a ameaça, que seria cumprida ou não, mas que houve, de arrasarem a cidade, também não podem ser aprovadas ou comemoradas. A revolta foi diluída sem luta, na manhã seguinte, pela ação política de Carlos de Carvalho.

A rendição sem dignidade, traduzida pelos discursos altissonantes no Congresso e pelas crônicas e artigos na imprensa, pondo nos páramos a justiça da causa, a habilidade marinheira dos rebeldes, comparando-os até com Nelson (célebre almirante inglês), e aclamando sua generosidade por não destruir imediatamente a cidade, eram manifestações falsas, coagidas pelo medo, pois mudaram de direção quando os navios foram desarmados, do mesmo modo não é lembrança que se guarde.

Por fim os castigos desproporcionais aplicados pelo governo, ao arremetimento de processos jurídicos, não deixaram na História rastro róseo, para não dizer o pior.

A Revolta de 1910 é uma página sombria da história tanto da Marinha como do País. Precisa ser virada, esperando que fatos semelhantes não se repitam. E como resultado do ala-

rido exultante no Congresso e na imprensa da época, provocado pelo medo ante os canhões ameaçadores, mais o aproveitamento ideológico na ânsia de apresentar um herói popular e, também por ter sido feito mártir com os castigos comandados não por jus-

tiça mas por vindita, João Cândido Felisberto, modesto, primário, tendo ou não tendo os méritos correspondentes, teve seu momento de glória e ficou na tradição popular como o chefe da Revolta dos Marinheiros, a que terminou com a chibata na Marinha.

## FONTES

### DOCUMENTAIS

Livro de quarto dos Cruzadores *Barroso, Tamoio, Tupi, Tamandaré, República, Tiradentes* e Encouraçado *Florianópolis*.

Relatório do Comandante do Cruzador *Barroso*, Capitão-de-Fragata Amintas José Jorge, enviado com ofício nº291, ao EMA, de 29 de novembro de 1910.

Depoimento do ex-Marinheiro João Cândido ao historiador Hélio Silva em 29 de março de 1968.

ANAIS do Senado, nº IV, 1910

\_\_\_\_\_, nº V, 1910

Relatório do Comandante do Cruzador *República*, datado de 14 de dezembro de 1910.

Relatório do Ministro da Marinha de 1911.

### BIBLIOGRÁFICAS

CARLW, Anthony. *The lower deck on the Royal Navy 1900-1903*. New York: Manchester University, 1981.

CARVALHO, José Carlos de. *O Livro de Minha Vida: na guerra na paz e nas revoluções 1847-1910*. Rio de Janeiro: typ. do Jornal do Commercio, 1912. p.134-308 .

CUNHA, H. Pereira da. *A Revolta da Esquadra brasileira em novembro e dezembro de 1910*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953, p.90 e 91.

MOREL, Edmar. *A Revolta da Chibata*. 3. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1979, 123 p.