



---

**SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL**

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

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

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos

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

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

**Departamento de História**

Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Fragata (T) Ericson Castro de Santana

REVISTA NAVIGATOR

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

Editora Serviço de Documentação da Marinha

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

Tiragem: 1.500 exemplares

<b>NAVIGATOR</b>	<b>RIO DE JANEIRO</b>	<b>N.34 V.17</b>	<b>p. 160</b>	<b>2021</b>
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

## CONSELHO EDITORIAL

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

## CONSELHO CONSULTIVO

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

## INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex  
[www.latindex.unam.mx](http://www.latindex.unam.mx)

REDIB  
[www.redib.org](http://www.redib.org)

CLASE  
[www.clase.unam.mx](http://www.clase.unam.mx)

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

DOAJ  
<http://doaj.org>

Portal de periódicos da Capes  
[www.periodicos.capes.gov.br](http://www.periodicos.capes.gov.br)

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

## EQUIPE EDITORIAL

### Editores

Dr. Sergio Willian de C. Oliveira Filho (EAMCE/CEHIR)  
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)  
Me. Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB)  
Me. Robert W. Porto da S. Castro (DPHDM/PUC-RS)

### Organização do dossiê

Profa. Dra. Mary Del Priore  
Prof. Dr. Fernando Rodrigues da Silva

### Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

### Editoreção Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

### Capa

Designer Gráfica Simone Moretzsohn

### Revisão

Jornalista Denise Koracakis  
Terceiro-Sargento Raquel dos Santos Ramos

### Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

ICAP-Pergamum  
[www.pergamum.puc.br/icap](http://www.pergamum.puc.br/icap)

Livre  
[www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre](http://www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre)

Sumários de Revistas Brasileiras  
[www.sumarios.org](http://www.sumarios.org)

Web of Science  
[www.webofknowledge.com](http://www.webofknowledge.com)

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

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.34 (dez. 2021)

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

Semestral

ISSN 0100-1248

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

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

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

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

# Sumário

5 **Apresentação**

## **DOSSIÊ AÇÕES MILITARES E INSTITUIÇÕES MARÍTIMAS BRASILEIRAS: DA TRANSMIGRAÇÃO DA CORTE LUSITANA À INDEPENDÊNCIA**

8 **Apresentação do Dossiê**

*Mary Del Priore e Fernando da Silva Rodrigues*

11 **Contributos para uma historiografia naval portuguesa: o livro Instruções para a  
Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do Soldado até a de Pelotão  
e o treinamento de soldados da Marinha Real portuguesa nos anos iniciais do  
século XIX**

*Contributions to a portuguese naval historiography: the book Instruções para a Brigada  
Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão and the training of  
Portuguese Royal Navy soldiers in the early years of the 19th century*

**Fábio Neves Luiz Laurentino**

35 **A nau de guerra Príncipe do Brasil, do Arquiteto-Construtor Manuel da Costa  
(act. 1774-1824): Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum**

*The ship of the line Príncipe do Brasil by the shipbuilder Manuel da Costa (act. 1774-  
1824). The unveiling of an unidentified ship plane from the National Maritime Museum*

**Nuno Saldanha**

58 **Os limites da “abertura dos portos às nações amigas”: regulamentação do  
comércio marítimo e a defesa dos interesses da marinha mercante luso-brasileira  
(1808-1816)**

*The limits of “opening ports to friendly nations”: regulation of maritime trade and the  
defense of the interests of the Luso-Brazilian merchant navy (1808-1816)*

**Renato de Mattos**

76 **A primeira esquadra da Marinha de Guerra, do crepúsculo com o Reino Unido de  
Portugal ao alvorecer com o novo Império do Brasil 1820-1823**

*The first squadron of the Navy, from the twilight with the United Kingdom of Portugal to  
the dawn with the new Empire of Brazil 1820 – 1823*

**Johny Santana de Araújo**

## ARTIGOS

- 96 **Os esquecidos da baía de Guanabara: prisioneiros brasileiros em Portugal, 1894-96**  
*The forgotten of Guanabara Bay: Brazilians prisoners in Portugal, 1894-96*  
**Carlos Alves Lopes, Augusto António Alves Salgado**
- 129 **Ciência, saúde, modernidade e segurança: a implantação do diagnóstico por raios-x na Marinha do Brasil no início do século XX**  
*Science, health, modernity and national security: the implantation of the x-ray diagnosis in the Brazilian Navy in the early 20th century*  
**Pablo Nunes Pereira, William Gaia Farias**

## COMUNICAÇÃO

- 144 **O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da Força Naval brasileira às vésperas da Batalha Naval do Riachuelo**  
**Sergio Willian de Castro Oliveira Filho**
- 149 **Armamentos e novas tecnologias empregadas pela Armada Imperial na Guerra da Tríplice Aliança**  
**Carlos André Lopes da Silva**
- 153 **Visconde de Inhaúma e a Guerra do Paraguai**  
**Francisco Eduardo Alves de Almeida**

## RESENHA

- 157 **PEREIRA, Paulo Roberto (Org.). 5º Centenário da Primeira Volta ao Mundo: A Estadia da Frota no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2021**  
**Rebeca Magalhães dos Santos**

# Apresentação

Chegamos ao nosso 34º número e, diante do contexto de debates e comemorações alusivas ao Bicentenário da Independência do Brasil que ora se avizinha, a Revista *Navigator* traz aos leitores um dossiê temático com foco em discussões atinentes ao Período Joanino intitulado: “Ações militares e instituições marítimas brasileiras: da transmigração da corte lusitana à Independência”, organizado pela Profª Dra. Mary Del Priore (Universidade Salgado de Oliveira) e pelo Prof. Fernando da Silva Rodrigues (Universidade Salgado de Oliveira).

Composto por quatro artigos, o presente dossiê é formado por instigantes reflexões acerca de um período da história brasileira fundamental para a formação da nação que em breve surgiria, tendo artigos de autores brasileiros e portugueses (Fábio Neves Luiz Laurentino, Nuno Saldanha, Renato de Mattos, Johny Santana de Araújo), os quais analisam variadas facetas da história marítima do período e lide.

Na sequência ao dossiê, a seção ‘Artigos’ traz dois trabalhos. Essa importante seção é aberta pelo texto dos pesquisadores portugueses Carlos Alves Lopes e Augusto António Alves Salgado, intitulado “Os esquecidos da baía de Guanabara: prisioneiros brasileiros em Portugal, 1894-96”, ondes os autores discorrem a respeito do papel da Força Naval portuguesa presente no Rio de Janeiro, quando da Revolta da Armada, além de explorarem a trajetória dos militares da Marinha do Brasil que ficaram exilados em Portugal após o movimento. Já o segundo artigo, que tem por autores William Gaia Farias e Pablo Nunes Pereira, tem por título “Ciência, saúde, modernidade e segurança: a implantação do diagnóstico por raios-X na Marinha do Brasil no início do século XX”. Nele os autores analisam a implantação do gabinete de radioscopia no Hospital de Marinha, em 1902, investigando o discurso científico do uso dos raios-X que se propunha como um dos elementos de modernização da Força Naval.

Após um bom tempo de inatividade, publica-se a seção 'Comunicação', onde os leitores poderão ter acesso a três palestras proferidas por historiadores da Marinha do Brasil no XII Encontro Internacional de História da Guerra da Tríplice Aliança, realizado em outubro de 2021, a saber: "O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da Força Naval brasileira às vésperas da Batalha Naval do Riachuelo", por Sergio Willian de Castro Oliveira Filho; "Armamentos e novas tecnologias empregadas pela Armada Imperial na Guerra da Tríplice Aliança", por Carlos André Lopes da Silva; e "Visconde de Inhaúma e a Guerra do Paraguai", por Francisco Eduardo Alves de Almeida.

Na seção 'Resenha', Rebeca Magalhães dos Santos apresenta e faz algumas reflexões sobre a obra "5º Centenário da Primeira Volta ao Mundo: a Estadia da Frota no Rio de Janeiro", organizada pelo Prof. Dr. Paulo Roberto Pereira e composta de diversos artigos de pesquisadores brasileiros e estrangeiros.

Esperamos que a experiência de leitura do presente número seja agradável e enriquecedora!

**OS EDITORES**

# Dossiê Ações militares e instituições marítimas brasileiras: da transmigração da corte lusitana à Independência

---

*Fábio Neves Luiz Laurentino*

---

*Nuno Saldanha*

---

*Renato de Mattos*

---

*Jobny Santana de Araújo*

# Apresentação do Dossiê

## **Fernando da Silva Rodrigues**

Doutor em História Política pela UERJ, professor titular do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira, coordenador do Grupo de Pesquisa em História Militar, Política e Fronteiras do CNPq, pesquisador sênior do Centro de Estudos Estratégicos do Exército.

## **Mary Del Priore**

Historiadora, pós-doutora pela École des Hautes Études em Sciences Sociales de Paris. Professora da Universidade Salgado de Oliveira.

Faltando menos de um ano para as comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil, a Revista *Navigator* lança em seu novo número o dossiê intitulado “Ações militares e instituições marítimas brasileiras: da transmigração da corte lusitana à Independência”, organizado pelo professor doutor Fernando da Silva Rodrigues e pela professora doutora Mary Del Priore, ambos do quadro docente permanente do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira.

Como disse Ortega y Gasset, “O passado é o único arsenal onde podemos encontrar os meios para tornar o nosso futuro eficaz”. Não nos lembramos do passado apenas por causa dele, e muito menos por um desejo de permanecer nele, por uma ânsia de imitá-lo. Foi assim que no ano de 2008 tiveram início as reflexões sobre o bicentenário de independência dos países latino-americanos, quando intelectuais de Espanha, Portugal e da América Latina voltaram ao passado procurando uma forma de interpretar o seu futuro imediato.

Nesse sentido, este dossiê teve como proposta refletir nesse momento sobre as comemorações do bicentenário do Brasil em 2022, e analisar o processo político e militar de construção do Estado no período de 1808 a 1822, pois como dizia Miguel Pombo, no *Discurso Preliminar sobre los Principios y Ventajas del Sistema Federativo – Constitución de los Estados Unidos de América*, de 1811: “La independencia de América a principios del siglo

XIX, será en los anales de la historia un acontecimiento más memorable de lo que fue el de su descubrimiento, a fines del siglo XV".

Dessa forma, esse novo dossiê temático buscou contribuições que cobrissem o período de chegada da Corte portuguesa em 1808 até a independência do Brasil em 1822, com novas perspectivas e novas abordagens, que pudessem tratar: a própria transmigração; aspectos comerciais do período (comércio atlântico e costeiro); transformações na formação militar; e aspectos relacionados a estrutura de defesa e renovação do equipamento bélico.

Como parte importante desse movimento comemorativo e pelo próprio resultado deste dossiê, percebemos como as historiografias brasileira e lusitana têm contribuído de forma significativa com trabalhos interessantísimos, revelando significativo interesse em relação à participação dos militares no processo político nacional. É necessária essa observação, pois, por um bom tempo, os estudos sobre os militares e instituições militares – excluindo os estudos sobre o período dos governos militares – ficaram ao largo da história, amargurando um ostracismo historiográfico acadêmico. Em tal condição, coube aos militares, quase que exclusivamente, a escrita sobre suas instituições, que hoje, embora muitas vezes carente de um rigor científico, contribui de maneira significativa auxiliando estudos e investigações acerca da caserna.

Portanto, é com esse espírito que apresentamos, nesta nova edição da Revista Navigator, o presente dossiê. O nosso objetivo foi no sentido de promover uma discussão sobre as relações entre as instituições militares e o processo de independência do Brasil. O desafio foi lançado à comunidade acadêmica e aos pesquisadores e o resultado vocês poderão observar na publicação deste novo número.

No artigo que abre o dossiê, Fábio Neves Luiz Laurentino, em "Contributos para uma historiografia naval portuguesa: o livro *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão* e o treinamento de soldados da Marinha Real portuguesa nos anos iniciais do século XIX", mostra como era a instrução militar-naval dada a um soldado recruta, recém-incorporado à vida militar, utilizada no início do século XIX pelo corpo vocacionado para guarnecer a artilharia das embarcações de guerra e atuar como infantaria de desembarque da Marinha Real portuguesa. Para isso, o autor usou o livro *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão*, um compêndio de instruções contemporâneo às políticas de reorganização e modernização da Marinha, à época.

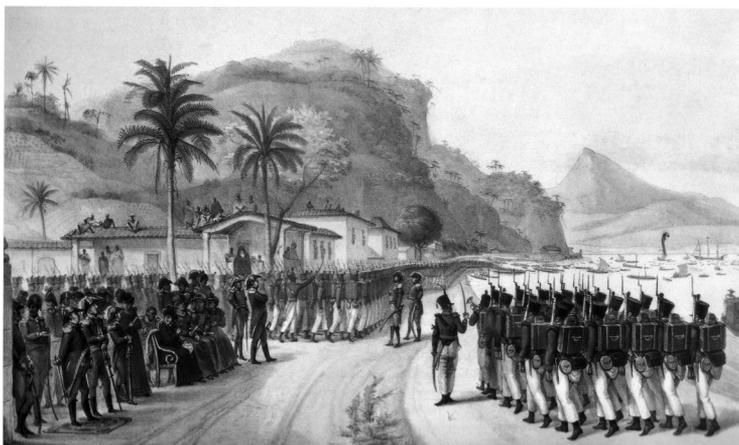
No próximo artigo, Nuno Saldanha, em "A nau de guerra *Príncipe do Brasil*, do Arquiteto-Constructor Manuel da Costa (act. 1774-1824). Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum", demonstra como a Nau *Príncipe do Brasil*, construída nos estaleiros da Bahia por Manuel da Costa, foi um dos navios que integrou a Esquadra que trouxe a Corte de Lisboa para o Brasil em 1808. O estudo foi feito a partir da descoberta de um Plano de Navio inédito, que permitiu a identificação de um dos modelos operativos, assim como novos dados sobre o seu construtor, constituindo em um precioso achado para a investigação da Arquitetura e Construção Naval luso-brasileira dos finais do século XVIII e inícios do XIX.

A seguir, Renato de Mattos, em "Os limites da 'abertura dos portos às nações amigas': regulamentação do comércio marítimo e a defesa dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira (1808-1816)", privilegia o debate sobre a abertura dos portos como ponto de inflexão da história brasileira, como parte dos estudos sobre o Período Joanino, que relegou a um segundo plano as disposições adotadas pelo príncipe regente nos anos subsequentes à sua transferência para o Brasil. O estudo

parte da regulamentação da navegação mercantil empreendida entre os anos de 1808 e 1816 e revela o complexo e matizado conjunto de interesses que permeavam as relações políticas e econômicas entre os negociantes radicados nos principais portos da América portuguesa.

E, por fim, fechando o dossiê, Johny Santana de Araújo, em “A primeira esquadra da Marinha de Guerra, do crepúsculo com o Reino Unido de Portugal ao alvorecer com o novo Império do Brasil 1820-1823”, trata da evolução da situação política propalada pelas Cortes em Lisboa, estando estes cada vez mais favoráveis à recolonização do Brasil. O artigo expõe um quadro geral da Marinha, cuja estrutura e dispositivos encontravam-se desdobrados entre Portugal e Brasil. O autor revela, ainda, como a Marinha portuguesa sofreria uma cisão que resultaria na criação de uma Força Naval brasileira preparada para uma guerra que ajudaria na consolidação da independência no norte do Brasil.

Desejamos uma excelente leitura a todos!



**Capa: “Embarque na Praia Grande, de tropas destinadas ao bloqueio de Montevidéu”**

*Litografia em Voyage pittoresque et historique au Brésil. Paris: Firmin Didot, 1834-1839. 3 v; por Jean-Baptiste Debret (1768-1848). Acervo Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo-SP. Representação da revista e embarque das tropas da Divisão de Voluntários Reais, na Praia Grande, atual Niterói-RJ, em 1816, com destino à Montevidéu. Por meio dessa ação militar, determinada por Dom João no contexto dos desdobramentos das tensões com a Espanha em razão das Guerras Napoleônicas, a região da Cisplatina foi então ocupada por tropas luso-brasileiras e anexada aos domínios do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves na condição de Província. A litografia, de autoria do artista francês Jean-Baptiste Debret, é parte de um conjunto de obras por ele criadas enquanto esteve no Brasil, de 1816 a 1831. Nesse período, Debret integrou um grupo de artistas franceses que vieram ao Brasil, conhecido como Missão Artística Francesa, do qual faziam parte nomes como: Joachim Lebreton, Grandjean de Montigny, Nicolas-Antoine Taunay e Auguste-Marie Taunay.*

# Contributos para uma historiografia naval portuguesa: o livro *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão* e o treinamento de soldados da Marinha Real portuguesa nos anos iniciais do século XIX<sup>1\*</sup>

*Contributions to a portuguese naval historiography: the book Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão and the training of Portuguese Royal Navy soldiers in the early years of the 19th century*

**Fábio Neves Luiz Laurentino**

Historiador. Mestre em História Militar pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) e doutorando em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) e Escola Naval (EN). E-mail: fabio.laurentino@campus.ul.pt.

## RESUMO

O seguinte artigo tem como objetivo mostrar a instrução militar naval dada a um soldado recruta, recém-incorporado à vida militar, utilizada no início do século XIX pelo corpo vocacionado para guarnecer a artilharia das embarcações de guerra e atuar como infantaria de desembarque da Marinha Real portuguesa, a Brigada Real da Marinha. Para trazer à luz vivências de inserção a um mundo novo, o mundo militar (pautado pelas suas próprias características e ethos), escolheu-se como documento base o livro *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão*, um compêndio de instruções contemporâneo às políticas de reorganização e modernização da Marinha, à época.

**PALAVRAS-CHAVE:** Brigada Real da Marinha; compêndio de instruções; guerra anfíbia

## ABSTRACT

*The following article aims to show the naval military instruction given to a recruit soldier, incorporated into military life, used in the early nineteenth century by the corps dedicated to manning the artillery of warships and acting as landing infantry for the Portuguese Royal Navy, the Brigada Real da Marinha. In order to bring to light experiences of insertion in a new world, the military world (based on its own characteristics and ethos), the book *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão*, a compendium of contemporary instructions such as policies for the reorganization and modernization of a Navy, at the time.*

**KEYWORDS:** Brigada Real da Marinha; instruction compendium; amphibious warfare

\*Artigo recebido em 08 de setembro de 2021 e aprovado para publicação em 08 de novembro de 2021.  
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 34, p. 11-34 – 2021.

## INTRODUÇÃO

Este trabalho centraliza-se em terrenos até ao momento pouco palmilhados pela investigação histórica em países como Portugal e Brasil, e busca contribuir para o preenchimento de uma lacuna historiográfica: o estudo da história institucional da Brigada Real da Marinha. A exemplo disto, encontra-se na *Nova História Militar de Portugal* (TEIXEIRA & BARATA, 2003), ou em outras obras de referência, pouco ou nenhum espaço reservado a este tema. Na nossa perspectiva, este estudo pode trazer algumas novidades e elucidar vários aspectos do treinamento dos soldados pertencentes à Infantaria de Marinha portuguesa.

No final do século XVIII, as organizações existentes que então forneciam pessoal para as guarnições dos navios de guerra portugueses eram o Regimento de Artilharia de Marinha (que formava os artilheiros), os dois Regimentos de Infantaria de Marinha (responsáveis por fornecer os soldados de infantaria, zelar pela segurança e disciplina a bordo) e o Regimento de Marinha (que fornecia os marinheiros). É de se imaginar, como consta no alvará de criação da Brigada Real da Marinha, que tal diferença entre doutrinas formadoras acabaria por resultar em conflitos disciplinares. Rivalidade entre os diferentes organismos eram frequentes.

Também por este motivo, mas sobretudo pelo contexto da criação de um quadro de pessoal na Armada Real portuguesa e outras medidas que alteraram por completo o funcionamento da Marinha de Guerra, é que pelo alvará régio com força de lei de 28 de agosto de 1797, para “dar às guarnições dos navios o espírito de corpo e unidades necessárias” e evitar “os graves inconvenientes que seguem sobre a disciplina na Armada Real”, foram substituídos os três regimentos existentes na Armada Real por um novo corpo, denominado Brigada Real da Marinha. Esta nova unidade tinha

por missão não só guarnecer os navios, mas também defender o Arsenal Real e outros fortes, bem como preparar e conservar os petrechos navais e de artilharia das mesmas embarcações de guerra quando desarmadas<sup>2</sup>. Inscreve-se ainda no mesmo alvará a preocupação pelo aperfeiçoamento técnico deste tipo de soldado, em uma fase que o uso da artilharia já requeria algum treino e coordenação durante o combate, necessitando de “novos exercícios a que não estão acostumados”<sup>3</sup>.

Em artigo recentemente publicado, Pablo Ortega del Cerro afirma ser a profissionalização da Marinha portuguesa uma questão ainda praticamente inexplorada, mas fundamental para a compreensão do desenvolvimento de um império marítimo e colonial. Em seu estudo, examinou o processo de profissionalização naval a partir do corpo de oficiais (CERRO, 2020). Comparativamente a outras Marinhas europeias, Pablo Ortega del Cerro explica que Portugal foi um caso tardio, tendo este processo começado na década de 1760 e que só foi implementado a sério nas décadas de 1780 e 1790. Enquanto isso, muitas monarquias europeias empreenderam um processo de profissionalização de suas Marinhas ao longo da segunda metade do século XVII e na primeira metade do século XVIII. Para Portugal, as tentativas de profissionalizar o corpo de oficiais da Marinha de Guerra tiveram seu planejamento e implementação aquém da teoria. Dentre as razões para isso, encontram-se a promoção do comércio com seu império – especialmente com o Brasil – e o não acompanhamento proporcional do seu poderio militar no mar (CERRO, 2020, p. 571).

A segunda metade do século XVIII torna-se palco destas transformações. As rivalidades globais e a interdependência inglesa obrigaram Portugal a reagir, construindo uma Marinha e profissionalizando seu corpo de oficiais. Como exemplo des-

ta reação, encontra-se o corpo de cadetes navais. Criada a figura do guarda-marinha em 1761, o novo cadete naval precisava adquirir conhecimentos e habilidades, mas sua educação, organização e padrões de promoção ficaram mal regulamentados. Em 1774, sua posição foi suprimida. Sob os impulsos reformistas durante o reinado de Maria I, foi fundada a Companhia dos Guardas-Marinhas, mais bem regulada, mas ainda com graves incoerências. Outras reformas foram realizadas e, em 1796, a Academia Real dos Guardas-Marinhas foi fundada sendo um centro profissional onde os cadetes podiam receber treinamento teórico e prático (CERRO, 2020, p. 572).

Se observamos comparativamente, este processo de “profissionalização naval” não aconteceu isolado. Estava em curso em várias potências marítimas europeias, recaindo sobre o corpo de oficiais da Marinha militar o impacto mais visível do processo de profissionalização das Marinhas de Guerra europeias durante o século XVIII, quando a exigência de conhecimentos e habilidades diversas (até habilidades científicas) se uniriam às atividades bélicas de um militar. Em Espanha, por exemplo, este processo pode ser dividido em dois eixos durante todo o século XVIII: durante a primeira metade do século, a experiência da profissionalização naval pode ser considerada como um tempo de gestação e maturação, tendo que esperar até a segunda metade do século para observar uma consolidação da instituição naval, sobretudo após a publicação das Ordenanças de 1748<sup>4</sup>, quando a profissionalização naval se intensifica verdadeiramente através de várias medidas, propostas, inspeções e projetos (CERRO, 2016, p. 224). Dentro destas resoluções, busca-se como primeiras medidas pela uniformidade do sistema de promoções do *Cuerpo General* (corpo de oficiais da Armada Real espanhola) que, repetindo

as palavras de críticos contemporâneos, “encontrava-se corrupto e repleto de favoritismo”, sendo muitos oficiais privilegiados com promoções mais rápidas ou designados para postos mais vantajosos através da influência transversal ou direta de parentes, amigos ou conhecidos (CERRO, 2016, p. 229). Já em um segundo momento, um verdadeiro ponto de viragem pode ser definido após a publicação das Ordenanças de 1748. Este conjunto de leis era, por um lado, o ponto alto dos trabalhos de melhoramento da Armada Real espanhola que haviam começado em 1714; sendo, por outro, as medidas de referência para todos os projetos que seriam levados a cabo durante toda a segunda metade do século XVIII.

No início da década de 1790, a Armada Real espanhola contava com 1.690 oficiais – número similar à da Marinha de Guerra francesa – na qual havia a necessidade de um verdadeiro sistema burocrático, centralizado e eficaz para gerir o corpo de oficiais. Dentre os projetos realizados visando à modernização do gerenciamento do pessoal, encontra-se o Sistema Mazarredo, proposto pelo Tenente-General José de Mazarredo Salazar, cujo objetivo era avaliar os oficiais individualmente em pilotagem, manobra, tática, na prática da artilharia, disciplina, exercício e conservação dos equipamentos, conhecimento de línguas estrangeiras e outras ciências, preparando uma justa avaliação dos méritos e promoções futuras (CERRO, 2016, p. 223). O Sistema Mazarredo mostra-se, sem dúvida, como um exemplo da busca por uma profissionalização naval na Armada Real espanhola durante a segunda metade do século XVIII, sendo esta uma das diversas vias para conseguir oficiais com habilidades tanto militares quanto científicas.

Em Portugal, para a Brigada Real da Marinha, parece não ter sido diferente. Relacionamos a escrita do compêndio de

instruções para o treinamento de novos soldados – que será aqui apresentado – inserida em um conjunto de tentativas à procura de uma maior profissionalização do seu quadro de pessoal, assim como foi o estímulo e construção de espaços voltados ao incentivo da leitura nos aquartelamentos desta Brigada, como menciona o seu alvará de criação.

Sendo assim, os documentos utilizados para percorrer tal caminho provêm da esfera política, administrativa e “operacional” da Marinha de Guerra portuguesa desta época. A fonte principal é um compêndio de instruções anônimo, voltado aos oficiais e oficiais inferiores (designação, à época, para a atual graduação de sargento) da Brigada Real da Marinha e seus respectivos soldados, denominado *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do soldado até a de pelotão*<sup>5</sup>. Este documento foi possivelmente escrito em 1804, não transcrito e não publicado, encontrando-se na seção de Documentos Reservados da Biblioteca Nacional de Portugal (BNP), em Lisboa.

## HISTORIOGRAFIA

Dentre as mais recentes observações para a historiografia da guerra anfíbia publicada por Manuel Díaz-Ordóñez, destaca-se a lacuna historiográfica – assim chamada pelo autor – da análise deste tipo de operação militar nos Mundos Antigo, Medieval e Moderno, sendo este debate essencialmente deixado para o Mundo Contemporâneo. Também este assunto esteve ausente (ou com pouca visibilidade) da análise clássica de Alfred T. Mahan e, mais recentemente, das de Geoffrey Parker, Michael Roberts ou Richard Harding. Para Manuel Díaz-Ordóñez, analisar os desembarques e as operações combinadas ao longo dos séculos é um ponto importante da história da guerra (ORDÓÑEZ, 2016, p. 10).

Thomas More Molyneux (c. 1724-1776), um militar de carreira, é considerado o primeiro teórico da guerra anfíbia, que denominou de *littoral war*. Seu livro *Conjunct expeditions* (1759), publicado em 1759, e que de forma explícita assinala no título a importância de operações “*carried on jointly by the fleet and army*”, destacava a importância da logística anexa ao desenvolvimento da operação e um comando integrado, não centralizado, como ferramentas básicas para uma campanha vitoriosa. Para chegar a essa conclusão, o autor analisou 68 operações combinadas por ou contra os ingleses, desde o início do período elizabetano, incluindo algumas campanhas em que havia participado diretamente, como Rochefort (1757), St. Malo (junho de 1758) e Cherburgo (agosto de 1758).

Sua primeira conclusão destaca que seu país não possuía uma doutrina anfíbia, sendo as ações desencadeadas pelos britânicos feitas a partir da tradição francesa. Destaca também que, a partir de um estudo das operações anfíbias britânicas nos últimos séculos, existia uma maior porcentagem de êxito entre as operações menores frente às operações consideradas maiores. Analisou que dentre as campanhas vitoriosas o diferencial estava na liderança concentrada e um planejamento amplo e bem elaborado. Sobre a liderança concentrada, atribuiu o sucesso das pequenas ações ao fato de que apenas um comandante exercia o comando das forças desdobradas. Ele observou que nas grandes ações fracassadas o comando era distribuído por pelo menos dois oficiais seniors. Sobre o planejamento amplo, acreditava que o perigo de um mau planejamento não se encontrava na existência de vários chefes, mas na má coordenação desses controles. Concluiu que a maioria das expedições britânicas fracassadas exigiria pelo menos o dobro do pessoal militar empregado do que o realmente utilizado (ORDÓÑEZ, 2016, p. 13).

Para este teórico, segundo o historiador Manuel Díaz-Ordóñez, o fator logístico era de crucial importância em uma ação anfíbia: a mobilização de recursos, um sistema de transportes apropriado e dispor de navios específicos para cada tipo de suprimento era essencial para o sucesso da operação (ORDÓÑEZ, 2016, p. 14).

Boa parte da publicação de Molyneux se dedica a estabelecer um sistema para facilitar o planejamento e a execução deste tipo de operação. Estas conclusões foram seguidas em parte por comandantes britânicos, o que explica o êxito das ofensivas inglesas posteriores, como a de James Wolfe contra Quebec em 1759 (ORDÓÑEZ, 2016, p. 14).

Acompanha o mesmo pensamento John Mac Intyre (1763), que publicou, em 1763, um tratado militar cujo principal assunto seria a integração de comando, defendendo também a interação dos recursos necessários nos preparativos de uma ação anfíbia. Mac Intyre enfatizou também a importância da conexão entre as administrações militar e civil. No seu ponto de vista, a administração civil tinha também de implementar eficazmente recursos e mecanismos mais eficientes que deveriam ser utilizados em ações anfíbias.

Ambos os teóricos destacaram, a partir da segunda metade do século XVIII, a relevância do ajuste e perfeita coordenação entre as forças utilizadas durante uma ação militar.

Voltando ao mundo ibérico, encontramos, ainda no século XVIII, o teórico espanhol Jaime Miguel de Guzmán de Avalos y Spinola (1690-1767), II Marquês de la Mina e capitão-general do Exército espanhol, que dedicou algumas páginas do seu livro *Máxima para la guerra* (1776) à estratégia anfíbia, sobretudo do ponto de vista da interpretação logística. Ao deixar as considerações táticas em segundo plano, sua escrita foca a importância do con-

fronto às forças anfíbias atacantes com o que chamou de “conciliar-se com o país”. Para Guzmán, a invasão inimiga através de uma força de desembarque pode causar resistência por parte dos “nacionais” (i.e., populações locais), onde o principal modo de confronto passava pela destruição de recursos de que a força de assalto atacante carecia. Como escreveu o autor, “se a comida é escassa, não há orientação clara, não há espião fiel ou força para aquele que defende a linha de frente”.

Segundo Manuel Díaz-Ordóñez, Guzmán ressalta a importância de garantir a logística local quando não puder ser efetivamente garantida pelo componente naval envolvido na ação. Passa frequentemente pela escrita do Marquês de la Mina a ideia de que a melhor forma de combater uma ação anfíbia inimiga é precisamente a destruição ou transferência de todos os recursos ao alcance do inimigo, o que colocaria em dúvida a preparação logística e seu potencial avanço (ORDÓÑEZ, 2016, p. 14).

## **A BRIGADA REAL DA MARINHA**

Criada em 1797, a Brigada é composta, em grande parte, por soldados dos dois Regimentos de Infantaria de Marinha e do Regimento de Artilharia de Marinha, criados em 1791. Segundo José António Rodrigues Pereira, o primeiro reunia e recrutava o pessoal para a Infantaria de Marinha, responsável pela segurança e disciplina a bordo dos navios; em combate, a Infantaria de Marinha ocupava os céus das gáveas para dali tentar atingir os soldados inimigos que trabalhavam no convés e, especialmente, os oficiais reunidos na tolda. Já o Regimento de Artilharia de Marinha recrutava e treinava os artilheiros dos navios da Armada Real. Isto num período em que alguma preocupação com a instrução e o treinamento para utilização das peças em combate já se fazia presente

(PEREIRA & CASTRO, 2018, p. 34). Assim, após ganhar uma nova forma, a Brigada Real da Marinha passou a ser reunida em três divisões: a Divisão de Artilheiros, a Divisão de Fuzileiros e a Divisão de Artífices e Lastradores. Seu efetivo totalizava 5.222 praças.

Quanto à instrução, é perceptível a preocupação com a formação dos soldados artilheiros, fuzileiros, artífices e lastradores desde o documento fundador da Brigada Real da Marinha. Nele, destacam-se os parágrafos XLIII, XLIV e LIII. O primeiro alerta sobre a importância da leitura e atualização intelectual do oficial da Brigada: determina que haja uma sala, próximo aos arsenais, para reunir tudo o que fosse publicado, entre livros, desenhos e modelos sobre construção, aparelho, navegação, artilharia e tática naval. Ao final, possui diretrizes para o inspetor-geral “animar a todos os que ali quiserem estudar”. Os seguintes parágrafos tratam da instalação de uma Escola Prática de Artilharia, ficando a cargo do inspetor-geral o seu pronto funcionamento e ao major de Artilharia ou capitão de fragata dos artilheiros marinhos a responsabilidade do comando da Escola e das “convenientes lições”.

Vale ressaltar que, até os finais do século XVIII, a instrução técnica do pessoal da Armada seria, basicamente, ministrada a bordo dos navios, o que Jorge Manuel Moreira Silva chamou de “formação *on-job*”<sup>6</sup>. Afirma também que o treino de manobra era, praticamente, a única necessidade em termos de formação, visto que o pessoal de Artilharia e Infantaria era oriundo do Exército até a criação da Brigada Real da Marinha, em 1797. Será também neste mesmo ano que se estabelece a primeira escola técnica de Marinha, voltada para a instrução da Artilharia<sup>7</sup>.

Quanto à organização de aquartelamento e primeiras instruções dos dois grupos que nos interessam neste trabalho,

destacam-se os artilheiros marinhos pertencentes à 1ª Divisão da Brigada Real da Marinha, que, após a saída do alvará de 28 de agosto, foram organizados a bordo da Nau *Nossa Senhora de Belém e D. José* (CARDOSO & CANECO, 1997, p. 214). Além da instrução básica que era ministrada aos artilheiros marinhos cabiam algumas obrigações, especificamente:

em cada companhia haverá uma parte destinada às obras pertencentes à Artilharia, as quais são, a construção de carretas, talha e palamenta para o serviço das peças.

(...)

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

Nota-se, então, que não havia uma concentração de todos os artilheiros marinhos num mesmo local. A instrução era segmentada entre vários locais, apesar de existir o quartel da Divisão, onde era dada a instrução básica, sendo depois destacados para a instrução prática junto às baterias. Após a realização da instrução básica, estes artilheiros eram distribuídos pelas naus ou comissionados em terra, não deixando de pertencer à 1ª Divisão, regressando ao seu quartel sempre que lhes fosse determinado (CARDOSO & CANECO, 1997, p. 215).

Além disso, a criação da Brigada Real da Marinha libertou o Regimento de Artilharia da Corte – ligado ao Exército – que desde 1762, ano de sua criação, tinha tam-

bém por missão destacar homens para guarnecer as fortalezas marítimas, o Castelo de São Jorge, o presídio das Beírolas e os navios da Esquadra<sup>8</sup>. Somente no final de 1801 é que a Brigada Real da Marinha absorveu todo este encargo de enviar artilheiros para as embarcações de guerra. A partir de 1801 e até à Guerra Peninsular, o Regimento de Artilharia da Corte limitou-se a guarnecer a Torre de Belém, a Torre Velha, o Forte de São Lourenço e a fortaleza de Cascais, em operações na linha de defesa de Lisboa (BOTELHO, 1944, p. 53). Segundo José Justino Teixeira Botelho, era raro não aparecer na documentação pessoal, oficiais e praças do Regimento de Artilharia da Corte, a menção de combates no mar ou longa narração de expedições marítimas em muitos territórios ultramarinos durante este período.

Os fuzileiros marinheiros pertencentes à 2ª Divisão da Brigada Real da Marinha, cujas instalações iniciais não se conseguiram precisar, tinham como principal função a defesa das embarcações, o treino de marcha e o exercício de alinhamento na “prontidão do ataque”, tanto por filas, como em pelotões. Alerta ainda o alvará de 28 de agosto de 1797 que a instrução será deixada sempre aos cuidados do oficial responsável, isto é, o capitão de fragata ou major do referido corpo e praticada até exaustão. Era também da responsabilidade do mesmo oficial a instrução de marcha e evolução com armamento individual da 1ª Divisão da Brigada Real da Marinha, a divisão de artilheiros marinheiros.

### **POLÍTICAS REFORMISTAS NO CONTEXTO REVOLUCIONÁRIO: A INSTRUÇÃO AO SOLDADO DA BRIGADA REAL DA MARINHA**

O reinado de D. José I, sobretudo após a ascensão política de Sebastião José de Carvalho e Melo, Conde de Oeiras e, depois, Marquês de Pombal, foi caracteriza-

do por uma tentativa de transformar a estrutura da sociedade portuguesa a partir de ações políticas. Houve uma expansão sobretudo em três direções: a afirmação e consolidação do Estado enquanto entidade institucional; a afirmação de um núcleo político dirigente do Estado e da sociedade portuguesa; e uma ação reformadora global que buscava um intervencionismo ativo sobre as realidades nacionais (SERRÃO, s/d, p. 12). Uma outra área de intervenção específica foi a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, entregue a Martinho de Melo e Castro, destacado político e diplomata, que assumiu a responsabilidade de dirigir todos os assuntos relativos à Marinha de Guerra, Mercante e dos territórios ultramarinos.

Sua chegada à secretaria em 1770 pode ser entendida em um contexto de grandes esforços para a modernização da Armada Real portuguesa, inserida em um momento político pouco favorável para as instituições militares, observadas e melhoradas apenas nos momentos de crise e iminente conflito com potências estrangeiras. Desde 1757 até 1764, encontramos alvarás que procuraram instituir tentativas de modernização e capacitação do pessoal embarcado<sup>9</sup>, embora sem sucesso tangível.

No final da década de 1770, após o envolvimento da Coroa portuguesa na guerra dos Sete Anos e das lutas na América do Sul para a posse dos limites sul do território brasileiro, a morte do monarca D. José I e a subida ao trono de D. Maria I, em 1777, levaram ao afastamento do Marquês de Pombal do comando político do governo. Segundo algumas interpretações, se inicia um período de regresso das posições sociais e privilégios por parte daqueles que haviam sido perseguidos ou afastados do poder pelo antigo secretário de Estado dos Negócios Interiores do Reino (RODRIGUES, 2014, p. 296). Apesar dos jogos de bastidores, não se verificou crise sucessória. O processo que

se convencionou chamar de “Viradeira” ficou marcado pela reintegração de alguma primeira nobreza da Corte, antes alienada (MONTEIRO, 2003, pp. 34-41).

Segundo José Damião Rodrigues (2014, p. 297), o período mariano parece ter correspondido a um retorno a uma situação de equilíbrio tradicional de poder, mesmo com algumas linhas de força definidas no reinado anterior ainda atuantes. As secretarias de Estado continuaram a exercer as decisões políticas, como no período pombalino, e os chefes de algumas secretarias continuaram à frente de suas pastas por um largo número de anos, assim como também esteve Sebastião José de Carvalho e Melo. Dentre os ministros em exercício que permaneceram no cargo durante o reinado de D. Maria I, Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, e Aires de Sá e Melo, secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, asseguraram a transição entre os reinados de D. José I e D. Maria I, conservando os fios condutores das políticas internas e externas da monarquia, com destaque para o trabalho de Martinho de Melo e Castro.

Em paralelo, é implementado um programa reformista que visava à reorganização do império, aprofundando a sua dimensão atlântica, num movimento que vinha já da viragem do século, em uma nova concepção de uma política colonial com especial ênfase no mundo luso-brasileiro, onde uma Marinha moderna e poderosa mostrava-se fundamental para proteger os interesses nacionais no mar e conter uma ameaça francesa pós-Revolução. Assim, a partir de 1793, iniciou-se um processo de modernização na Armada Real portuguesa sob os cuidados de Martinho de Melo e Castro, abrangendo as áreas de material, pessoal e infraestrutura, onde a criação da Brigada Real da Marinha, em agosto de 1797, se encontrava inserida.

## **A MARINHA DE GUERRA PARA MELO E CASTRO E D. RODRIGO DE SOUSA COUTINHO**

Martinho de Melo e Castro nasceu em Lisboa a 11 de novembro de 1716, filho de Francisco de Melo e Castro, da Casa dos Condes de Galveias, e D. Maria Joaquina Xavier Madalena e Silva. Destinado à carreira eclesiástica, frequentou o Colégio da Purificação da Companhia de Jesus, em Évora. Neste local, distinguiu-se pela sua capacidade intelectual e sentido dialético que, na futura carreira diplomática, tanto havia de o notabilizar.

Em 1739, o Rei D. João V nomeou-o Cónego da Sé de Lisboa, com 23 anos de idade. Servia a carreira eclesiástica, mas a sua inclinação e o pendor intelectual da época levam-no a dedicar-se aos estudos políticos. Em 1751, inicia sua carreira diplomática sendo nomeado pelo Rei D. José I enviado da Coroa portuguesa junto dos Estados-Gerais das Províncias Unidas. Após relevantes serviços, o monarca nomeia-o, em 1754, embaixador em Londres, sendo a consagração do jovem diplomata, visto a relevância do cargo e a importância das relações entre Portugal e Grã-Bretanha especialmente naquele período. Inserido à Corte britânica, sua preocupação com a defesa do território português foi um dos elementos que caracterizou a ação de Melo e Castro frente aos diplomatas estrangeiros. Após seis anos de permanência em Londres, regressa a Lisboa, em 1770, para ocupar a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos.

Exercendo a liderança da pasta por mais de 25 anos, procedeu a uma completa renovação da Esquadra e à modernização da organização e das infraestruturas de apoio. Foram a percepção da ameaça de guerra com a França Revolucionária e a necessidade de proteger o comércio ma-

rítimo, principalmente com o Brasil, bem como a necessidade de salvaguardar as costas metropolitanas e a proteção dos já então reduzidos territórios do Oriente, os motivos que terão levado ao impulso de desenvolvimento da Armada Real.

Quanto à construção naval, em um período de sete anos, construíram-se no Arsenal de Marinha 18 navios de guerra (sendo quatro naus ou navios de linha) e renovaram-se outros seis no dique daquele estaleiro. É neste período que os navios construídos ou modernizados ao abrigo desta ação passam a ser batizados com nomes de personalidades – reis, príncipes e figuras históricas – abandonando os tradicionais nomes de santos católicos. Por exemplo, a Nau *Nossa Senhora do Pilar* (1763-1793) é rebatizada com o nome *Conde D. Henrique* (1793-1822).

Foi criado um quadro de pessoal na Armada Real, uma vez que, até então, o recrutamento e a desmobilização destes homens eram feitos à medida das necessidades vigentes. No âmbito do ensino, em 1779, foi criada a Academia Real de Marinha, para a formação dos oficiais da Marinha de Guerra e Mercante, que funcionaria até 1837. Em 1782, nascia a Companhia Real dos Guardas-Marinhas e a sua respectiva Academia Real dos Guardas-Marinha, sendo o seu primeiro diretor o Capitão de Mar e Guerra José Maria Dantas Pereira, cuja missão era fornecer uma apurada formação acadêmica e prática (sobretudo em Construção, Náutica, Manobra, Tática e Artilharia Naval) dos futuros oficiais, tendo em vista um melhor preparo para guarnecer os novos navios. Em relação aos oficiais, é criado o Quadro de Oficiais da Armada Real, composto por 4 Chefes de Esquadra (equivalentes aos atuais Contra-Almirantes), 8 Chefes de Divisão (equivalentes a Comodoros), 30 Capitães de Mar e Guerra, 30 Capitães de Fragata, 70 Capitães-Tenentes, 140 Primeiros-Tenentes, 140 Segundos-Tenentes, sendo regulariza-

do os respectivos soldos e equiparando-os aos do Exército, até então maiores. Para além desta reorganização do pessoal, ainda assim a falta de oficiais experientes para guarnecer os novos navios obrigou a contratação de oficiais estrangeiros, majoritariamente britânicos, principalmente para o controle da artilharia.

O cargo de Intendente dos Armazéns foi criado, com extinção do cargo de Provedor dos Armazéns da Guiné e Índia, terminando a transmissão hereditária deste serviço. No âmbito da administração e contabilidade, foi criada a Contadoria dos Armazéns da Guiné e Índia que, a partir do alvará de 3 de junho de 1793, passa a ser designada por Arsenal da Marinha.

Para os assuntos de direção superior e administração naval foi criado o Conselho do Almirantado, pelo decreto de 25 de abril de 1795, sendo composto por um presidente (o secretário de Estado de Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), quatro conselheiros (oficiais-generais do Corpo de Marinha), um tradutor de línguas (paisano), um secretário (oficial graduado do Corpo de Marinha) e três ajudantes (paisanos).

Em matéria de infraestruturas, a Real Fábrica de Cordoaria e o Dique do Arsenal foram decisivos para manter o abastecimento e reparo dos navios. O primeiro visava ao abastecimento de amarras, cabos, massame, velame, bandeiras e toda a palamenta necessária à Marinha de Guerra e Mercante. Fundada em 1771, veria o seu edifício ser construído na Rua da Junqueira apenas em 1779. O segundo, uma das primeiras docas secas da Europa, serviu para reconstruir alguns navios de linha e receber os maiores navios que então se construíam. Em paralelo, fundou-se o Arsenal da Bahia, no Brasil, e reorganizou-se o Arsenal da Índia, em Goa, mostrando-se destacadas bases de apoio à operacionalidade em pontos distantes da metrópole.

O outro elemento decisivo no período à frente da Secretaria da Marinha foi D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Nascido em Chaves a 4 de agosto de 1745, era filho de D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, governador de Angola, e próximo de Pombal. Cursou o Colégio dos Nobres e estudou posteriormente na Universidade de Coimbra. Iniciou sua carreira diplomática como ministro na Corte de Turim onde esteve até 1795. Neste ano, foi chamado a Portugal para substituir Martinho de Melo e Castro na Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, por ocasião do falecimento do antigo cónego da Sé de Lisboa. Assim, passou a ser o continuador da obra de reorganização iniciada por aquele estadista.

Entre as realizações da sua administração está a criação do Corpo de Engenheiros Construtores Navais, a Real Junta da Fazenda da Marinha (como organismo de gestão da construção e recepção dos navios) e o Real Hospital de Marinha, à época o hospital mais moderno de Lisboa. Além dos trabalhos de reorganização da Armada portuguesa, também contou com seu apoio a Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão de Cartas Hydrográficas, Geográficas e Militares instituída através de sua iniciativa, em 1798.

Sobre a prática do ensino militar naval, o alvará assinado pelo Príncipe Regente D. João em novembro de 1800 atendeu à regularização das viagens de instrução de Guardas-Marinha, ou, como escrito no documento, “exercícios de mar”. Ficava ordenado que em todos os anos (em tempos de paz), nos meses de férias da Academia Real dos Guardas-Marinha, fosse destacada uma corveta onde embarcassem guardas-marinha, voluntários e mais ainda quem os comandantes de companhia destinasse para exercitar no mar o conteúdo aprendido na referida Academia<sup>10</sup>.

Também durante seu período como secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos impulsionou a exploração sistemática, em bases científicas, dos territórios ultramarinos. Neste contexto, ordenou a “viagem filosófica” de Alexandre Rodrigues Ferreira ao Brasil (1783-1792), tendo a expedição percorrido rios e caminhos das capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá, e a tentativa de Lacerda de Almeida da travessia da África de Leste para Oeste. Foi também durante a sua estada frente à secretaria que Pedro João Baptista e António José realizaram a travessia do mesmo continente, entre Angola e Moçambique, durante os anos de 1802 a 1810.

Favorável à aliança luso-britânica, foi considerado pelo governo francês como um insolente. Durante a permanência em Lisboa do General Lannes, como representante do governo francês, foi imposta ao Príncipe Regente, em 1803, a sua exoneração, juntamente com a do secretário de Estado da Guerra e Negócios Estrangeiros, D. João de Almeida, Conde das Galveias. No contexto da transferência da Corte portuguesa para o Brasil em 1807, foi nomeado secretário de Estado da Guerra e dos Negócios Estrangeiros. Faleceu no Rio de Janeiro em 26 de janeiro de 1812, com 67 anos.

### **O LIVRO INSTRUÇÕES PARA A BRIGADA REAL DA MARINHA, PRINCIPIANDO PELA ESCOLA DE SOLDADO ATÉ A DE PELOTÃO**

O documento em destaque, pertencente ao início do século XIX e anônimo, constitui um dos textos militares mais completos sobre a preparação do soldado da Brigada Real da Marinha nos finais do Antigo Regime português. Consideramos também como uma valiosa peça para a compreensão e a compilação de dados sobre o ensino militar naval neste

período e decisivo para compor a história institucional da Brigada Real da Marinha. Mesmo quando comparado a outros escritos do mesmo gênero literário – destaque para o Livro III e a forma dialógica como método utilizado para transmitir a instrução ao soldado recruta –, destaca-se pela sua riqueza na dimensão técnica, como, por exemplo, as lições direcionadas aos artilheiros marinheiros. É composto por três livros, nos quais são abordados ensinamentos primários aos soldados até o nível de pelotão. Em todo o texto, destaca-se um caráter oficial, evidenciando a disciplina e hierarquia entre patentes. Também se nota a formalidade entre os interlocutores (particularmente nos diálogos do Livro III), ao mesmo tempo em que se utiliza uma linguagem pragmática, como em todo manual militar.

Quais as motivações do autor? Sem dúvida, sua motivação passa pelo olhar das mudanças materiais e científicas do mundo marítimo, onde busca contribuir para a profissionalização e aperfeiçoamento técnico do soldado recém-ingresso desta unidade militar. Quais os seus objetivos? Redigir um manual, não de caráter teórico, mas sim com características de fácil entendimento, prático, destinado a oficiais e oficiais inferiores<sup>11</sup> da Brigada Real da Marinha encarregados da instrução dos soldados recrutas (a quem o texto chama de “Instruidor”).

No que diz respeito à datação do documento, presumimos que tenha sido escrito cerca de 1804, sendo o único indicativo temporal em todo o documento sobre sua produção o título do Livro II, “*Rezumo do exercício de Artilharia da Marinha ensinado no Forte de Xabregas para uzo dos Navios de Guerra em o Anno de 1804*”. Acreditamos que tal texto possa ter sido redigido alguns anos antes ou depois, uma vez que os exercícios e tecnologia relatados são contemporâneos dos utilizados no início do século

XIX. Por fim, ao que foi possível investigar, nada sabemos sobre sua autoria.

## A PROVÁVEL INFLUÊNCIA

Sobre a utilização de textos antigos, o próprio autor de *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pêlla escola do Soldado até á de Pelotão* não refere, em momento algum, quais as fontes que serviram de inspiração, visto que a obra não apresenta nenhum texto introdutório ou algo similar. Em relação às fontes cujas características são aproximadas, encontramos semelhanças com *O Soldado Prático*, de Diogo do Couto, um clássico da literatura da expansão portuguesa, (nos aspectos literários e linguísticos), particularmente no Livro III. A relação entre essas duas obras apresenta-se através do gênero dialógico, gênero bem característico da prosa hispânica, largamente utilizada entre os séculos XVI e XVII. Aliado à herança clássica e humanista, trata-se de um gênero pertinente para a especulação das mais variadas matérias. Tanto em nosso documento quanto em *O Soldado Prático*, o diálogo serve para formar e informar, próximo também do diálogo ciceroniano, enquanto reflexão didática (MARTÍN, 2009, p. 33).

Tanto na obra de Couto quanto no Livro III do nosso documento, encontramos semelhanças também nas coordenadas espaço-temporais que suportam o funcionamento do diálogo. Em nosso caso, os dois personagens participantes – um soldado novo, recruta, e um soldado velho, instrutor – coincidem em um ambiente de instrução militar (uma fortificação ou um aquartelamento) onde uma conversação sobre ensino-aprendizagem se desenvolve. Mantendo-se fiel às características do gênero dialógico, nosso documento faz dos personagens autores e espectadores ao mesmo tempo, uma vez que se estabelece entre os personagens um intercâmbio de assuntos e ideias.

São também próximas da mesma temática e com algum tipo de filiação com *O Soldado Prático*, as obras espanholas *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, de Juan Escalante de Mendoza (1575), os *Diálogos de la vida del soldado*, de Diego Nunez Alba (1552), e a portuguesa *Reformação da milícia e governo do Estado da Índia oriental*, de autoria de Francisco Rodrigues Silveira (1621-22), onde experiências de vida militar são relacionadas a outros que se iniciarão nela.

Por fim, curiosamente, o documento aqui analisado, supostamente escrito cerca de 1804, surge poucos anos depois da publicação da primeira edição do *O Soldado Prático*, em finais do século XVIII, precisamente em 1790, a partir de um interesse pela obra coutiana por parte da Academia Real das Ciências de Lisboa, que buscava manuscritos inéditos do autor, sendo encarregado pela edição o acadêmico Antônio Caetano do Amaral (MARTÍN, 2009, p. 17). Em paralelo, no mesmo período, vê-se um aumento das atividades editoriais da tipografia do Arco do Cego, cuja análise encontrada no trabalho de Diogo Ramada Curto é referência para a História da Literatura (CURTO, 2007).

À luz do que aqui foi exposto, não nos parece despropositado afirmar que o autor de *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pêlla escólla do Soldado até á de Pelotão*, ao compor sua obra, se encontrava familiarizado com o diálogo coutiano, na medida em que o Livro III, composto por um diálogo, demonstra uma compreensão da metodologia utilizada por Diogo do Couto.

### **ESTUTURA INTERNA: ANÁLISE E COMPARAÇÃO CRÍTICA**

Ao longo de sua estrutura, as *Instruções para a Brigada Real da Marinha*, apresenta uma divisão em três livros: Livro I – “*Instruções para a Brigada Real*

*da Marinha, principiando pêlla escólla do Soldado até á de Pelotão*” (o mesmo nome do título do documento); Livro II – “*Resumo do exercício de Artilharia da Marinha ensinado no Fórt de Xabrégas para uzo dos Navios de Guerra em o Anno de 1804*”; Livro III – “*Artilheiro Marítimo ou Compêndio de instruções para o artilheiro do mar ordenado em forma de diálogo por Methodo claro para uzo dos Soldados da Brigada Real da Marinha*”.

Enquanto o primeiro livro se preocupa com o que convencionamos chamar de instrução básica (noções de ordem unida, vozes sobre instrução de tiro e noções sobre manuseio e manutenção do equipamento) ligada à prática da Infantaria, os seguintes livros são constituídos, sobretudo, por preceitos relacionados com o tratamento das forças de Artilharia e seu conhecimento técnico (posicionamento da guarnição frente à peça e em parada, os diferentes calibres e projéteis utilizados pela Marinha de Guerra, vozes de exercício de Artilharia, o conhecimento e manuseio da carreta da peça e conhecimento dos petrechos navais) sendo todas estas instruções o primeiro contato do soldado recruta com a sua iniciante vida militar.

### **LIVRO I: INSTRUÇÕES PARA A BRIGADA REAL DA MARINHA, PRINCIPIANDO PELA ESCOLA DO SOLDADO ATÉ A DE PELOTÃO**

A instrução individual ao soldado de Infantaria, o aprendizado da tecnologia vigente e o manejo e disparo das armas de fogo utilizadas pela Brigada Real da Marinha no início do século XIX constituem o foco principal do Livro I. A este respeito, lembramos que, segundo os historiadores João Cardoso e Leal Caneco, o percurso do soldado recruta da Brigada Real da Marinha após a sua incorporação se dava em vários locais, sendo o primeiro o quartel da Divisão, onde era dada a instrução básica,

sendo depois destacados para a instrução prática junto das baterias os que buscavam a habilitação em Artilharia, por exemplo (CARDOSO & CANECO, 1997, p. 215).

É necessário observar que, para o sistema de ordem unida aplicada a estes pelotões da Brigada Real da Marinha para uma primeira instrução, estas lições estão intimamente ligadas aos ensinamentos da época do Conde de Lippe em Portugal. Assim, os “exercícios das tropas” e o modo de instruir um recruta são próximos aos contidos nas diretivas publicadas em 1763, divididas em 77 pontos e estudadas por Duarte Quirino Pacheco de Souza, que as chamou de “um misto de ensinamentos prussianos e ingleses” (SOUZA, 1997, pp. 249-266). É sabido que essas medidas tinham por objetivo incidir principalmente na reestruturação orgânica da instituição militar, na preparação dos combatentes e, em paralelo ao exemplo prussiano, em um considerável reforço disciplinar. Como afirma Rui Bebianco, o objetivo que se pretendia, aos níveis dos diversos graus e da disciplina, era forçar uma uniformização de comportamentos, na altura praticamente inexistente (BEBIANO, 2000, p. 430). Ademais, ao longo do século XVIII, se consolidou a noção de que a disciplina era uma condição *sine qua non* para a eficácia da instituição militar. De acordo com Foucault, através da disciplina, “o soldado tornou-se algo que se fabrica; de uma massa informe, de um corpo inapto, fez-se a máquina que se precisa (...). Dessa forma, foi ‘expulso o camponês’ e foi lhe dada a ‘fisionomia de soldado’” (FOUCAULT, 2004, p. 117).

Em paralelo, este documento nos apresenta desde o seu título novas informações e utilização de novos conceitos, também no campo da terminologia militar. É o caso do termo *Pelotão*, que tem por significado parte de uma subdivisão de um batalhão, menor unidade em que a manobra

é possível realizar, considerada unidade elementar do combate. Este termo é visto pela primeira vez no manual *Novo methodo para dispor hum corpo de Infantaria de sorte que possa combater com a Cavallaria em campanha raza*, publicado em 1767, sob os auspícios do Conde de Lippe, tendo a tradução para o português feita por Joaquim de Noronha, sargento-mor do Regimento de Schaumbourg Lippe. Essas pequenas medidas eram fruto da reorganização militar voltada principalmente à ação sobre a instrução e disciplina, buscava a construção de um novo Exército, pretendendo aproximar a instituição militar dos padrões modernos.

Sendo assim, já se encontra nas notas iniciais deste Livro I as primeiras revelações de um corpo social muito particular, onde serão revelados preceitos legais e hierárquicos, buscando já ambientar o soldado recruta com o “novo mundo” neste seu primeiro contato com a vida militar. Em seguida, nas primeiras palavras direcionadas aos instrutores, pede-se o compromisso para que as instruções sejam sempre proferidas em tom firme e claro, a fim de que possam ser bem entendidas pelo novo soldado<sup>12</sup>. Já a segunda nota introdutória informa que o oficial ou oficial inferior<sup>13</sup> encarregado do ensino dos recrutas (chamado pelo texto de “Instruidor”) será responsável por fazer um exemplo daquilo que lhe foi ensinado e explicado, não avançando a próxima lição sem que todos os recrutas estivessem certo do que foi demonstrado<sup>14</sup>.

O primeiro aspecto abordado é sobre a posição – do corpo – do soldado em marcha. Relaciona-se diretamente com uma das principais e mais características alusões à formação de um soldado de Infantaria, que buscava combater enfileirado. Sobre isto, encontra-se 17 notas onde se descreve e exemplifica os primeiros movimentos referentes à ordem unida, como

deve ser feito o passo e, pela primeira vez ensinado, por exemplo, a posição dos membros superiores no momento da marcha: “ombros e braços sempre em posição natural, sem que estejam repuxados para cima, os braços pendentes em uma curva como naturalmente caem ao corpo sem aperto, ficando a palma da mão virada um pouco para fora: o dedo mínimo atrás unido à costura da pantalona”<sup>15</sup>.

Quanto ao carregamento, o compêndio de instruções separa o aprendizado desta lição em 12 tempos (ou 12 diferentes ações) estando o mosquete apto para o disparo ao final deste processo. Como típico mosquete de pederneira (*flintlock*) inglês, popularmente conhecido como *Brown Bess*, utilizado pelas forças portuguesas desde as reformulações implementadas pelo Conde de Lippe, durante a segunda metade do século XVIII, também envolve neste processo o uso de uma vareta em paralelo ao uso da pólvora.

Após os exercícios de manejo das armas, fogos e todos os outros movimentos referidos pelo Instruidor, os soldados entrarão em uma fileira, tocando-se apenas pelo cotovelo, com a finalidade de exercitar o ato de marchar, instruções descritas entre as notas 94 a 109 do documento. A primeira instrução se trata da marcha ordinária (ou marcha direta, segundo o documento), sendo iniciada pelas seguintes vozes (1ª voz: “pelotão em frente!”; 2ª voz: “guia à esquerda!”; 3ª voz: “marcha!”) ditas pelo Instruidor. Após a voz de “marcha!”, a fileira romperá vivamente com o pé esquerdo. O Instruidor mandará marchar um homem bem ensinado dois passos adiante do soldado posto à direita ou à esquerda da fileira segundo o lado onde for assinalado o guia, e ordenará a este soldado que marche exatamente sobre as pegadas do que o precede, conservando sempre a distância de dois passos. Será sempre observado pelo Instruidor as se-

guintes regras para os soldados: unir-se levemente ao cotovelo do seu vizinho; não abrir o cotovelo esquerdo nem o braço direito; ceder à pressão que vem do lado do guia e resistir à que vem do lado oposto; conservar sempre a cabeça direita e os olhos fixos no chão, a doze ou quinze passos de distância adiante de qualquer lado que o guia seja indicado; se um soldado perceber que está muito adiantado ou atrasado, buscará pouco a pouco o seu lugar, alongando ou encurtando o passo de um modo quase invisível.

Dentre as notas 110 a 120 surge o último assunto do Livro I. Em um primeiro momento, o Instruidor exercitará primeiro os soldados a se perfilarem homem a homem, com a finalidade de compreender melhor os princípios do alinhamento. Para isto, mandará marchar dois passos à frente os dois primeiros soldados do lado direito e tendo-os perfilado, advertirá sucessivamente a cada soldado que se ponha sobre o alinhamento dos dois primeiros; a cada advertência que lhe fizer o Instruidor o soldado deve se perfilar, soltar a cabeça e os olhos à direita, marchará na cadência do passo ordinário dois passos adiante encurtando o último atrás do alinhamento novo, que nunca deve exceder. Depois, por meio de pequenos passos, sem que o corpo balanceie, se irá colocar ao lado do homem a que se deve encostar, de modo que a linha dos seus olhos e a dos ombros se achem na direção do soldado da sua direita, tendo um leve contato do cotovelo deste, sem que o seu se abra. Na seguinte nota, a explicação de que o alinhamento à esquerda se fará semelhante.

Seguem-se as últimas notas do Livro I, tendo ainda o alinhamento como ponto de interesse, descrevendo alinhamentos à retaguarda, conversões à direita e à esquerda e mudanças de direção dos alinhamentos.

## **LIVRO II: RESUMO DO EXERCÍCIO DE ARTILHARIA DA MARINHA ENSINADO NO FORTE DE XABRÉGAS PARA O USO DOS NAVIOS DE GUERRA NO ANO DE 1804**

Neste livro, supomos que o autor tivesse por objetivo tratar de modo mais pedagógico e com a maior clareza possível as vozes, comandos e a prática da instrução de artilharia naval. Tendo em vista a complexidade da peça junto à “mobilidade” sobre a qual é obrigada a manobrar sobre as ondulações do mar, as palavras do matemático francês Pierre Charles François Dupin – citado no *Compendio theorico-pratico de Artilharia Naval*, compêndio letivo da Academia Real dos Guardas-Marinha, escrito em 1829 por António Lopes da Costa Almeida, futuro primeiro Director da Escola Naval – esclarecem alguns dos desafios enfrentados pelos artilheiros marítimos:

a manobra da artilharia naval é talvez mais importante do que ainda a dos navios. Ela oferece dificuldades muito superiores as da artilharia terrestre, porque a bordo é necessário meter em bateria e carregar a peça sobre um pavimento móvel e que em muitas vezes sofre extraordinárias inclinações de bombordo a estibordo, ou de popa a proa. E, no meio destes movimentos tão diversos, manobrando em um lugar muito estreito, é preciso descobrir o segredo de apontar por uma direção, a maior parte das vezes diversas daquela em que existe o objeto que se pretende ferir, e sempre tal, que o projétil participando das oscilações do navio vá por uma derrota diagonal ou curvilínea ferir o objeto (ALMEIDA, 1829, p. II).

Por outro lado, em termos de manual de instrução para a artilharia naval, não é despropositado afirmar que o nosso

compêndio nos dá indicações, mesmo que poucas, de ser um modelo precursor para tal método educativo, visto que não encontramos em nossa pesquisa outro documento similar antes de 1804. A propósito disto, todos os manuais e outras publicações sobre artilharia naval adotadas pela Escola Prática de Artilharia Naval durante os anos após a sua fundação sofreram influência do documento aqui analisado<sup>16</sup>. Este Livro II, *Rezumo do exercicio de Artilharia da Marinha ensinado no Forte de Xabréguas para uzo dos Navios de Guerra em o Anno de 1804*, se torna base para produzir outros documentos formadores de artilheiros navais para a Marinha de Guerra portuguesa durante a segunda metade do século XIX, a título de exemplo, destacamos o *Guia do marinheiro artilheiro*, de autoria do Tenente Augusto Zeferino Teixeira (sem data); o *Manual do marinheiro artilheiro*, de autoria do Primeiro-Tenente Rodrigo Augusto Teixeira Pinha, de 1866; e *Alterações ao exercicio de artilharia naval de desembarque*, sem autor, aprovada em portaria de 13 de janeiro de 1875.

O Livro II encontra-se subdividido em quatro partes, comprovando a diversidade da preparação de um soldado recruta da Brigada Real da Marinha que opta por obter a habilitação de artilheiro marítimo. Na primeira parte, encontramos a *Primeira nomeação de postos, que deve fazer o Comandante*; trata-se de um conjunto de pequenos desenhos e suas respectivas explicações mostrando qual a disposição que devem tomar os soldados artilheiros marítimos frente à peça ou durante uma parada. A seguir, encontramos *Toques de caixa para os sinais*, conjunto de sons, emitidos a partir de toques de caixa, que funciona como alternativa da passagem das ordens aos subordinados. Na terceira parte, *Vozes para o exercicio de artilharia da Marinha*. E por último, *Vozes que deve dar o Comandante da Bateria*.

Em *Primeira nomeação dos postos que deve fazer o Comandante*, encontramos os primeiros aprendizados sobre as posições que as guarnições de soldados artilheiros marítimos devem tomar à vanguarda, em parada e em rebate (combate). Forte influenciador dos compêndios de instruções que virão (no que se refere aos “exercícios de peça”) os ensinamentos contidos neste livro são semelhantes à sequência apresentada por António Lopes da Costa Almeida, no Apêndice II do seu *Compendio theorico-pratico de Artilharia Naval*, publicado em 1829, pela Academia Real das Ciências de Lisboa.

Os exercícios práticos a bordo dos navios são constantemente realizados por soldados artilheiros marítimos da Brigada Real da Marinha e marinheiros. O número de homens empregados no serviço de cada boca de fogo depende de sua diferente manobra e calibre do projétil, sendo os soldados artilheiros marítimos “protagonistas” do processo de carregamento e disparo, enquanto aos marinheiros restam um “papel auxiliar”, responsáveis por um serviço de desatracação, atracação e limpeza da peça, auxiliado por ferramentas como pés de cabra, espeques e soquete. Quanto aos calibres utilizados e respectiva quantidade de homens necessários para colocá-la em funcionamento, o documento faz referência em um pequeno quadro, dividindo-os em quatro guarnições. A 1ª guarnição opera o calibre 36 (contando com 14 homens), a 2ª guarnição opera os calibres 24 e 18 (contando com 12 homens), a 3ª guarnição opera os calibres 12 e 9 (contando com 10 homens) e a 4ª guarnição opera os calibres 6 e 3 (contando com 8 homens).

A seguir, em uma segunda subdivisão do Livro II, nos mostra o compêndio de instruções para soldados recrutas da Brigada Real da Marinha como reconhecer as ordens quando emitidas a partir de to-

que de caixa, que, ao lado do apito de marinheiro, já era largamente utilizada pelas Marinhas de Guerra como alternativa de transmissão de ordens aos subordinados no início do século XIX.

Em *Toques de Caixa para os Sinais*, as instruções se dão através de rufos, rebates e pancadas. Assim, para iniciar o exercício em parada tocará um grande rufo; e a chamada para combate, toque de rebate. Para cessar o fogo e o exercício, um rufo. Para a nomeação dos postos, duas pancadas. Para desatracar a artilharia, duas pancadas dobradas. Para atracar em peito de morte, um rufo no fim das pancadas. Para atracar em meias voltas, duas pancadas dobradas. Para desguarnecer a bateria, marcha dobrada. Para principiar o fogo de combate, dois golpes de rebate. Para principiar o fogo à vontade, dois golpes de faxina. Para conteirar à direita, um rufo e uma pancada. Para conteirar à esquerda, um rufo e duas pancadas. Para ver reto, um rufo e três pancadas. A desarvorar, dois rufos e uma pancada. Ao convés do inimigo, tocará dois rufos e duas pancadas. A meter à pique, dois rufos e três pancadas. Para acudir a abordagem, a chamada alternada com rufos. Para o exercício de combate, rebate alternado com rufos.

Na quarta e última subdivisão do Livro II, o compêndio de instruções apresenta as *Vozes que deve dar o Comandante da Bateria*, para duas situações distintas: durante os exercícios em parada e em rebate (combate). Para uma melhor compreensão dos ensinamentos, o compêndio de instruções nos mostra um quadro contendo um conjunto de 21 vozes que são emitidas em três momentos distintos, *antes do combate, no combate e depois do combate*. São elas: 1ª: “sentido”, 2ª: “aos seus postos à direita e à esquerda”, 3ª: “marcha”, 4ª: “chefe de peça faz nomeação dos postos”, 5ª: “desatracar artilharia” (antes

do combate); 6ª: “escorvar”, 7ª: “abaixar as pontarias”, 8ª: “apontar”, 9ª: “firmar as pontarias e dar fogo”, 10ª: “retirar da bateria”, 11ª: “ala”, 12ª: “carregar”, 13ª: “limpar a peça”, 14ª: “unir o cartuxo”, 15ª: “calçar bala e taco”, 16ª: “meter em bateria”, 17ª: “ala” (no combate); 18ª: “atracar artilharia”, 19ª: “desguarnecer a bateria”, 20ª: “formar à retaguarda”, 21ª: “marcha” (depois do combate).

A seguir, o documento instrui sobre a passagem dos soldados de bombordo para estibordo (ou inversamente), manobra executada quando o inimigo passava a outro bordo ou quando estava em ambos. Para isso, se daria o aviso para iniciar a movimentação (“servir a bateria de bombordo!”, “servir a bateria de estibordo!” ou “servir as duas baterias!”) às guarnições desejadas (“primeira ou segunda peça!” ou “peças de toda a bateria!”). Em uma nota de observação, ressalta caso seja a bateria do convés, devem-se deixar atracadadas as peças em meias voltas; porém, se forem as da coberta, devem-se retirar as peças da bateria e dar-lhe meias voltas com as talhas. Ao final deste exercício, dão-se as vozes “desguarnecer a bateria!”, “formar à retaguarda!” e “romper!”.

O exercício em rebate, a movimentação que o documento mostra a seguir, deve ser executado sempre que haja a suspeita da proximidade de um inimigo. Assim, logo que toque a rebate, o comandante passa em revista as peças da bateria e manda fazer o sinal de caixa (duas pancadas) para a nomeação dos postos. Logo que o sinal de desatracar a artilharia (duas pancadas dobradas) e o de escorvar (uma pancada) sejam executados, o chefe de peça verifica a mesma, a fim de estar em condições para fazer fogo. Alerta o autor que, quando se toca a rebate deve trazer nos guarda-cartuchos dois cartuchos, porque ao fechar as escotilhas ficará cada peça servida com três tiros.

### **LIVRO III: ARTILHEIRO MARÍTIMO OU COMPÊNDIO DE INSTRUÇÕES PARA O ARTILHEIRO DO MAR, ORDENADO EM FORMA DE DIÁLOGO POR MÉTODO CLARO PARA USO DOS SOLDADOS DA BRIGADA REAL DA MARINHA**

Neste último livro, e como já mencionado anteriormente, encontramos o diálogo de estilo ciceroniano (cuja característica é formar e informar) como mais um instrumento pedagógico para o aprendizado dos soldados artilheiros marítimos da Brigada Real da Marinha. Funciona como um conjunto de perguntas (feitas pelo soldado novo, assinalado no documento pela letra “R”) e respostas (a cargo do soldado velho, assinalado no documento pela letra “V”), com a finalidade de conhecer e mostrar a função de exercícios, conceitos e equipamentos vistos pela primeira vez aos soldados artilheiros marítimos.

Como um exemplo, no capítulo 1º, sobre *os exercícios com a peça*, inicia-se o texto com o soldado velho (descrito no texto como “Veterano”) a ensinar como é dividido o exercício de peça no mar: “saí primeiro que o exercício de peça no mar divide-se em mandamentos; este em tempos, e estes subdividem-se em movimentos”<sup>17</sup>. A seguir, apresenta o soldado novo (descrito no texto como “Recruta”) a primeira pergunta: “o que são mandamentos?”. Assim, evolui todo o texto do Livro III, o soldado novo funcionando como *domandatori*, e efetivamente dirigindo os temas que se desenvolvem no diálogo, assumindo o soldado velho o papel de esclarecedor de dúvidas, demonstrando o significado de conceitos pertencentes ao mundo militar-naval.

No capítulo 2º, *do conhecimento da pe-lamenta e mais utensílios que servem no exercício e combate, os quais todo o Soldado de Marinha deve saber de cor os seus usos e configurações*, continua o soldado

Recruta na função de *domandatori* e dirige agora perguntas sobre equipamentos, pelamenta e utensílios que assessoram os exercícios e combates, recebendo detalhadas respostas do soldado Veterano. Assim, inicia o diálogo perguntando “que pelamentas e utensílios são estes?”<sup>18</sup>, obtendo a seguinte resposta do soldado Veterano:

eu vos digo todos um por um, a tapa da peça com a sua gaixeta, a pranchada com a sua gaixeta, o vergueiro, o contra vergueiro, as talhas, o xapuz, a soleira, a palmeta, o diamante, a verruma, a goiva, o repuxo, a broca, o espeque, o pé de cabra, o soquete, a lanada (ou ambos em uma só haste), os tacos, as balas, a pirâmide, a lanterna, a palanqueta e a bala encadeada<sup>19</sup>.

Já o capítulo 7º, o último deste livro, é destinado a orientar os soldados recrutas da Brigada Real da Marinha a trabalhar com cabos (cordas). Chama-se *no qual se trata de fazer costuras, alçar, passar levas, arrebens, atracar as portas, fazer vinhateiras, gaxeta e falçar*, e divide-se em dois artigos. Assim, pergunta o soldado Recruta, por exemplo, o que são costuras, costuras redondas, alças para cadernais, e seus respectivos usos.

Por fim, concluímos que as instruções contidas neste compêndio mostram-se relevantes para a formação técnica de tais soldados com todo um conjunto de ensinamentos claros e objetivos, sobretudo entre a Divisão de Fuzileiros Marinheiros, representando uma importante contribuição no sentido de uma profissionalização e maior disciplina dos militares, tendo impacto direto sobre as operações em que a Brigada Real da Marinha tomaria parte. Como principal exemplo do que dizemos, referimos que a Campanha de Caiena (1809) nos mostra que as ações de desembarque, assalto e principalmente a utilização da Infantaria de Marinha seguiu o padrão apre-

sentado no documento analisado, uma vez que essas ações foram desencadeadas por pequenas unidades (pelotões) e percebemos nos relatos conhecidos o destaque do uso do soldado de Infantaria para a tomada dos objetivos táticos.

## **A BRIGADA REAL DA MARINHA E A CONQUISTA DE CAIENA**

Com a invasão do território português, em 1807, pelos exércitos de Napoleão, a partilha do reino de Portugal entre franceses e espanhóis e a transmigração da Corte Joanina para o Brasil, surgiu a ideia de uma retaliação, um ataque, nas colônias espanholas e francesas na América do Sul. A estratégia elaborada visava, conjuntamente, à extensão das fronteiras do território do Brasil a Norte, dominando a Guiana Francesa, e a Sul até o Rio da Prata, ocupando as colônias espanholas próximas de Montevidéu (RODRIGUES, 2014, pp. 327-332).

A conquista de Caiena em 1809, que levou à dominação da Guiana Francesa pelos portugueses até 1817, foi precedida de dois atos políticos formais, um declarando nulo todos os tratados assinados com a França e o outro de declaração de guerra à mesma nação. Esta ruptura corroborava, assim, uma sequência de atitudes diplomáticas que procurava, a partir de circunstâncias muito adversas, garantir os interesses portugueses na América do Sul. A importância da região amazônica para o tabuleiro estratégico português tinha a sua relevância desde o século XVII e, no Setecentos, foi reafirmada durante a governança do Secretário de Estado Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, e mais tarde com o Secretário de Estado D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que, aliás, quando do início do conflito com a França fez com que seu irmão, D. Francisco de Sousa Coutinho, governasse a província do Pará. Assim, apresentavam-se ao menos três objetivos para invadir a capital

da Guiana Francesa, Caiena: uma retaliação, um objetivo geopolítico mais amplo, e outro, menor. A retaliação é clara, visto os acontecimentos recentes da invasão de tropas franco-espanholas ao reino português. Quanto aos objetivos geopolíticos, o primeiro, buscava incorporar a Guiana e torná-la uma plataforma de presença portuguesa no norte da América do Sul e no Caribe; o terceiro, mais restrito, buscava fixar uma fronteira pelo Oiapoque, garantindo um amplo território ao norte de Macapá, aumentando assim as condições de segurança da Bacia e da Foz do Amazonas (WEHLING, 2010, p. 11).

Segundo Arno Wehling, a incorporação de Caiena como expressão de um objetivo geopolítico que visasse o norte da América do Sul e ao Caribe era possível, mas, à luz da documentação conhecida, não foi uma opção aconselhada. Tal atitude poderia ser entendida, pela Inglaterra, como uma intromissão em uma área considerada da sua influência. O interesse do governo do Rio de Janeiro foi a anexação provisória visando a uma posterior negociação diplomática, tornando o episódio de Caiena um importante elo numa cadeia político-diplomática e militar, permitindo a consolidação e o reconhecimento de limites que atendiam à antiga preocupação geopolítica de Portugal, e de proteger a Foz e a Bacia do Amazonas (WEHLING, 2010, p. 12).

No que toca às ações da Brigada Real da Marinha nesta campanha na região amazônica, encontramos escassa informação documental e estatística sobre os efetivos da Brigada Real da Marinha que tomaram parte destes acontecimentos. Sabemos que boa parte dos navios da Armada Real portuguesa foi empregada na viagem da Família Real para o Brasil, ficando em Lisboa apenas os navios que não se encontravam operacionais. Assim também ocorreu com os soldados da Brigada Real da Marinha, seguindo a bordo dos navios

da Esquadra grande parte dos seus efetivos, ficando apenas em Lisboa uma parte reduzida deste corpo. Também é difícil precisar quão numeroso foi o contingente de soldados de Marinha utilizado nas ações militares, visto que não existe nenhum documento da época que especifique o número de integrantes da Brigada Real da Marinha que acompanharam a Esquadra para o Brasil. Consequentemente, não se consegue uma distinção entre cada um dos corpos militares que tomaram parte nos vários episódios da tomada de Caiena.

No final de 1808, foi organizada na capital da província do Pará uma expedição, comandada pelo Tenente-Coronel Manuel Marques e contando com o auxílio de forças navais inglesas, destinada à ocupação da margem direita do Rio Oiapoque, a fronteira estabelecida pelo Tratado de Utrecht, mas ainda sob posse francesa. O destacamento era composto por duas companhias de granadeiros dos Regimentos de Linha da guarnição de Belém; uma companhia de caçadores de cada um desses regimentos; voluntários do Regimento de Macapá; uma companhia de artilharia com três peças de artilharia e um obus, totalizando 405 praças combatentes e mais um capelão e um cirurgião.

A Esquadra, sob comando do Capitão de Mar e Guerra inglês James Lucas Yeo, era composta por uma fragata, dois brigues, uma escuna, dois *cúteres*, três barcas canhoneiras e três navios-transporte. Acrescidos de 346 homens que embarcaram nestes navios, as forças reunidas compunham-se de 751 praças com três peças de artilharia, um obus e 12 navios totalizando 93 peças de artilharia (BRASIL, 1979, p. 388). Nesta força encontravam-se os elementos da Brigada Real da Marinha, mas pelos motivos expostos desconhecemos quantos eram e como operaram.

## CONCLUSÃO

Observamos que a principal fonte aqui apresentada foi, sem lugar para dúvidas, a máxima expressão dos esforços para uma melhor capacitação dos soldados recrutados da Brigada Real da Marinha para este período; tornando-se também o documento base que guiou alguns planos e disposições posteriores principalmente para o treinamento de recrutados artilheiros para a Marinha de Portugal ao longo de todo o século XIX.

Este documento, *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pela escola do Soldado até à de Pelotão*, conta com grande detalhe a perspectiva portuguesa sobre novos e modernos usos e costumes da atividade-fim, por exemplo, de um artilheiro naval à época da Marinha de Nelson. Ao longo do texto, o autor procurou apresentar um ensinamento reformulado e adequado à conjuntura militar-naval da passagem do Setecentos para o Oitocentos. Dedicado, por inteiro, ao tratamento dos primeiros conhecimentos da Infantaria de Marinha e Artilharia Naval, este documento constitui um dos mais completos tratados militares da história institucional da Brigada Real da Marinha. Porém, o documento também encerra fragilidades. Sente-se a ausência de preceitos relativos ao combate da Infantaria de Marinha quando embarcada, atuando nas gáveas, conveses e castelos dos navios, como descreveu o capitão de navio José Maria Chacón y Sarraoa, oficial da Armada Real espanhola, em seu tratado (CHACÓN, 1828) pouco posterior e similar ao documento aqui analisado. É ainda de destacar as similitudes literárias que este documento partilha com as obras de Diogo do Couto, entretanto impressas.

Já as ações militares da Brigada Real da Marinha na América do Sul continuam, ainda hoje, por explorar e aprofundar a partir das pesquisas nos arquivos brasileiros. Buscaremos trabalhar o assunto no futuro próximo, prometendo ao leitor o esforço de lançar luz sobre o assunto que fica temporariamente sem atenção particular.

O nosso estudo, além de pretender aprofundar o conhecimento atual sobre a Armada Real portuguesa no fim do século XVIII e início do século XIX, também forneceu contributos significativos para o conhecimento mais específico da história institucional da Brigada Real da Marinha neste período. É possível perceber, através de sua trajetória, ser esta unidade militar um corpo de elite, contendo em seu histórico, desde 1621, a relevância da Infantaria de Marinha para proteção dos navios da Armada Real portuguesa, de sua costa e de territórios ultramarinos. É ainda possível descortinar a sua atuação como guarda real, até tornar-se um corpo vocacionado para guarnecer a artilharia das embarcações de guerra e atuar como infantaria de desembarque.

## BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, António Lopes da Costa. *Compendio theorico-pratico de Artilharia Naval. Extractado e redigido das obras dos mais celebres e modernos autores e acomodado para servir de compendio letivo da Academia Real dos Guardas-Marinha*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1829.

BEBIANO, Rui. *A pena de Marte: escrita da guerra em Portugal e na Europa (séculos XVI-XVIII)*. Coimbra: Minerva Coimbra, 2000.

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL. *Instruções para a Brigada Real da Marinha, principiando pêlla escólla do Soldado até á de Pelotão*.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, Vol. 2, Tomo II, 1979, p. 388.

CARDOSO, J. Freire & CANECO, M. Leal. *Escola de Artilharia Naval no seu bicentenário*. VIII Colóquio da Comissão Portuguesa de História Militar – Preparação e formação militar em Portugal. Lisboa, 1997.

CASTEL-BRANCO, João Agnello Vellez Caldeira. *Nota sobre o ensino prático de Artilheria Naval*. Congresso pedagógico hispano-português-americano (seção portuguesa). Lisboa: Imprensa Nacional, 1892.

CERRO, Pablo Ortega del. La profesionalizacion de la oficialidad naval espanola, 1750-1800: aproximación a sus destellos desde las sombras. In: *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografia e Historia*. 16, 2016.

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

CHACÓN, José Maria. *Instruccion militar para el navio de Su Majestad “Soberano”. Dada por su comandante el capitan de navio de la Real Armada Don José Maria Chacón*. Habana: Oficina de D. José Bolona, Impresor de la Real Marina por S. M., 1828.

CURTO, Diogo Ramada. *Cultura escrita: séculos XV a XVIII*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2007.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. Petrópolis: Editora Vozes, 28ª edição, 2004.

GARCÍA MARTÍN, Ana María. Introdução. In: Diogo do Couto, *O Soldado Prático*. Coimbra: Angelus Novus Editora, 2009.

GUZMÁN, Jaime Miguél de. *Máxima para la guerra, sacadas de las obras del excelentissimo sr. Marqués de la Mina, capitan general de los exércitos del rey: com un epitome de su vida.*, Tolosa: Pedro Robert impressor, 1776.

KEEGAN, John. *Uma história da guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora (BIBLIEX) e Companhia das Letras (co-edição), 1996.

MAC INTYRE, John. *A military treatise on the discipline of the marines forces, when at sea: Together with short instructions for detachments sent to attack on shore. By John Mac Intire, lieutenant of marines*, Londres: T. Davies, in Russel street, Covent-Garden, 1763.

MOLYNEUX, Thomas More. *Conjunct expeditions: or expeditions that have been carried on jointly by the fleet and army, with commentary on a Littoral War*. Londres: R. and J. Dodsley in Pall-Mall, 1759.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Pombal e a aristocracia. *Camões. Revista de Letras e Culturas Lusófonas*. Lisboa: n.º 15-16, 2003. p. 34-41.

ORDONEZ, Manuel Díaz. Presentación dossier. In: La logística anfibia: el poder naval del Império espanhol en el Mediterráneo durante el siglo XVIII. *Revista Universitaria de Historia Militar*. Cádiz: Centro de Estudios de Historia Militar. Volume 5, número 10, Año 2016.

PEREIRA, José António Rodrigues. CASTRO, Paulo. *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as Unidades e Organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2018.

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

SERRÃO, José Vicente. Sistema político e funcionamento institucional no Pombalismo. In: COSTA, Fernando Marques da; DOMINGUES, Francisco Contente; MONTEIRO, Nuno Gonçalo. (Org.). *Do Antigo Regime ao Liberalismo – 1750-1850*. Lisboa: Vega, sem data.

SILVA, Jorge Manuel Moreira. *A Marinha de Guerra Portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851) – Adaptação a uma nova realidade*. Dissertação de Mestrado em História Marítima apresentada a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009.

SOUZA, Duarte Quirino Pacheco de. *Algumas observações à obra do Conde de Lippe em Portugal*. In: VIII Colóquio da Comissão Portuguesa de História Militar – Preparação e formação militar em Portugal. Lisboa, 1997.

TRIM, David. J. B. e FISSEL, Mark Charles. (Orgs.). *Amphibious Warfare 1000-1700. Commerce, State Formation and European Expansion*. Leiden-Boston: BRILL, 2006.

TEIXEIRA, Nuno Severiano. BARATA, Manuel Themudo (Coord.). *Nova História Militar de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003, 5 volumes.

WEHLING, Arno. A conquista de Caiena – 1809. Retaliação, expansão territorial ou fixação de fronteiras? In: *Revista Navigator*. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). vol. 6, n 11, 2010.

## NOTAS

<sup>1</sup> A versão completa deste estudo, bem como o principal documento aqui utilizado (transcrito e com ortografia atualizada) e um vocabulário naval próprio do século XIX, pode ser encontrada na dissertação de mestrado em História Militar apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) sob o título: “Fuzileiro marinho e artilheiro marítimo: instrução ao soldado da Brigada Real da Marinha em Portugal nos finais do Antigo Regime”, do mesmo autor, no seguinte link: <http://hdl.handle.net/10451/49287>

<sup>2</sup> *Alvará com força de Lei, pelo qual a Rainha criou uma Brigada Real da Marinha para guarnição das naus e das embarcações de guerra*. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa. Código de Referência: PT-TT-LO-003-8-94.

<sup>3</sup> Idem, fl. 2.

<sup>4</sup> *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de Su Armada Naval*. 2 Tomos, Madrid: Imprenta Juan de Zuniga, 1748.

<sup>5</sup> Este documento tem uma “revisão” impressa, no ano de 1827, à pena do major graduado da Brigada Real da Marinha Manoel Rodrigues Lucas de Sena, chamado *Escola do soldado de Marinha em utilidade da Armada Real, Brigada Real da Marinha e do comercio mercantil da navegação*, publicação inserida nos *Escritos Marítimos e Académicos* do Capitão de Mar e Guerra José Maria Dantas Pereira de Andrade, militar dedicado ao ensino naval em Portugal no século XIX. Conservado sob guarda da Biblioteca Central da Marinha (BCM), é de nosso conhecimento uma única cópia no Arquivo Histórico Parlamentar (AHP), ofertada pelo autor à época da publicação. É nossa intenção trabalhar com este documento em um futuro artigo, visto que o ano da publicação dele ultrapassa o período cronológico escolhido para análise nesta publicação.

<sup>6</sup> Da mesma forma acontecia na Royal Navy, que baseava a preparação dos seus oficiais no treino de bordo, sentindo a necessidade de criar uma academia em 1863 (a Britannia Royal Naval College, em Dartmouth).

<sup>7</sup> Por determinação do Conselho do Almirantado, em 14 de fevereiro de 1797. Sua instalação se deu a bordo da Fragata *Princesa do Brasil*, fundeada na enseada de São José de Ribamar (SILVA, 2009).

<sup>8</sup> A reorganização do Regimento de Artilharia da Corte, em 1763, reforçou a ordem que companhias de artilheiros fossem destacadas para manejar as peças das embarcações de guerra. Além disso, através de um plano de estudos aprovado em julho de 1763, determinou-se que o Regimento de Artilharia da Corte e o Regimento de Artilharia de Lagos, no Algarve, fossem também instruídos em exercícios de bordo. A título de exemplo, no ano de 1765, 226 artilheiros estiveram distribuídos em cinco embarcações de guerra. Em 1768, 157 artilheiros. Em 1769, 104 artilheiros. Entre 1771 e 1777, a média de artilheiros do Exército embarcados era de 55 homens. Em agosto de 1798, ano das operações da Esquadra do Marquês de Niza no Mediterrâneo, em razão da grande necessidade, havia 538 artilheiros do referido Regimento a bordo dos navios de guerra.

<sup>9</sup> A exemplo disto, o alvará de 18 de março de 1757 instituía uma classe de guardas-marinha com a graduação de alferes, sendo efetivamente os primeiros alunos admitidos somente em 1762, vindo a ser extinta no ano de 1774; enquanto que, em 1764, na cidade do Porto, o rei mandou criar 12 postos de tenentes de mar e 18 guardas-marinhas para servirem em duas fragatas de 24 e 30 peças construídas por iniciativa dos negociantes da cidade, afim de combater piratas e saqueadores, nascendo assim a Aula Náutica do Porto.

<sup>10</sup> Decreto de 13 de novembro de 1800. Documento sob guarda do Arquivo Histórico da Marinha (AHM), Lisboa. Localização: índice 32 (Documentação avulsa até 1910), caixas 75 a 82.

<sup>11</sup> Designação, à época, para o atual posto de sargento.

<sup>12</sup> *Instruções.*, I. 2 anverso.

<sup>13</sup> Designação, à época, para o atual posto de sargento.

<sup>14</sup> *Instruções.*, I. 2 anverso.

<sup>15</sup> *Instruções.*, I. Idem.

<sup>16</sup> Fundada em 26 de julho de 1863. Para mais informações sobre os manuais de instrução da Escola Prática de Artilharia Naval, ver: CASTEL-BRANCO, João Agnello Vellez Caldeira. *Nota sobre o ensino prático de Artilheria Naval*. Congresso pedagógico hispano-português-americano (seção portuguesa). Lisboa: Imprensa Nacional, 1892.

<sup>17</sup> *Instruções.*, III. 29 anverso.

<sup>18</sup> *Instruções.*, III. 34 reverso.

<sup>19</sup> *Instruções.*, III. 34 reverso.

# A nau de guerra *Príncipe do Brasil*, do Arquiteto-Construtor Manuel da Costa (act. 1774-1824). Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum\*

*The ship of the line Príncipe do Brasil by the shipbuilder Manuel da Costa (act. 1774-1824). The unveiling of an unidentified ship plane from the National Maritime Museum*

**Nuno Saldanha**

Faculdade de Design, Tecnologia e Comunicação//Universidade Europeia. Centro de História da Universidade de Lisboa. CHAM/FCSH-UNL. nuno.saldanha@universidadeeuropeia.pt.

## RESUMO

Construída nos estaleiros da Baía por Manuel da Costa, a nau *Príncipe do Brasil* foi um dos navios que integrou a esquadra que trouxe a Corte de Lisboa para o Brasil em 1808. A descoberta de um Plano de Navio inédito, que permitiu a identificação de um dos modelos da desaparecida Escola Naval, assim como novos dados sobre o seu construtor, constituem um precioso achado para o estudo da Arquitetura e Construção Naval luso-brasileira dos finais do século XVIII e inícios do XIX.

**PALAVRAS-CHAVE:** Arquitetura Naval; Manuel da Costa; Plano de Navio; Arsenal da Baía (Brasil)

## ABSTRACT

*Built in Bahia shipyard by Manuel da Costa, the ship of the line Príncipe do Brasil was one of the vessels that integrated the fleet that brought the Royal Court from Lisbon to Brazil in 1808. The discovery of an unidentified ship plane, which also allowed the identification of one of the ship models lost in the ancient "Escola Naval", as well as new data about its author, constitute a precious finding for Late 18th and early 19th Century Luso-Brazilian Naval Architecture and Shipbuilding studies.*

**KEYWORDS:** Naval Architecture; Manuel da Costa; Ship Planes; Bahia's Shipyard (Brazil)

## INTRODUÇÃO

Portugal e Brasil partilham uma longa e comum História Marítima, de ambos os lados do Atlântico que, embora muitas vezes ignorada (mormente pela historiografia anglo-saxónica), propiciou, paralelamente, um correspondente e significativo desenvolvimento da construção naval, ao longo de mais de três séculos.

No entanto, diversamente ao que sucedeu com grande parte das nações europeias que se notabilizaram nesta atividade, o património iconográfico-documental que chegou até nós, especialmente no que diz respeito ao desenho e planos de navios, é espantosamente escasso, por motivos de ordem natural, ou de outras ainda por esclarecer, como, por diversas vezes, já tivemos oportunidade de assinalar.

Não é inteiramente certo o que sucedeu com o espólio de modelos e planos da antiga Sala do Risco (ou Casa das Formas), onde se faziam os desenhos e planos de navios. É verdade que grande parte se terá perdido no trágico incêndio de 1916, contudo, esse foi para o Brasil com a

Corte em 1808, e não sabemos exatamente o que terá regressado às instalações do Arsenal, após a sua independência.

Por outro lado, é sabido que um número significativo de desenhos nunca esteve ali armazenado, nomeadamente os que foram enviados para os diversos estaleiros da Coroa, sobretudo os do Brasil, ao longo do século XVIII, onde os navios eram maioritariamente construídos a partir de cópias, de desenhos de Manuel Vicente Nunes, Torcato José Clavina, João de Sousa Palher, entre outros. São precisamente essas cópias que temos conseguido recuperar, embora em número bastante reduzido, face ao vastíssimo espólio produzido na época.

Perante isto, é sempre motivo de particular satisfação, quando nos deparamos com a extraordinária e rara descoberta de um plano de navio inédito, como o que se encontra no National Maritime Museum em Greenwich<sup>1</sup>. [Fig. 1] Trata-se de uma cópia, enviada de Lisboa, para Londres, pelo Almirante George Cranfield Berkeley, em fevereiro de 1811.

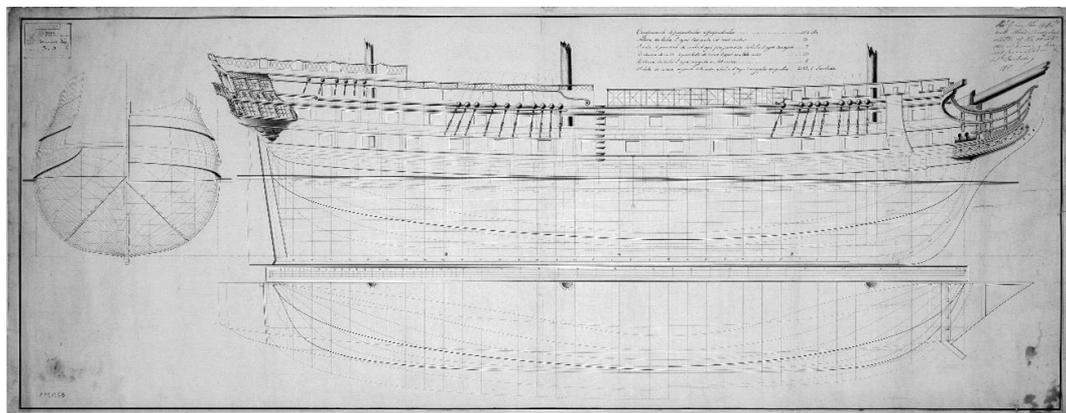


Figura 1: Manuel da Costa, *Príncipe do Brasil*, Plano de navio, 497 x 1257 mm. National Maritime Museum, Greenwich, Londres, ID: ZAZ1246

Este desenho, para além do conhecimento aprofundado das características e tipologia do navio, até então desconhecidas, permitiu, por outro lado, a identificação de um dos modelos que pertenciam ao Museu de Marinha, que se encontra-

vam depositados na antiga Escola Naval, a que estava agregado, no Arsenal Real. Destruídos pelo referido incêndio, nos inícios do século XX, ficaram, no entanto, as reproduções fotográficas dos mesmos, oportunamente publicadas pelo autor, o

capitão de fragata João Braz de Oliveira, em 1896 (OLIVEIRA, 1896). Como veremos adiante, a chapa H, referente a uma nau

que terá sido feita na Baía, corresponde precisamente à do desenho de Greenwich. [Fig. 2]

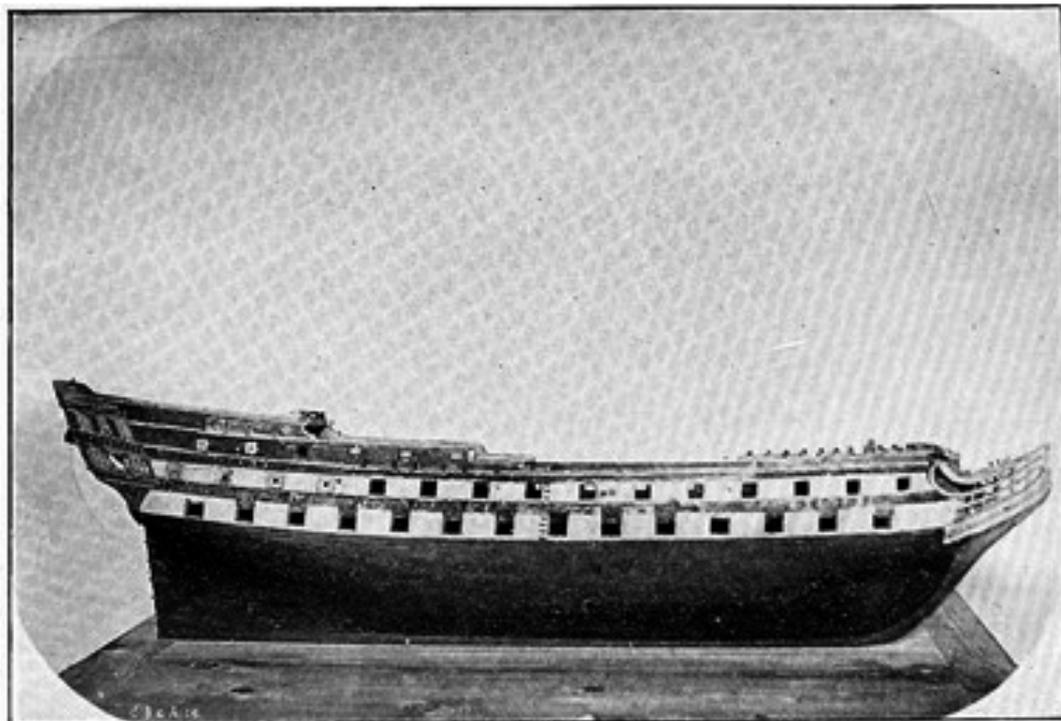


Figura 2: Modelo da *Príncipe do Brasil*, (desap.), vista de perfil, fotografia (OLIVEIRA, 1896)

Estas recentes descobertas convertem, assim, a nau *Príncipe do Brasil* num dos navios mais bem documentados iconograficamente da História da Construção Naval luso-brasileira do período de D. João, e um elemento fundamental para o seu conhecimento.

### **O CONSTRUTOR MANUEL DA COSTA (ACT. 1774-1824)**

Embora se trate de um dos construtores navais menos conhecidos da sua geração, o estudo da sua biografia, que aqui se apresenta, aporta alguns elementos de grande importância para o entendimento, não só da vida, como da situação socio-profissional desta classe.

Até há pouco, os dados biográficos conhecidos sobre Manuel da Costa reduzem-se a algumas linhas, publicadas sobretudo por dois autores oitocentistas.

Um deles, foi o célebre geógrafo veneziano Adriano Balbi (1782-1848), que esteve em Portugal durante o primeiro quartel do século XIX. No capítulo dedicado à situação da Arquitetura Naval portuguesa, dedica-lhe algumas palavras elogiosas, considerando-o um profundo conhecedor da teoria, assim como um hábil executor, cujo talento era comprovado pela construção da nau *Príncipe do Brasil*, duas fragatas, e diversos outros navios mercantes:

Manoel da Costa, premier constructor naval de l'arsenal de Bahia, avec le grade de premier lieutenant de marine. Aussi profond théoricien que praticien habile, il a donné des preuves de ses talents par la construction d'un vaisseau de ligne, de deux frégates, et de beaucoup de bricks et navires marchands. (BALBI, 1822).

Também frei Francisco de S. Luís (cardeal Saraiva), na sua conhecida lista de alguns artistas portugueses, não se esquece de o mencionar, embora mais lacónico na sua apreciação, mais biográfica, e menos laudatória:

Discípulo de Torquato José Clavina. Serviu no Arsenal de Lisboa, donde foi despachado Construtor para a Bahia nos estados do Brazil. Ahi construiu alguns navios, e entre elles a não Príncipe do Brazil, lançada ao mar em 1800. Conservou-se naqueles estados até á época da sua independência. Também pertenceo ao corpo dos Engenheiros Constructores, e teve patente de Capitão Tenente graduado da Armada. (SARAIVA, 1839)

A estas referências se reduzia, praticamente, tudo quanto se sabia acerca deste construtor, ao longo de mais de século e meio, com exceção feita, para a identificação da autoria de alguns navios, referidos na obra de Marques Esparteiro<sup>2</sup>, e depois por Amaral Lapa (LAPA, 1968), assim como de outros autores que se têm debruçado, direta ou indiretamente, sobre a construção naval na Baía. As referências mais recentes sobre este construtor, devem-se a Halysson Gomes Fonseca (FONSECA 2018, 2020), nos seus trabalhos sobre a Intendência da Marinha da Baía<sup>3</sup>.

Desconhecemos exatamente quando terá nascido, o que deverá ter sucedido em finais da década de 1750, pois, em 1774 (15 de junho), é admitido na Casa do Risco do Arsenal Real de Lisboa, pelo marquês de Pombal. Ali inicia aos seus estudos de Arquitetura Naval, como o próprio refere num requerimento<sup>4</sup>, sendo companheiro de João de Sousa Palher, e Antonio Joaquim de Oliveira, principian-do assim a longa e próspera carreira, que decorrerá ao longo de 50 anos de atividade, quase toda passada no Brasil.

Após a formação, como “aulista”, é nomeado pelo secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Melo e Castro, ajudante do prestigiado Construtor Torcato José Clavina (1736-1793), de quem fora aluno, como refere Saraiva (SARAIVA, 1839: 23), servindo depois como seu Contramestre do mesmo Arsenal.

Por fim, em 1796, ao fim de mais de vinte anos ao serviço do Arsenal de Lisboa, é indicado como Construtor de Naus e Fragatas da Armada Real do Arsenal da Baía, por Alvará da rainha D. Maria I, posição que acabará por marcar a vida e o seu percurso profissional, ao longo dos vinte e sete anos seguintes.

Apesar do Alvará régio datar do dia 27 de agosto, sabemos que a 18 já lhe eram atribuídas ajudas de custo, e pagamento da sua passagem para o Brasil<sup>5</sup>. O teor do Alvará, enviado a D. Fernando José Portugal, Governador e Capitão-General da Cidade da Bahia, era o seguinte:

“Tenho determinado que no Arsenal estabelecido nessa Capital do vosso Governo se construa para a minha Real Armada Navios de linha, Fragatas, e mais Embarcações, para o que tenho mandado nomear pelo sobredito Conselho para Arquitteto Construttore a Manuel da Costa, e para seu Contra Mestre alem dos que ahi se acharem serviço a António dos Reis, aos quais lhe mandareis dar posse.”<sup>6</sup>.

Acrescenta que lhe deve ser concedido, assim como ao novo Contramestre António dos Reis, o mesmo que se praticara com António da Silva (o Mestre Construtor António da Silva Araújo), antecessor no mesmo emprego.

Manuel da Costa viria a enfrentar algumas contrariedades, sobretudo numa disputa que se arrastaria ao longo de vários anos, com os Intendentes da Marinha

e Armazéns Reais, que lhe valeu mesmo ordem de prisão por insubordinação, de que falaremos adiante.

Em 1803, o construtor ainda se queixava de ter sido constrangido a despesas extraordinárias, que as “calamidades da Guerra acumularão sobre o Mundo”, e também por ter sido obrigado a conduzir para aquele país, a sua mulher e os filhos, sem lhe ter sido dada aposentadoria da Real Fazenda, como se praticara com o seu antecessor, tendo de pagar 70.000 reis pela casa onde morava, e padecido, no decurso de sete anos, de várias moléstias prolongadas, devido à mudança de clima<sup>7</sup>.

Não sabemos, tanto neste caso, como em outros idênticos, se a comissão no Brasil se deveu a uma mera formalidade administrativa tomada unilateralmente pela Coroa e pelo Conselho do Almirantado (ou do Ultramarino), o que é o mais provável, ou se resultavam também de uma vontade ou pedido expresso dos respetivos construtores.

No entanto, neste caso, e apesar dos constrangimentos sofridos, a ida para o Brasil foi sem dúvida uma benesse para Manuel da Costa, que tinha poucas hipóteses de progredir, se tivesse ficado em Lisboa. O Construtor do Arsenal, Torcato José Clavina, falecera em agosto de 1793, mas quem lhe sucedeu na direção do mesmo foi o antigo colega de Costa, João de Sousa Palher (act. 1789-1813), o qual, “quando se criou o corpo de Engenheiros Construtores, foi nomeado Chefe do mesmo, com a patente de Capitão Tenente da Armada, e fundou a Aula de Construcção e Arquitectura Naval na reforma de 1796, sendo Lente della por muitos anos.” (SARAIVA, 1839: 22-23). Para além deste, Manuel da Costa também não conseguiria sobrepor-se a António Joaquim de Oliveira (act. 1787- 1822) que, por sua vez, sucede a Sousa Palher.

No fundo, o Brasil era a sua melhor hipótese de sucesso, e de ascensão pro-

fissional, o que de facto aconteceu, com a sua promoção ao cargo de Arquiteto Construtor de um dos arsenais mais importantes do reino, e sucessivos postos de Segundo-Tenente, Primeiro-Tenente e Capitão-Tenente. E isto sem sequer contar com a deslocação para ali do centro de poder do reino, com a chegada da Família Real e toda a Corte, doze anos depois.

A escolha de S. Salvador da Baía não podia ter sido melhor. Apesar da troca da capital para o Rio de Janeiro, o seu arsenal real, renovado e ampliado a partir de 1770, era sem dúvida o mais ativo do Brasil (LAPA, 1968; SALDANHA, 2019, pp. 93-116).

A sua baía natural servia de ponto de paragem da Rota da Índia, o que favoreceu o desenvolvimento de um dos centros de construção e reparação naval mais importantes e prestigiados dos portugueses. Para além do estaleiro da Coroa, e do da Ribeira da Junta do Comércio, possuía ainda muitos outros estaleiros privados, como o da Preguiça ou o de Itapagipe (SALDANHA, 2019: 96), entre outros. A Baía possuía dezenas de pequenas empresas, e estima-se que essa indústria empregasse cerca de 8.000 trabalhadores<sup>8</sup>.

Apesar de não se conhecer o número total de navios de guerra construídos no Novo Mundo, é bastante claro o contributo significativo que desempenhou para o poder naval ibérico, o que se evidencia, ainda mais, quando comparado com a América inglesa, onde praticamente não se construíram navios deste tipo (MILLER, 2006, p. 935).

Mas a relação de Manuel da Costa com o Arsenal da Baía foi de comum benefício. Desde 1763 que aquele estaleiro real parecia estar sem construtor. O Mestre Construtor António da Silva Araújo regressara a Lisboa em 1763, na nau acabada de construir (*Santo António e S. José*) e, quando torna ao Brasil, é enviado ao Rio de Janeiro, onde viria a desempenhar as mesmas funções (1763-c.1784), fabrican-

do a nau *S. Sebastião* (1767), a primeira do novo Arsenal.

Com a partida de Araújo, a construção na antiga capital do Brasil parecia ter ficado reduzida a apenas alguns consertos, e ao fabrico de escaleres e outras pequenas embarcações. Sabemos que o governador e capitão-general da Baía, Rodrigo José de Meneses, teve de escrever à rainha, em 1784, sobre a necessidade de se prover temporariamente o lugar de um mestre construtor para o Arsenal da Marinha (Manuel Martins de Carvalho), visto que, segundo se queixava, “neste Arsenal se não fabricam navios”<sup>9</sup> (SALDANHA, 2019: 103).

Contudo, embora o Alvará de D. Maria de 1796 refira o nome de António da Silva [Araújo], como o antecessor de Manuel da Costa, na verdade, o cargo foi ocupado, por alguns anos, pelos mestres construtores baianos Francisco José da Cruz, e seu filho Manuel Joaquim José da Cruz, autores de quatro fragatas ali construídas (*Fénix*, *Princesa Carlota*, *Vénus* e *Tétis*), entre 1787 e 1793.

Para além da atividade profissional, foi também no Brasil que Manuel da Costa passou a maior parte da vida adulta, durante 27 anos, e onde nasceram muitos dos seus filhos. Chegou à Baía com a mulher, Joaquina Inácia do Nascimento (n. c. 1774), e “com filhos”, que desconhecemos exatamente quem, ou quantos eram. Perante a diferença de idade da esposa (nascida no ano em que ele foi admitido na Casa do Risco do Arsenal Real de Lisboa), cremos serem de um primeiro casamento, e que tenham ficado em Salvador, pois não são enumerados na lista dos familiares que desembarcaram em Lisboa, em setembro de 1823, quando do seu regresso. Quanto aos outros descendentes, Maria Inácia da Cunha, a filha mais velha, nasceu em 1796, não se sabendo, porém, se ainda em Lisboa, ou já no Brasil, ao passo que, os restantes, eram todos baianos de naturalidade: António da Costa

Cunha (c. 1802), Manuel da Costa Cunha (c. 1805), Carlota Joaquina da Cunha (c. 1809), e Úrsula Maria da Cunha (c.1811)<sup>10</sup>.

Também ali se desenvolverá a ascensão hierárquica da sua carreira, mormente a partir da chegada de D. João e da Corte, em 1808. Em 1803, faz um requerimento ao visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, para lhe ser atribuída a patente de 2º Tenente, como lhe havia sido prometido, pelo Decreto de 22 de novembro de 1796, e como era uso fazer-se “a todos os construtores navaes empregados no Real serviço, como pode verificar em João de Sousa Palher, e Antonio Joaquim de Oliveira companheiros do Suplicante no Arceenal desta Corte”<sup>11</sup>, o que somente lhe é concedido por Alvará a 28 de fevereiro de 1808<sup>12</sup>. Apenas dois anos depois, já se apresenta como 1º Tenente da Real Armada e, por fim, como Capitão-Tenente graduado, desde 16 de setembro de 1819. Em 1824, depois do retorno a Lisboa, ainda solicita a efetividade da patente de Capitão-Tenente, mas a pretensão será recusada.

O que Manuel da Costa não poderia naturalmente prever foram as sucessivas vicissitudes políticas, que levariam ao regresso do rei e da Corte para Lisboa, em 1821, e a consequente independência do Brasil, em setembro de 1822, que se converteriam num travão à sua, até então, próspera carreira.

Assim, passados 27 anos, a 2 de julho de 1823, precisamente na data em que finalmente a Baía se rende às forças independentistas, embarca na corveta *Urânia* com a mulher e filhos, cruzando novamente o Atlântico, em direção à cidade que o viu nascer.

Os anos finais da vida serão sobretudo assinalados por uma luta pela sobrevivência, financeira e profissional, o que sucedia, aliás, com a maioria dos que vão regressando do Brasil. Dois meses após a chegada, procura um lugar como cons-

trutor no Arsenal de Lisboa<sup>13</sup>; em março do ano seguinte, pede o pagamento dos ordenados vencidos (desde agosto de 1822)<sup>14</sup>; e, em agosto de 1824, solicita comedorias para si e sua família. Não obstante os documentos atestatórios da sua capacidade e bom desempenho profissional, não consegue obter resposta positiva aos seus pedidos<sup>15</sup>.

Quanto aos vencimentos, o despacho de 16 de março de 1824 do Arsenal Real concede pagar-lhe apenas a metade dos ordenados, à semelhança do que se verificava com todos os regressados do Brasil, e que não conseguiam colocação, face à situação difícil em que o país se encontrava. As comedorias são-lhe recusadas, dado não se encontrar no ativo. O mesmo sucede no tocante à solicitação de emprego no Arsenal, com a justificação que, a sua agregação ao serviço,

“viria atropelar a justiça e direito que acompanha os Constructores do serviço deste Arsenal, principalmente a Manuel Clemente que faz as vezes de Constructor encarregado dos trabalhos deste Arsenal. Além disso, e do mesmo modo que o Almojarife Pagador, e muitos mais do serviço do Arsenal da Bahia não se achão agregados a serviço algum e percebem os seus meios ordenados”<sup>16</sup>.

Não sabemos exatamente quando faleceu Manuel da Costa, mas não deverá ter sido muito depois de 1825, quando deixamos de encontrar notícias sobre o mesmo, e que contaria com perto de setenta anos de idade.

## O CONFLITO CONSTRUTOR – INTENDENTE DA MARINHA

O principal objetivo subjacente à ida de Manuel da Costa para a Baía foi, sobretudo, o de construir uma nau de 74 pe-

ças, o que era naturalmente uma grande responsabilidade, para além dum sinal de confiança nas suas capacidades. Na verdade, a atividade do Construtor no Arsenal de Lisboa não tinha ido além de navios de menores dimensões. Numa carta ao visconde de Anadia, como garantia da sua obra e merecimentos, dá como exemplo a “Construção que fiz nessa mesma Corte do Brigue de Paulo Jorge, a Galera de Alfama, e o Hiate Nabo à vista para o Real Serviço”<sup>17</sup>. A nau *Príncipe do Brasil* seria naturalmente a maior, e mais relevante obra da sua carreira.

Um dos aspetos mais importantes do Alvará de 1796 é o facto de se referir claramente à autonomia e liberdade do construtor, no tocante à elaboração dos seus projetos: “Recomendando-vos muito em particular, que sobre o Plano e Desenho da sua Construção se não entrometa pessoa alguma, nem a mesma que serve de Intendente”<sup>18</sup>. Constituinte outra das novidades aportadas com a nomeação de Manuel da Costa, ela estava em clara oposição com o que era hábito fazer-se nos estaleiros do Brasil, ao longo do século XVIII, quando os planos eram quase sempre enviados de Lisboa<sup>19</sup>.

Note-se, aliás, que apenas duas décadas antes, em 1775, é enviada de Lisboa uma ordem do secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, para os diversos governadores do Brasil, para que todos os navios “de alto bordo”, que se fabricassem nos estaleiros do Rio de Janeiro, Recife e Baía, deviam ser feitos de acordo com os riscos e as normas do Mestre Construtor Torcato Clavina, e devidamente aprovados pelo marquês de Pombal<sup>20</sup>.

Ainda em 1802, eram enviadas para o Rio de Janeiro os planos de escunas, desenhados por João de Sousa Palher, a partir dos quais se deveriam construir diversas embarcações para servir de guar-

da-costa naquela capital<sup>21</sup>. Em 1807, é também enviado de Lisboa para o Pará o plano de uma fragata de guerra, desenhado por António Joaquim de Oliveira, para ser construída nos estaleiros de Belém<sup>22</sup>.

Embora em oposição ao que era corrente fazer-se, esta atitude será menos de estranhar, se tivermos em conta o incremento dado por D. Maria I ao desenvolvimento da Marinha e da construção naval. Em particular, no tocante ao ensino e formação, e o fundamental contributo para o nascimento da classe dos Engenheiros Construtores, que vão suceder aos antigos Mestres Construtores, com as consequências inerentes, quer de estatuto socioprofissional, como sobretudo de âmbito científico-pedagógico. Naquele mesmo ano de 1796, foram reorganizados diversos setores da Marinha, sendo criada a almejada Academia de Construção, assim como a classe dos Engenheiros Construtores (Carta de Lei de 26 outubro), cujas habilitações haviam sido regulamentadas em 1795, e o respetivo quadro, formalmente estabelecido em novembro (CRUZ JÚNIOR, 2002, pp. 60, 77). A mentalidade estava a mudar, e traria resultados significativos para o desenvolvimento da História da Arquitetura Naval.

Contudo, aquela recomendação não será bem aceite pelos intendententes da Marinha da Baía, numa clara oposição entre as ideias modernas da Administração Central e a tradição local. O recém-empossado Arquiteto Construtor irá defrontar-se com sucessivas hostilidades e alegados abusos de poder da parte dos intendententes, primeiro, com José Francisco de Perné<sup>23</sup>, e depois, com Bernardino José de Castro (1807-1812).

Ao longo da sua atividade naquele estaleiro, queixa-se frequentemente do carácter e comportamento dos intendententes, que procediam em total oposição ao estipulado pelo Alvará régio de agosto de

1796. Esta contenda estará na base das dezenas de páginas escritas, de ambas as partes, ao longo de uma década, com contínuas queixas, e troca de acusações, responsabilizando-se mutuamente pelos atrasos nas construções.

Curiosamente, o primeiro registo documentando deste diferendo parte do próprio intendente, em maio de 1800, onde se queixa de insubordinação do Mestre Construtor, que era de “genio atrevido e insultante”. Respondendo à reclamação do mesmo construtor, que “lhe tirão os seus Direitos ao Livre abitrio”, refere desconhecer quais eram, por não possuir cópia do Alvará de 1796 invocado pelo mesmo: “ignoro quaes são os Direitos que inculca o dito Constructor”<sup>24</sup>. Ora, não nos parece de todo viável que o Intendente da Marinha da Baía não conhecesse o decreto de nomeação dos construtores dos seus arsenais. Acusa também o construtor de andar a cortar madeiras sem o seu conhecimento e licença, e de erros cometidos, nas medidas das madeiras pedidas para o tabuado da nova nau.

Não obstante a contestação de Manuel da Costa (que depois considera “Excedi he certo os termos da moderação na resposta que dei”), que anexa o referido Alvará, as hostilidades mantêm-se nos anos seguintes. Em 1801, e 1802, o construtor justifica os atrasos pelos entraves do intendente:

“Pensei então que em Agosto de 1800 sahisse ella do estaleiro; mas enganei-me, porque trabalhei sempre mais contra os empates do Intendente da Marinha José Francisco de Perné, do que na Construção da mesma Nau, de que estou concluindo a coberta da primeira bateria, e proa, que estavam por acabar por falta de taboado, e officiaes [...] Desde então contentou-se com me não satisfazer as relações que lhe dirigi, nem com os géneros que pedia, nem no tempo em que os

precisava, sendo elle quem a fez árbitrio despedia ou dispensava os Officiaes mais piritos e por isso mais necessários para a Construção da Nau. O ultimo destes empates foi o que experimentei há pouco, pois que tendo fechado o fundo da Nau de huma a outra parte em 26 de Novembro de 1801 só principiou o calafeto em 14 de Janeiro deste anno.”<sup>25</sup>.

Já por esta ocasião, Costa denuncia quais as verdadeiras razões subjacentes ao desentendimento, isto é, a tentativa de intromissão do intendente no seu projeto da nau: “porque certo o Intendente da Marinha que eu não moldava os planos do seo interesse, conspirou-se contra mim, caluniando-me na presença do Governador e da Junta da Fazenda desta Capitania.”.

Depois de concluída a *Príncipe do Brasil*, e para tentar evitar futuros problemas idênticos, envia uma *Representação* sobre a sua atividade, ao Governador Francisco da Cunha Menezes, que a remete ao visconde de Anadia, reiterando a autonomia na conceção dos seus trabalhos de construção naval. Nela refere que foi para a Baía construir uma nau de 74, “quanto à execução e até quanto ao plano obra totalmente do seo genio”, e que se recusava a ser um mero executor, a fazer naus e fragatas por planos “levantados por outrem”<sup>26</sup> (como antes era hábito fazer-se, como vimos).

Entretanto, as coisas parecem acalmar, com o regresso do intendente José Perné e sua família ao reino, em junho de 1803. Será substituído interinamente pelo Governador Francisco de Cunha Menezes, até à nomeação de Henrique da Fonseca Souza Prego, que assume o cargo até 1806.

Mas o período de tranquilidade pouco duraria. Quase uma década depois, em 1810, já com o Príncipe D. João e a Corte instalada no Rio de Janeiro, e a nomeação do novo intendente, Bernardino José de Castro (1807-1812), ressurgem os problemas.

Isso é confirmado pela redação de uma outra *Representação*, contra o novo intendente, agora a propósito dos planos da fragata que estava a construir, a *Príncipe D. Pedro*, onde se queixa de desrespeito pela liberdade das suas funções de construtor, dando conta da seguinte situação:

“Sabendo muito bem o dito Chefe de Esquadra e Intendente da Marinha que no Arsenal da Corte, os Ministros Conselheiros Regios, e ainda os Officiais da Marinha [...] se não intremettem com o Constructor a respeito dos desenhos, e execução dos planos, e fabricos da sua Construção, e que antes, com toda a sua extensa autoridade o estimão, honrão, e auxilião, e que o Intendente só está obrigado a prestar, e apromptar sem duvida alguma tudo quanto lhe for pedido, e requerido pelo mesmo Constructor, na conformidade da Carta Régia de 27 de Agosto de 1796, que servio de credencial ao Cargo do Suplicante, no exercício, posse e reconhecimento”<sup>27</sup>.

Ora, o mesmo intendente, num claro exemplo de abuso de poder, apoiando-se na sua Patente,

“a qual nada tem a ver com a applicação da Architectura Naval, e finalmente sem ter os verdadeiros conhecimentos do exercício e responsabilidades a que está sujeito o mesmo supplicante, só se esforça a ultrajá-lo e até querendo exercitar as funções do seo ministério”.<sup>28</sup>

Refere ainda que já havia feito uma súplica ao Conde dos Arcos, Governador da Baía, falando das “offensas e opprobios com que foi ultrajado, não só pelo intendente da Marinha, mas até pelo Comandante João Félix Pereira e pelo Imediato José Maria Vieira”. E que o mesmo chegou a mandar prendê-lo na nau *Medusa*

durante umas noites (3 a 6 novembro). Além disso, perdera o respeito dos seus subordinados, como o Contramestre António dos Reis, e dos aprendizes que trabalhavam na fragata.

Na citada carta ao Conde dos Arcos, menciona que recusou entregar-lhe o “Plano da nova Fragata que se está executando”, que o intendente queria remeter ao Senhor Almirante General. Neste caso, Manuel da Costa não invoca os privilégios do Alvará de 1796, mas a vontade expressa do Príncipe Regente D. João: “depois que o mesmo Senhor recebeu o Plano da Nau [...] ordenou ao Excelentíssimo Senhor Conde da Ponte que ouvesse de se fazerem duas Fragatas que aqui havia desde então por aprovados os Planos que o Suplicante fizesse, e que por isso não era preciso serem-lhe remetidos.”<sup>29</sup>.

Como se pode entender, mais do que um conflito meramente baseado em antagonismos pessoais (embora também o tenha sido), esta contenda é representativa de um conflito jurídico, criado por uma evidente alteração de estatuto socioprofissional, que concedia ao construtor plena autonomia criativa na conceção dos seus navios, e total independência, relativamente aos poderes do Intendente da Marinha.

## **A NAU PRÍNCIPE DO BRASIL**

### **A construção (1797-1802)**

A construção da *Príncipe do Brasil* arastou-se ao longo de quase seis anos, o que era excessivo, mesmo tendo em conta que no Brasil o processo era habitualmente mais demorado<sup>30</sup>. É certo que a madeira não faltava, e de qualidade superior, no entanto, diversamente do que geralmente se considera, as carências de mão de obra, mormente especializada, eram recorrentes, bem como de outros materiais (ferragens, massame e velame) que usualmente tinham de vir da Corte.

Tal verificava-se, não tanto pela carência de oficiais competentes, mas por estes frequentemente preferirem estar ao serviço dos estaleiros particulares, onde tinham melhores rendimentos. Como escreve Shawn Miller, durante os tempos de menor atividade, os trabalhadores qualificados, muitos deles importados do continente para responder às necessidades dos estaleiros reais, empregavam-se nos estaleiros de privados, que eram mais numerosos, pagavam melhor, e de forma mais consistente. Em momentos de crise, o Estado tinha de lutar para recuperar estes trabalhadores para os seus estaleiros. Alguns capitães estrangeiros afirmavam que, no Arsenal Real da Baía, se construía excelentes navios, mas muito lentamente, enquanto os particulares estavam sempre em ampla atividade, sugerindo que os reparos fossem ali feitos, por serem mais rápidos, mesmo para trabalhos mais complexos (MILLER, 2006, 935).

Dessa situação nos dava conta o mesmo intendente da Baía, José Francisco Perné, logo em 1797, queixando-se da falta de mão de obra:

“Mas que farei eu com dez Indios, de que unicamente me valho, nove pretos serventes, e alguns galés? Que tempo será necessario a estes para descarregarem três sumacas, e três Lanchas que se acham presentemente com as madeiras para a mesma Nau? Que obreiros posso aplicar para ella, se os Carpinteiros, Calafates, Officiaes e Serventes vêm para o Real Serviço involuntários, por perceberem jornaes mais diminutos que os que Lucrão na factura das Embarcaçoens dos particulares”<sup>31</sup>.

Quatro anos depois, em fevereiro de 1801, lamenta a falta de carpinteiros de machado, obstáculo maior no atraso da construção da nau, e que não compare-

ciam ao trabalho, “por se desviarem do Serviço do Arsenal, apôz do maior jornal que o Comércio lhes oferece, cuja desordem sempre se experimentou, desde que se principiarão a galivar as madeiras, depois da minha chegada a esta Cidade”<sup>32</sup>.

Apesar de todas as diligências e esforços feitos, não consegue encontrar solução. Rejeita a ideia de aumentar os vencimentos, que de nada serviria, pois, os estaleiros privados rapidamente subiriam de igual forma às respetivas remunerações.

Passemos de seguida à elaboração de uma breve cronologia das sucessivas fases da construção do navio.

Em outubro de 1797, o intendente dá nota de que estavam a chegar as madeiras, numa sumaca vinda de Alagoas e de Cairu, em quantidade que lhe parecia suficiente, as quais se deveriam galivar logo que chegassem. Mais complicada era a situação das ferragens: “no ferro que se acha nestes Armazens para o Cavilhame da mesma Nau, falta o principal das bitolas competentes”<sup>33</sup>.

Segundo informação de Manuel da Costa, a quilha fora assentada em 5 de dezembro de 1798, e esperava-se que a construção estivesse terminada dois anos depois, o que acabaria por não ser possível, pelos impedimentos do intendente, faltas de madeira, de trabalhadores, e oficiais.

Só em 1801, dá conta da retoma dos trabalhos, relatando que “A nau tem entabuada as alcaixas grandes e pequenas, coberta do convés e tolda, castelo, tombadilho e baileos da borda, como a parte toda do seu fundo, restando para entabuar a coberta da primeira bateria e a proa e popa para se concluir”. Nessa altura estava a finalizar a coberta da primeira bateria, que ficara por acabar por falta de tabuado e de oficiais. Tendo fechado o fundo da nau, em novembro, só em 14 de janeiro de 1802 se principiou o calafeto<sup>34</sup>.

Em maio desse ano de 1802, José Perné, informando o governador sobre o andamento da construção, relata que já estava pronta para se lançar ao mar, “logo que esteja pronta a carreira em que se fica trabalhando com toda a atividade.”. E no mesmo ofício, apresenta a sua justificação pelo atraso que se verificara: “1 – Falta de madeiras que achei no Arsenal para a mesma Nau; 2 – Falta de Carpinheiros e Calafates; 3 – Falta de practica do Construtor para a direcção económica das Construções; 4 – A escacez da minha jurisdição”<sup>35</sup>.

Em abril, diz que faltava apenas “algumas pequenas pessas de talha, e divisoens de comodios interiores, restando somente a factura da sua carreira” e, em agosto, aguarda que se faça o lançamento ao mar, “segundo o projecto do seu Constructor no dia vinte e oito do corrente [...] ficando à espera os massames e mais géneros que tenho pedido”<sup>36</sup>.

Em virtude das marés, a primeira tentativa falhou, no final do mês, e só em 12 de setembro se viu finalmente a nau no mar, ao fim de perto cinco anos (desde o assentamento da quilha).

Após o lançamento, segundo o intendente, apenas “se fica trabalhando na factura da sua mastreação, para que concluída se cuide no aparelho e em todos os mais acessórios competentes a hum semelhante Vazo.”<sup>37</sup>.

O custo total do seu fabrico foi de 233 620 977 reis, quase duas vezes o da *Santo António* e *S. José* (64) a última grande nau construída na Baía por António da Silva Araújo em 1763, cujo montante já tinha sido bastante elevado<sup>38</sup>, e mais do dobro da nau *Rainha de Portugal* (74), de Torcato José Clavina, lançada ao mar em Lisboa em 1791.

A viagem inaugural ocorreu em julho de 1803, sob o comando do capitão de fragata Brás Cardoso e Pimentel, com uma guarni-

ção de 370 homens. Entrou no Tejo ao fim de setenta dias, transportando caixotes com plantas e sementes, e alguns pássaros, para o conhecido Alexandre Rodrigues Ferreira.

Regressaria ao Brasil, incorporada na esquadra real que trouxe a Família Real e a Corte, cinco anos depois, em 1808, sendo a terceira mais importante da frota, sob o comando de Salema Garção, com mais de mil pessoas a bordo, entre as quais, as irmãs da rainha D. Maria, a princesa Maria Francisca Benedita e a infanta Maria Ana.

Segundo Kenneth Light (LIGHT, 2008: 92), inicialmente, a *Martim de Freitas* fora substituída pela nau *Príncipe do Brasil*, que estava em pior estado, e a *Golfinho*, embora ambos os navios parecessem não estar aptos para a viagem. Efetivamente, devido a avarias sofridas durante o percurso, foi decidido enviarem-nas a Plymouth (Inglaterra), para reparações, antes de continuar (existia um acordo para receber parte, ou totalidade da esquadra portuguesa, caso necessário). Por esse motivo, as duas irmãs da rainha foram transferidas para a nau *Rainha de Portugal*. Sidney relata que, quando se separou da esquadra, a 5 de dezembro, a *Príncipe do Brasil* não seguiu com ela.

Embora Esparteiro refira que tenha chegado ao Rio de Janeiro a 14 de janeiro, após complicada viagem, em que desbarvorou três vezes, uma semana antes dos que velejaram diretamente, Light afirma que esta informação não deve estar correta, pois o “livro de quartos” da *London* regista que a *Príncipe do Brasil* só entrou na baía do Rio de Janeiro em 13 de fevereiro, portanto, é provável que tenha estado em Plymouth. (LIGHT, 2008, p. 92)

Creemos que o Plano de Navio, aqui descoberto, confirma esta hipótese, dado ter sido expressamente enviado pelo Almirante George Berkeley, a pedido de Londres, o que demonstra o conhecimento e interesse dos britânicos por esta nau.

A sua curta história terminaria em 1822, servindo de presiganga, ao largo do Rio de Janeiro, apenas duas décadas após o seu lançamento, sem grandes feitos ou glórias.

### **Características do navio**

A *Príncipe do Brasil* inscreve-se num plano de grande desenvolvimento da Marinha Real durante o reinado de D. Maria I, não apenas no tocante às questões administrativas e de formação, a que nos referimos, mas também na construção naval, fazendo dele um dos mais produtivos do século XVIII.

O primeiro grande construtor desta nova fase foi Torcato José Calvina (1736-1793), cuja obra foi marcada pela construção de navios de linha da classe dos 74 (e das magníficas fragatas, que tão bem distinguiram as unidades da nossa Armada na viragem para Oitocentos), orientação seguida pelos seus discípulos e sucessores, como Julião Pereira de Sá (act. 1760-1821), João de Sousa Palher (act. 1789-1813), António Joaquim de Oliveira (act. 1787-1822), ou mesmo Manuel da Costa.

Esta mudança na orientação da Arquitetura e Construção Naval é um exemplo evidente das alterações da estratégia naval da Coroa portuguesa que, paralelamente às diversas iniciativas estruturais, legislativas e educativas, parece ambicionar a constituição de uma força naval ao nível dos novos desafios, mais musculada, modernizada e, embora não em número, a par das outras potências europeias.

Os navios da classe de 64, que dominavam o período anterior, construídos por Vicente Nunes (SALDANHA, 2016), dão lugar aos novos 74, que se vão juntar aos três fabricados por esse mestre, entretanto renovados por Julião Pereira de Sá, no novo dique do Arsenal. Para além desta subida de classe dos navios de linha (embora ambos se inscrevam na mesma “3rd Rate” inglesa), também assistimos a uma ligeira al-

teração de rácio comprimento-largura, que desce dos 4:1 para 3.7-3.8:1, dentro da mesma classe dos 74, aproximando-se, assim, das proporções dos congéneres europeus.

A classe dos 74 começara a obter um sucesso generalizado após a *Guerra da Independência Americana*, passando a dominar a linha de batalha. Para Jean Boudriot (BOUDRIOT, 1977), que lhe dedicou uma das suas obras monumentais, ela tornou-se na principal máquina de guerra naval dos finais do século XVIII, graças ao compromisso que resultava, do equilíbrio entre a força de artilharia, e qualidades de manobra, com a sua potente bateria de canhões.

Quer o desenho de Greenwich, como as fotografias da maquete da antiga Escola Naval, permite-nos ter uma ideia bem mais clara e precisa desta nau, sobretudo nas suas medidas e proporções, trazendo novos dados, ou corrigindo outros.

O Plano de Manuel da Costa evidencia bem as alterações qualitativas a nível da formação dos construtores, na segunda metade do século XVIII, mormente a partir de Torcato José Clavina, que introduz os preceitos teóricos de Chapman. Como se pode observar, já aqui se encontram bem definidos no Plano de Perfil o cálculo do Centro de Carena, e do Metacentro, devidamente indicados no desenho. [Fig. 1]

Mais do que um mero detalhe, e extrema importância neste Plano de Navio (e

inédito em todos os que se conhecem até à data), é ele assinalar a Distância do centro de gravidade da massa de água (centro de Carena) ao Metacentro (13 pés), e a Distância da linha de água carregada (Linha de flutuação) ao Metacentro (6 pés), o que revela já uma influência do modelo do célebre construtor sueco Fredrik Chapman, medidas sempre patentes nas ilustrações do seu *Architectura Navalis Mercatoria*.

Embora ainda por comprovar documentalmente, parece-nos perfeitamente natural que Costa tenha aprendido o método de Chapman, precisamente com Clavina, de quem foi aluno e contramestre, como vimos.

A proa, mantém-se à maneira inglesa, com o corrimão do beque a não ultrapassar a localização dos turcos. A figura de proa não está desenhada (nem aparece no modelo), o que indica que a mesma terá sido desenhada pelo artista que depois a executou, provavelmente com uma imagem do Príncipe D. João.

A popa é simples, pouco decorada, com escamas, festões, colunas e volutas nos alforjes, [Fig. 3] varanda, e coroada por um medalhão no espelho da popa, com a efígie do príncipe, que só nos é revelado pela foto do modelo, dado que Costa não a representa no Plano de Balizas (Body Plan, ou elevação oriental, como designa Costa). [Fig.4].

	<b>Príncipe do Brasil (1796-1822)</b>
CONSTRUÇÃO	Arsenal Real da Baía, 1802
AUTORIA	Projeto e Construção – Manuel da Costa
MODELO	74 peças – (3rd Rate)
RÁCIO	3,7:1
MEDIDAS	Comprimento (PP): 182 pés (55,47 m) Boca: 48 pés (14,63 m) Pontal: 39,3 pés (11,97 m) Altura da linha de água na casa mestra: 20 pés Centro de gravidade da massa de água para baixo da linha de água carregada: 7 pés Distância do centro de gravidade da massa de água ao Metacentro: 13 pés Distância da linha de água carregada ao Metacentro: 6 pés

ARMAMENTO <sup>39</sup>	1ª bateria – 30 portinholas (3,5x3,8 pés) 2ª bateria – 30 portinholas Tombadilho – 12 portinholas Castelo proa – 8 portinholas
ARQUEAÇÃO	4042, 1 ton. (entre a linha d'água e a quilha)
CUSTO	233 620 977 réis

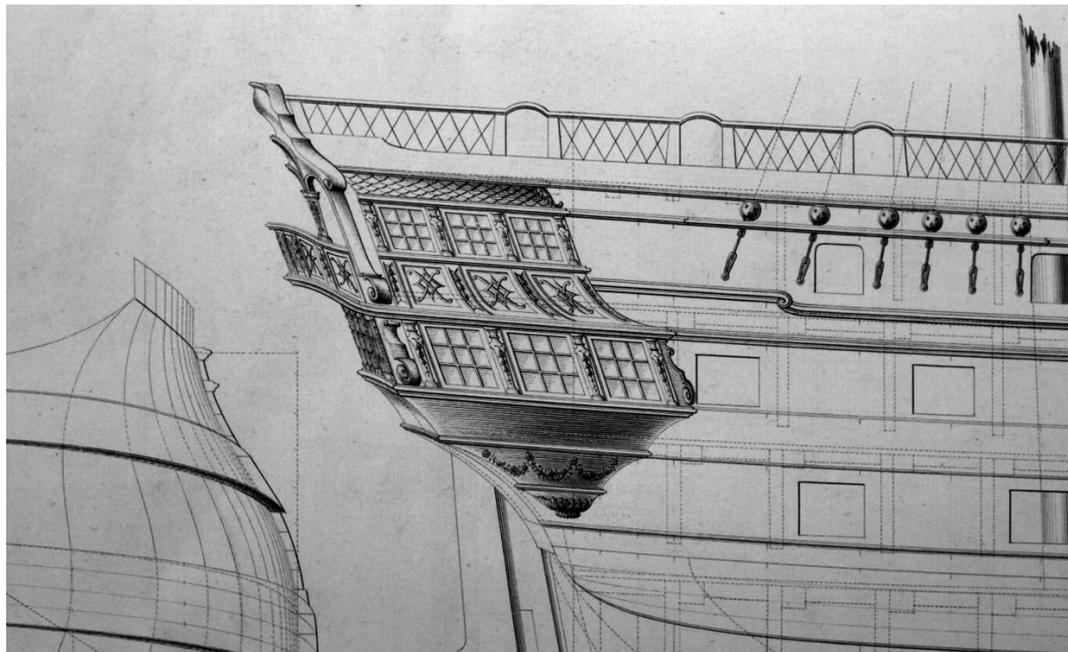


Figura 3: Manuel da Costa, *Príncipe do Brasil*, pormenor, National Maritime Museum, Greenwich, Londres, ID: ZAZ1246

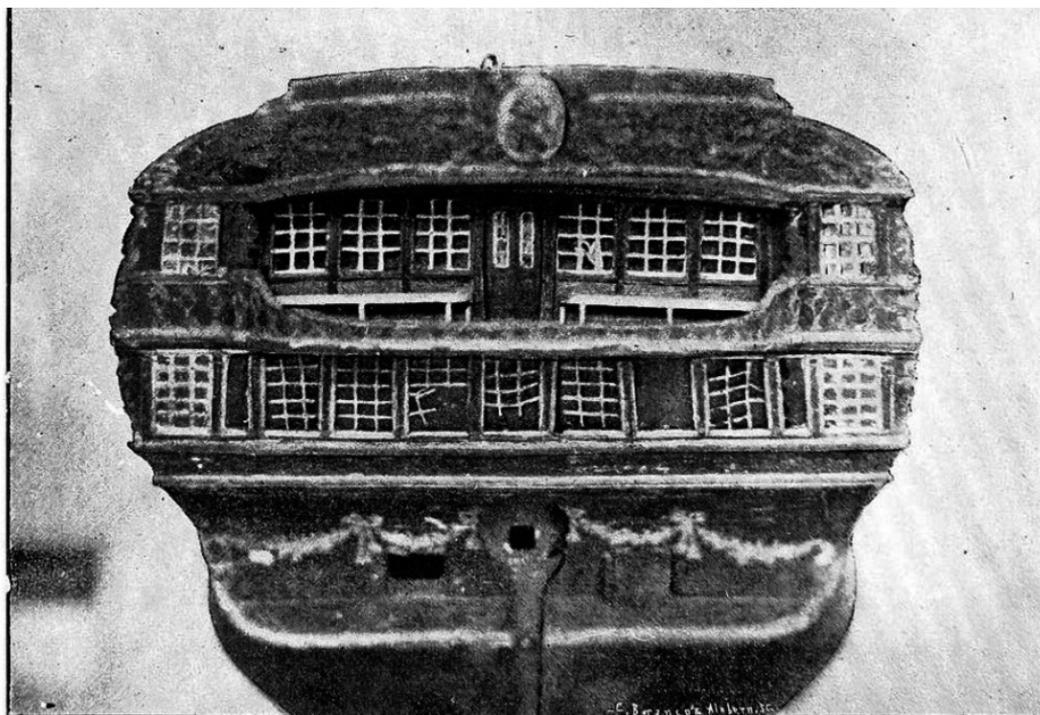


Figura 4: Modelo da *Príncipe do Brasil*, (desap.), vista da popa, fotografia (OLIVEIRA, 1896)

Seria importante fazer uma comparação com os modelos do seu mestre, Torcato Clavina, no sentido de tentar perceber algumas especificidades do design de Manuel da Costa. Infelizmente não se conhece mais do que o plano da nau *Rainha de Portugal*, de 1791, apenas cinco anos anterior à *Príncipe do Brasil*, pelo que estabeleceremos a análise apenas entre as duas.

Relativamente ao design de Costa, podemos perceber que a nau é mais estreita na proa, e menos larga de boca, a nível do convés superior, e casco mais arredondado, o que, em teoria, a tornaria mais ligeira. Tal, porém, não parece ter sucedido na prática, dado a unanimidade das fontes em elogiar a velocidade excepcional do *Rai-*

*nha de Portugal*. Por seu lado, a popa do navio de Clavina é mais arredondada, menos decorada, e mais projetada para ré.

Quanto às medidas e proporções, não encontramos grande diferença, como se pode observar na tabela seguinte, tendo as naus de Clavina, entre 171 e 181 pés de comprimento, e 45 a 48 pés de boca, e um rácio de 3,8:1.

Na mesma tabela, também podemos verificar a clara aproximação das dimensões dos navios portugueses, de Torcato Clavina [TC], e Manuel da Costa [MC], aos ingleses e franceses, do mesmo período, mormente no tocante ao rácio, embora os nossos tendessem a ser ligeiramente mais compridos<sup>40</sup>:

**Quadro comparativo das dimensões e rácios dos navios de 3ª Classe<sup>41</sup>**

	comprimento	boca	rácio
<b>Portugal</b>			
<i>Nª Sª Monte do Carmo (Medusa)</i> [TC]	171	45	3,80:1
<i>Rainha de Portugal</i> [TC]	182	47,5	3,82:1
<i>Príncipe do Brasil</i> [MC]	182	48,8	3,72:1
<b>Inglaterra</b>			
<i>navios de 74 a 84 peças</i>	170,7	46,6	3,84:1
<b>França</b>			
<i>navios de 74 a 84 peças</i>	169-172	44,7- 45,7	3,80:1

## OUTRAS OBRAS E FABRICOS

Para além da *Príncipe do Brasil*, Manuel da Costa construiu outras embarcações diversas. Já aqui nos referimos ao brigue, à galera e ao iate, que produziu nos Arsenal de Lisboa, antes da ida para o Brasil.

A sua primeira obra nos estaleiros da Baía, foi o brigue-correio *S. José /Espadarte*, terminado em 1799, e um outro, referido pelo próprio, do qual desconhecemos o nome e características. Deles nos fala o intendente José Perné, a propósito das embarcações que se estavam a construir em 1797: “Hum dos Correos que Sua Magestade mandou construir, fica presentemente com o fundo fixado, e pretendo que fique acabado por todo o mez que vem”<sup>42</sup>.

Além desses, sabemos que construiu três fragatas, a *União* (50) em 1806; a *Príncipe D. Pedro* (44), em 1810; e a *Constituição/Diana* (50), em 1822; um iate, o *Nª Sª do Bom Despacho*, em 1809, e diversas barcas canhoneiras.

Para além da construção, parte significativa da sua atividade (como era normal nos estaleiros da Baía) incidia nos fabricos (reparos) dos navios que ali aportavam, vindos do continente, ou do *Índico*. Entre os muitos que reparou, podemos mencionar o brigue *Voador* (mastreação); a nau *Princesa da Beira*; a fragata *Tritão*; o brigue *Balão* ou a fragata *Amazonas* (carena)<sup>43</sup>.

Mais importante que a própria *Príncipe do Brasil* teria sido a construção de uma nau

de 110 peças, a pedido do Príncipe D. João, algo inédito na História Naval portuguesa embora não tenha passado de um projeto. A intenção não era nova, nem parecia faltar a vontade, como o atestam, por exemplo, os

desenhos anexos à *Relação das madeiras do Brasil para a construção de uma nau de 110 peças*, da autoria de João de Sousa Palher, [Fig. 5] assim como de outras relações existentes (SALGADO, 2012, p. 176)<sup>44</sup>.

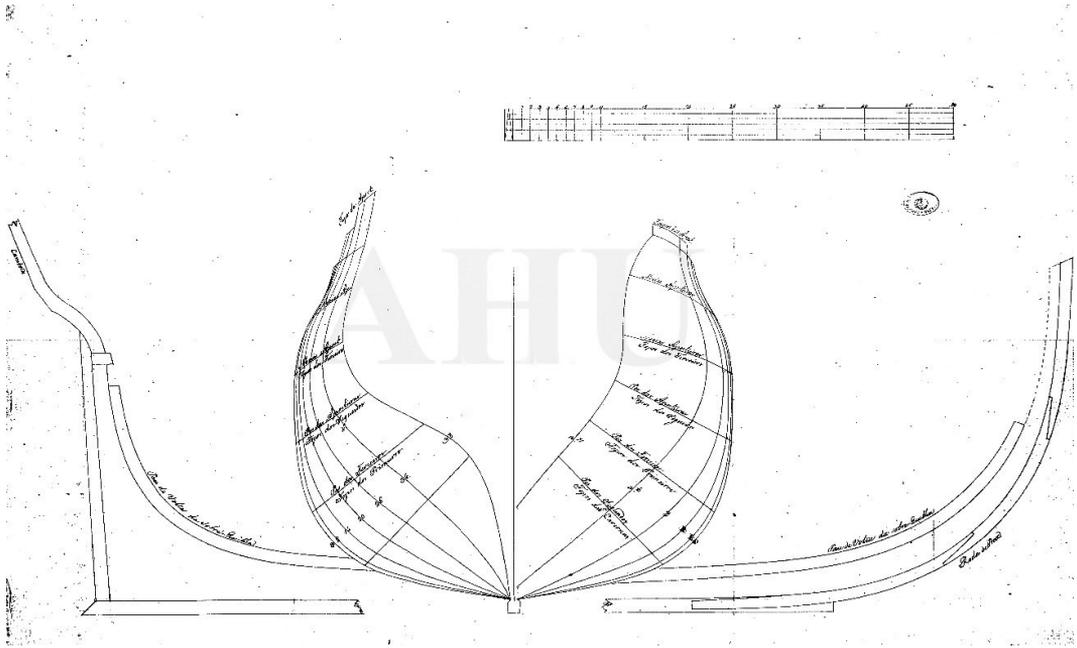


Figura 5: João de Sousa Palher, *Projeto de nau de 110 peças*, In: *Relação das madeiras do Brasil para a construção de uma nau de 110 peças*, AHU, Lisboa, Cod. 2088

Conforme refere Manuel da Costa, “depois que o mesmo Senhor (Príncipe Regente) recebeo o Plano da Nau de cento e dez pessas, que pessoal e de viva vós nesta Cidade mandou fazer pelo Suplicante”, assegura que o Plano foi efetivamente feito: “o qual plano pôs em ponto de Elevação oriental, e de Projecção, e também em ponto pequeno de perspectiva, ou de meio perfil”<sup>45</sup>. Pelo que se depreende, neste caso, foi mesmo efetuado o respetivo Plano de Navio. Dado que o mesmo foi elaborado no Brasil, supomos que ainda aí se encontre, e seria de extrema importância a sua descoberta.

Não conhecemos depoimentos acerca da obra produzida por Manuel da Costa, não obstante, os diversos testemunhos sobre o seu trabalho (com exceção para o do intendente), geralmente exaltam as suas grandes capacidades, como o de Francisco de Paula Leite, Chefe de Esquadra da Armada Real, que o qualifica como um “sujeito de muito boa intelligencia, verdade, exatidão, e desembaraço e agilidade como positivamente observei no fabrico da Nau Princeza da Beira, no qual foi elle infatigável e de grande auxilio para a sua promptificação.”<sup>46</sup>.

## FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa

Fundos: Administração Central; Conselho Ultramarino; Portugal - Reino, Ultramar; Brasil, Bahia.

BIBLIOTECA NACIONAL, [BNRJ], Rio de Janeiro

[BNRJ], Manuscritos. II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.

NATIONAL MARITIME MUSEUM [NMM], Greenwich, London,

Technical Drawings. “Unnamed Portuguese 182ft 74-gun Third Rate two decker”, ID: ZAZ1246

## BIBLIOGRAFIA

BALBI, Adriano. *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres états de l'Europe, et suivi d'un coup'oeil sur l'État actuel des sciences, des lettres et des beaux-arts parmi les portugais des deux hémishères / par Adrien Balbi*. Paris: chez Reyck Gravier, libraires, vol. 2, 1822.

BOUDRIOT, Jean. *Le vaisseau de 74 canons*, 4 vols. Grenoble: Éditions des Quatre Seigneurs, 1977.

CRUZ JÚNIOR, Abílio. *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*. Lisboa : Edições Culturais da Marinha, 2002.

ESPARTEIRO, António Marques. *Três séculos no Mar, 1640-1910*. 11 Partes. 32 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987.

FRANCIS, Michael J. (Ed.). *Iberia and the Americas. Culture, Politics and History*. Vol.1, Santa Barbara, California: ABC Clio: 2006.

FONSECA, Halysson Gomes. *A Intendência da marinha e armazéns reais no arsenal da Bahia (1770-1808)*. [policop.] Tese de Doutorado em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2020.

FONSECA, Halysson Gomes. “A Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia: aspectos políticos e econômicos (1770-1808)”. In: *Encontro Internacional de História Colonial*, 7. 2018. Natal. *Anais...* Mossoró – RN: EDUERN, 2018.

GONÇALVES, António. “Navios de Vela”. In: PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823*. Lisboa : Academia de Marinha, 2012, pp.29-113.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo : Companhia Editora Nacional. Coleção Brasileira, 1968.

LEIVAS, Claudio Pereira e LEVY, Scavardo. *História da Intendência da Marinha*. Vol. I. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1972.

LIGHT, Kenneth. *A Viagem Marítima da Família Real. A transferência da corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 2008.

MILLER, Shawn W. "Ships and Shipbuilding". In: FRANCIS, Michael J. (Ed.). *Iberia and the Americas. Culture, Politics and History*. Vol.1, Santa Barbara, California: ABC Clío: 2006, p. 935.

OLIVEIRA, João Braz de. *Modelos de navios existentes na Escola naval que pertenceram ao Museu de marinha. Apontamentos para um catalogo*. Lisboa: Imprensa nacional, 1896.

SALDANHA, Nuno. "A nau de guerra *Santo António* e *S. José* (1763-1828), de António da Silva Araújo", In *Navegação no Atlântico, XVIII Reunião Internacional de História da Náutica*, Ponta Delgada: CHAM, UA, 2019, pp. 93-116.

SALDANHA, Nuno, "Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), Primeiro Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I". In *Anais de História de Além-Mar*. vol. XVII. Lisboa, CHAM/U.N.L., 2016.

SALGADO, Augusto A. Alves. "Os construtores Navais". In: PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, pp.185-204.

SARAIVA, Cardeal. *Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839 Pelo Excellentissimo e Reverendissimo Senhor Bispo Conde, D. Francisco*. Lisboa: Na Imprensa Nacional, 1839.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Liga dos Amigos do Museu Naval; Fundação de Estudos do Mar, 2001.

TOUCHES, P. G. Gicquel des. *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Bâtiments de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*. Paris: Libraire pour la Marine, 1817.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> NMM, London, "Unnamed Portuguese 182ft 74-gun Third Rate two decker", ID: ZAZ1246, 497 x 1257 mm. Neste mesmo museu encontram-se também outros dois importantes planos de navios, já identificados, o da nau *Rainha de Portugal*, datado de 1809, assinado por Henry Canham, ID: ZAZ1244 (deste foi tirada uma cópia em papel vegetal, atualmente no Museu de Marinha); e o da fragata *Duqueza de Bragança*, de John Peake, datado de 1834, ID: ZAZ1788; assim como um modelo da mesma fragata, datado de 1821, escala: 1:24, ID: SLR0702, modelo: 563 x 2444 x 541 mm; Base: 150 x 2482 x 270 mm, de que falaremos oportunamente.

<sup>2</sup> ESPARTEIRO, António Marques. *Três séculos no Mar, 1640-1910*. 11 Partes. 32 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987. Ver sobretudo II Parte, Naus e Navetas (1640-1910), 6º vol, nº9, 1977; e III Parte, Fragatas (1798-1868), 4º vol. Nº 13, 1980.

<sup>3</sup> Na sua tese, Fonseca elabora uma breve nota biográfica de Manuel da Costa (FONSECA, 2020: p.235, nota 189), que naturalmente nada tem a ver com este construtor, mas sim de um seu homónimo, que faleceu em 1807, muito antes do Arquitecto Construtor Naval.

- <sup>4</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 27 Novembro, 1824. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Baía, ao rei [D. João VI], solicitando patente de capitão tenente. AHU\_CU\_005, Cx. 280, D. 19469.
- <sup>5</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Queluz. 26 Julho 1796. Aviso régio pelo qual se mandarem abonar certos vencimentos a Manuel da Costa. (Anexo ao nº 25 204 - 1803, Junho, 30, Bahia). AHU D. 25 211.
- <sup>6</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa, 27 Agosto, 1796. Carta Régia pela qual se mandaram construir na Bahia diversas embarcações para a Armada real e se nomeou Manuel da Costa, Architecto, Constructor, para dirigir os respetivos trabalhos. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 116/Doc. 22887.
- <sup>7</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Baía, 26 de Abril [post. 1803]. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal da Bahia, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo] solicitando a mercê da patente de tenente, conforme promessa feita. AHU\_CU\_005, Cx. 228, D. 15812.
- <sup>8</sup> Sobre a construção naval de privados, veja-se o recente estudo FARIAS, Poliana Cordeiro de e SALLES, Hyllo Nader de Araújo. "Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)" In: *Anais de História de Além-Mar*, XX (2019): 279-318.
- <sup>9</sup> [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Bahia. 8 Março 1784. Carta do governador e capitão-general da Bahia, Rodrigo José de Meneses, à rainha [D. Maria I] em resposta à provisão sobre a necessidade de mestre construtor para o Arsenal da Marinha na referida capitania. AHU\_CU\_Cx. 186, Doc. 13687
- <sup>10</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Agosto 1824. Requerimento do capitão tenente graduado da Armada Real, retornado da Baía, Manuel da Costa, ao rei [D. João VI], solicitando comedorias para si e para sua família. AHU-Baía , cx. 268, doc. 23; cx. 269, doc. 65, 76 e 79. AHU\_CU\_005, Cx. 279, D. 19438.
- <sup>11</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 26 Abril [post. 1803]. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal da Bahia, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo] solicitando a mercê da patente de tenente, conforme promessa feita. AHU\_CU\_005, Cx. 228, D. 15812.; [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 30 Junho 1803. Offício do Governador Francisco da Cunha Menezes para o Visconde de Anadia, acerca do seguinte Requerimento do Mestre Construtor do Arsenal Manuel da Costa. AHU, D. 25 204; Requerimento do Construtor do Arsenal da Bahia, Manuel da Costa, em que se pede a patente de tenente. (Anexo ao n. 25 204) AHU D. 25 205.
- <sup>12</sup> [BNRJ], Manuscritos. 20 Novembro 1810. Representação de Manuel da Costa Arquitecto Construtor do Arsenal da Cidade da Bahia e 1º Tenente da Real Armada contra o Chefe de Esquadra e Intendente da Marinha que desrespeita a liberdade de suas funções de construtor. (cópias inclusas de ato régio concedendo ao suplicante patente de 2º Tenente e de

representação feita ao Governador da Bahia pelo mesmo. 3 documentos) II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.

<sup>13</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa, 22 Novembro [post. 1823,] 27 Ago 1825? Requerimento de Manuel da Costa, que foi construtor da Ribeira da cidade da Baía, ao rei [D. João VI], solicitando o lugar de construtor do Arsenal da Marinha Real de Lisboa. AHU\_CU\_005, Cx. 278, D. 19322. [AHU], Reino. Lisboa, 28 Novembro 1823, 6 Dezembro 1823. CARTAS (8) do [intendente do Arsenal da Marinha], Carlos [Félix Gerales] May, ao rei [D. João VI]; ...a terceira sobre os Requerimentos de Francisco Pedro da Costa e de António José da Costa pedindo serem nomeados aspirantes engenheiros construtores; ... a oitava, sobre o requerimento do construtor, Manuel da Costa, que tendo vindo da Bahia queria ser nomeado construtor do Arsenal Real da Marinha. AHU\_CU\_Reino, Cx. 319, pasta 38.

<sup>14</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 11 Março 1824. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Marinha da Província da Baía, retornado desta província, ao rei [D. João VI], solicitando pagamento de ordenados vencidos. Anexo: 11 docs. AHU\_CU\_005, Cx. 278, D. 19379.

<sup>15</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 12 Agosto 1824. Requerimento do capitão tenente graduado da Armada Real, retornado da Baía, Manuel da Costa, ao rei [D. João VI], solicitando comedorias para si e para sua família. Anexo: 8 doc. AHU\_CU\_005, Cx. 279, D. 19438.

<sup>16</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 11 Março 1824. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Marinha da Província da Baía, retornado desta província, ao rei [D. João VI], solicitando pagamento de ordenados vencidos. Anexo: 11 docs. AHU\_CU\_005, Cx. 278, D. 19379.

<sup>17</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 30 Agosto 1806. Carta particular de Manuel da Costa (para o Visconde de Anadia), em que lhe pede para o proteger n'uma pretensão. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 144, Doc. 28875, 28863

<sup>18</sup> Sublinhado nosso. [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa, 27 Agosto, 1796. Carta Régia pela qual se mandaram construir na Bahia diversas embarcações para a Armada real e se nomeou Manuel da Costa, Architecto, Constructor, para dirigir os respetivos trabalhos. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 116, Doc. 22887.

<sup>19</sup> Rara exceção, para a fragata *Fénix*, contruída na Bahia em 1787, pelo risco do construtor Francisco José da Cruz, e terminada pelo filho, Manuel Joaquim.

<sup>20</sup> O que é um dado inédito e interessante, ser o próprio Secretário de Estado do Reino a autorizar os Planos de Navios. [AHU], 1775, Agosto, 4, Rio de Janeiro. Carta ao governador... mandando construir nos estaleiros do Rio de Janeiro somente navios de alto bordo pelos riscos de Torcato José Clavini, constructor do Arsenal de Marinha de Lisboa (fls 192, liv. 3); [AHU] Pernambuco. Conselho Ultramarino. Recife, 2 Agosto 1776. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre ter recebido ordem para que todos os

navios de alto bordo que se fabricarem nos estaleiros [do Recife] sejam feitos segundo as normas do mestre construtor do Real Arsenal da Marinha de Lisboa, Torquato José Clarivini. AHU\_CU\_015, Cx. 123, D. 9393; [AHU] 1776, Março, 3, Bahia [Doc.14]. Offício do Governador Manuel da Cunha Menezes para o Marquez de Pombal, relativo à construção de navios nos estaleiros. Bahia, 3 de Março de 1776, 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> via. AHU\_ACL\_N-Bahia, 9031-2032.

14. Pela charrua de S.M. que entrou neste porto em 27 de Fevereiro, me participa V. Ex. ser Elrei N. S. servido que eu não permita licenças para se construírem navios de alto bordo nos estaleiros desta Cidade, senão sendo feitos pelos riscos de Torcato José Clavini, constructor do Real Arsenal e outro sim que para os ditos riscos terem validade tem ordenado o mesmo Senhor, que V. Ex. os assigne no alto dos mencionados riscos

<sup>21</sup> [AHU], Rio de Janeiro. Conselho Ultramarino. Lisboa, 16 Novembro 1802. CONSULTA do Conselho do Almirantado ao príncipe regente [D. João], sobre os planos feitos pelo primeiro construtor João de Sousa Palher referentes à construção das embarcações que deveriam servir de guarda-costas no Rio de Janeiro e Costa do Leste contra os contrabandistas nacionais e estrangeiros. AHU\_CU\_017, Cx. 205, D. 14429.

<sup>22</sup> [AHU], Conselho Ultramarino. Pará, 6 Maio 1807. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], José Narciso de Magalhães de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre o envio do traçado de uma nova fragata de guerra executado pelo construtor, António Joaquim de Oliveira. AHU\_CU\_013, Cx. 140, D. 10629.

<sup>23</sup> O capitão de mar e guerra José Francisco Perné, chega em janeiro de 1797, e regressa ao reino com toda a sua família em junho de 1803. Viria a ser substituído por Henrique da Fonseca Souza Prego (1802-1806), e depois por Bernardino José de Castro (1807-1812). Sobre Perné, e sobre a intendência da Marinha, veja-se o importante trabalho de FONSECA, Halysson Gomes. *A Intendência da marinha e armazéns reais no arsenal da Bahia (1770-1808)*. [policop.] Tese de Doutoramento em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2020, mormente pp. 222-236.

<sup>24</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 19 Maio 1800. Representação do Intendente da Marinha José Francisco de Perné em que apresenta as suas queixas contra o construtor do Arsenal Manuel da Costa. AHU\_ACL\_CU\_005\_Cx. 105, 20571 (segue no 20570, 20572 e 20573). Inclui a resposta do mesmo construtor.

<sup>25</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 4 Fevereiro 1802. Carta do construtor naval Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que o informa do adiantamento das obras da nova náu *Príncipe do Brasil*, sob a sua direção. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 119/Doc. 23577.

<sup>26</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 20 Setembro 1802. Representação do construtor Manuel da Costa sobre as futuras construções de navios que se executassem no estaleiro da Ribeira. AHU\_CU\_005, Cx. 121, D. 23824/23821.

<sup>27</sup> [BNRJ], Manuscritos. 20 Novembro 1810. Representação de Manuel da Costa Arquitecto Construtor do Arsenal da Cidade da Bahia e 1<sup>o</sup> Tenente da Real Armada contra o Chefe de

Esquadra e Intendente da Marinha que desrespeita a liberdade de suas funções de construtor. (cópias inclusas de ato régio concedendo ao suplicante patente de 2º Tenente e de representação feita ao Governador da Bahia pelo mesmo. 3 documentos) II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.

<sup>28</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>29</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>30</sup> Thomas Lindley um inglês que escreveu sobre o Brasil, nos inícios do século XIX, tendo estado na Baía por um curto período de tempo, considerava que, pela demora do seu lançamento, não havia hipótese de um rápido ou considerável aumento da marinha mercante”. (Lindley, 1969, p. 167). Cit. por FONSECA, 2020: 234.

<sup>31</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Outubro 1797. Carta particular de José Francisco de Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho) sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira sobre a sua direcção. AHU\_ACL\_CU\_005\_Cx. 89, 17474.

<sup>32</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 16 Fevereiro, 1801. Carta particular de José Francisco de Perné Intendente dos Armazaens Reaes para D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre as construções navaes, queixando-se da falta de carpinteiros do machado, que invocando certos privilégios, não compareciam no Arceal e contrariavam assim os trabalhos. AHU\_ACL\_CU\_005\_Cx. 114, 22518/22519/22520/22521.

<sup>33</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Outubro 1797. Carta particular de José Francisco de Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho) sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira sobre a sua direcção. AHU\_ACL\_CU\_005\_Cx. 89, 17474

<sup>34</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 20 Novembro 180, Bahia. Carta particular do Constructor Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que especialmente se refere às construções navaes que estava dirigindo no estaleiro da Ribeira. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 116/Doc. 22886.

<sup>35</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 5 Maio 1802. Officio do Intendente da Marinha José Francisco de Perné para o Governador da Bahia, sobre os trabalhos de construção da mesma nau. AHU\_CU\_005, Cx. 120, D. 23702-23703

<sup>36</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 19 Agosto 1802. Carta do Intendente da Marinha José Francisco de Perné para o Visconde de Anadia em que lhe participa ter concluído a construção da nova nau *Principe do Brasil*. AHU\_CU\_005, Cx. 120, D. 23775.

<sup>37</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 24 Setembro 1802. Carta do Intendente José Francisco de Perne para o Visconde de Anadia, em que lhe relata o lançamento ao mar da nau *principe do Brasil*. AHU\_CU\_005, Cx. 121, D. 23825.

<sup>38</sup> O seu custo ascendera a 134 904\$280 reis (337 260,5 cruzados), o que era muito elevado, tendo em conta o montante de outros modelos semelhantes, e da mesma época, que rondavam os 90 000\$000 reis (SALDANHA, 2019: 106).

- <sup>39</sup> Desconhecemos o calibre das suas peças, mas que não deveria diferir muito dos construídos na mesma época, com calibres de 36, 24 e 16 £. Tendo em conta o número de portinholas, de ambos os lados do costado, e as duas da popa, podia levar até 82 peças.
- <sup>40</sup> Trata-se das dimensões recomendadas pelos dois países, o que não obsta, naturalmente, que alguns navios fossem ligeiramente maiores, como o espanhol *Montañez* de 1794, que atingia os 190 pés. Dimensões extraídas de P. G. Gicquel des Touches, *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*. Paris: Libraire pour la Marine, 1817, Table Première, Table Deuxième.
- <sup>41</sup> Medidas dos navios ingleses e franceses segundo TOUCHES, P. G. Gicquel des, *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*, Paris: Libraire pour la Marine, 1817.
- <sup>42</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Outubro 1797. Carta particular de José Francisco de Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho) sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira sobre a sua direcção. AHU\_ACL\_CU\_005\_Cx. 89, 17474.
- <sup>43</sup> [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 30 Junho 1803. Officico do Governador Francisco da Cunha Menezes para o Visconde de Anadia, acerca do seguinte requerimento do Mestre Construtor do Arsenal Manuel da Costa. AHU, D. 25 204.
- <sup>44</sup> É verdade que alguns navios podiam chegar a levar perto das 110 peças de artilharia, como o conhecido *Nossa Senhora da Conceição/Príncipe Real*, mas não foram concebidos como tal.
- <sup>45</sup> [BNRJ], Manuscritos. 20 Novembro 1810. Representação de Manuel da Costa Architecto Construtor do Arsenal da Cidade da Bahia e 1º Tenente da Real Armada contra o Chefe de Esquadra e Intendente da Marinha que desrespeita a liberdade de suas funções de construtor. (cópias inclusas de ato régio concedendo ao suplicante patente de 2º Tenente e de representação feita ao Governador da Bahia pelo mesmo. 3 documentos) II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.
- <sup>46</sup> AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 11 de Março 1824, Lisboa. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Marinha da Província da Baía, retornado desta província, ao rei [D. João VI], solicitando pagamento de ordenados vencidos. Anexo: 11 docs. AHU\_CU\_005, Cx. 278, D. 19379.

# Os limites da “abertura dos portos às nações amigas”: regulamentação do comércio marítimo e a defesa dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira (1808-1816)\*

*The limits of “opening ports to friendly nations”: regulation of maritime trade and the defense of the interests of the Luso-Brazilian merchant navy (1808-1816)*

**Renato de Mattos**

Bacharel (2006) e licenciado (2007) em História pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre (2009) e doutor (2015) em História Social pela Universidade de São Paulo (USP). Professor adjunto II do Departamento de Ciência da Informação do Instituto de Artes e Comunicação Social da Universidade Federal Fluminense (IACS/UFF). Professor do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação da Universidade Federal Fluminense (PPGCI/UFF).

## RESUMO

Ao privilegiar a “abertura dos portos” como ponto de inflexão da história brasileira, parte dos estudos sobre o período joanino relegou a um segundo plano as disposições adotadas pelo príncipe regente nos anos subsequentes à sua transferência para o Brasil. Não obstante, o estudo da regulamentação da navegação mercantil empreendida entre os anos de 1808 e 1816 revela o complexo e matizado conjunto de interesses que permeavam as relações políticas e econômicas entre os negociantes radicados nos principais portos da América portuguesa. A partir do exame das diretrizes adotadas após a assinatura da Carta Régia de 1808, analisaremos no presente artigo as medidas adotadas pelo governo joanino no âmbito das intensas disputas travadas entre negociantes luso-brasileiros e estrangeiros em torno do controle do comércio marítimo e da circulação de mercadorias na América.

**PALAVRAS-CHAVE:** governo joanino; abertura dos portos às nações amigas; comércio de cabotagem; comércio marítimo

## ABSTRACT

*By privileging the “opening of ports” as a turning point in Brazilian history, part of the studies on the Joanino period relegated the provisions adopted by the Prince Regent in the years following his transfer to Brazil to a second plane. Nevertheless, the study of the regulation of mercantile shipping undertaken between the years of 1808 and 1816 reveals the complex and nuanced set of interests that permeated the political and economic relations between the traders based in the main ports of Portuguese America. From the examination of the guidelines adopted after the signing of the Carta Régia of 1808, we will analyze in this article the measures embraced by the Joanino government in the context of the intense disputes between Luso-Brazilian and foreigners over the control of maritime trade and the circulation of goods in America.*

**KEYWORDS:** Joanino Government; Opening Ports to Friendly Nations; Cabotage Trade; Maritime Trade.

\*Artigo recebido em 28 de maio de 2021 e aprovado para publicação em 09 de setembro de 2021.  
Navegador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 34, p. 58-75 – 2021.

## APRESENTAÇÃO

A transmigração da família real para o Rio de Janeiro impôs às autoridades o desafio de transformar a antiga capital do Estado do Brasil na nova sede da Corte portuguesa. Conforme Maria de Fátima Gouvêa (2005), entre as questões prementes suscitadas pelo episódio, evidencia-se a necessidade de reorganização do aparato burocrático indispensável ao pleno exercício da soberania do príncipe regente D. João a partir do Centro-Sul brasileiro. Com efeito, durante os meses que se seguiram ao desembarque do príncipe regente, em 7 de março de 1808, é notório o caráter prioritário que assumiram as medidas destinadas à instalação e à consolidação dos mecanismos fundamentais para o restabelecimento dos principais órgãos administrativos antes existentes em Lisboa (GOUVÊA, 2005). Uma vez instituídas as principais secretarias que compunham a “alta administração”, outros organismos que integravam o aparelho administrativo português foram recriados no Rio de Janeiro.

Diante da imprescindível necessidade de reestruturar a administração imperial em novas bases, em 11 de março de 1808, as Secretarias de Estado foram criadas à semelhança daquelas que até então compunham a gestão central sediada em Lisboa a partir da nomeação dos seus respectivos ministros, todos integrantes do séquito que acompanhara D. João em sua viagem<sup>1</sup>. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro Conde de Linhares, ficou responsável pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra; D. João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, Visconde de Anadia, passou a comandar a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; D. Fernando José de Portugal e Castro, Marquês de Aguiar, assumiu a Se-

cretaria de Estado dos Negócios do Brasil<sup>2</sup>. Por seu turno, a Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda não foi recriada seguindo os moldes de sua congênera reinol. Conforme Ana Canas Delgado Martins, sua instalação não foi realizada de forma definitiva, “embora a correspondente função tenha sido assumida pelo secretário de Estado dos Negócios do Brasil enquanto presidente do Real Erário e do Conselho da Fazenda” (MARTINS, 2007, p. 121).

No âmbito fiscal, a transformação da cidade do Rio de Janeiro em centro político capaz de submeter ao seu controle todas as partes do império pressupôs o esforço das autoridades com vista ao acréscimo da arrecadação. Conforme Wilma Peres Costa (2003, p. 171), o “furor tributário” suscitado pela instalação da Corte no Brasil viabilizou a consecução dos planos “longamente acalentados” por D. Rodrigo de Sousa Coutinho de estabelecer novos impostos no interior dos domínios americanos, entre os quais a Décima Urbana, calculada sobre o valor dos prédios habitados, a sisa, que recaía sobre 10% dos valores das compras, vendas ou arrematações de bens móveis e a meia-sisa, correspondendo a 5% sobre a compra e venda dos escravos ladinos.

Ademais, a reforma fiscal inspirada pelos ministros de D. João se alicerçou na fixação de taxas que incidiam sobre o comércio marítimo, a exemplo daquelas que foram estabelecidas pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, responsável pela “abertura dos portos às nações amigas”:

Conde da Ponte, do meu Conselho, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia. Amigo. Eu o Príncipe Regente vos envio muito saudar, como aquele que amo. Atendendo à representação que fizeste subir à minha real presença sobre se

achar interrompido e suspenso o comércio desta Capitania, com grave prejuízo dos meus vassallos e da minha Real Fazenda, em razão das críticas e públicas circunstâncias da Europa; e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta e capaz de melhorar o progresso de tais danos: sou servido ordenar interina e provisoriamente, enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias o seguinte. Primo: que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportados, ou em navios estrangeiros das Potências, que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Coroa, ou em navios dos meus vassallos, pagando por entrada vinte e quatro por cento; a saber: vinte de direitos grossos, e quatro do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamentos, por que até o presente se regulam cada uma das ditas Alfândegas, ficando os vinhos, águas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos, que até agora nelas satisfaziam. Secundo: que não só os meus vassallos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a benefício do comércio e agricultura, que tanto desejo promover e quaisquer gêneros e produções coloniais, à exceção do pau-brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por saída os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas Capitánias, ficando, entretanto como em suspenso e sem vigor, todas as leis, cartas régias, ou outras ordens que até aqui proibiam neste Estado

do Brasil o recíproco comércio e navegação entre os meus vassallos e estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo e atividade que de vós espero. Escrita na Bahia aos 28 de janeiro de 1808. Príncipe. Para o Conde da Ponte. (CARTA RÉGIA, 1890, p. 1, grifos nossos)

Não obstante o caráter provisório da Carta Régia, cuja abrangência e validade restringiam-se até a consolidação de “um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias”, parte expressiva das interpretações elaboradas sobre o período joanino alçou à medida que instaurou a “abertura dos portos” à condição de ponto de inflexão histórica em que ocorreu a efetiva inserção da colônia nas linhas do comércio internacional. Ao sugerirem que as repercussões e significados da Carta Régia de janeiro de 1808 foram idênticos em todas as regiões, tais interpretações preteriram as disposições adotadas pelo governo joanino nos meses subsequentes à sua transferência para o Brasil. No entanto, o estudo da regulamentação da navegação mercantil empreendida entre os anos de 1808 e 1816 revela o complexo e matizado conjunto de interesses que permeavam as relações políticas e econômicas entre os negociantes radicados nos principais portos da América portuguesa. Nesse sentido, a partir do exame do Decreto de 11 de junho de 1808 e de suas implicações no comércio marítimo realizado nos portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém, bem como nas disposições relativas ao comércio de cabotagem adotadas nos anos seguintes à instalação da Corte na América, analisaremos as medidas adotadas pelo governo joanino no âmbito das intensas disputas travadas entre negociantes luso-brasileiros e estrangeiros em torno do controle do comércio marítimo e da circulação de mercadorias na América.

### **“INTERINA E PROVISÓRIA”: OS LIMITES DA “ABERTURA DOS PORTOS ÀS NAÇÕES AMIGAS”**

Conhecida como “carta de abertura dos portos às nações amigas”, a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 foi a primeira medida promulgada pelo príncipe D. João após desembarcar na América portuguesa. Em seus termos, a decisão autorizava a entrada nas alfândegas do Brasil de todas as mercadorias transportadas por navios estrangeiros que, na ocasião, conservassem a paz com o reino de Portugal, além de fixar a taxa de 24% ad valorem sobre os produtos importados pelos portos brasileiros (CARTA RÉGIA, 1890, p. 1).

Apesar da provisoriedade da Carta Régia, cuja validade era restrita até a expedição de novas disposições, parte expressiva das interpretações elaboradas sobre o período joanino alçou a “abertura dos portos” ao status de ponto de inflexão da história brasileira. Compreendida como marco da “supressão” do sistema colonial e o prenúncio do processo que culminou na Independência em 1822, a determinação foi comumente distinguida enquanto um dos principais episódios da cronologia consagrada do processo de formação da nacionalidade e do Estado brasileiros (MATTOS, 2019). Com efeito, parte expressiva das análises elaboradas sobre o tema permanece atrelada às matrizes interpretativas edificadas nas primeiras décadas do século XIX por José da Silva Lisboa (1818). Presente em importantes obras da historiografia, a exemplo dos estudos empreendidos por Francisco Varnhagen (1877) e Oliveira Lima (1908), a associação proposta por Silva Lisboa entre a “abertura dos portos” e a configuração de um reino autônomo que ainda se mantinha subordinado à autoridade do monarca português demonstra como os significados da Carta Régia foram reiteradamente apreendidos em função dos eventos

subsequentes, especialmente aqueles relacionados à separação de Portugal em 1822 (OLIVEIRA, 2021).

Além da relação entre a “abertura dos portos” e a Independência, a medida também foi compreendida como o início da ascendência dos interesses ingleses sobre o futuro Império do Brasil. De acordo com Caio Prado Júnior (1980), a decisão teria sido adotada, em grande parte, em função da pressão da Inglaterra no intuito do estabelecimento do comércio livre com a América portuguesa. Para o autor, ao franquear os portos brasileiros, o príncipe regente teria beneficiado os interesses comerciais daquela nação, os quais seriam novamente correspondidos após a assinatura dos Tratados de 1810, quando as tarifas preferenciais sobre os produtos ingleses foram efetivamente fixadas (PRADO JÚNIOR, 1980, p. 43).

De acordo com tal entendimento, a liberação do comércio praticado nos portos brasileiros expressava a “sujeição” do reino português aos ditames da diplomacia inglesa em face da “ameaça” napoleônica. De fato, com o recrudescimento dos conflitos entre França e Inglaterra, a monarquia portuguesa encontrava-se diante de um impasse: de um lado, a crescente pressão para que o reino aderisse ao Bloqueio Continental determinado por Napoleão Bonaparte em 1806, que obrigava o fechamento dos portos às embarcações da Grã-Bretanha sob a ameaça de invasão das tropas revolucionárias; de outro, caso as exigências francesas fossem acatadas, Portugal romperia com o seu tradicional aliado, correndo o risco de ter suas colônias invadidas pela esquadra inglesa. Após meses de esforços despendidos pelo corpo diplomático português com o intuito de preservar a neutralidade do reino ibérico, em outubro de 1807, o príncipe regente autorizou a transmigração da família real e de toda a sua Corte para a

cidade do Rio de Janeiro sob a escolta de navios ingleses (CARDOSO, 2010).

Como contrapartida ao suporte concedido ao longo da travessia atlântica da Corte portuguesa, durante as negociações que antecederam o embarque da família real, George Canning, representante do rei inglês Jorge III, reivindicava a concessão de um porto exclusivo na Ilha de Santa Catarina por onde seriam descarregadas mercadorias pagando as mesmas tarifas que vigoravam até aquela ocasião nos portos reinóis. Entretanto, ao ratificar as cláusulas do acordo, o príncipe regente refutou a proposta de criação de um porto exclusivo no sul da colônia por considerá-la prejudicial para as relações comerciais com outras nações aliadas de Portugal. No lugar de um porto-franco às mercadorias inglesas, D. João predispunha-se a firmar com a Inglaterra um novo acordo comercial tão logo a Corte portuguesa fosse instalada em seus domínios americanos (MATTOS, 2019, p. 175).

No entanto, a assinatura da Carta Régia de janeiro de 1808 estava longe de significar a satisfação irrestrita dos privilégios mercantis aspirados pelo representante inglês. Ao admitir mercadorias transportadas por navios de nações estrangeiras aliadas de Portugal, a “abertura dos portos”, conforme foi promulgada, baldava os interesses ingleses ao não estabelecer vantagens exclusivas aos seus produtos (ALEXANDRE, 1993, p. 212). De acordo com o autor, o fim do “exclusivo comercial português no Brasil” provocado pela ocupação militar francesa e pelo bloqueio marítimo imposto aos portos do reino “não impunha só por si a abertura generalizada dos principais portos brasileiros”, muito menos a redução dos direitos de entrada de produtos importados (ALEXANDRE, 1993, p. 212).

Ao problematizar as interpretações que compreenderam a “abertura dos por-

tos” enquanto marco inaugural da preeminência britânica no comércio praticado nos portos da América portuguesa, José Jobson de Andrade Arruda (2008) enfatiza que a Carta Régia de janeiro de 1808 apenas consumou “uma espécie de abertura informal” ensejada pela “ação devastadora dos contrabandistas” ingleses. Para o autor, o ano de 1800 constitui referência simbólica da “abertura dos portos”, pois “demarca o arranque incontrolável da operação contrabando estimulada pelos ingleses” (ARRUDA, 2008, p. 16).

Reconhecendo que os portos brasileiros foram abertos gradualmente a partir de 1800, o autor apreende a decisão adotada pelo regente em 1808 como a formalização de um processo que antecedia a “explosiva conjuntura internacional” que culminou na transferência da família real para o Brasil. Nesse sentido, ao examinar os dados relativos à movimentação portuária do Rio de Janeiro entre os anos de 1796 e 1811, Arruda constata que 70 navios estrangeiros entraram na barra do porto carioca em 1800, enquanto que, em 1808, cerca de 90 embarcações estrangeiras teriam ancorado no Rio de Janeiro. Segundo o autor:

[...] os portos estavam abertos, pelo menos o do Rio de Janeiro, para o qual temos uma evidência palpável, mas se a experiência histórica no porto da capital da colônia era essa, o mesmo poderíamos presumir para o restante da rede portuária, onde o aparato repressor era menos eficiente. (ARRUDA 2008, 117)

De outra parte, Jorge Pedreira e Fernando Dores Costa (2008) questionam os estudos que realçaram a “fatalidade” da “abertura dos portos” diante do recrudescimento dos conflitos na Europa, bem como a ênfase conferida à influência britânica sobre o regente português com

vista à consolidação de seus interesses no comércio marítimo brasileiro. Para os autores, o argumento recorrente de que a Carta Régia de janeiro de 1808 atendia à necessidade de escoamento das produções coloniais ao mercado estrangeiro não explicava as disposições aprovadas naquela ocasião, uma vez que:

[...] teria sido possível explorar algumas alternativas, como a criação de um porto- franco nos Açores, que chegou a ser sugerida por D. Domingos de Sousa Coutinho, ou, pelo menos, impor formas de condicionamento ou de limitação das relações comerciais diretas com o estrangeiro. (PEDREIRA; COSTA, 2008, p. 208)

Ao sublinharem que as circunstâncias “não impunham certamente a redução dos direitos alfandegários que a Carta Régia também determinava”, Pedreira e Costa (2008, p. 208) demonstram que os termos acordados na Carta Régia de 1808 “exorbitavam” o que “seria necessário naquele momento para responder estritamente à situação”. Assim, para os autores, a “abertura dos portos” teria marcado o “início de uma ação política que se concebe já brasileira, isto é, que consulta acima de tudo os interesses brasileiros” (PEDREIRA; COSTA, 2008, p. 208).

Da mesma forma, as pretensões inglesas seriam novamente afetadas com a assinatura do Decreto de 11 de junho de 1808, que derogava algumas das principais prescrições expressas na Carta Régia de “abertura dos portos”, diminuindo os encargos de importação exigidos pelas mercadorias transportadas por navios portugueses para 16% ad valorem, ao passo que, quando carregados por embarcações estrangeiras, os produtos continuariam a ser taxados em 24% (DECRETO, 1890a, p. 49-50). Para os ingleses, que naquela altura aspiravam por taxas

preferenciais às suas negociações com o Brasil, a redução dos direitos de importação significava o favorecimento da Marinha Mercante luso-brasileira.

Se as primeiras disposições fixadas pelo príncipe regente relativas ao comércio marítimo apontam para os limites da ascendência comercial inglesa à época da instalação do império português nos trópicos, as restrições impostas nos meses subseqüentes à “abertura dos portos” ensejam questionamentos à suposta ruptura que a decisão teria representado para as práticas monopolistas impostas à navegação mercantil realizada nos portos da colônia americana. Embora reduzisse as tarifas estabelecidas em janeiro de 1808, o Decreto de junho do mesmo ano restringia a redução das taxas de importação e de baldeação para as mercadorias desembarcadas por vassallos portugueses nos portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém. Com essa medida, a Coroa definia tacitamente quais seriam os portos preferenciais para o comércio com os domínios estrangeiros, guindando-os à condição de centros reexportadores de gêneros e artigos coloniais e importadores de produtos procedentes de Portugal e Inglaterra.

### **O DECRETO DE 11 DE JUNHO DE 1808 E A CONSOLIDAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS**

Ao derrogar algumas das principais disposições da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, o Decreto de 11 de junho redefinia os direitos de importação sobre as mercadorias transportadas por navios portugueses estabelecidos pela “abertura dos portos”, reduzindo em um terço a tarifa exigida pelos gêneros “molhados” – vinhos, aguardentes e azeites doces –, enquanto para os chamados gêneros “secos” a taxa de importação passaria de 24% para 16% ad valorem. Além da dimi-

nuição dos direitos de entrada exigidos, o príncipe regente determinava ainda que:

[...] todas as mercadorias que os meus vassalos assim importarem para as reexportar para Reinos e Domínios estrangeiros, declarando-o por esta maneira nas Alfândegas, paguem quatro por cento somente de baldeação, passando-as depois para embarcações nacionais ou estrangeiras, que se destinarem a portos estrangeiros; o que com tudo só terá lugar nas Alfândegas desta Corte, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará. (DECRETO, 1890a, p, 50)

Ao regular a taxa de baldeação de mercadorias reexportadas por vassalos portugueses em apenas cinco alfândegas da América, a Coroa estipulava indiretamente quais seriam os únicos portos autorizados a comercializar com os “reinos e domínios estrangeiros” toda a sorte de efeitos produzidos nas distintas partes do império, incluindo as possessões lusitanas na África e na Ásia<sup>3</sup>. Isso quer dizer que, embora não houvesse restrição formal a esse tipo de atividade nos portos não relacionados acima, a circunscrição estipulada pelo Decreto de junho de 1808 contribuiu para que as rotas mercantis atlânticas que interligavam a costa brasileira aos continentes europeu, africano e asiático convergissem quase que exclusivamente para as cidades portuárias do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém, consolidando-as na posição de centros reexportadores de gêneros e artigos coloniais e importadores de produtos procedentes de Portugal e Inglaterra.

Em uma primeira análise, poder-se-ia aventar que a preferência dada pelas autoridades portuguesas aos cinco portos espalhados ao longo do vasto litoral brasileiro tenha resultado do maior controle fiscal exercido pelas aduanas ali existen-

tes, em detrimento das alfândegas instaladas em outras localidades. Contudo, as razões que influíram na decisão do príncipe regente e de seus conselheiros fundamentavam-se, em grande medida, na notória importância que os setores mercantis dessas regiões vinham adquirindo desde a segunda metade do século XVII nas linhas de comércio de longo curso, mais precisamente depois de 1649, quando o chamado “sistema de frotas” contribuiu sobremaneira para que cada um dos portos indicados no Decreto de 1808 passasse a participar regularmente das rotas que desenhavam a “trama da rede atlântica” (GODINHO, 1953).

Instituído no final do século XVI, época da união das Coroas ibéricas, o emprego de navios de guerra na proteção das embarcações mercantes que participavam do comércio brasileiro resultava dos constantes ataques dos inimigos declarados da Espanha, notadamente Inglaterra e Países Baixos. Embora o sistema tenha sido criticado por parte dos pequenos e médios negociantes reinóis, que consideravam a regulamentação das datas de viagem e a obrigatoriedade do uso de embarcações de maior tonelagem desfavoráveis aos seus interesses, a escolha dos navios voltou a vigorar pouco tempo depois da restauração da Coroa portuguesa em 1640, pois, além da ameaça britânica e holandesa, o comércio marítimo com o Brasil tornou-se também alvo dos ataques empreendidos pelos espanhóis. Assim, em 1649, a recém-criada Companhia Geral do Comércio do Brasil restabeleceu e ampliou o “sistema de frotas”, que passou a contar com a proteção de 36 navios de guerra munidos de 20 a 30 peças de artilharia mantidas pelos sócios da empresa (LOBO, 1967. p. 465). Em 1662, com a dissolução da Companhia e a sua incorporação ao Estado, a responsabilidade pela organização das frotas foi transferida à Junta de Comércio. Finalmente, em 1720,

essa tarefa passou a ser desempenhada pela Armada do Brasil, até a extinção do sistema, em 10 de setembro de 1765 (ARRUDA, 1999, p. 196).

Dadas as condições de navegação do Atlântico, as frotas que partiam de Lisboa rumo ao Grão-Pará e Maranhão eram organizadas separadamente daquelas que saíam regularmente para Recife, Salvador e Rio de Janeiro (BROWN, 1979, p. 358; PINTO, 1979, p. 133-184). Reportando-se às relações mercantis estabelecidas entre o reino português e o norte da colônia, Anthony Russel-Wood (1998) ressalta a proeminência que o porto de Belém detinha nas décadas finais dos seiscentos graças à posição estratégica que ocupava como polo exportador de cacau e das chamadas “drogas do sertão” originárias da Bacia Amazônica e, também, como receptor das importações vindas de Lisboa (RUSSEL-WOOD, 1998, p. 224). Em meados do século seguinte, a política de fomento agrícola do Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal, faria com que as “frotas do cacau” cedessem lugar em importância às “frotas do algodão”, cujo principal porto escoador era São Luís. Depois da criação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755, a exploração de ambas as frotas passou a ser direito exclusivo do grupo monopolista, preservando-se assim até a sua extinção, em 1778 (ARRUDA, 1999, p. 196).

Da mesma forma, durante os anos em que Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba atuou (1759-1780), a frota que interligava Portugal a Recife foi explorada prioritariamente pelos acionistas da empresa. Desde as últimas décadas do XVII, o porto pernambucano distinguia-se na exportação de açúcar, aguardente, couro, farinha de mandioca, arroz e tabaco e como redistribuidor de mercadorias europeias no Nordeste brasileiro e na Costa da Mina e Luanda (LOBO,

1967, p. 479). Conforme assinalou Eulália Lobo (1967, p. 479-480), de Pernambuco em direção ao continente africano também partiam embarcações carregadas com tabaco e açúcar, além de couros, chapéus, chitas estampadas e linho da Europa, regressando com escravos, marfim e ouro em pó.

Da Bahia saíam as “frotas do açúcar e do tabaco”, que também carregavam couro, pau-brasil e, em menor volume, o ouro extraído das Minas Gerais que chegava à região pelo Rio São Francisco. Importante centro reexportador de artigos europeus em toda a colônia, a exemplo do bacalhau, azeite, vinho e farinha de trigo, nas primeiras décadas dos setecentos, o porto de Salvador era igualmente responsável pela redistribuição de escravos adquiridos na costa da Guiné em troca de aguardente e tabaco produzidos na capitania (LOBO, 1967, p. 474-475). Na mesma época, parte substancial dos navios procedentes de Macau e Goa que demandavam Portugal fazia escala no porto baiano, onde vendiam tecidos e louças orientais, além de escravos e marfim de Angola e Moçambique (LOBO, 1967, p. 471; GODINHO, 1953, p. 72).

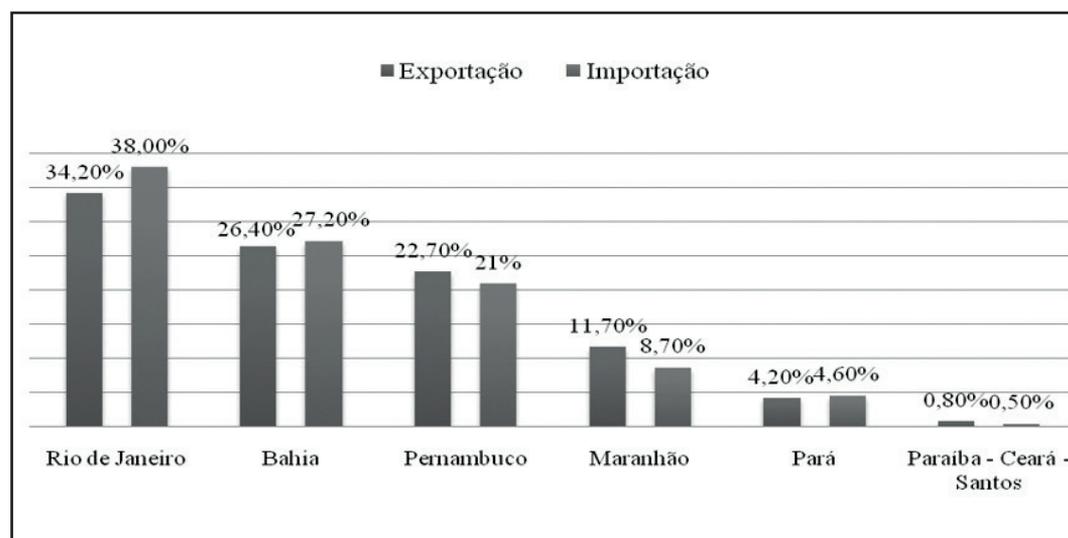
Se na primeira metade do século XVIII os portos de Salvador e Recife preservavam ainda a preeminência no comércio de longo curso com a Europa e a África, a cidade do Rio de Janeiro foi paulatinamente se estabelecendo ao longo da centúria como um importante “empório comercial” do Centro-Sul da América. Em grande medida, o destacado papel que o porto carioca desempenharia décadas mais tarde no comércio atlântico e de cabotagem, bem como no abastecimento do interior da colônia, explica-se pela posição que ocupava enquanto escoador dos recursos minerais explorados nas Minas Gerais, assim como o de principal polo receptor e redistribuidor de mer-

cadorias e mão de obra escrava utilizada nessas regiões (SANTOS, 1993, p. 52; RUSSEL-WOOD, 1998, p. 236-237; FRAGOSO, 1998, p. 174-175). Não por acaso, ao examinarem a relação de produtos e valores transportados para Lisboa entre as décadas de 1710 e 1740, Vitorino Magalhães Godinho (1953, p. 82) e Jobson Arruda (1999, p. 197) distinguiram as frotas que partiam do Rio de Janeiro como as “frotas do ouro”.

Em setembro de 1765, o Conde de Oeiras determinou o fim da obrigatoriedade do emprego de frotas na escolta dos navios mercantes que cruzavam o Atlântico entre a barra de Lisboa e os portos de Salvador e Rio de Janeiro. Essa decisão decorria, segundo o ministro de D. José I, dos “inconvenientes tão grandes” que a restrição imposta à navegação acarretava para os negociantes de ambas as partes do oceano. Por seu turno, Oeiras assinalava que a sua determinação não abolia as frotas que seguiam para os portos de Recife, São Luís e Belém, uma vez que estes permaneceram “vedados por privilégios exclusivos” até o final da década de 1770 (ALVARÁ, 1791, p. 121-123).

Não obstante a extinção do “sistema de frotas” e das companhias monopolistas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba, os cinco portos não perderam a primazia que desfrutavam no comércio marítimo de longo curso. Pelo contrário, a política de incentivo e diversificação da produção agrícola, ensejada pelas autoridades portuguesas a partir da segunda metade dos setecentos, contribuiu decisivamente para que os interesses das comunidades mercantis do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém se expandissem ainda mais em uma rede capaz de convergir e complementar os interesses dos distintos grupos radicados nas demais partes da América (FALCON, 1982).

Fundamentando suas análises nas “balanças de comércio”, Arruda (1980, p. 136) demonstra que, entre os anos de 1796 e 1807, os portos brasileiros com maior participação no comércio com o reino português eram precisamente aqueles que por décadas integraram o itinerário das frotas e que, de forma significativa, foram favorecidos pelas disposições prescritas pelo príncipe regente D. João em 11 de junho de 1808 (Gráfico 1).



**Gráfico 1** – Participação percentual média das regiões brasileiras no comércio de exportação e importação (1796/1807)

Fonte: ARRUDA, 1980, p. 136

Corroborando os dados coligidos por Arruda, em estudo sobre o movimento mercantil entre Lisboa e os portos da costa brasileira entre 1769 e 1836, Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes (2001) também destacam a importância das localidades compreendidas pelo “sistema de frotas” e pelo Decreto de junho de 1808 (Tabela 1). Explorando os regis-

tros disponíveis nos *Livros do Marco dos Navios* depositados no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, os autores distinguem os “cinco grandes portos/regiões de origem” brasileira, e aqueles que correspondiam à “categoria residual que engloba outras zonas de proveniência do litoral brasileiro” (FRUTUOSO, GUINOTE, LOPES, 2001, p. 64).

Ano	Portos de origem					
	Rio de Janeiro	Bahia	Pernambuco	Maranhão	Pará	Outros
1769/1782	23,8%	27,5%	20,0%	16,3%	8,8%	3,8%
1783/1807	17,1%	22,5%	25,6%	20,2%	9,3%	5,4%
1809/1822	17,4%	19,0%	22,3%	18,2%	13,2%	9,9%
1823/1836	15,4%	17,9%	24,4%	16,7%	17,9%	7,7%

**Tabela 1** – Média anual das embarcações aportadas em Lisboa por proveniência (1769-1836)<sup>4</sup>

Fonte: FRUTUOSO, GUINOTE, LOPES, 2001, p. 64

O comércio de cabotagem e a manutenção dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira

Frustradas pelas condições fixadas pelo Decreto de 11 de junho de 1808, as autoridades britânicas instaladas no Rio de Janeiro se empenharam para que o acordo comercial previsto na Convenção Secreta de outubro de 1807 fosse firmado com o governo português (CARVALHO, 2018). Depois de longas negociações, em fevereiro de 1810, os representantes das duas nações assinaram os Tratados de Amizade e Aliança e de Comércio e Navegação. Objetivando “consolidar e estreitar cada vez mais a perfeita harmonia e amizade”, os artigos iniciais do primeiro Tratado asseguravam a “perpétua, firme e inalterável amizade, aliança defensiva, e estrita e inviolável união” entre as Coroas portuguesa e britânica (CARTA DE LEI, 1890, p. 43-44).

Por seu turno, “conservando grata lembrança do serviço, e assistência que sua

Coroa e família receberam da Marinha Real da Inglaterra”, o príncipe regente concedia aos britânicos o privilégio de “fazer comprar e cortar” madeiras dos “bosques, florestas e matas do Brasil” necessárias à construção de navios de guerra (CARTA DE LEI, 1890, p. 46-47). Ademais, o governo português obrigava-se no oitavo artigo a rescindir todas as antigas medidas que limitavam a presença da frota britânica em seus portos, consentindo a partir de então a admissão irrestrita de navios de guerra daquela nação, mesmo em tempo de paz, em todas as partes do império luso (CARTA DE LEI, 1890, p. 47-48). Por fim, os artigos nono e décimo determinavam, respectivamente, a não instalação da inquisição nos “meridionais domínios americanos da Coroa de Portugal” e a proibição do tráfico de escravos empreendido pelos vassallos portugueses “em outra alguma parte da costa da África, que não pertença atualmente aos domínios de Sua Alteza Real” (CARTA DE LEI, 1890, p. 48-49).

Versando especificamente sobre a navegação mercantil entre as duas nações, o segundo Tratado estipulava a ampliação do comércio a partir da adoção de um “sistema liberal” que pusesse termo a “certas proibições e direitos proibitivos” vigentes até aquela ocasião (CARTA DE LEI, 1890, p. 51). Assim, com vista à consecução do propósito enunciado no preâmbulo do Tratado, qual seja, o de garantir as “bases mais estáveis, mais liberais, e de mais perfeita igualdade”, os primeiros artigos eram dedicados à consolidação daquilo que as partes contratantes entendiam como “direitos e benefícios recíprocos” (CARTA DE LEI, 1890, p. 51-53). Além da “liberdade de comércio e navegação entre os vassallos das duas altas partes contratantes”, as cláusulas iniciais asseguravam o direito de nação mais favorecida em relação ao pagamento de taxas de importação bem como a “perfeita reciprocidade” na cobrança das taxas portuárias exigidas por cada um dos governos (CARTA DE LEI, 1890, p. 53).

Se os artigos introdutórios pareciam coadunar com a pretensa “igualdade” e “reciprocidade” expressas na apresentação do Tratado, certamente o mesmo não pode ser dito sobre as demais cláusulas, as quais, não por acaso, foram invariavelmente apreendidas por diversos estudos sobre o período como prova incontestável da preponderância da Grã-Bretanha, transformando-a “em potência privilegiada, com direitos de extraterritorialidade e tarifas preferenciais a níveis extremamente baixos” (FURTADO, 1964, p. 114-115). Nesse sentido, entre os tópicos exaustivamente examinados pela historiografia<sup>5</sup>, destaca-se o décimo artigo, que garantia à Inglaterra o privilégio de nomear magistrados especiais “para obrarem em seu favor como Juizes Conservadores”, e o décimo quinto artigo, que estabelecia em 15% o direito de importação exigido sobre as mercadorias inglesas consignadas a

súditos britânicos ou portugueses (CARTA DE LEI, 1890, p. 62-63). Ou seja, com essa disposição, a tarifa que incidia sobre os produtos de origem inglesa foi reduzida drasticamente, se comparada à taxa de 24% estipulada pela Carta Régia de janeiro de 1808, e que ainda continuaria a ser exigida sobre todas as outras nações estrangeiras, tornando-se até mesmo mais baixa do que a tarifa especial de 16% cobrada pelos produtos transportados pelas embarcações luso-brasileiras, conforme prescrito no Decreto de junho de 1808.

Em contrapartida, em vez da redução das taxas de importação, o décimo nono artigo determinava que os produtos exportados pelos vassallos portugueses para a Grã-Bretanha seriam admitidos “pagando geral e unicamente os mesmos direitos que pagam pelos mesmos artigos os vassallos da nação mais favorecida” (CARTA DE LEI, 1890, p. 64-65). Mesmo não admitindo a entrada no mercado britânico do açúcar, do café e de outros gêneros de origem brasileira idênticos aos produzidos nas colônias inglesas, o artigo seguinte do Tratado concedia a isenção de taxas sobre esses produtos quando levados à Inglaterra para dali serem reexportados. Do mesmo modo, o vigésimo primeiro artigo assegurava ao regente português a prerrogativa de “impor pesados e até proibitivos direitos sobre todos os artigos conhecidos pelo nome de gêneros das Índias Orientais Britânicas, e de produções das Índias Ocidentais, tais como o açúcar e café” (CARTA DE LEI, 1890, p. 66).

Em que pese o caráter declaradamente “desigual” dos artigos descritos acima, a análise do modo como a aprovação e a execução de algumas cláusulas do Tratado de Comércio e Navegação de 1810 repercutiu entre os diferentes setores da sociedade luso-brasileira permite-nos elucidar importantes questões acerca das redes mercantis do império português durante o período joanino. Mais precisamen-

te, referimo-nos à sanção do vigésimo segundo artigo, que afetava diretamente os interesses comerciais de determinados grupos radicados nas principais praças litorâneas do Brasil. Em seus termos, o artigo determinava o estabelecimento de um porto-franco na Ilha de Santa Catarina a fim de “facilitar e animar o legítimo comércio” da Grã-Bretanha com “outros estados adjacentes” ao Brasil, notadamente as possessões hispânicas do Rio da Prata (CARTA DE LEI, 1890, p. 66). Conforme já mencionado, desde as negociações da Convenção Secreta de outubro de 1807, o governo britânico manifestava a ambição de estabelecer preferencialmente na Ilha de Santa Catarina um ancoradouro onde sua Marinha Mercante fosse livre dos direitos comumente exigidos nos demais portos da América portuguesa sobre os produtos destinados à reexportação. Baldadas as primeiras tentativas de obtenção de um porto-franco na costa sul do Brasil, os ingleses retomaram a discussão pouco tempo depois durante as negociações do Tratado de 1810 (CARVALHO, 2018).

De acordo com Alan Manchester (1973, p. 81), às vésperas do seu embarque para o Brasil, em abril de 1808, Lorde Strangford recebeu instruções do Foreign Office para que o porto-franco fosse definitivamente assegurado à Inglaterra. Com efeito, durante as conversações que precederam a assinatura do acordo, o emissário inglês apresentou a questão ao ministro Sousa Coutinho que, por sua vez, submeteu esta e outras propostas à apreciação de um grupo formado por alguns dos mais destacados membros da Corte do Rio de Janeiro. Dentre os pareceres emitidos, ressaltamos aqueles elaborados por José da Silva Lisboa, Luís José de Melo e Manuel Jacinto Nogueira da Gama, em que se constatam “as mais vivas resistências contra a prevista constituição de um porto-franco na Ilha de Santa Catarina” (ALEXANDRE, 1993, p. 220).

Assinalando a importância estratégica do porto catarinense para o comércio realizado entre o Brasil e a região do Prata, Silva Lisboa posicionava-se contra a concessão pretendida pelos ingleses. Em suas palavras, a Ilha de Santa Catarina era a “grande chave do sul, e de muita importância em vários pontos de vista político” (ALEXANDRE, 1993, p. 220). Do mesmo modo, o desembargador José de Melo defendia a eliminação da referida cláusula, ressaltando que a manutenção dos luso-brasileiros na condição de únicos “agentes e mediadores no comércio com o Prata” beneficiaria sobremaneira o comércio de cabotagem praticado ao sul do Rio de Janeiro (ALEXANDRE, 1993, p. 220). Por fim, à semelhança dos demais pareceres expedidos sobre o tema, Nogueira da Gama argumentava que a franqueza do porto de Santa Catarina era a “maior concessão que no Tratado se fazia aos ingleses” (ALEXANDRE, 1993, p. 220).

Embora a cláusula que tornava o porto catarinense franco aos interesses britânicos tenha sido mantida praticamente intacta no texto final do Tratado, a pressão exercida pelos setores envolvidos com o comércio de cabotagem realizado entre os portos das Américas lusa e hispânica foi capaz de obstar a sua plena execução. Em nota endereçada ao emissário inglês logo após a ratificação do acordo, D. Rodrigo de Sousa Coutinho atribuía a não observância do vigésimo segundo artigo ao “estado de maior abatimento” em que na ocasião se encontrava o porto de Santa Catarina. Alegando que a adequação desse entreposto às necessidades mercantis da Inglaterra exigiria vultosas somas, o ministro português afirmava que os negociantes daquela nação poderiam “servir-se do Rio de Janeiro com iguais vantagens” (ALEXANDRE, 1993, p. 225). Conforme Alexandre (1993, p. 225), a resposta emitida pelo Conde de Linhares “vem provar que, embora incapazes de fa-

zer modificar o teor do acordo em pontos essenciais, os grupos sociais dominantes no Brasil [...] tinham força suficiente para pesar na balança”.

De fato, além do abastecimento da recém-instalada Corte, a elevação do porto do Rio de Janeiro à posição de principal entreposto comercial do império português ampliou significativamente a circulação costeira de embarcações carregadas com produtos destinados ao mercado estrangeiro, nomeadamente o açúcar, o café e o algodão, bem como de manufaturas, a exemplo de tecidos britânicos e ferragens (LOBO, 1978, p. 83-90). Em razão do “giro rápido que permitia o retorno do capital empatado e seu lucro”, o comércio de cabotagem distinguia-se, segundo Riva Gorenstein (1993, p. 164), como uma atividade “acessível” aos médios e grandes negociantes. De acordo com a autora, as vantagens oferecidas por esse empreendimento não demoraram a atrair os investimentos de setores mercantis emigrados do reino, os quais, em diversas vezes, associaram-se aos seus antigos agentes e consignatários ligados às tradicionais casas comerciais do Rio de Janeiro e de outras importantes praças litorâneas do Brasil (GORENSTEIN, 1993, p. 165).

Nos anos seguintes à assinatura do Tratado de 1810, grupos de negociantes e proprietários luso-brasileiros empenhados em preservar a exclusividade na exploração do comércio costeiro passaram a exercer forte pressão sobre o governo joanino. O primeiro passo nesse sentido foi dado pouco tempo depois da assinatura do Decreto de junho de 1814, que tornou livre nas várias partes do império português a “entrada dos navios de quaisquer nações que a eles virem” (DECRETO, 1890b, p. 12). Descrita por José da Silva Lisboa (1818, p. 97) como a medida responsável pela “consumação” definitiva da “antes interina e provisória abertura

dos portos”, a resolução de junho de 1814 logo foi sucedida por outro decreto que resguardava da concorrência externa os interesses dos grupos envolvidos no comércio de cabotagem. Editada em 15 de novembro de 1814, a decisão procurava dirimir o “grave prejuízo que causariam ao comércio interno e à navegação os estrangeiros, se lhes fosse permitido fazer o comércio costeiro” (DECRETO, 1890c, p. 33-34). Com esse propósito, o regente instruiu todos os capitães-generais para que não fossem concedidos “passaportes a embarcações estrangeiras carregadas com gêneros deste país, com o destino de os conduzir a outros portos deste Estado do Brasil” (DECRETO, 1890c, p. 34).

Aspecto pouco estudado da política mercantil de D. João, a restrição imposta aos negociantes de outras nações revela de forma expressiva a influência e o prestígio que os setores ligados às redes de abastecimento interno desfrutavam na Corte do Rio de Janeiro. Tal importância fica ainda mais evidente quando observamos que a participação de estrangeiros no comércio costeiro foi reiteradamente proibida, como em julho de 1816, ocasião em que o regente ratificou a restrição do direito de carga e de descarga de produtos brasileiros em embarcações estrangeiras que se dirigiam para qualquer dos portos da costa (DECISÃO, 1890, p. 21). Livre da ingerência britânica, o comércio de abastecimento da Corte realizado por meio da navegação de cabotagem concorreu para o fortalecimento das rotas que interligavam o Rio de Janeiro aos demais portos, aspecto que refletiu no estreitamento dos laços entre negociantes e produtores radicados nas diferentes regiões do Brasil e, até mesmo, na criação de escolas de pilotos práticos para a navegação na costa norte (GORENSTEIN, 1993; CARVALHO, 2018).

Com efeito, enquanto o governo joanino procurava limitar a atuação de es-

trangeiros no comércio de abastecimento em um momento crucial de organização, expansão, consolidação e estabilização institucional do império luso-brasileiro (RIBEIRO, 2017, p. 127), a disputa pelo controle do rentável mercado interno do Rio de Janeiro entre negociantes reinóis e integrantes dos setores ligados à produção e à distribuição de gêneros de primeira necessidade permeou o complexo debate político em curso às vésperas da Independência (OLIVEIRA, 2021). Reconhecendo a importância dos grupos que integravam a rede mercantil de abastecimento, entre os meses de abril de 1821 e outubro de 1822, D. Pedro buscou firmar alianças com alguns de seus principais representantes com vistas à consolidação das bases de sustentação de sua autoridade à frente do Império do Brasil. Interessados em preservar e ampliar o acesso ao mercado consumidor da Corte, produtores e negociantes que atuavam nos circuitos internos de abastecimento do Centro-Sul a partir do controle da navegação costeira – a exemplo de José Fernando Carneiro Leão e os irmãos Manuel Moreira Lírio e Domingos Custódio Guimarães<sup>6</sup> – aderiram ao futuro imperador, oferecendo o suporte material e político necessários para a consolidação da monarquia constitucional (GORENSTEIN, 1993; MATTOS, 2019; OLIVEIRA, 2021).

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob o controle de negociantes luso-brasileiros, o comércio de cabotagem se consolidou como uma das atividades mercantis mais rentáveis às vésperas da Independência. O comércio de abastecimento da Corte realizado por meio da navegação de cabotagem articulava uma imbricada rede costeira que abrangia desde proprietários de charqueadas no Rio Grande do Sul, responsáveis pela produção de car-

nes secas, couros e sebo, até produtores de açúcar, aguardente, café, arroz, algodão, feijão, carnes e farinha de São Paulo, Bahia e Pernambuco. Por seu turno, estas regiões eram regularmente abastecidas com tecidos finos, louças e ferragens inglesas, além de sal, vinhos e escravos transportados em embarcações procedentes do Rio de Janeiro que pertenciam, na maioria das vezes, aos negociantes mais abastados da Corte, cujos interesses já se encontravam enraizados nas várias praças do litoral brasileiro desde a segunda metade do século XVIII.

Analisadas em seu contexto, as diretrizes prescritas após o desembarque da Corte na América evidenciam as estratégias adotadas pelo governo joanino com o intuito de ampliar o controle do comércio praticado nos portos brasileiros e garantir a arrecadação de recursos fundamentais à sua instalação no Brasil, preservando, quanto fosse possível, os interesses de negociantes atacadistas reinóis e de seus correspondentes radicados nas principais praças da América portuguesa. De outra parte, conforme sublinhado, a redução dos impostos que incidiam sobre os produtos importados e as vantagens concedidas aos negociantes do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém na importação e reexportação de mercadorias favoreceram sobremaneira grupos de negociantes estabelecidos nessas praças. Nesse sentido, a partir da análise das medidas voltadas à regulamentação da navegação mercantil adotadas após a “abertura dos portos às nações amigas”, novos significados emergem da política joanina, permitindo-nos inscrever as diretrizes no âmbito das intensas disputas travadas entre negociantes luso-brasileiros e estrangeiros em torno do controle do comércio marítimo e da circulação de mercadorias na América.

## **FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALEXANDRE, Valentim. Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português. Porto: Afrontamento, 1993.

ALVARÁ de 10 de setembro de 1765. In: SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e. *Systema ou collecção dos regimentos reaes*. Lisboa: Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1791, p. 121-123.

ARRUDA, José J. de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

\_\_\_\_\_. Frotas de 1749: um balanço. *Varia História*. Belo Horizonte, MG, v. 21, p.190-208, jun. 1999.

\_\_\_\_\_. Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos: 1800-1808. Bauru, São Paulo: Edusc, 2008.

BROWN, Larissa V. Frotas. In: SILVA, Maria B. N. da (Org.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Verbo, 1994, p. 358-359.

CARDOSO, José L. Bloqueio continental e desbloqueio marítimo: o Brasil no contexto global das guerras napoleônicas. In: CARDOSO, J. L.; MONTEIRO, N. G.; SERRÃO, J. V. (Orgs.). *Portugal, Brasil e a Europa napoleônica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010, p. 39-60.

CARTA CIRCULAR de 27 de fevereiro de 1808. Biblioteca Nacional de Portugal. Aviso (circular) de D. Domingos António de Souza Coutinho. *Collecção Pombalina*. PBA 642, Cota: F. 1631 (1), fls. 663-667.

CARTA DE LEI de 26 de fevereiro de 1810. *Collecção das leis do Brazil de 1810*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 43-69.

CARTA RÉGIA de 28 de janeiro de 1808. *Collecção das leis do Brazil de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 1-2.

CARVALHO, Marieta P. *Os sentidos da Administração. oficiais e ação política no Rio de Janeiro*. Jundiaí, São Paulo: Paco, 2018.

COSTA, Wilma P. Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência. In: JANCSÓ, István (Org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2003, p. 143-194.

DECISÃO de 29 de julho de 1816. *Collecção das leis do Brazil de 1816*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 21.

DECRETO de 11 de junho de 1808. *Collecção das leis do Brazil de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890a, p. 49-50.

DECRETO de 18 de junho de 1814. *Collecção das leis do Brazil de 1814*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890b, p. 12.

DECRETO de 15 de novembro de 1814. *Colleção das leis do Brazil de 1814*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890c, p. 33-34.

ESPARTEIRO, António M. *Dicionário ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Livraria Clássica, 1962.

FALCON, Francisco J. C. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

FRAGOSO, João L. R. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 6ª ed. São Paulo: Fundo de Cultura, 1964.

GARCIA, Emanuel S. da V. *Buenos Aires e Cádiz: contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791): conclusão*. *Revista de História*, São Paulo, v. 46, n. 93, p. 251-266, 1973.

GODINHO, Vitorino M. *Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770*. *Revista de História*, São Paulo, v. 7, n. 15, p. 69-88, jul./set. 1953.

GORENSTEIN, Riva. *Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830*. In: MARTINHO, L. M.; GORENSTEIN, R. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, Secretaria da Cultura, Turismo e Esportes, 1993, p. 125-255.

GOUVÊA, Maria de F. S. *As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no império luso-brasileiro*. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005, p. 707-752.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, Secretaria da Cultura, Turismo e Esportes, 1993.

LIMA, Manuel de Oliveira. *Dom João VI no Brazil: 1808/1821*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues, 1908.

LISBOA, José da S. *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1818.

LOBO, Eulália M. L. *As frotas do Brasil*. *Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, Köln, v. 4, p. 465-488, 1967.

\_\_\_\_\_. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Vol. 1. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MARTINS, Ana C. D. *Governança e arquivos: D. João VI no Brasil*. Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007.

MATTOS, Renato de. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à independência (1808-1822)*. São Paulo: Intermeios; Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), 2019.

OLIVEIRA, Cecília H. L. de S. *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*. 2ª ed. São Paulo: Intermeios, 2021.

PEDREIRA, Jorge M. V.; COSTA, Fernando D. D. *João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 12ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.

PINTO, Virgílio N. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.

RIBEIRO, Éder da S. *Nas tramas da política, nos bastidores das instituições: o Conselho da Fazenda e a construção do Império luso-brasileiro nos trópicos (1808-1821)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2017.

RUSSELL-WOOD, Anthony J. R. *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro (1500-1808)*. Tradução de Maria de Fátima Silva Gouvêa. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-249, 1998.

SANTOS, Corcino M. dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

VARNHAGEN, Francisco A. de. *Historia geral do Brazil antes da sua separação e independencia de Portugal*. 2ª ed. Rio de Janeiro: E. e H. Laemmert, 1877.

**NOTAS**

<sup>1</sup> “Ao nível superior do governo, existiam Secretarias de Estado, reorganizadas de acordo com o Alvará Régio de 1736. Incluía as seguintes: ‘Negócios Interiores do Reino’, geralmente designada Secretaria de Estado dos Negócios do Reino; ‘Marinha e Domínios Ultramarinos’, também conhecida por Secretaria de Estado da Marinha e Conquistas, ou Marinha ou Marinha e Ultramar; finalmente ‘Estrangeiros e Guerra’. Quase meio século depois, em 18 de dezembro de 1788, outra Secretaria ‘da Repartição da Fazenda’ ou ‘dos Negócios da Fazenda’ foi delineada, embora não estivesse operacional antes de 6 de janeiro de 1801, quando foi regulamentada internamente”. Cf.: MARTINS, 2007, p. 3.

<sup>2</sup> “As nomeações para as Secretarias de Estado foram feitas de acordo com a legislação que as criou em 1736. À primeira vista, não haveria mudança de funções, poderes e procedimentos. Contudo, o simples fato de funcionar a partir do Brasil e não do Reino levou a alterações imediatas da jurisdição territorial o que teve outros efeitos. A Secretaria de Estado dos Negócios do Reino tornou-se dos Negócios do Brasil o qual deixou de pertencer aos Domínios Ultramarinos.” Cf.: MARTINS, 2007, p. 120.

<sup>3</sup> Em carta circular de 27 de fevereiro de 1808, D. Domingos de Souza Coutinho afirmava que “achando-se o Reino de Portugal atualmente invadido por um exército francês e espanhol, e os seus portos bloqueados por uma esquadra inglesa”, todos os navios portugueses que estivessem nos “portos e mares” da Ásia, Angola e Benguela em torna-viagem para o reino de Portugal deviam se dirigir ao Brasil “com a conveniente brevidade” (Biblioteca Nacional de Portugal. Aviso (circular) de D. Domingos António de Souza Coutinho. Collecção Pombalina. PBA 642, Cota: F. 1631 (1), fls. 663-667).

<sup>4</sup> Segundo os autores, “devido à sua especificidade, o ano de 1808 não foi considerado nesta divisão” (FRUTUOSO, GUINOTE, LOPES, 2001, p. 63).

<sup>5</sup> As concessões jurídicas e comerciais feitas pelo governo joanino aos interesses britânicos no Tratado de 1810 foram examinadas em profundidade por Carvalho (2018), especialmente no quinto capítulo.

<sup>6</sup> Negociante matriculado na Real Junta do Comércio desde fevereiro de 1815, Manuel Moreira Lírio participava ativamente do comércio de farinha de trigo produzido na capitania do Rio Grande. Homem rico e de projeção na sociedade carioca, Moreira Lírio era também corretor na venda dos mais variados artigos, que iam desde terras, imóveis, objetos de prata, até a preparação e venda de escravos especializados. Ao lado de seu irmão Domingos Custódio Guimarães, que desde 1814 atuava como sócio-diretor da Companhia de Seguros Permanente, Moreira Lírio arrematou, entre os anos de 1815 e 1817, o contrato do subsídio literário sobre a carne na Corte. José Fernando Carneiro Leão era filho de Brás Carneiro Leão, um dos mais abastados negociantes do Rio de Janeiro em fins do século XVIII. Após a morte de seu pai, em 1808, assumiu o comando de uma das mais importantes casas comerciais da praça carioca, por meio da qual acumulou grande fortuna com a importação de manufaturas portuguesas e escravos africanos, revendendo-os por atacado no Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso e Rio Grande de São Pedro do Sul. Pelos relevantes serviços prestados durante o processo de Independência, foi condecorado com a Ordem Imperial do Cruzeiro (GORENSTEIN, 1993; MATTOS, 2019).

# A primeira Esquadra da Marinha de Guerra, do crepúsculo com o Reino Unido de Portugal ao alvorecer com o novo Império do Brasil 1820 – 1823\*

*The first squadron of the Navy, from the twilight with the United Kingdom of Portugal to the dawn with the new Empire of Brazil 1820 – 1823*

**Johny Santana de Araújo**

Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense - UFF, com pós-doutorado em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC-SP. É professor do Departamento de História (DH) da Universidade Federal do Piauí - UFPI; do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – PPGHB, e do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política - PPGCP, ambos na mesma Universidade. É bolsista do Programa de Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ UFPI 2020-2021). Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro IHGB. Tem pesquisas dedicadas à História do Piauí, História do Brasil, Histórias das Relações Internacionais, História Militar e História das Guerras e Conflitos Contemporâneos. Email: johnysant@gmail.com.

## RESUMO

Em 1820, com a evolução da situação política propalada pelas Cortes em Lisboa, estando estes cada vez mais favoráveis à recolonização do Brasil, mas com a monarquia estabelecida no país, os aparatos militares de sustentação do império colonial português na América encontravam-se cada vez mais divididos. O presente artigo pretende expor um quadro geral da marinha, cuja estrutura e dispositivos encontravam-se desdobrados entre Portugal e Brasil. Após a declaração de independência ocorrido em setembro de 1822, a constituição da Marinha de Guerra do Brasil enfrentaria alguns desafios, ao que se refere à disposição dos meios navais, à constituição de suas tripulações e do seu corpo de oficiais. Entre 1820 e 1823 a Marinha portuguesa sofreria uma cisão que resultaria na criação de uma força naval brasileira preparada para uma

## ABSTRACT

*In 1820, with the progression of the political situation promoted by the courts in Lisbon, being increasingly favorable to the recolonization of Brazil, and with the monarchy established in the country, the military apparatus supporting the Portuguese colonial empire in South America was progressively divided. This article intends to present a general picture of the Navy, whose structure and devices were deployed between Portugal and Brazil. During the process following the declaration of independence that took place in September 1822, the constitution of the Brazilian Navy would face some challenges, the construction of naval resources, the constitution of its crews, its officer corps with the purpose of the subsequent war. Between 1820 and 1823, the new country's Navy would undergo a transition that would result in the creation of a relatively prepared force that would help consolidate Brazil's independence, especially in the north of the nascent empire, whose model*

\*Artigo recebido em 08 de setembro de 2021 e aprovado para publicação em 22 de novembro de 2021.  
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 34, p. 76-94 – 2021.

guerra que ajudaria na consolidação da independência no norte do Brasil.

**PALAVRAS-CHAVE:** Marinha Real Portuguesa; Independência do Brasil; Armada Imperial Brasileira.

## UMA FORÇA NAVAL PORTUGUESA DESDOBRADA

Os anos de 1820 e 1822 podem ser considerados críticos para a história de Portugal e do Brasil, ambos dividiam um status de Reino Unido, o que começava a criar um certo incômodo junto às Cortes portuguesas após a Revolução Liberal do Porto.

A Revolução de 1820, na cidade do Porto, veio no seguimento do descontentamento que se sentia em face da situação do país que advinha de diversos fatores, como a ausência do rei D. João VI, que se encontrava no Brasil; a abertura dos portos brasileiros a comércio com outras nações e a permanência de governadores ingleses no poder. Este descontentamento fomentou o surgimento de ideias liberais, que levaram à criação do Sinédrio em 1817, grupo secreto que planejava a revolução. A Revolução deu-se a 24 de agosto de 1820 no Porto, originando a Junta Provisional de Governo do Reino, que imediatamente exigiu o regresso do rei, bem como eleições para as Cortes Constituintes, visando à criação da Constituição Portuguesa (RODRIGUES, 1907, p. 561; 568).

O reflexo disso se faria sentir junto às Forças Armadas, que se encontravam desdobradas entre dois mundos, nos interessa particularmente o caso da Marinha, que sofreria uma divisão profunda em seus quadros profissionais militares e em sua estrutura física, ou seja, a sua Esquadra que, já em 1820, se encontrava literalmente desdobrada ao longo do Atlântico,<sup>1</sup> ao ponto de efetivamente, em 1823, entrar em choque durante o processo que levou à separação do Brasil.

*would inspire an entire generation in the larger project of strengthening the Imperial State.*

**KEYWORDS:** Portuguese Royal Navy; Independence of Brazil; Brazilian Imperial Army

Nos interessa neste texto mostrar um retrato dessa Esquadra portuguesa/brasileira, e sua ruptura que formaria a futura Marinha Imperial do Brasil. Qual a face da Marinha portuguesa no Atlântico? Qual a sua composição, homens, navios, arsenal, ensino? Como o processo de ruptura levou a Marinha do Brasil e parte desse espólio como forças anteriormente unidas a se dissolverem? Quais caminhos a nova Marinha Imperial Brasileira buscou em relação às diretrizes de comando introduzindo novos conceitos e uma nova tradição de origem inglesa? E, finalmente, como ocorreram os embates?

Durante os anos 1806-1808, o pequeno país de Portugal tornou-se a linha de frente no aprofundamento do conflito político-econômico entre a Grã-Bretanha e o Império francês. No cerne das relações anglo-portuguesas estava um comércio marítimo mutuamente benéfico. Diante das tentativas francesas de fechar a Europa ao comércio britânico, era importante que Lisboa, um importante entreposto, permanecesse aberto. No contexto naval mais amplo, durante 1806-1808, o porto de Lisboa e a Marinha portuguesa tornaram-se cada vez mais relevantes no conflito anglo-francês. Finalmente, Portugal tinha uma importante posse colonial na América do Sul: o Brasil, com suas matérias-primas e mercados potenciais, era uma região com oportunidades atraentes para o comércio britânico (ROBSON, 2011, p. 27).

Entre as missões típicas dos navios da Esquadra portuguesa, antes mesmo da transladação da Família Real para o Brasil, estava a escolta de navios mercantes, e a manutenção do Império ultramarino

português que se estendia da América do Sul passando pela África ocidental e oriental, até o Oceano Índico.

A costa norte-africana do Mar Mediterrâneo até Trípoli era um refúgio dos piratas berberes. Um esquadrão português utilizava Gibraltar como base temporária, patrulhava permanentemente esta região. Todos os anos, o comboio de navios mercantes (80 ou mais em número), com destino à Índia e ao Brasil, era escoltado até as Ilhas Atlânticas; além disso, dificilmente encontraria piratas até chegar à costa brasileira. Numa data previamente acordada, uma esquadra era enviada para fazer um cruzeiro ao largo da Madeira e, depois de recolher o comboio, acompanhá-lo até à segurança do Tejo (LIGHT, 2003, p. 118).

Na época das Guerras Napoleônicas, especificamente no período do Bloqueio Continental estabelecido pela França contra a Inglaterra,<sup>2</sup> proibindo o comércio dos países continentais, dois países romperam com o Bloqueio, Rússia e Portugal. Os portugueses ameaçados com a possibilidade de invasão, contavam com o apoio inglês no sentido de manter a integridade do país frente à possibilidade de invasão.

A maioria da documentação e a bibliografia sobre as relações diplomáticas entre Portugal e Inglaterra referem-se à preocupação desses últimos para além do destino do Reino de Portugal, a questão estratégica de não permitir que os franceses se apossassem da Esquadra portuguesa, o que representaria uma preocupação a mais no equilíbrio de forças, uma vez que esta representava um dispositivo estratégico no controle da navegação pelo Atlântico, e na ligação das colônias portuguesas na América, na África, e na passagem para o Oriente, segundo Robson:

No contexto mais amplo de uma guerra marítima anglo-francesa, era vital que a base naval de Lisboa e a Marinha portuguesa

não caísse nas mãos de Napoleão. A ajuda naval britânica a Portugal foi confirmada no Tratado de Methuen. No caso de a Espanha ou a França declararem guerra a Portugal, a Grã-Bretanha e a Holanda declarariam guerra a essas potências e forneceriam uma força militar de 12.000 homens para a defesa do país. A Grã-Bretanha também se comprometeu a enviar um esquadrão da Marinha Real de força igual ou maior para qualquer frota hostil que pudesse estar na costa de Portugal e para ajudar a defender as colônias portuguesas. (ROBSON, 2011, p. 27)

Havia-se cogitado a possibilidade de destruição da Esquadra portuguesa semelhante ao que a Royal Navy havia infligido à Esquadra dinamarquesa, em 1801 e 1807<sup>3</sup>, caso o governo português não cedesse às pressões inglesas.

As Marinhas sueca, dinamarquesa e portuguesa eram vulneráveis às ambições francesas, enquanto o Tratado de Tilsit acrescentava os serviços da Marinha russa. Argumentou-se que Napoleão poderia invocar uma Frota francesa, holandesa, sueca, dinamarquesa e russa de pelo menos 60 navios de linha operando nas águas do norte, enquanto apenas metade desse número seria necessária para transportar uma possível invasão francesa da Irlanda (JAMES, 1837, Vol. 4, pp. 283-284).

Pelo tratado, o temor era que parecia “apoiar-se em boa autoridade” de que Napoleão havia proposto ao Czar uma grande combinação naval contra a Grã-Bretanha, da qual Dinamarca e Portugal seriam membros (HINDE, 1973, p. 171).

Em 12 de novembro, o então ministro dos Negócios Estrangeiros, George Canning, estendeu suas instruções de 7 de novembro ao embaixador inglês em Portugal, Percy Clinton Sydney Smythe, Visconde de Strangford, na forma de um

ultimato<sup>4</sup>. Chegara a hora do Príncipe Regente D. João decidir; ele poderia se opor às exigências francesas ou enfrentar um conflito com a Grã-Bretanha. Se a convenção não tivesse sido ratificada, ou, uma vez ratificada, não estivesse sendo cumprida, seria interpretada como um sinal de “hostilidade determinada”. Neste caso, Strangford deveria instruir o Almirante Sidney Smith com a seguinte ordem: “Chegou a hora de sua execução das instruções que lhe foram fornecidas, com o objetivo de levar a efeito quaisquer medidas de hostilidade contra Portugal, que possam estar em seu poder”<sup>5</sup>. A “mais eficaz dessas medidas seria, sem dúvida, o ataque direto à Frota portuguesa no porto de Lisboa”, se isso não fosse prático, devia estabelecer e fazer cumprir “o mais rigoroso bloqueio da foz do Tejo”. A culpa por esta situação recairia exclusivamente sobre os portugueses como uma “consequência da sua recusa ou hesitação em cumprir os seus compromissos com Sua Majestade” (ROBSON, 2011, p. 151).

Contudo, as forças francesas invadiram Portugal, em 1807, devido à aliança portuguesa com a Grã-Bretanha, levando a transferência da Família Real ao Brasil. O príncipe regente de Portugal na época, D. João, governava formalmente o país em nome de Maria I de Portugal desde 1799. Antecipando a invasão do exército de Napoleão, D. João ordenou a transferência da Corte Real portuguesa para o Brasil antes que ele pudesse ser deposto. Partindo para o Brasil em 29 de novembro, a comitiva real navegou sob a proteção da Marinha Real Britânica, sendo oito navios de linha, cinco fragatas e quatro embarcações menores da Marinha portuguesa, sob o comando do Almirante Sir Sidney Smith. Em 5 de dezembro, quase a meio caminho entre Lisboa e Madeira, Sidney Smith, junto com o enviado da Grã-Bretanha a Lisboa, Strangford, retornou à Europa com parte da flotilha britânica (FREITAS, 1958, p. 94).

Um oficial de carreira da Marinha Real, chamado Graham Moore, assumiu o comando dos navios HMS *Bedford*, HMS *London*, HMS *Marlborough* e HMS *Monarch*, prosseguindo a missão de escoltar a Família Real portuguesa até o Brasil (ROBSON, 2011, p. 172). Os navios portugueses estavam sob o comando do Vice-Almirante Manuel da Cunha Souto Maior.<sup>6</sup>

No conjunto de Forças Navais que seguia os monarcas, os demais dispositivos que compunham a Marinha viajavam juntamente com o grosso da Frota portuguesa; embarcada na Nau *Conde Dom Henrique*, juntamente com a Família Real, estava a Companhia de Guardas-Marinhas, que era comandada pelo então Capitão de Mar e Guerra Dantas Pereira, oficial cujos esforços em embarcar todo o material possível para o Brasil revelava o seu desejo de garantir a continuação da formação dos futuros oficiais de Marinha através de uma academia para formação dos guardas-marinhas (ALMEIDA, 2018, p. 12).

Dantas Pereira se destacaria ainda como um grande teórico da reforma naval em Portugal, escrevendo pelo menos dois textos clássicos sobre as ideias em relação à capacidade da Marinha portuguesa<sup>7</sup>. Parte dessas ideias foi trabalhada ainda no Brasil, cuja grande obra realmente foi aplicada no ensino dos guardas-marinhas.

Após a independência do Brasil em 1822, a Companhia dos Guardas-Marinhas acabou dividida em duas, uma da Marinha Real portuguesa e outra da Marinha Imperial Brasileira. Os membros da companhia que não adotaram a nacionalidade brasileira regressaram para Portugal no ano de 1825.

Ao longo das Guerras Napoleônicas, a Marinha portuguesa havia variado pouco em força, oscilando entre 11 e 13 navios de guerra em serviço. Além de um navio de 74 canhões lançado em 1802, não houve acréscimos à força da frota de batalha

nos anos anteriores a 1807. De acordo com Glete, “a marinha portuguesa mudou pouco em tamanho ou tarefas operacionais desde o início do século 16” (1993, p. 393). Em 1805, a Marinha portuguesa totalizava 54 navios, sendo a força de batalha composta por um navio de 80 canhões, seis de 74 e cinco de 64 (GLETE, 1993, p. 376, 400). Em setembro de 1807, era composta por 13 navios de linha, 8 fragatas e 18 navios menores<sup>8</sup>. A principal função da Marinha era salvaguardar os interesses marítimos portugueses, (ROBSON, 2011, p. 34) particularmente o comércio com o Brasil.

### A URGÊNCIA DE UMA GUERRA

Em 22 de janeiro de 1808, D. João e sua Corte chegaram a Salvador, Brasil. Lá, o príncipe regente assinou a lei de “Abertura dos Portos” que permitia o comércio entre o Brasil e as “nações amigas” (BRASIL, *Coleção de Leis do Brasil - 1808*, Página 1, Vol. 1). Isso foi particularmente benéfico para a Grã-Bretanha e pode ser visto como uma das muitas maneiras que D. João encontrou para recompensar o Império britânico por sua ajuda. Essa nova lei, no entanto, quebrou o pacto colonial que permitia ao Brasil manter relações comerciais diretas apenas com Portugal.<sup>9</sup>

Quando D. João, juntamente com a Família Real, aportou no Rio de Janeiro em 1808, trazia consigo, para além do que convencionalmente a historiografia, brasileira e portuguesa, afirma, a Esquadra Real, a Marinha portuguesa inteira com seus 23 navios de guerra, dos quais oito naus e quatro fragatas, o Brasil passaria ser o ponto de convergência e de operações da Marinha portuguesa (PEREIRA, 2005, p. 83).

Uma das primeiras operações foi a expedição de conquista da Guiana Francesa também auxiliada pelos ingleses, resultando em uma campanha vitoriosa para a Marinha portuguesa. O Contra-Almirante Sir Sidney Smith, comandante da Esta-

ção do Brasil, havia negociado com o governo português, então situado no Brasil, para realizar a operação contra o território francês da Guiana, para tanto tomou parte o navio HMS *Confiance* sob o comando do Capitão James Lucas Yeo. Smith tinha conseguido a ajuda de uma Esquadra portuguesa, com um efetivo composto por dois brigues armados, o *Voador* com 24 canhões e o *Vingança* com 18 canhões, um brigue desarmado, o *Infante Dom Pedro*, e o Cutter desarmado *Leão*. Esta força transportou pelo menos 550 soldados regulares portugueses e brasileiros, complementados por marinheiros e fuzileiros navais a bordo dos navios, todos sob o comando do Tenente-Coronel Manuel Marques. Yeo deveria manter o comando geral da operação e juntou-se à força portuguesa ao largo de Belém no início de dezembro de 1808. Em 15 de dezembro, ele atacou os distritos costeiros de Oiapoque e Aproak, capturando ambos sem resistência, em preparação para o avanço sobre Caiena, capital da Guiana Francesa, a operação toda foi um sucesso<sup>10</sup>.

No Oriente, parte de uma Esquadra portuguesa formada pelo governador de Macau atuou para debelar uma série de ações de piratas que agiam na região, havendo uma sucessão de combates navais entre uma flotilha de navios portugueses-macaenses e chineses contra uma armada de piratas, as ações ocorreram ao largo da cidade de Macau no período entre 15 de fevereiro de 1809 e 21 de janeiro de 1810. O principal combate foi a batalha da Boca do Tigre travada na entrada do canal do mesmo nome.

Na sua máxima extensão, a flotilha portuguesa teve seis barcos, todos eles navios de três mastros, portanto equivalentes às corvetas de guerra, com uma guarnição que rondava dos 100 a 160 homens, equipados com 16 a 26 canhões. Foram realizados três combates nos quais

as Forças Navais portuguesas, mesmo em desvantagem numérica, mas com superioridade no poder de fogo proporcionado pela artilharia, conseguiram manter o domínio da cidade e vencer a armada pirata, que contava com mais de 300 barcos<sup>11</sup>.

Após a ação vitoriosa contra os franceses na Guiana, o príncipe regente iniciou uma campanha contra os primeiros movimentos de libertação nas colônias espanholas da América do Sul. Após uma primeira intervenção armada na Banda Oriental, interrompida após um armistício com os insurgentes liderados por José Gervásio Artigas em 1812, passou-se a conquista efetiva do território, em 1816, sendo finalmente concluído no ano seguinte. Tomaram parte nessa campanha, uma nau, uma fragata, cinco brigues e seis navios de transporte (PEREIRA, 2005, p. 56-57; 59). A Esquadra garantiu o controle do mar, bloqueando os portos de Maldonado e Montevideú, onde foram desembarcadas forças de fuzileiros navais, que efetuaram o primeiro assalto, antes do avanço de tropas terrestres.

Durante a permanência da Família Real no Brasil, houve ainda uma operação de vulto realizada pelas Forças Navais portuguesas dentro do próprio país, que se deu para debelar a Insurreição Pernambucana de 1817.

Foram tomadas providências drásticas e urgentes para debelar o movimento, entre elas bloquear a cidade de Recife. Na ocasião também foi feita a notificação às nações amigas do bloqueio dos portos da região, ao tempo em que se despachou às pressas, em 2 de abril de 1817, sob as ordens do chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, uma pequena Força Naval, que era composta por uma capitânia, dois brigues e uma escuna que operaram o bloqueio do porto do Recife (MOURÃO, 2009, p.23), enquanto na sequência se preparava a expedição militar maior sob as ordens do

Brigadeiro Luís do Rego Barreto, sendo enviada do Rio de Janeiro para completar a primeira, uma divisão naval sob as ordens do chefe de Divisão Brás Caetano Barreto Cogomilho (MAIA, 1965, p.43).

Esta força reuniu “a bordo das *Naus Vasco da Gama e Rainha de Portugal*, e de mais nove embarcações menores, quatro batalhões de infantaria, dois esquadrões de cavalaria e um destacamento de artilharia de oito peças, perfazendo um total de cerca de 4.000 homens” (MOURÃO, 2009, p.23). Com o assédio à cidade do Recife pelas tropas em terra e com o bloqueio da Esquadra no mar, os insurretos acabaram em 20 de maio por abandonar a cidade, levando ao término do movimento.

Mas, anos depois, a cisão do Reino Unido levou a uma guerra de libertação colonial e a criação de uma Esquadra brasileira com parte dos navios apropriados da Esquadra portuguesa estacionada no Rio de Janeiro, e marcaria a ruptura e o surgimento de uma nova força.

D. Pedro foi aclamado imperador do Brasil no Rio de Janeiro em 12 de outubro de 1822. Tinha enormes tarefas pela frente, por exemplo, o reconhecimento de sua autoridade imperial pelas províncias; problemas com as fronteiras; reconhecimento diplomático; relações com Portugal.

Em setembro de 1822, o governo das Juntas das quatro Províncias do Norte (Pará, Maranhão, Piauí e Ceará), que ocupavam um quarto do território brasileiro, era fiel às Cortes portuguesas. A comunicação entre o Pará, Maranhão e Lisboa era mais rápida do que entre o Rio de Janeiro e Lisboa. As forças portuguesas controlavam os portos de Montevideú, no Sul, e S. Salvador da Bahia, no Nordeste, e os reforços chegaram a este último em outubro.

Quando a guerra eclodiu, o Império do Brasil teve que criar a sua Marinha de Guerra, valendo-se dos serviços de oficiais estrangeiros, em sua maioria de ori-

gem britânica, entre escoceses, ingleses e irlandeses. Thomas Cochrane, ex-oficial da Marinha britânica seria o comandante da primeira Marinha Imperial. A sua atuação junto a essa força foi fundamental para reunir as várias províncias em torno do objetivo de unificação do estado soberano sob a Coroa de Pedro I.

Quando de fato as Cortes conseguem que a Família Real retorne a Portugal, os ânimos no Brasil se alteraram drasticamente,<sup>12</sup> pois a ideia não havia sido bem resolvida pelo povo brasileiro,<sup>13</sup> e a animosidade acentuou-se quando o governo de Lisboa, diante das dificuldades econômicas e ressentidos pelo abandono em que se encontravam diante da ausência do rei, trabalharam com afinco em retirar ao Brasil a condição de Reino Unido.

Houve tentativas de levar o Príncipe D. Pedro para Portugal, pelas mãos do governador das armas do Rio de Janeiro, o General Jorge Avillez, O Príncipe Pedro se recusou a embarcar para a capital do Reino em Lisboa, diante do impasse e com as tropas leais a Portugal ficando confinadas à praia na Ponta da Armação, em Niterói, estas foram então intimadas a regressar à Metrópole (PEREIRA, 2005, p. 90). De fato, embarcaram em 15 de fevereiro de 1822, sendo escoltadas pelas Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*; arditosamente dois navios se afastaram do comboio, um dos quais onde viajava o General Avillez, e rumaram à Bahia para reforçar as forças leais às Cortes.

## **A PARTIÇÃO DA MARINHA REAL, E O SURGIMENTO DA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA**

Quando ocorre a Proclamação da Independência do Brasil, a maior parte das tripulações dos navios de guerra estacionados no país acedeu à ruptura propalada por D. Pedro, principalmente os que se achavam fundeados no Rio de Janeiro

no e no porto de Montevideú. Na ocasião, “passaram para o lado brasileiro oito naus, quatro fragatas, seis corvetas, seis brigues, catorze escunas e três charruas”. (SILVA, 2009, p. 64)

No decurso das hostilidades viriam, ainda, a ser apreendidos uma fragata (requisitada pelo futuro imperador no decurso dos seus primeiros atos de rebeldia contra a Coroa portuguesa), dois brigues, quatro escunas e uma charrua. Não contamos aqui com a captura da fragata batizada como *Imperatriz*, no Pará (de resto, pouco significativa no panorama global), pois, por se encontrar em construção, não tinha, ainda, sido aumentada ao efetivo.

Com efeito, num país onde a maior parte das ligações se fazia por mar e era indispensável garantir a unidade territorial e o abastecimento marítimo, é natural que D. Pedro, desde logo, se empenhasse em formar uma Marinha de Guerra capaz de defender a independência do novo Estado (PEREIRA, 2005, p. 95).

Conforme se pode ler no decreto de criação da Marinha Imperial de 13 de setembro de 1822:

O Governo tomará todas as providências urgentes que se fazem necessárias para o nascente Império possuir uma Esquadra apta a defender-lhe quer a extensa costa quer o fértil território e também capaz de assegurar o comércio de seus contínuos portos, de vez que a Providência talhara para o Brasil os mais altos destinos de glória e prosperidade que só podem ser defendidos com uma Marinha respeitável. (BRAGA, 2007)

O primeiro núcleo da Esquadra foi formado com os poucos navios surtos no Rio de Janeiro que estavam em condições de navegar, aos quais se somaram alguns adquiridos no estrangeiro. No início de 1823, o imperador contava, já, com uma nau,

*Martim de Freitas*, rebatizada de *Pedro I*, três fragatas, duas corvetas e dois brigues, juntamente com outros navios menores (OS PORTUGUESES NA MARINHA DE GUERRA DO BRASIL, 1940, p. 198).

Além da Nau *Pedro I*, os outros navios eram as Fragatas *Ipiranga* (antiga *União*), *Niterói* (antiga *Sucesso*) e *Real Carolina*; as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* (anteriormente *Gaivota do Mar*); e os Brigues *Real Pedro* e *Guarani*, este último um mercante comprado. Existem algumas discrepâncias entre os vários autores, nomeadamente na classificação das escunas e dos brigues, que em alguns casos se confundem (especialmente quando falamos dos chamados brigues-escunas). Para comandar esta força, requisitou os serviços do escocês Thomas Alexander Cochrane, que já se notabilizara na organização das Armadas do Peru e do Chile. Com ele vieram 28 oficiais e 500 marujos.

Segundo Silva (SILVA, 2009, p. 64-66), a máquina do governo permaneceu relativamente intacta, assim como a infraestrutura naval, seu pessoal e suas organizações – o Ministério da Marinha, o Conselho da Marinha, o Hospital, a Academia e o Estaleiro. Ademais, o novo Império do Brasil prontamente se dotou de uma força de combate ao apreender 14 navios de guerra e 14 escunas da Marinha portuguesa posicionadas no Rio de Janeiro e no Rio da Prata.

Na época final da dominação portuguesa, Salvador possuía um estaleiro bem desenvolvido nesse período em que foram construídos os navios da linha de batalha *Martim de Freitas* – que se tornaria a *Pedro I* – e o *Príncipe do Brasil*. Graças ao fato de os portugueses terem aproveitado as madeiras nobres encontradas no Brasil, ideais para o tipo de construção naval (LIGHT, 2003, p.120).

A independência ainda não havia sido alcançada de forma conclusiva no Brasil. Quando Pedro fez sua declaração em

1822, apenas a região central ao redor do Rio de Janeiro estava sob controle brasileiro; o resto do país continuou a ser dominado por juntas e tropas portuguesas que ocupavam as cidades e capitais costeiras.

Os locais mais significativos foram Belém, na foz do Amazonas; São Luís do Maranhão, no litoral norte; e Salvador, capital da província da Bahia e sede de um grande arsenal naval e guarnição militar. Embora sitiada por um exército brasileiro maltrapilho, Salvador era vista como o trampolim para a reconquista e os reforços já vinham de Portugal. Fora as regiões litorâneas, o Piauí havia sofrido forte aumento do contingente militar português graças ao desembarque de tropas na cidade litorânea de Parnaíba comandadas pelo Major João José da Cunha Fidié, facilitado por Forças Navais. Na província ocorreria um dos embates capitais para o processo da independência no norte do Brasil, a batalha do Jenipapo, próximo à Vila de Campo Maior.

Ainda que as forças brasileiras fossem compostas por militares e milícias patrióticas e conseguissem manter as guarnições de terra portuguesas sitiadas, o mar era por onde os portugueses recebiam seus reforços. Com esta logística, os portugueses aumentaram suas tropas, além de receberem suprimentos e conseguiram manter um fluxo de navios de guerra junto à guarnição de Salvador que estava sob comando do governador das armas da província Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo (BRASIL, *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro, 2006, p. 75).

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

Outra deliberação crucial foi a criação de uma subscrição pública para a aquisição de navios de guerra, o então ministro da Fazenda, Martim Francisco Ribeiro de Andrada, teve a ideia de criar uma subscrição nacional e mensal, para se conseguir arrecadar fundo para compra e manutenção de navios, e apresentou ao Imperador Pedro I um Plano, com esse sentido, este foi aprovado quase de imediato e posto em execução pela seguinte forma,

Todo o cidadão que voluntariamente quiser concorrer para tão útil, e importante objeto, assignará com as ações, que quiser e poder. Cada ação mensal é de oitocentos réis, e a subscrição será recebida no princípio de cada mês; mas o que não puder continuar a concorrer com a quantia, que subscreveu, não será obrigado por modo algum. (SILVA, 1882, p.102)

E ainda que todas as remessas deveriam estar referendadas pelas respectivas Câmaras, e sendo acompanhadas da ida dos subscritores, para que na Corte se fizesse público pela Imprensa.

Os Governos das Províncias recomendarão às câmaras o cuidado, com que devem promover estatão util subscrição, e auxiliarão promptamente aos Thesoueiros para que remetam com segurança os dinheiros, que estiverem em caixa, no tempo determinado. O Thesoueiro Geral é Francisco José da Rocha, na sua falla ou impedimento Antonio da Costa Pinto e Silva. Havia ainda uma lista com o nome dos agentes encarregados de promoverem na corte a subscrição.

E com ajuda de uma subscrição pública, a primeira Esquadra nacional em teoria começaria a adquirir verbas para aquisição de navios, um ato mais simbólico do que pragmático. Como na América

espanhola, havia uma escassez crítica de mão de obra naval. O Brasil, como Chile e Peru, era um país sem população marítima ou tradição marítima. Não só faltavam recrutas locais para tripular os navios que compunham a nova Marinha do Brasil, mas também os oficiais e homens que haviam trabalhado nas embarcações que o governo de José Bonifácio havia comandado no Rio de Janeiro eram portugueses de nascimento e de lealdade duvidosa.

Foi instado aos oficiais portugueses, em dezembro de 1822, se entre eles havia interesse em permanecer no Brasil a fim de compor a nova Esquadra que ia ser formada, e aos que não quisessem seria franqueado o deslocamento deles para Portugal (SILVA, 1882, p. 46).

Era uma medida urgente, tendo em vista que a Marinha precisava ser colocada em serviço, a fim de fazer frente à demanda que surgira com a guerra que estava no horizonte. Pelo menos uma centena deles aceitou permanecer no Brasil. Ainda, segundo Silva, “As respostas de todos estes Oficiais foram dadas com o maior entusiasmo e amor à causa do Brasil” (SILVA, 1882, p. 46).

Alguns desses oficiais inclusive responderam com forte apreço à convocação declarando as razões do porquê ficar no Brasil, um deles foi o Capitão de Mar e Guerra Joaquim Raimundo de Moraes Delamare, que no futuro assumiria a pasta da Marinha e seria um dos grandes responsáveis pela modernização da Esquadra de batalha com a introdução de monitores.

Respondendo como me cumpre, ao seu conteúdo, tenho a dizer: Que tendo-se-me proporcionado ocasião de regressar a Portugal, como de proximo aconteceu em a Náo Rainha, o tenho deixado de fazer por tencionar persistir no Brazil onde sirvo ha 15 annos; e agora com mais gosto que nunca. Depois que Sua Magestade fez

aos habitantes deste hemisfério a graça de se declarar seu Defensor Perpetuo, fazendo com isto a felicidade deste vasto e riquíssimo continente e de todos os seus habitantes, a cujo número tenho a honra de pertencer, e de que não desejo ser de modo algum privado, juntamente com minha mulher e meus filhos, que sendo todos indígenas deste Paiz não anhelamos outra Patria mais que o Brazil. (SILVA, 1882, p. 50)

Mas ainda era um número pequeno, e havia uma necessidade grande de oficiais seniores, com pelo menos razoável experiência de combate, em face dessa realidade caberia ao governo brasileiro preparar a Marinha com uma liderança adequada para fazer frente às forças portuguesas que atuavam com certa liberdade no mar.

### **SOB COMANDO DE THOMAS COCHRANE**

A solução brasileira foi procurar na Grã-Bretanha e na Irlanda os homens de que precisava. Os primeiros recrutados, encontrados no Rio de Janeiro, foram dois jovens subtenentes ingleses, William Eyre e George Manson; e três oficiais superiores – um Capitão americano chamado David Jewitt, o Capitão Mathias Welch da Marinha Real Portuguesa e o Tenente John Taylor do HMS *Blossom* que, para fúria do Almirantado, renunciou à sua comissão para se tornar um capitão de fragata na Marinha brasileira. Também chegaram ao Rio de Janeiro notícias de que a gloriosa carreira de Lord Cochrane no Pacífico terminara em amargas disputas sobre o pagamento e prêmios em dinheiro, e que o comandante estava procurando um novo emprego. Pedro prontamente ofereceu-lhe o posto de comandante-chefe da nova Marinha do Brasil com o posto de primeiro-almirante.

Cochrane aceitou e chegou ao Rio em março de 1823 acompanhado de cinco ofi-

ciais, todos comissionados no serviço brasileiro: um inglês, John Pascoe Grenfell; um escocês, James Shepherd; e dois irlandeses, o capitão de bandeira de Cochrane, Thomas Sackville Crosbie, e o comandante Bartholomew Hayden. A nacionalidade do quinto oficial, Tenente Stephen Clewley, não foi registrada. Todos foram nomeados de acordo com o Decreto Imperial de 21 de março de 1823 (SILVA, 1882, p. 67).

Segundo as palavras do próprio Lord, o imperador havia assegurado-lhe “que, no tocante às embarcações em si, a esquadra estava quase pronta para o mar; mas que faltavam bons oficiais e marinheiros: acrescentando, que, se eu julgasse a propósito tomar o comando, ele daria as necessárias ordens ao seu ministro da Marinha” (COCHRANE, 2003, p.40).

No dia 15, o imperador acompanhou Lord Cochrane em uma visita às embarcações das quais ele aparentemente fez elogios, pois havia apreciado muito, principalmente a Nau *Pedro I*, que acabou decidindo por tomá-la como nau capitânia (COCHRANE, 2003, p.41).

Não era novidade a utilização de oficiais ingleses na Marinha portuguesa. Durante os anos de conflito, a Marinha da Grã-Bretanha empregou cerca de 120.000 homens (600/800 navios em serviço ativo); em tempo de paz 18.000. Com o fim das Guerras Napoleônicas, houve uma súbita diminuição do emprego desses marujos e, como resultado dessa política, os marinheiros perderam seus empregos, os fuzileiros navais voltaram para seus quartéis e os oficiais, sem navio, mas dispostos a servir, tiveram seu salário reduzido pela metade (LIGHT, 2003, p. 119).

Esses números são ligeiramente maiores, em outras análises, mas em linhas gerais são convergentes, pois de acordo com Brian Vale no final das Guerras Napoleônicas, a Marinha Real havia sido efetivamente desmobilizada. Em poucos anos,

o número de navios em comissão havia caído de 713 para 134 e o número de homens de 140.000 para meros 23.000. Dos 5.264 oficiais comissionados da Royal Navy, 90% estavam desempregados e ganhavam a vida com metade do salário, enquanto no nível inferior havia um grande número de ex-aspirantes a oficiais e mestres (sargentos) que não recebiam salário. Entre esses milhares, não foi difícil encontrar oficiais e homens ansiosos pelo pagamento e prêmios em dinheiro oferecidos por uma guerra estrangeira (VALE, 2006, p.103).

Talvez tenha sido essa a principal razão que levou tantos a procurar emprego, primeiro na Marinha portuguesa e posteriormente na Marinha do novo Império do Brasil, para além dos que serviram nas esquadras dos países que se libertaram da Espanha, a exemplo do Chile, Peru e Argentina. Nos últimos 40 anos do século XVIII, são conhecidos os nomes dos 35 oficiais que efetuaram esta transferência (número substancial em face da dimensão da Marinha portuguesa, uma frota de cerca de 25/35 embarcações). Alguns ainda estavam ativos em 1807; a frota que trouxe a Família Real portuguesa para o Brasil incluía dois Bergantins, *Lebre* e *Vingança*.

A principal iniciativa de recrutamento brasileiro foi, entretanto, realizada nos portos de Londres e Liverpool no inverno de 1822-1823. Instado pelo agente do Brasil na capital britânica, General Felisberto Caldeira Brant, que recebia relatos alarmantes sobre o envio de reforços portugueses, o governo autorizou uma campanha de recrutamento e compra de grandes quantidades de armas e provisões navais (BRASIL, 1907).

Em 26 de dezembro de 1822, Brant nomeou um compatriota, Antônio Meirelles Sobrinho, como vice-cônsul em Liverpool, onde esperava obter a maior parte dos homens. Meirelles foi instruído a oferecer até £ 2,60 por mês – um valor que se compa-

ra favoravelmente com os £ 1,60 pagos a Marinheiros Capazes da Marinha Real – e recebeu a ordem de recrutar 150 marinheiros da maneira mais rápida e clandestina possível. Em Londres, Brant empregou um ex-oficial da Marinha Real, James Thompson, como seu agente. Thompson foi nomeado capitão de fragata da Marinha brasileira e autorizado a encontrar cinquenta homens e cinco oficiais subalternos (Felisberto Caldeira Brant para José Bonifácio, 04/01/1823, BRASIL, 1907).

Ao que se refere ao corpo de marinheiros, Oliveira Lima, no entanto, observa que havia um sério problema em relação aos marujos, tendo em vista que a maioria era de origem portuguesa e, se caso de fato o grosso da Esquadra portuguesa decidisse atacar a Esquadra brasileira, haveria uma séria dificuldade. Segundo consta, eles não tinham nacionalidade e “qualquer entusiasmo profissional, porque em grande parte fora recrutada contra a vontade” (LIMA, 2019, p. 329).

No entanto, durante os combates travados na costa da Bahia entre a nova Esquadra brasileira e a Esquadra portuguesa, muitos marujos simplesmente se recusaram a guarnecer os canhões dos navios e lutar, alegando o fato de serem conterrâneos dos portugueses, como citado no diário do Capelão da Armada Imperial, Padre Manoel Dores<sup>14</sup>.

Para o governo imperial, a ideia da presença dos portugueses pela costa interessava pois “se falava por exemplo em navios de guerra portugueses, que cruzavam aqui e acolá, em velas que se avistavam vindo da Europa”. Inclusive que essas notícias se propalasse para melhor poder reforçar os meios de defesa, adaptando providências que de outro modo poderiam ser ressentidas. O apelo ao elemento estrangeiro impunha-se, porém, especialmente na Marinha (LIMA, 2019, p. 330).

A Esquadra operacional, a força de combate, estava sob o comando do Lord

Thomas Cochrane, mas para a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, ou seja, o Ministério da Marinha, havia sido nomeado por Decreto de 28 de outubro de 1822 o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, e no dia 1º de dezembro do mesmo ano, após a reorganização do Ministério, Cunha Moreira permaneceu como ministro da Marinha (SILVA, 1882, p. 10).

Além da Esquadra principal, havia na Bahia a flotilha de canhoneiras que tinha como base a Ilha de Itaparica, que havia sido organizada e comandada pelo patrão-mor do porto<sup>15</sup>, João Francisco de Oliveira Bottas, que já hostilizava os portugueses e seus navios.

Em 29 de março, Thomas Cochrane recebeu ordens para bloquear a Bahia e destruir ou capturar qualquer navio português que lá encontrasse. Cochrane partiu no dia 3 de abril com a Fragata *Ipiranga* e os clippers americanos *Liberal* e *Maria da Glória* armados como corvetas. O Brigue *Guarani* e a Escuna *Real* acompanharam a Esquadra para uso como navios de fogo<sup>16</sup>, mas eles não estavam preparados para o combate. A Fragata *Niterói* se juntou ao esquadrão em 29 de abril (COCHRANE, 2003, pp. 5-33).

O navio capitânia do Almirante Cochrane, *Pedro I*, foi classificado como um navio de linha de 74 canhões, embora pudesse ser considerado um navio de 64 canhões de terceira categoria pelos padrões da Royal Navy.

Na inspeção geral de avaliação do estado dos navios, Cochrane descobriu que os tecidos das velas haviam se deteriorado, de modo que estas eram frequentemente rasgadas pelo vento, que os sacos de pólvora eram inseguros de usar, e que os canhões não poderiam ser usados sem limpá-los com esponjas entre os disparos.

A tripulação da *Pedro I* produziu novos sacos de pólvora com flâmulas, mas Cochrane permaneceu insatisfeito com a qualidade da pólvora e lamentou a

ausência de mecanismos de pederneira nos canhões.

Sua tripulação principal consistia em 160 marinheiros ingleses e norte-americanos e 130 fuzileiros navais negros recentemente emancipados da escravidão, com o restante dos marinheiros portugueses marginalmente qualificados pagando menos da metade do salário padrão para marinheiros experientes. Nas palavras do capelão da Esquadra a “oficialidade da Esquadra era em grande parte composta de profissionais estrangeiros, experimentados no ofício; a marinhagem continha também estrangeiros, mas predominavam nela os elementos português e nacional, libertos e escravos” (DORES, 1938, p. 182).

Cochrane considerou a tripulação com 120 homens a menos de um complemento normal e estimou que 300 homens a mais poderiam ser empregados efetivamente em condições de batalha. A experiência dos fuzileiros navais como escravos levou-os a acreditar que não deviam ser designados para tarefas de limpeza como homens livres, pelo que os marinheiros portugueses desempenhavam tarefas de limpeza em vez de praticar a marinharia.

Em abril, chegou à Bahia a Esquadra brasileira comandada pelo Almirante Cochrane, pronta para dar combate. No dia 30, os portugueses se prepararam para enfrentar a Esquadra brasileira. A Força Naval portuguesa era comandada pelo Almirante Félix dos Campos.

No início de maio de 1823, haveria um importante encontro naval no contexto da tentativa de bloquear o porto de Salvador, o assédio seria imposto pelo Almirante Thomas Cochrane, na ocasião as frotas brasileira e portuguesa quase se enfrentaram, a ação resultou teoricamente num impasse, tendo em vista que a Esquadra brasileira, apesar de estar numericamente em desvantagem, tentou impor uma ação ofensiva, mas perdeu a capacidade

de sustentar ação contra a frota portuguesa por causa da recusa dos marujos portugueses a serviço da Esquadra Imperial de tomar parte na ação. A narrativa desse embate foi retratada pelo frei capelão oficial da Esquadra, e pelo próprio Cochrane:

No dia 4 fizemos a descoberta inesperada de 13 velas a sotavento, que se achou ser a esquadra, inimiga saindo do porto com vistas de prevenir ou de levantar o bloqueio. Pouco depois o Almirante Portuguez formou linha de batalha para nos receber, consistindo a sua força n'uma nau de linha, cinco fragatas, Cinco corvetas, um brigue, e uma escuna. (COCHRANE, 2003, p. 54)

O encontro das duas Esquadras ocorreu em 4 de maio de 1823 – o resultado desse primeiro combate ficou indefinido, por ter ocorrido desobediência dos marinheiros de origem portuguesa na Esquadra brasileira.

Pouco depois do nascer do sol, em 4 de maio de 1823, a Esquadra brasileira detectou a linha de batalha portuguesa como 13 navegando a sotavento<sup>17</sup>. Para compensar a inferioridade numérica dos navios brasileiros, Cochrane tentou cortar a linha portuguesa para engajar os quatro navios da retaguarda antes que eles pudessem manobrar os navios furgonetas para evitar inferioridade numérica localizada. Cochrane sinalizou seu esquadrão para segui-lo enquanto manobrava a *Pedro I* para cortar a linha portuguesa atrás da fragata *Constituição* e à frente do navio de tropas português *Princesa Real*. A Nau *Pedro I* abriu fogo contra a *Princesa Real* ao meio-dia, em antecipação, o restante da Esquadra brasileira iria enfrentar os outros três navios portugueses.

Nesse ponto, os mal pagos marinheiros portugueses a bordo dos navios

brasileiros demonstraram lealdade a Portugal e não ao Brasil. A *Ipiranga*, a *Niterói* e a *Liberal* não conseguiram seguir a Nau *Pedro I* ao alcance da artilharia dos navios portugueses. Dois marinheiros portugueses designados para o paiol de pólvora a bordo da *Pedro I* prenderam os marujos responsáveis pela pólvora que haviam sido enviados para carregar a pólvora que recarregaria os canhões.

Apenas a *Maria da Glória*, com uma tripulação de brasileiros treinados pelo Capitão francês Beaurepaire, estava efetivamente enfrentando o inimigo. Cochrane se desvinculou com sucesso ao reconhecer a incapacidade de obter uma vantagem localizada; e impediu a tripulação portuguesa da Escuna *Real* de entregar seu navio brasileiro ao inimigo.

Outras ações ocorreriam como desdobramento desta, a perseguição à Esquadra portuguesa, que evacuou as tropas sob comando do General Madeira de Melo, foi um dos feitos mais notáveis realizados pela jovem Esquadra de Cochrane, bem como as ações seguintes no Maranhão e no Pará<sup>18</sup>. Em novembro de 1823, as forças imperiais brasileiras controlavam todos os territórios.

Com a independência conquistada viriam as negociações para o reconhecimento da independência, diante dessa e com a mediação da Grã-Bretanha, no espólio da negociação, a questão da Esquadra portuguesa apossada pelo Brasil foi discutida.

Durante essa primeira conferência, o ministro do Exterior de Portugal revelou a Stuart os sacrifícios que a Corte de Lisboa esperava do Brasil e que eram os seguintes: 1º) o montante da metade da dívida portuguesa, contraída durante a guerra contra a França; 2º) metade do dote das duas princesas casadas na Espanha; 3º) o valor dos bens, edifícios e mobiliário adquirido por D. João VI durante sua per-

manência no Brasil e 4º) a parte da Marinha portuguesa deixada nos portos do Brasil. A indenização correspondente à satisfação dessas exigências deveria elevar-se aproximadamente a 3 milhões de libras esterlinas (FREITAS, 1958, p. 224), o que de fato o novo governo brasileiro teve que arcar.

## CONCLUSÃO

Durante o processo de independência, o nascente Império do Brasil passaria por uma prova de fogo, a guerra contra Portugal, e para tanto dependeria de vitórias militares tanto em terra quanto no mar. Mas para onde quer que balançasse os esforços, sem dúvida um resultado positivo ao Brasil, dependeria essencialmente de uma boa campanha naval. A vitória seria assegurada pela capacidade de bloquear, como fez na Bahia; de lutar em mar aberto como fez no Atlântico, ao perseguir a Esquadra portuguesa que retornava a Lisboa, e de projetar força, como fez no Maranhão e no Pará, e por fim de garantir o abastecimento das forças que davam combate em terra. O papel da jovem Marinha brasileira foi de suma importância na construção da emancipação política do país.

As autoridades imperiais souberam a tempo criar os meios necessários para que esse núcleo de poder naval se expandisse e se tornasse força dominante no Atlântico Sul, mas principalmente defendendo os interesses do país no Prata, deixando um legado de tradição e profissionalismo.

A tradição em grande medida foi legada pela astúcia e habilidade do primeiro comandante da Esquadra, o Lord Thomas Cochrane. Depois de formar sua tripulação e equipar seus navios, em abril de 1823 Cochrane liderou a Esquadra brasileira para fora do Rio de Janeiro em um cruzeiro de audácia e sucesso surpreendentes. Em uma campanha de apenas seis meses, bloqueou e expulsou um Exército português e uma Esquadra Naval muito superior de sua base na Bahia; em seguida, expulsou-os das águas brasileiras e perseguiu-os até o outro lado do Atlântico.

Ele então enganou as guarnições portuguesas para que evacuassem o Maranhão e Belém, deixando as províncias do Norte livres para jurar fidelidade ao Império. No final do ano, o país havia se livrado de todas as tropas portuguesas e era, para todos os efeitos, independente. Se 1823 foi o ano da vitória da Marinha do Brasil, 1824 foi o ano da consolidação.

Os homens de Cochrane primeiro se posicionaram na prevenção de qualquer tentativa de invasão portuguesa e, posteriormente, em 1824, cooperaram com o Exército na derrota do movimento republicano em Pernambuco durante a Confederação do Equador. A experiência da primeira Força Naval brasileira legaria uma geração de oficiais preparados para os desafios de consolidação do Império do Brasil, ao longo do século XIX.

## BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Tiago Manuel de. Biografia de José Maria Dantas Pereira, *Dissertação*, apresentada à Escola Naval para obtenção do grau de mestre em Ciências Militares Navais na especialidade de Marinha, Alfeite, 2018.

ANDRADE, José Ignacio. *Memória dos feitos macaenses contra os piratas da China e da entrada violenta dos ingleses na cidade de Macão*. Lisboa: Na Typografia Lisbonense, 1835.

BRAGA, Cláudio Costa. Marquês de Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina, in: *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação da Marinha, Vol. 127, 2007.

BRASIL, *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

BRASIL, *Publicações do Arquivo Público Nacional*, Rio de Janeiro: Typographia do Arquivo Público Nacional, 1907, Vol. VII.

BRASIL, Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, Rio de Janeiro, 1940.

BRASIL, *Coleção de Leis do Brasil - 1808*, Página 1, Vol. 1

COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

DORES, Manoel Moreira da Paixão. “Diário do capelão da esquadra imperial comandada por Lord Cochrane – 11 de abril a 9 de novembro de 1823”. In GARCIA, Rodolfo. *Anais da Biblioteca Nacional – 1938, Vol. LX*, Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940.

FOREIGN OFFICE Correspondência Geral: Portugal: 63/54; 63/56; 179/6). Correspondência entre Londres e Lisboa, 1807.

FREITAS, Caio de. *George Canning e o Brasil: Influência da diplomacia inglesa na formação brasileira*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, Volume I.

GARDINER, Robert; LAVERY, Brian *The line of battle: the sailing warship, 1650–1840*. Anova Books, 2004.

GEINE, Francisco Cailhé de. *Le roi et la famille royale de Bragançe doivent-ils, dans les circonstances présentes, retourner en Portugal, ou bien rester au Brésil?* Rio de Janeiro: A L’Imprimerie Royale, 1821.

GLETE Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm: Almqvist and Wiksell, 1993, 2 vols,

GOTTERI, Nicole. *Napoleão e Portugal*. Lisboa: Editorial Teorema, 2006.

GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. *A diplomacia de Dom João VI em Caiena*. Rio de Janeiro: Editora G.T.L., 1963.

HINDE, Wendy. *George Canning*, Londres: Collins, 1973.

JAMES, William. *The Naval History of Great Britain: From the Declaration of War From the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV*, London: Richard Bentley, 1837, Volume 3-4.

KIRSCH, Peter. *Fireship: The Terror Weapon of the Age of Sail*, Barnsley: Seaforth, 2009.

LIGHT, Kenneth H. As Marinhas de Guerra portuguesa e inglesa no período 1750-1815. *Revista Marítima Brasileira*. Serviço de Documentação Geral da Marinha. v. 123 n° 07/09 jul./set. 2003.

LIGHT, Kenneth H. *A viagem marítima da família real: a transferência da Corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2008.

LIMA, Oliveira. *O movimento da independência (1821-1822)*. Edição fac-similar. Brasília: FUNAG, 2019.

MACEDO, Jorge Borges de. *O Bloqueio Continental: Economia e guerra peninsular*. 2ª ed. Lisboa: Gradiva, 1990.

MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império: tentativa de reconstituição histórica*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

MATTOS, Renato de. Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808). *Historiologia*, Medellín, v. 9, n. 17, p. 473-505, jun. 2017. Disponível em <[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2145132X2017000100473&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145132X2017000100473&lng=pt&nrm=iso)>. [acessado em 18 nov. 2021].

MOURÃO, Gonçalo de Barros Carvalho e Mello. *A revolução de 1817 e a história do Brasil: um estudo de história diplomática*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

OS PORTUGUESES NA MARINHA DE GUERRA DO BRASIL, Rio de Janeiro: *Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses*, 1940.

PEREIRA, José Maria Dantas. *Esboço da organização e regime da Marinha conforme conveio aos dictames da razão.../por Justicola*. Lisboa: Impr. Nacional, 1821.

PEREIRA, José Maria Dantas. *Reflexões sobre a marinha ou discurso demonstrativo do esboço da organização e regime da repartição naval portuguesa/por Justicola*. Lisboa: Imp. Nacional, 1821.

PEREIRA José Rodrigues, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), Lisboa, Tribuna da História, 2005.

PEREIRA, Luisa Rauter. O conceito político de povo no período da Independência: história e tempo no debate político (1820-1823). *Revista Brasileira de História* [online]. v. 33, n. 66 pp. 31-47, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>>. Epub 10 Feb 2014. ISSN 1806-9347. <https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>. [acessado em 20 nov. 2021]

RODRIGUES, J. C. *Bibliotheca brasiliense*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1907. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242804> [acessado em 08 ago. 2021].

ROBSON, Martin, *Britain, Portugal and South America in the Napoleonic Wars: Alliances and Diplomacy in Economic Maritime Conflict*, London: I.B.Tauris & Co. Ltd, 2011.

RYAN, Antony. N. "The Causes of the British Attack upon Copenhagen in 1807." *The English Historical Review*, 68, nº 266 (1953): 37-55. Accessed September 4, 2021. <http://www.jstor.org/stable/555118>.

SILVA, Jorge Manuel Moreira. A marinha de guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da regeneração (1821-1851) - Adaptação a uma Nova Realidade - *Mestrado em História Marítima*, Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento De História, 2009.

SILVA, Theotonio Meirelles da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira* (Rio de Janeiro, 1882) Vol. 2.

VALENTIM Alexandre. *Os sentidos do Império. Questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, Porto: Afrontamento, 1993.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Sobre a rotina de operações da Esquadra portuguesa ao longo do Atlântico na fase anterior à independência, ver: SILVA, Jorge Manuel Moreira. A marinha de guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da regeneração (1821-1851) - Adaptação a uma Nova Realidade - *Mestrado em História Marítima*, Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento De História, 2009, p. 31-34.

<sup>2</sup> Durante o Bloqueio Continental, o estado português tentou contornar maximamente as imposições francesas prometendo aceitar as condições do bloqueio, ao tempo em que encenava uma falsa demonstração de hostilidade em relação à Inglaterra, mas combinava secretamente com estes um projeto para garantir a retirada da Família Real para o Brasil. Dessa forma, Portugal encontrava-se em uma estranha situação de quase estado de guerra contra ambos. O que, claramente, demonstrava ser um exercício de neutralidade, mas que selava um destino trágico ao seu território, as consequências advindas de qualquer decisão levariam à invasão e ocupação francesa, ou um ataque direto da Inglaterra, especialmente a sua Marinha de Guerra e seus portos, para evitar que caíssem na mão dos franceses. Sobre a ruptura do bloqueio por parte de Portugal, ver: GOTTERI, Nicole. *Napoleão e Portugal*. Lisboa: Editorial Teorema, 2006; ROBSON, Martin, *Britain, Portugal and South America in the Napoleonic Wars: Alliances and Diplomacy in Economic Maritime Conflict*, London: I.B.Tauris & Co. Ltd, 2011. Ver também o classico trabalho: MACEDO, Jorge Borges de. *O bloqueio continental: Economia e guerra peninsular*. 2ª ed. Lisboa: Gradiva, 1990.

<sup>3</sup> Ver sobre as duas ações: JAMES, William. *The Naval History of Great Britain: From the Declaration of War From the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV*, London: Richard Bentley, 1837, Volume 3; RYAN, Antony. N. "The Causes of the British Attack upon Copenhagen in 1807." *The English Historical Review* 68, no. 266 (1953): 37-55. Accessed September 4, 2021. <http://www.jstor.org/stable/555118>.

<sup>4</sup> Foreign Office, 63/56, Portugal - Canning a Strangford, nº 14, em 12 de novembro de 1807.

<sup>5</sup> Foreign Office, and Foreign and Commonwealth Office: Embassy and Legation, Portugal: General Correspondence 179/6.

<sup>6</sup> Sobre o comando português da frota de transmigração ver: LIGHT, Kenneth. *A Viagem Marítima da Família Real: a transferência da Corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2008.

<sup>7</sup> Ambos os trabalhos foram publicados em 1821, e tinham os seguintes títulos: “Esboço da organização e regime da Marinha conforme convem aos dictames da razão.../por Justicola” e “Reflexões sobre a marinha ou discurso demonstrativo do esboço da organização e regime da repartição naval portuguesa/por Justicola”.

<sup>8</sup> Sobre a composição da marinha portuguesa em 1807 Ver: Foreign Office, 63/54, Portugal - Strangford a Canning, nº 151, em 08 de setembro de 1807

<sup>9</sup> Para uma maior compreensão sobre os projetos de formação de um império luso-brasileiro como componente de parte da política de reformas propaladas pelo estado português à época de Pombal em meados do século XVIII, ver: VALENTIM Alexandre. *Os sentidos do Império*. Questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português, Porto: Afrontamento, 1993. Sobre a historiografia a respeito da abertura dos portos ver: MATTOS, Renato de. Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808). *Historiologia*. *rev.hist.reg.local*, Medellín, v. 9, n. 17, p. 473-505, jun. 2017. Disponível em <[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2145132X2017000100473&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145132X2017000100473&lng=pt&nrm=iso)>. [acessado em 18 nov. 2021].

<sup>10</sup> Sobre a ação e os desdobramentos políticos e diplomáticos em Caiena ver: GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. *A diplomacia de Dom João VI em Caiena*. Rio de Janeiro: Editora G.T.L., 1963.

<sup>11</sup> Sobre a Força Naval portuguesa e a batalha, ver: ANDRADE, José Ignacio. *Memória dos feitos macaenses contra os piratas da China e da entrada violenta dos ingleses na cidade de Macáó*. Lisboa: Na Typografia Lisbonense, 1835.

<sup>12</sup> Sobre o contexto dos debates e discussões entre os ministros do rei a respeito do retorno de Dom. João VI a Portugal e o impacto dessa decisão no Brasil podem ser encontrado em um texto clássico de época intitulado: ¿Le Roi et la Famille Royale por Bragance Doivent-ils, en Circonstances Presentes, Taourner à Portugal o Bien Rester au Brésil?, (O rei e a família real de Bragança, nas atuais circunstâncias, deveriam retornar a Portugal ou permanecer no Brasil?) o texto aparentemente foi escrito em 1821 pelo Coronel Francisco Cailhé de Geine que havia se estabelecido na Corte de Dom João VI. Ele havia se tornado informante da Intendência Geral de Polícia da Corte do Rio de Janeiro, logo era um simpaticante do monarca português.

<sup>13</sup> A expressão, brasileiro, não está sendo utilizado aqui de forma conceitual ou para determinar o gentílico tendo em vista que não há antes do fim do século XVIII documentos que mencionem “brasileiros” como alguém que fosse natural do Brasil, até após a independência eram usados os termos brasiliense e ou brasiliano. Sobre a ideia de povo que compôs

o Brasil à época da independência, ver: PEREIRA, Luisa Rauter. O conceito político de povo no período da Independência: história e tempo no debate político (1820-1823). *Revista Brasileira de História* [online]. v. 33, n. 66 pp. 31-47, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>>. Epub 10 Feb 2014. ISSN 1806-9347. <https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>. [acessado em 20 nov. 2021]

<sup>14</sup> Em vários trechos o capelão da Esquadra relata a dificuldade que o Lord. Thomas Cochrane teve que lidar com a recusa em lutar dos marujos portugueses da Esquadra Imperial. Ver: DORES, Manoel Moreira da Paixão. “Diário do capelão da esquadra imperial comandada por Lord Cochrane – 11 de abril a 9 de novembro de 1823”. In GARCIA, Rodolfo. *Anais da Biblioteca Nacional – 1938, Vol. LX*, Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940.

<sup>15</sup> Oficial que tem sob sua responsabilidade o serviço dos arsenais da Marinha e da capitania dos portos.

<sup>16</sup> Navio de fogo ou Brulote era um barco preparado com uma grande quantidade de explosivos para ser usado em abaloamento, ver: KIRSCH, Peter. *Fireship: The Terror Weapon of the Age of Sail*, Barnsley: Seaforth, 2009.

<sup>17</sup> Em náutica, significa o lado contrário ao de onde vem o vento.

<sup>18</sup> Ver sobre: COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.



# Artigos

---

*Carlos Alves Lopes*

*Augusto António Alves Salgado*

---

*Pablo Nunes Pereira*

*William Gaia Farias*

# Os esquecidos da baía de Guanabara: prisioneiros brasileiros em Portugal, 1894-96\*

*The forgotten of Guanabara Bay: Brazilians prisoners in Portugal, 1894-96*

**Carlos Alves Lopes**

Doutor em História Contemporânea. Investigador no Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa (IHC/FCSH-UNL), do Centro de Investigação Naval da Escola Naval (CINAV-EN) e do Centro de História da Universidade de Lisboa (CH-ULisboa). Auditor de Defesa Nacional (IDN).

**Augusto António Alves Salgado**

Investigador do Centro de Investigação Naval (CINAV-EN) e do Centro de História da Universidade de Lisboa (CH-ULisboa).

## RESUMO

A implantação da República nos Estados Unidos do Brasil, em 1889, viria a despoletar um conjunto de conflitos internos. Contestada a governação republicana quase desde os primórdios do Governo Provisório, onde se acrescentaram graves perturbações nos Estados e no Congresso Nacional da República Federal dos Estados Unidos do Brasil, que levaria o país a mergulhar numa guerra civil, configurada por duas lutas inicialmente autónomas e regionais: a Revolta da Armada 1893-94 e a Revolução Federalista de 1893-95, as quais que posteriormente se juntaram. Neste artigo pretendemos fazer uma abordagem ao papel da força naval portuguesa presente na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, a partir de Agosto de 1893, mas em especial na acção do seu comandante Augusto de Castilho. A partir de Março de 1894, não só pela ponderação da situação e decisões tomadas o Capitão de Fragata Augusto de Castilho contribuiu para o conflito diplomático que se gerou na sequência da sua decisão humanitária que levou à

## ABSTRACT

*The republic regime in the United States of Brazil, in 1889, would trigger a series of internal conflicts. The republican government was contested almost from the beginning of the Provisional Government, where serious disturbance was added in the States and in the National Congress of the Federal Republic of the United States of Brazil, that would lead the country to plunge into a civil war, configured by two initially autonomous and regional struggles: the 1893-94 Armada Revolt and the 1893-95 Federalist Revolution, which were later joined in time. In this article we intend to approach the role of the Portuguese naval force present in Guanabara Bay, in Rio de Janeiro, from August 1893, but in particular on the action of its commander Augusto de Castilho. From March 1894, not only by considering the situation and the decisions taken, but the Commander Augusto de Castilho contribution to the diplomatic conflict that was generated, following his humanitarian decision that led to the withdrawal of more than five hundred men*

\*Artigo recebido em 20 de abril de 2021 e aprovado para publicação em 09 de setembro de 2021.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 34, p. 96-128 – 2021.

retirada de mais cinco centenas de homens de uma situação inevitável de encarceramento e de possíveis represálias atroz. É sobre esses homens salvos a 13 de Março, “os emigrados brasileiros”, que focamos o artigo e damos a conhecer um pouco da sua história após chegados a Portugal.

**PALAVRAS-CHAVE:** Revolta da Armada Brasileira; asilados brasileiros; Augusto de Castilho

## INTRODUÇÃO

Será sempre interessante reflectir novas perspectivas sobre acontecimentos históricos onde a Armada tem o papel principal e seguir rumos interpretativos onde exista a possibilidade de se colocar a mesma como uma força humanitária, para além do seu estrito vector militar.

Na nossa abordagem sobre a missão de transporte dos revoltosos brasileiros que capitularam a 13 de Março de 1894, na baía de Guanabara, referimos uma análise do momento marcante da intervenção directa da força naval portuguesa comandada pelo Capitão de Fragata Augusto de Castilho, onde exploramos interações entre protagonistas e como essas mesmas foram influenciadas por acontecimentos locais e de cariz internacional. Este estudo está agregado a um programa mais amplo de estudos pós-doutorais que aprofunda questões tecnológicas, políticas, diplomáticas e económicas, instrumentais para uma História Militar.

O momento extraordinário que se seguiu à implantação da República no Brasil<sup>1</sup>, em 1889, foi um momento catalisador para o rearranjo geopolítico do Continente Americano, onde para além do corte com uma visão política e económica centrada no modelo europeu, o progresso social foi confrontado com uma série de evoluções tecnológicas acompanhadas por uma afirmação política dos Estados Unidos da América como potência mundial<sup>2</sup> emergente.

*from an inevitable situation of incarceration and possible atrocious reprisals. It is about these men saved on March 13, “the Brazilian emigrants” that we focus on the article and let you know a little of their history after arriving in Portugal la documentación oficial y también de fuentes, referentes al período filipino, que aún no habían sido exploradas.*

**KEYWORDS:** *Revolt of the Brazilian Navy; Brazilian asylum seekers; Augusto de Castilho*

No contexto da Guerra Civil Brasileira, entre 1893 e 1895, ou Revolução Federalista, o desfecho da 2ª Revolta da Marinha foi em muito influenciada pela presença das forças navais internacionais, onde se destaca o papel da Marinha de Guerra Portuguesa.

É com o foco entre e o fim da acção dos revoltosos na baía de Guanabara e a sua chegada a Lisboa que enquadrámos a abordagem histórico-militar, e nesse sentido revisitamos a questão dos asilados brasileiros recolhidos pela força naval portuguesa na costa oriental da América do Sul, na baía de Guanabara, entre 12 e 13 de Março de 1894, até à sua chegada aos depósitos de emigrantes brasileiros em Peniche e Elvas em Junho de 1894.

## OS ÚLTIMOS DIAS NA BAÍA DE GUANABARA

A 30 de Novembro a força naval revoltosa dividiu-se em duas esquadras: a interior e a exterior, sendo que esta última comandada pelo Contra-Almirante Custódio de Melo largou da baía de Guanabara com os navios mais poderosos para dar a início a um conjunto de operações navais em favor dos federalistas no Sul, mas a opção estratégica agravou a situação táctica no interior da baía de Guanabara.

O fim da capacidade operacional da Esquadra Interior, comandada pelo Contra-Almirante Saldanha da Gama<sup>3</sup> desde 7 de Dezembro de 1893, era evidente, o que

tornava necessária uma acção imediata sobre as forças governamentais do Presidente Floriano Peixoto, o que levaria a um ataque sobre Niterói; uma última tentativa para alterar a situação, ou um procurar de um fim em glória.

As faltas gerais de combustível, mantimentos e munições tornavam-se notórias, e as condições operacionais dos navios que operavam desde Setembro sem manutenção começavam a reflectir falhas na capacidade de combate<sup>4</sup>.

Ligado à falta de abastecimentos encontra-se a questão do vapor de bandeira portuguesa *Cidade do Porto*, pertencente a um armador de Buenos Aires, “Benchimol e Sobrinhos”, que tinha demonstrado por escrito um apoio directo à causa federalista na tentativa de obter um contrato de abastecimento com os revoltosos. Este navio trazia de Santa Catarina informações respeitantes à organização do Governo Provisório Federalista, para serem entregues ao Contra-Almirante Custódio de Melo<sup>5</sup>, local onde tinha descarregado armamento e munições vindos de Buenos Aires e onde carregou mantimentos para os revoltosos na baía de Guanabara.

Surto na baía de Guanabara com pouca tripulação a bordo e com o seu capitão detido pelas forças governamentais, o comandante Augusto de Castilho colocou o vapor *Cidade do Porto* sob a protecção portuguesa, até que a autoridade do armador fosse retomada.

Uma segunda situação com um navio de bandeira portuguesa<sup>6</sup> da mesma firma, o vapor *Alice*, desta vez com abastecimentos dirigidos às tropas governamentais, viria a originar uma igual actuação por parte da força naval portuguesa<sup>7</sup>. Este procedimento decorreu entre 25 de Outubro e 1 de Novembro, desta vez efectuado com elementos destacados da corveta *Mindelo* e sob o comando do Segundo-Tenente Gago Coutinho, para impedir qualquer acção dos revoltosos.

A questão do *Cidade do Porto* manter-se-ia aberta até à fuga dos revoltosos da baía de Guanabara, em face da forte pressão por parte destes para a obtenção da carga retida no navio.

Chegados a 5 de Fevereiro a Esquadra Interior tinha alcançado o limite da sua sustentabilidade operacional. Depois do Contra-Almirante Saldanha da Gama ter falhado um plano de sublevação geral para alterar o *status quo*, e com a impossibilidade de atacar directamente a capital federal Rio de Janeiro, em face da protecção prestada pela força naval internacional. A 9 de Fevereiro teve início um assalto a Niterói, onde estavam estacionados cerca de 2.000 homens das forças governamentais protegidos por redutos e com grande número de peças de artilharia.

O ataque das forças revoltosas realizou-se com apenas 520 homens, numa desproporção de 1:4, mas com a vantagem do factor surpresa. Um apoio de artilharia vindo das ilhas de Conceição, Caju e Mocangué Grande e também dos navios: couraçado *Aquidaban* e cruzador auxiliar *Júpiter* em apoio directo, e um apoio especial do cruzador *Tamandaré* para um bombardeamento das baterias no morro de São João Baptista e no Forte de Gragoatá, como manobra de diversão para desviar a atenção das mesmas do ataque principal.

O assalto às posições governamentais foi violento, fuzilaria, metralha e baioneta, de ambos os lados, tendo muitas das posições sido tomadas em corpo a corpo. Apesar dos sucessos iniciais, a desvantagem numérica das forças revoltosas e os reforços recebidos pelas forças governamentais permitiram a manutenção de grande parte das posições governamentais em Niterói e, posteriormente, uma reconquista progressiva dos pontos inicialmente perdidos durante a madrugada.

A situação tornar-se-ia em poucas horas insustentável para os revoltosos e, com

elevado número de baixas, gerou-se uma situação de desordem e perda de comando, transformando os combates em verdadeira atrocidade e barbarismo<sup>8</sup>. A fuga das forças revoltosas viria a ser efectuada de forma caótica, sob a proteção da artilharia naval, e com uma feroz perseguição por parte das forças governamentais.

Entre o elevado número de baixas, aproximadamente 50% da força inicial, encontrava-se ferido o próprio Contra-Almirante Saldanha da Gama, que quase foi capturado. Do lado das forças governamentais as baixas elevaram-se a cerca de 700 homens<sup>9</sup>, o que reafirma a violência dos combates.

O ataque a Niterói colocou um ponto final para qualquer nova iniciativa de desembarque. Desmoralizadas as chefias da Esquadra Interior, foi tomada a decisão de depor as armas e pôr termo à luta, sendo que a saída vislumbrada pelo Contra-Almirante Saldanha da Gama foi o de se colocarem ao abrigo da Bandeira Portuguesa.

## O FIM DA ESQUADRA INTERIOR

Corriam notícias contraditórias sobre a situação da Esquadra Interior e uma dessas encontra-se publicada no jornal diário *Pacotilha*, do Estado do Maranhão, onde refere Niterói cercada por mar e por terra, e, ainda, a aquisição de dois couraçados e dois torpedeiros de alto-mar por parte dos revoltosos com um financiamento contraído em Londres, ou ainda boatos sobre a existência de uma força militar federalista estacionada no mar fora da barra para ser utilizada em Niterói<sup>10</sup>.

Pura propaganda sem qualquer aderência à realidade. A situação era verdadeiramente crítica e não existia qualquer possibilidade de reforço das forças da Esquadra Interior. Na realidade, uma Esquadra Governamental, recém-formada no final de Fevereiro estava pronta para avançar sobre as forças revoltosas dentro

da baía de Guanabara e isso terá peso na decisão do ataque a Niterói, em 9 de Fevereiro. O acumular da progressiva desmoralização em face da derrota em Niterói e a chegada da Esquadra Governamental à barra da baía de Guanabara, em 10 de Março, contribuiram para a tomada de decisão de capitulação a 11 de Março.

A capitulação não significou o abandono da luta fora da baía de Guanabara, o que justifica que, a 21 de Fevereiro, o couraçado *Aquidaban* e o cruzador *República* tivessem forçado a saída da barra da baía de Guanabara, sob fogo directo da Fortaleza de Santa Cruz da Barra<sup>11</sup>.

A 11 de Março, foi entregue em nome do Contra-Almirante Saldanha da Gama uma proposta de capitulação das forças revoltosas ao comandante da força naval portuguesa, o Capitão de Fragata Augusto de Castilho<sup>12</sup>, fundamentada por uma situação humanitária e que englobava um conjunto restrito de pessoas, onde se incluía o próprio Contra-Almirante Saldanha da Gama, os seus oficiais e dois médicos, num total de 70 pessoas<sup>13</sup>.

Seria o próprio comandante Augusto de Castilho, em entrevista com o Presidente Floriano Peixoto na noite desse mesmo dia, a entregar uma cópia da proposta de capitulação das forças revoltosas ao Presidente.

O Governo Brasileiro desaprovou a concessão de asilo às forças revoltosas por parte de Portugal e reiterou que findas 48 horas, ou seja, no dia 13 de Março ao meio-dia, iriam começar as operações contra os revoltosos situados em terra: nas ilhas de Villegaignon, Cobras e Enxadas. Mas, também, e contra os navios através de uma acção das baterias em terra, em conjunto com a intervenção da Esquadra Governamental, por forma a colocar um ponto final sobre a revolta na baía de Guanabara. O corpo diplomático de Portugal, Inglaterra, França e Itália ainda tentaram ganhar tempo junto ao Governo

Brasileiro, uma extensão de 24 horas em relação à data limite, mas sem sucesso.

Sem apoio por parte da força naval da Inglaterra e dos Estados Unidos da América aí presentes o Capitão de Fragata Augusto de Castilho encontrou um ambiente adverso por parte dos responsáveis das outras forças navais internacionais presentes. Eram os mesmos que ao longo dos meses anteriores tinham colaborado na arbitragem do conflito, negociando entre as partes um minimizar os níveis de violência em redor da cidade do Rio de Janeiro.

No final do prazo dado pelo Presidente Floriano Peixoto, meio-dia de 13 de Março, entre as 8:00 horas e as 14:30mn, as corvetas portuguesas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque* foram invadidas por centenas de refugiados, muito mais que os 70 homens inicialmente alitrados. O número de brasileiros refugiados recolhidos nas corvetas é impreciso e varia de autor para autor: Honorato Caldas indica 493 homens<sup>14</sup> e João Freire e Santos Júnior<sup>15</sup> indicam 518 homens (*Mindelo* 267 e *Afonso de Albuquerque* 251).

## A CAMINHO DE LISBOA

Durante os seis dias que se seguiram foram vários os boatos que indicavam como iminente um assalto das forças governamentais brasileiras contra os navios portugueses para arrancar os asilados de dentro dos mesmos<sup>16</sup>, mas chegados a 18 de Março veio finalmente a autorização de Lisboa para a força naval portuguesa zarpar.

Saíram vagarosamente em linha da baía de Guanabara em direcção à barra, com as portinholas todas abertas e as peças em bateria, sob o olhar da Fortaleza de Santa Cruz da Barra<sup>17</sup>. A corveta *Mindelo* seguia à frente, seguida da corveta *Afonso de Albuquerque*, acompanhadas pelas duas unidades navais britânicas que também se encontravam dentro da baía, o cruzador *Sírius* e a canhoneira *Beagle*, até certa distância fora da barra.

Rumo a Sul, seguiram-se 10 dias de navegação costeira em direcção às repúblicas do Rio da Prata, Uruguai e Argentina, em condições de acomodação exíguas para as guarnições e passageiros, sem comunicação com terra, mas onde as condições climáticas e de mar foram favoráveis.

Chegados a Buenos Aires a questão da viabilidade do transporte dos asilados viria a ser uma questão fulcral para todo o desenlace dos acontecimentos que se seguiriam. As soluções procuradas pelo representante diplomático de Portugal, o Visconde António de Faria, pelo comandante Augusto de Castilho e pelo Conselho do Almirantado em Lisboa<sup>18</sup> levaram à manutenção dos asilados a bordo por um longo período de tempo, onde o tédio, a ansiedade e o chamamento patriótico levaram a um conjunto de fugas dos navios para a Argentina e, posteriormente, para o Uruguai.

Enquanto se discutiam as soluções possíveis, a motivação dos asilados brasileiros para se manterem a bordo dos navios portugueses degradou-se muito, pelo chamamento catalisador de emigrantes brasileiros federalistas em Buenos Aires, que montaram uma estratégia e conseguiram operacionalizá-la, criando oportunidades de fuga.

As informações sobre os estratagemas de fuga chegavam facilmente aos asilados através do contacto com as tripulações das embarcações de transporte e abastecimento que regularmente acostavam às corvetas. Por outro lado, o conhecimento da intenção de desembarcar os asilados em território português em África e não na Europa, também contrariava a motivação para se manterem a bordo.

Devido às duas fugas organizadas por federalistas emigrados em Buenos Aires, as corvetas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque* tiveram de se deslocar para águas internacionais.

Mais uma vez os factores externos viam a ser essenciais para motivar a fuga dos asilados. A Esquadra Exterior Federalista que também tinha encontrado o seu limite operacional, após o insucesso do ataque à cidade de Rio Grande, rumou a Sul para se internar no porto de Buenos Aires e, nesse período, os asilados nas corvetas portuguesas tiveram a oportunidade de observar a passagem dos navios brasileiros junto a *Punta del Indian*<sup>19</sup>.

Já com o plano de transporte dos asilados em marcha, as corvetas deslocaram-se para Montevideo, onde se viria a efectuar o transbordo dos brasileiros para o vapor *Pedro III*, mas não sem mais uma fuga.

A presença dos camaradas de armas em Buenos Aires, e em Montevideo, e a forma favorável como foram acolhidos localmente concretizou mais um factor influenciador da motivação de desembarque naqueles territórios, ao invés de se conformarem com um eventual asilo em Angola. Por outro lado, a presença de Custódio de Melo terá influenciado a atitude de Saldanha da Gama que já na baía de Montevideo e com a sua atitude se transformou num facilitador da terceira fuga de asilados.

Foram várias as tentativas de fuga individuais e colectivas frustradas, mas uma última terá passado imperceptível já na ilha britânica de Ascensão, quando do transbordo final dos asilados do vapor *Pedro III* para o vapor *Angola* que os trouxeram até Lisboa.

## EM PORTUGAL ATÉ AO ESQUECIMENTO

A história dos emigrados brasileiros em Portugal começou no dia 31 de Maio de 1894, quando o vapor *Angola* chegou finalmente ao Tejo e independentemente do número exacto de homens que ficaram pelo caminho, os que chegaram foram

distribuídos por dois depósitos: o Depósito de Emigrados Brasileiros da Praça de Peniche e o Depósito de Emigrados Brasileiros da Praça de Elvas.

Grande parte dos 129 asilados que foram enviados para a Fortaleza de Peniche não desembarcaram em Lisboa e foram levados até ao ancoradouro do porto de Peniche a bordo do vapor *Angola*. Deram entrada na Fortaleza de Peniche no dia 2 de Junho<sup>20</sup>, sem a necessidade de uma qualquer quarentena uma vez que a duração da viagem garantiu a inexistência de casos de febre amarela, ou de outras doenças vigiadas. Os emigrados brasileiros que ficaram em Lisboa tiveram dois destinos temporários: o Hospital da Marinha e o vapor *Índia*.

No Hospital da Marinha foram internados para tratamento cinco asilados previsto seguirem para Peniche e três de Elvas, todos por períodos de tempo curtos e variáveis<sup>21</sup>. Após a alta hospitalar foram enviados respectivamente para a Praça de Elvas, ou para a Fortaleza de Peniche, conforme a sua patente ou especialidade profissional enquanto civis<sup>22</sup>.

No vapor *Índia* ficou alojado durante quatro dias o grupo destinado a Elvas, enquanto aguardava pela oportunidade de transporte terrestre. A razão pela qual o grupo foi alojado temporariamente neste navio deveu-se essencialmente à necessidade de proporcionar um alojamento condigno para o grupo em causa, formado essencialmente por oficiais superiores, e à necessidade de limitar a sua liberdade de circulação pela cidade de Lisboa. Ultrapassados os preparativos, o grupo foi embarcado num comboio na Estação do Rossio<sup>23</sup> que seguiu com destino à Estação de Elvas.

Mas quem foi para Peniche e quem foi para Elvas? E quando saíram?

Ao analisarmos as listas nominais publicadas na imprensa portuguesa e brasileira da época, nomeadamente a revista

*O Ocidente*<sup>24</sup>, de 11 de Junho de 1894 (Lisboa), e o jornal *Pacotilha*<sup>25</sup>, de 19 de Dezembro de 1894 (Maranhão), verificámos que estas não são coincidentes com as listas nominais existentes no Arquivo Histórico Militar, em Lisboa. No entanto, foi possível identificar quantos e quais os homens que efectivamente deram entrada na Fortaleza de Peniche a 2 de Junho de 1894 e posteriormente, e quais os homens que deram entrada na Praça de Elvas a 5 de Junho e posteriormente.

A existência dos depósitos de emigrados brasileiros, em Portugal, só fez sentido enquanto o conflito diplomático entre o Brasil e Portugal perdurou e, ainda mais, após a tomada de decisão brasileira de corte de relações diplomáticas com Portugal, pelo Presidente Floriano Peixoto a 13 de Maio de 1894. Data que coincidiu com a chegada dos asilados a bordo do vapor *Pedro III* a águas britânicas no porto de Georgetown, da ilha de Ascensão.

Entre 13 de Maio de 1894 e 16 de Março de 1895, período em que se manteve a disputa conceptual sobre o carácter da situação dos asilados, a gestão dos asilados nos depósitos foi influenciada pela questão diplomática. Contudo, a partir de Março de 1895 e com a perspectiva da vinda do Ministro dos Estados Unidos do Brasil, Assis Brasil, a Lisboa no final do mês, 31 de Março, e ao Porto no final de Abril, a função primária dos depósitos extinguiu-se.

Chegou mesmo a existir um apelo às autoridades portuguesas a favor dos refugiados brasileiros por parte do Contra-Almirante Saldanha da Gama, quando este viajou até Espanha, com a intenção deste oficial-general vir a ser autorizado a entrar em Portugal e de ser recebido pelo Presidente do Conselho de Ministros de Portugal Hintze Ribeiro. No entanto, em face do impedimento por parte das autoridades portuguesas, este oficial publicou, em Madrid, uma carta aberta dirigida a Hint-

ze Ribeiro, datada de 24 de Junho de 1894 e publicada no *Jornal do Commercio* de 16 de Dezembro de 1895, onde expressava a argumentação do seu apelo.

O que se verificou é que o refugiado brasileiro Contra-Almirante José Pereira Guimarães teve muito mais peso na resolução da questão dos asilados brasileiros do que os esforços vindos do Brasil. Especialmente, após a sua reunião com o Presidente do Conselho de Ministros Hintze Ribeiro, em Setembro de 1894, em Lisboa, onde foram estabelecidas as condições para a concessão de liberdade aos asilados brasileiros que se encontravam nos depósitos de Elvas e Peniche<sup>26</sup>.

Se anteriormente era discutível o carácter humanitário da acção no seu todo, a não dissolução imediata dos depósitos e a opção por manter um progressivo processo de autorizações de residência demonstraram um continuar da atitude humanitária para não abandonar esses homens sem tecto e sem rendimentos, de um dia para o outro. Assim, o processo de desvinculação dos refugiados brasileiros aos depósitos onde se encontravam viria a ser processo contínuo e com velocidade variável.

## **PRAÇA DE ELVAS**

Conforme já mencionamos, as listas nominais publicadas na imprensa são quase coincidentes, e não aparentam serem cópia uma da outra, pelas informações particulares que indicam e a informação específica que adicionam. Por exemplo, na revista portuguesa *O Ocidente* surge uma importante referência sobre o número e quais os homens que foram para o Depósito de Emigrados Brasileiros da Praça de Elvas.

Outra fonte utilizada, para identificar os homens que foram enviados para a Praça de Elvas, foi a análise da documentação avulsa relativa aos Emigrantes Brasileiros

1894-1896, existente no Arquivo Histórico Militar. Neste arquivo, podemos encontrar a correspondência entre o Governador da Fortaleza de Peniche e o Governador da Praça de Elvas, as autorizações de deslocação de emigrados brasileiros, as declarações de honra de não retorno aos Estados Unidos do Brasil, as fichas médicas e um caderno de alterações da situação dos emigrados, entre outros documentos.

Foi também possível extrair das fichas médicas dos hospitais militares do Exército e da Marinha informação relevante, assim como de notas e observações exaradas em livros do registo mensal dos emigrados à guarda do Depósito em Peniche (ver a lista nominal de asilados na Praça de Elvas, em Anexos).

Da leitura da documentação em arquivo sobressai a atenção especial que o Governo Português colocou em relação às condições materiais que foram preparadas para receber os refugiados brasileiros. Exemplo disso é a abertura de um crédito extraordinário disponibilizado pela Ministério da Fazenda<sup>27</sup> ao Ministério da Guerra, para fazer face aos abonos, despesas de alimentação e outras, autorizado em 27 de Setembro de 1894.

Conforme já mencionado, para a Praça de Elvas seguiram os 16 oficiais que tinham sido provisoriamente alojados no vapor *Índia*. A revista *O Ocidente* dá o primeiro indício sobre a preocupação perante as condições materiais a oferecer, quando refere que esses oficiais não foram para Peniche por aí não existir aquartelamento conveniente, nem condições para os doentes que à chegada recolheram ao hospital.

Um telegrama do Governador da Praça de Elvas dirigido ao Ministério da Guerra, datado de 5 de Junho de 1894, refere a chegada de 16 “emigrados”[sic] brasileiros na madrugada daquele dia sem incidentes e que estes já tinham declarado por escrito e sobre palavra de honra que não se evadiriam dessa Praça. Menciona,

também, que eram esperados mais três emigrados que tinham ficado no Hospital da Marinha, em Lisboa, e que seguiriam para Elvas assim que a convalescença o permitisse<sup>28</sup>. Na documentação são ainda encontradas referências às condições de subnutrição<sup>29</sup> apresentada por esses homens na chegada a Elvas<sup>30</sup>.

Sabemos que a recepção dos asilados brasileiros em Elvas foi muito boa e que a 11 de Junho já existiam notícias que indicavam que, por parte dos habitantes locais, tinha havido uma ampla tentativa de os integrar socialmente, dando-lhes acesso aos seus clubes e obsequiando-os em tudo o que lhes estava ao alcance<sup>31</sup>. O local escolhido para o alojamento em Elvas foi o edifício do Mosteiro de São Paulo, onde estava sediado o Regimento de Cavalaria de Elvas (RC3) e hoje se encontra o Hotel Vila Galé.

Da estação de comboio até ao local de alojamento os emigrados foram levados em caravana acompanhados pelo ajudante de campo do Governador da Praça, mais seis praças a cavalo, e as suas bagagens transportadas num carro da administração militar. A justificação para o cuidado de se organizar uma escolta foi referida como para apenas se evitar a acumulação de curiosos em torno dos asilados, durante um percurso que levou perto de uma hora até à chegada ao Quartel de São Paulo. Chegados ao quartel o primeiro acto administrativo foi o de assinarem individualmente declarações exaradas com o próprio punho com o seguinte conteúdo:

*“Declaro sob minha palavra de honra que não me evadirei da Praça de Elvas, nem sairei as portas da referida Praça, nem que para isso receba ordem ou concessão”<sup>32</sup>*

E em face deste compromisso foi concedido pelo Governador da Praça a liberdade de circulação dentro das muralhas da Praça de Elvas.

Foi designada uma guarda para o Depósito de Emigrados Brasileiros da Praça de Elvas e, para alojar essa mesma guarda - o oficial de dia, o sargento e as praças -, foram utilizadas as instalações do presídio da Praça de Elvas que ficava junto ao Quartel de São Paulo. Esta guarda garantia uma rotina diária que contemplava uma parada às 9:00h da manhã, onde o oficial de serviço de ronda verificava a presença dos asilados e se dispunha a receber qualquer reclamação, ou pedido dos mesmos.

Aos asilados foi disponibilizado um serviço de limpeza diário dos seus alojamentos por quatro faxineiros, supervisionados por um sargento, os quais também estavam encarregados de prestar igualmente outros serviços que estes carecessem. Aos asilados foram ainda garantidos sua alimentação e um abono monetário de acordo com a respectiva patente de oficial.

A liberdade de circulação dos asilados na Praça de Elvas pode ser considerada como muito elevada, em face das inúmeras licenças que lhes foram concedidas, durante o período de guarda. Foram também concedidas duas autorizações para residir em casas alugadas dentro e fora da Praça de Elvas, a Thomaz de Aquino Gaspar Filho e Galdino Cícero Magalhães, respectivamente<sup>33</sup>.

As licenças de deslocação tiveram início logo em Junho, apenas alguns dias após a chegada ao Depósito. Estas não só variavam no número de dias, chegando mesmo aos 60 dias, posteriormente prorrogados, mas, também, para a realização de visitas a locais como: Lisboa, Caldas da Rainha, Guimarães, Coimbra, Porto, Gerês, Vila do Conde ou mesmo Peniche.

O registo dessas deslocações encontra-se sucintamente descrito no Caderno de Alterações dos Emigrados Brasileiros<sup>34</sup>, onde se destacam as deslocações de José Pereira Guimarães, Daniel de Almeida e

Sílvio Pellico Belchior ao Conselho do Almirantado, em Lisboa, como testemunhas no processo em Conselho de Guerra do comandante Augusto de Castilho. Outros deslocaram-se a locais já referidos e que, aparentemente, coincidem com uma vontade de residência.

Contudo, nem todos cumpriram a palavra de honra e foram registadas quatro ausências sem licença (fugas), mas também se verificou a inexistência de uma qualquer tentativa para localização e de regresso compulsivo dos mesmos.

A desmobilização do Depósito de Emigrados Brasileiros de Elvas foi progressiva, entre licenças de deslocação e licenças de livre residência. Ainda em 1894, a 68% dos asilados foi dada licença de residência permanente e em Dezembro de 1895 já não existiam asilados brasileiros retidos em Elvas<sup>35</sup>.

Entre os asilados o mais ilustre de todos foi o Contra-Almirante Médico José Pereira Guimarães, o médico mais graduado da Armada Brasileira e um reconhecido cirurgião do Rio de Janeiro. Com a decisão de acompanhar, em 1894, o Contra-Almirante Saldanha da Gama na luta revolucionária contra o Presidente Floriano Peixoto, manteve-se nesse período no Hospital de Sangue da ilha das Enxadas, no local onde estava sediada a Escola Naval e, a 13 de Março, embarcou com os outros asilados na corveta *Mindelo*. Este oficial permaneceu a bordo da corveta *Mindelo* até que foi transferido para o vapor *Pedro III* e, posteriormente, para o vapor *Angola*, onde chegou a Lisboa, não tendo participado em nenhuma das fugas registadas.

Já em Elvas, foram-lhe concedidas várias licenças e prorrogações de prazo de licença até que em Dezembro de 1894, altura em que lhe foi concedida a licença de livre residência. A primeira licença de 10 dias foi-lhe concedida logo em 18 de

Junho, onde veio esperar a Lisboa a sua família que vinha do Rio de Janeiro. Em Lisboa, a sua licença de deslocação foi prorrogada por mais 20 dias e, a 14 de Julho, recebeu autorização para se manter em Lisboa até nova ordem<sup>36</sup>.

Em Agosto obteve licença de deslocação de 15 dias para ir a Coimbra, mas com instruções para regressar a Lisboa findo o prazo e até nova ordem. Contudo, em Setembro conseguiu a anteriormente referida reunião com o Presidente do Conselho de Ministros Hintze Ribeiro, onde foram assentes as condições para a concessão de liberdade aos asilados brasileiros. Foi neste contexto que lhe viriam a ser proporcionadas as futuras deslocações a Lisboa, Coimbra e Porto, assim como ao estrangeiro. Foi-lhe concedida autorização de livre residência a 22 de Dezembro e, ainda, antes de regressar ao Brasil foi convidado para sócio da Academia Real das Ciências, da Sociedade de Medicina de Lisboa, da Sociedade de Cirurgia de Paris e também agraciado pelo Governo Português com a Comenda da Ordem de Cristo de Portugal<sup>37</sup>.

São escassas as informações sobre outros asilados, em especial sobre os seus percursos de vida, mas foi possível identificar que o 1º Tenente Sílvio Pellico Belchior terá regressado ao Brasil finda a guerra civil e retomado a sua carreira militar na Marinha Brasileira, como indica uma nota de necrologia no Diário do Natal<sup>38</sup>, do Estado do Rio Grande do Norte, de 16 de Setembro de 1909, no qual se noticia a missa de 7º dia do falecido Capitão de Corveta Sílvio Pellico Belchior.

No caso do médico cirurgião Daniel de Almeida, sabemos que enquanto esteve em Elvas continuou a prestar serviços de saúde em Elvas e em Évora, serviços esses que foram a 30 de Novembro de 1894 reconhecidos pelo Governo Português. Esta continuação da prática de medici-

na em território português era conhecida entre os emigrados alojados na Fortaleza de Peniche, como se identifica num documento escrito onde é solicitada a autorização para um asilado se deslocar a Elvas a fim de ser operado por este médico<sup>39</sup>.

## FORTALEZA DE PENICHE

O Depósito de Emigrados Brasileiros da Praça de Peniche viria a ser o centro de atenções na época, tanto pela proximidade a Lisboa como pelo número de asilados.

O local foi inicialmente indicado por instruções do Ministro da Guerra, o General Pimentel Pinto, a 30 de Maio de 1894, para o alojamento de um capitão de fragata, cinco tenentes e guardas-marinha, os aspirantes, os mestres e oficiais inferiores e as 95 praças da Marinha Nacional do Brasil<sup>40</sup>. Contudo, seguiram o Depósito de Peniche com guia de marcha os militares da Marinha Nacional e outras Forças Militares: seis oficiais (dois tenentes e quatro guardas-marinha), 15 aspirantes, 12 sargentos e 26 praças. A diferença entre o número previsto e o efectivo (129 homens) em Peniche justifica-se pela deliberação posterior de enviar parte dos oficiais para Elvas e a retenção dos civis nesta fortaleza.

A diferença de um asilado que se verifica entre o registo na lista nominal do vapor *Angola* (128 homens) e o registo na lista nominal do Caderno Anual de Alterações do Depósito dos Emigrados Brasileiros na Praça de Peniche<sup>41</sup> (129 homens) é referente à inexistência do registo do Soldado Marinheiro Victor Lazaro Rodrigues, que não se encontra registado na relação de passageiros de 3ª classe do vapor *Angola*, certamente um lapso, uma vez que entrou na fortaleza no mesmo dia que os outros asilados.

Relativamente aos civis (paisanos) que seguiram para Peniche, estes totalizavam 70 homens e é interessante verificar que

45 foram identificados como sendo portugueses, quatro espanhóis, dois italianos e um francês, ou seja, 74% dos civis que não participaram das fugas no vapor *Pedro III* e regressaram no vapor *Angola* não se identificavam como brasileiros. Talvez seja esta uma justificação para não terem participado da fuga generalizada a 27 de Abril em águas uruguaianas.

A entrada dos asilados em Peniche também foi faseada, sendo que a quase totalidade chegou a 2 de Junho a bordo do vapor *Angola* e só depois, progressivamente, na sequência das altas hospitalares, os internados no Hospital de Marinha, de Lisboa. Esse pequeno grupo de cinco oficiais foi deslocado por transporte terrestre, seguindo de comboio de Lisboa até Torres Vedras e posteriormente de carro até à Lourinhã e daí, finalmente, para a Fortaleza de Peniche.

Nestas listas nominais foi possível depreender que havia cinco casos de doença mais graves que foram tratados no Hospital da Marinha e que os 44 outros quadros clínicos que suscitavam cuidados médicos menores foram tratados na enfermaria da Fortaleza de Peniche<sup>42</sup>.

Progressivamente os asilados doentes e feridos foram recebendo alta hospitalar. Em 1894: 18 em Junho, 11 em Julho, cinco em Agosto, sete em Setembro, um em Novembro e dois em Dezembro. Durante o ano de 1895 foram registadas sete altas hospitalares e a morte do asilado brasileiro Jacinto Nunes dos Santos a 12 de Junho, cozinheiro, natural do Estado de Sergipe<sup>43</sup>. Esta morte ocorreu após o seu internamento na enfermaria a 16 de Maio na sequência de uma cirrose do fígado. Apenas em Janeiro de 1896, ocorreu a alta hospitalar do último asilado ainda em Peniche.

Ultrapassados os processos de alojamento e de internamento para cuidados de saúde, os recém-chegados a Peniche

também cumpriram o acto administrativo de assinarem uma declaração de honra, onde formalmente referiam que não se evadiriam daquela fortaleza e não regressariam aos Estados Unidos do Brasil, tal como se tinha verificado para os asilados na Praça de Elvas.

As condições de alojamento na Praça de Peniche levaram a que alguns dos emigrados solicitassem autorização para residirem fora da cidadela, o que lhes foi concedido, o que demonstra alguma liberdade de movimentação em torno do perímetro urbano de Peniche<sup>44</sup>.

No entanto, é de referir duas situações, a do 1º Tenente Thomaz de Medeiros Pontes e o médico graduado em 1º Tenente Afonso Henriques de Castro Gomes, aos quais lhes foram oferecidos pelo Ministério da Guerra alojamentos no Hotel de José Maria da Conceição, a 22 de Junho de 1894, no Largo Francisco José Machado em Peniche, actualmente o Largo 5 de Outubro, por forma a presentear estes dois oficiais com condições mais condignas e ao mesmo nível das condições disponibilizadas aos oficiais colocados em Elvas<sup>45</sup>.

Há que referir que o Ministério da Guerra demonstrou ao longo do processo uma preocupação com as condições materiais que ofereceu aos emigrados. Tal preocupação reflectiu-se na atribuição de abonos (vencimentos diários) como se reconhece na nota de 22 de Junho de 1894, onde é indicado que os oficiais e indivíduos (paisanos) com essa graduação receberiam 400 réis, os aspirantes 400 réis, os sargentos e indivíduos com essa graduação equiparada 125 réis, os cabos e soldados 60 réis. De referir que os paisanos foram equiparados aos militares pelas classes profissionais que detinham a bordo. Sobre estes abonos eram descontados os seguintes valores para rancho (conjunto das refeições diárias): sargentos e indivíduos com essa graduação equiparada

95 reis e para cabos, soldados e outros indivíduos civis 45 reis<sup>46</sup>.

O Depósito de Emigrados Brasileiros da Praça de Peniche teve no seu máximo 129 asilados: 59 militares (54 brasileiros e cinco portugueses) e 70 paisanos (18 brasileiros, 45 portugueses, quatro espanhóis, dois italianos e um francês), mas o número rapidamente começou a diminuir<sup>47</sup>.

Apesar de os asilados serem inicialmente atribuídos aos locais mencionados, ocorreram exceções, mais ou menos permanentes e outras temporárias. Por exemplo, em Elvas, e nos dois primeiros meses, 14 asilados tiveram autorização para residirem fora da cidadela e, paralelamente, começaram a ser autorizadas licenças para deslocação temporária, o que diminuiu a concentração diária de asilados residentes na fortaleza.

São várias as razões para a concessão de licenças de deslocação temporária. Por exemplo, existiram deslocações entre Depósitos de Emigrados, como se pode avaliar pelo requerimento de Augusto Durval da Costa Guimarães que anteriormente tinha passado pelo Hospital da Marinha, à chegada a Lisboa, e que solicitou em Agosto de 1894 uma licença para se deslocar a Elvas, de modo a ser tratado pelo médico brasileiro Daniel de Almeida que aí se encontrava<sup>48</sup>. Outras licenças de deslocação temporária foram justificadas por motivos pessoais e outras houve que se restringiram a uma ida a Lisboa para audição de asilados também como testemunhas no processo do Conselho de Guerra ao comandante Augusto de Castilho. Para essas audições foram identificadas licenças de dois oficiais de Peniche, mas também a civis asilados de nacionalidade portuguesa, como a António José Pires (fogueiro), João de Lima (trabalhador), João Baptista Teixeira (trabalhador), Domingos António Borges (criado), Francisco António (criado) e João Baptista (criado)<sup>49</sup>.

Se por um lado o controlo sobre os emigrados não era apertado, existem algumas referências a eventuais abusos sobre as licenças de deslocação concedidas, pelo menos relativamente ao médico Afonso Henriques de Castro Gomes (Peniche) e aos oficiais Sílvio Pellico Belchior (Elvas) e Thomaz de Medeiros Pontes (Peniche) em Dezembro de 1894. Estes abusos teriam ocorrido quando estes se encontravam em Lisboa para serem ouvidos como testemunhas e não cumpriram o dever de apresentação na Secretaria do Conselho do Almirantado, tendo o facto sido anotado nos registos pessoais, indicando a situação de localização em local incerto dos mesmos<sup>50</sup>.

O recolhimento dos asilados na Fortaleza de Peniche apenas teve expressão durante os três primeiros meses, sendo que nos dois meses seguintes – Setembro e Outubro de 1894 –, o processo de concessão de licenças de livre residência abrangeu quase 78% do universo de asilados aí colocados<sup>51</sup>.

Estes processos de concessão de licenças de livre residência são coincidentes com as datas de idênticos processos que decorriam em Elvas e podem ser associadas ao resultado das negociações anteriormente referidas, entre o Contra-Almirante José Pereira Guimarães, emigrado brasileiro na Praça de Elvas, e o Presidente do Conselho de Ministros Hintze Ribeiro em Setembro de 1894, em Lisboa.

Sobre o que aconteceu aos asilados após a obtenção das licenças de livre residência não se encontra um registo específico no Arquivo Histórico Militar, mas existem informações dispersas em pequenas notas nos cadernos e fichas.

Para o caso do 1º Tenente Médico Afonso Henriques de Castro Gomes, um documento datado de 22 de Setembro de 1895 expressa um pedido ao Governador da Praça de Peniche para a restituição

da palavra de honra de não regressar aos Estados Unidos do Brasil, datada de 2 de Junho de 1894<sup>52</sup>, uma vez que desejava regressar findas as razões que o impunham. Nesse mesmo documento encontrámos referência à idêntica solicitação para os outros oficiais que o acompanhavam no Depósito de Peniche.

Igualmente, encontrámos junto à nota de autorização de livre residência concedida a dois irmãos portugueses, Bernardino Gonçalves Duque e José Gonçalves Duque, de profissão cordoeiros, naturais de Póvoa do Varzim, permissão para a partir de 12 de Setembro de 1894 puderem residir na localidade de onde eram naturais<sup>53</sup>.

## CONCLUSÕES

Ao longo do trabalho de investigação, foi observada a existência de um conjunto de estudos histórico-políticos e de um interesse particular sobre a questão diplomática subjacente ao conflito. Todas essas abordagens relevam os factos de cariz militar, menosprezando a abordagem sócio-militar dos acontecimentos, em especial o *day after* dos homens que fugiram da baía de Guanabara e foram enviados para Elvas e Peniche.

Nesta análise, a principal dificuldade centrou-se na determinação dos números, sem colocar em causa o valor histórico incalculável contido nos relatos exarados nos volumes do Conselho de Guerra do comandante Augusto de Castilho e outros, em face das dificuldades próprias de registo de informação em situações conflito.

É neste campo que o estudo dos fundos arquivísticos sobre os asilados brasileiros, existentes no Arquivo Histórico Militar, forneceram as respostas pretendidas. Dos “brasileiros” que chegaram a Lisboa grande parte assumiu uma nacionalidade diferente da brasileira: portuguesa, espanhola, italiana e francesa, ou encon-

travam-se fisicamente debilitados, feridos ou doentes, o que não lhes permitiu terem tentado a fuga. Assim, a “não-fuga” desses homens poderá está em parte ligada a uma desmoralização, ou desmotivação na causa revolucionária federalista, mas, também, pelas débeis condições físicas que se encontravam ou de uma perspectiva de retorno à Pátria.

Por outro lado, em relação aos oficiais superiores brasileiros colocados na Praça de Elvas, o seu estatuto militar e o receio das perseguições que poderiam ser alvo no Brasil ou, eventualmente, na oportunidade de visitar hospitais-universitários na Europa, poderão explicar motivações pessoais porque estes se mantiveram a bordo das corvetas portuguesas, e posteriormente em Portugal até aos finais da guerra civil, ou até ao fim do mandato presidencial de Floriano Peixoto.

Verificámos que o processo de asilo foi um procedimento importante para Portugal e para os homens ao chegarem a Lisboa. Estes não foram abandonados nas ruas. Os depósitos de emigrados brasileiros e o apoio que lhes foi oferecido durante o “cativoiro” permitiram um sentimento gradual, mas quase imediato, da liberdade pessoal e de residência em território nacional. Foram sendo “libertados” conforme o seu estado clínico lhes permitia e após apresentarem uma vontade de residência fora das Praças para onde foram enviados.

Todo este processo parece-nos ser muito interessante e abre novas hipóteses de investigação, como, por exemplo, um estudo sobre a influência e transmissão das ideias republicanas brasileiras em grupos políticos republicanos nacionais, ou junto do corpo de Oficiais da Marinha Portuguesa no final da Monarquia Constitucional.

## **FONTES**

### **ARQUIVOS**

Arquivo Histórico Itamaraty, Brasil, Rio de Janeiro – BR/RJ/AHI  
 Arquivo Histórico Militar, Portugal, Lisboa – PT/AHM  
 Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, Brasil, Espírito Santo – BR/APEES  
 Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico, Portugal, Lisboa – PT/BCM-AH  
 Biblioteca do Senado Federal, Brasil, Brasília – BR/BSF  
 Fundação Alexandre Gusmão, Ministério das Relações Exteriores, Brasil  
 Hemeroteca Digital Municipal de Lisboa, Portugal, Lisboa – PT/HML  
 Hemeroteca Digital Biblioteca Nacional Brasil – BR/HBNB

### **JORNAIS E REVISTAS**

*Diário do Natal*, Brasil, Rio Grande do Norte  
*Pacotilha*, Brasil, Maranhão  
*Revista da Marinha Brasileira*, Brasil, Rio de Janeiro  
*Revista História*, Universidade Federal Goiás, Brasil, Goiás  
*O Ocidente*, Portugal, Lisboa  
*Brasil-Portugal*, Portugal, Lisboa

### **DOCUMENTAÇÃO**

**ALVAREZ**, Adriana (2004), “El Rol de los Lazaretos en el Control de el Cóler y la Fiebre Amarilla: Buenos Aires 1870-1915”, in *História Revista*, Vol. IX, n.2, pp.287-317, Jul-Dec 2004, BR Rio Grande do Sul, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. <https://doi.org/10.5216/hr.v9i2.10448> (consultado em 2020/04/09)

**ALVES**, Francisco das Neves (1998), “A Ruptura Brasil-Portugal à época da Revolta da Armada”, in *Estudos Ibero-Americanos*, Vol. XXIV, n.2, pp. 231-246, Dec 1998, BR Rio Grande do Sul, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. <https://doi.org/10.15448/1980-864X.1998.2.27262> (consultado em 2020/11/11)

**AZEVEDO**, António Augusto (1895), *Fracasso do ataque a cidade do Rio Grande*, BR Porto Alegre, Livraria Mazon.

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

**BENTO**, Cláudio Moreira (2016), *A Esquadra Legal ou Esquadra de Papelão e suas vitórias no Rio de Janeiro e Santa Catarina na Revolta da Esquadra 1893-1894*, BR Pelotas, Academia Militar das Agulhas Negras. <http://www.ahimtb.org.br/A%20Esquadra%20Legal%20ou.pdf> (consultado em 2020/03/02)

**CALDAS**, Honorato Cândido Ferreira (1896), *Apoteose do Almirante Saldanha da Gama*, BR Rio de Janeiro, Tipografia e Papelaria de Alexandre Vilela.

**CASTILHO**, Augusto de (1894a), *Portugal e Brasil: Conflito Diplomático I*, Série Biblioteca da Revista Portuguesa de Direito, Lisboa, M. Gomes Editor-Livreiro de suas Majestades e Altezas.

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

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

**CASTILHO**, Augusto de (1903), "Dr. José Pereira Guimarães", in *Brasil-Brasil*, Ano V, n.103 de 1 de Maio de 1903, Lisboa, Tipografia Portugal. [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/BrasilPortugal/1903\\_1904/N103/N103\\_master/N103.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/BrasilPortugal/1903_1904/N103/N103_master/N103.pdf) (consultado em 2020/07/22).

**CASTRO**, Celso (1995), *Os Militares e a República: um estudo sobre cultura e acção política*, BR Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.

**COSTA**, Dídio (1944). "Centenário do Nascimento de Heróis da Marinha 1844-1944", in *Revista Marítima Brasileira*, Ano LXIV Jul-Ago-Set 1944, n. 1,2 e 3, pp. 3-43, BR Rio de Janeiro, Ministério da Marinha - Imprensa Naval. [http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567\\_1944\\_00148.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567_1944_00148.pdf) (consultado em 2020/10/05)

**COSTA**, Sérgio Corrêa da (2017), *A diplomacia do Marechal: intervenção estrangeira na Revolta da Armada*, Série História Diplomática, BR Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG).

**DONATO**, Hernâni (1996), *Dicionário das Batalhas Brasileiras*, BR São Paulo, Ibrasa.

**ESPARTEIRO**, António Marques (1985), *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, Vol. XVII, Lisboa, Edição do Ministério da Marinha, Biblioteca Central da Marinha.

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

**GOMES**, Laurentino (2015), *1889*, Porto, Porto Editora.

**LIMA**, Joaquim Quelhas (1940), *Normas Gerais e Regras Práticas de Direito Internacional Marítimo*, Parte 1, Lisboa, Ministério da Marinha-Estado Maior Naval.

**MARTINS**, Hélio Leôncio (1997), *A Revolta da Armada. – 1893*, BR Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1997.

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

**RICUPERO**, Rubens (2017), “José Maria da Silva Paranhos Júnior” in PIMENTEL, José Vivente de Sá (editor), *Brazilian Diplomatic Thought: Policymakers and Agents of Foreign Policy (1750-1964)*, Vol. II, BR Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão.

**RINKE**, Stefan (2015), *América Latina y Estados Unidos: Una historia entre espacios desde la época colonial hasta hoy*, SP Madrid, El Colegio de México – Ediciones de Historia, SA.

**SANTOS JÚNIOR**, João Júlio Gomes dos (2014a), “Entre barcos e telegramas: A crise do Asilo diplomático depois do fim da Revolta da Armada (1894)”, in *Antíteses*, Vol. VII, n.13, Jan-Jun. 2014, pp. 134-157. BR Londrina, Universidade Estadual de Londrina.

**SANTOS JÚNIOR**, João Júlio Gomes dos (2014b), *O mais esquisito dos espectáculos: a crise do asilo diplomático entre Brasil e Portugal em 1894*, Tese Doutoral em História, BR Porto Alegre, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. <https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/5718/1/000456310-Texto%2BCompleto-0.pdf> (consultado em 2020/07/28)

**SANTOS JÚNIOR**, João Júlio Gomes dos (2015), “Um conflito diplomático entre Argentina e Portugal em torno dos brasileiros asilados em 1894: um exercício de história cruzada”, in *Dimensões – Revista de História da Ufes*, Vol. XXXV, Jul.-Dec. 2015, pp. 147-174, BR Espírito Santo, Universidade Federal do Espírito Santo. <https://periodicos.ufes.br/index.php/dimensoes/article/view/12495> (consultado em 2020/10/12).

**SILVA**, Tomás Mendes da (2015), *Imagens da Revolução Federalista (1893-95) na Literatura e na História*, Dissertação de Mestrado em Letras, BR Rio Grande do Sul, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. <http://repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/8078/Tomas.pdf?sequence=1> (consultado em 2020/09/11)

**VILLAR**, Frederico (1944), “As Revoluções que eu vi”, in *Revista Marítima Brasileira*, Ano LXIV Out-Nov-Dec de 1944, n. 4,5 e 6, pp.293- 314, BR Rio de Janeiro, Ministério da Marinha - Imprensa Naval. [http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567\\_1944\\_00148.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567_1944_00148.pdf) (consultado em 2020/10/05).

**XAVIER**, Mateus Fernandez (2017), “A Revolta da Armada: a Revolução Federalista e as relações Brasil-Portugal”, in *Revista de Estudos Internacionais (REI)*, Vol. XIII, n.1, pp.173-200, 2017, PB Brasília Distrito Federal, Universidade de Brasília. <http://www.revistadeestudosinternacionais.com/uepb/index.php/rei/article/download/253/pdf> (consultado em 2020/05/03).

## ANEXOS

### TABELAS

**Tabela 1** - Propostas de Transporte

**Tabela 2** - Localizações das Esquadras

**Tabela 3** - Internamentos no Hospital da Marinha

**Tabela 4** - Acontecimentos externos relevantes

**Tabela 5** - Autorizações de residência fora do Quartel de São Paulo, Elvas

**Tabela 6** - Quadro de saída dos emigrados do Depósito de Elvas

**Tabela 7** - Autorizações de residência fora da Fortaleza, Peniche

**Tabela 8** - Quadro de saída dos emigrados do Depósito de Peniche

**Tabela 9** - Lista nominal de asilados na Praça de Elvas

**Tabela 10** - Lista nominal asilados na Praça de Peniche

**Tabela 1** - Propostas de Transporte

Propostas	Data	Vapor	Bandeira	Autorização Almirantado	Autorização A. Castilho
Augusto de Castilho	13 de Março	<i>Cidade do Porto</i>	Portuguesa	Não	---
António de Faria	2 de Abril	<i>Norte América</i>	Italiano	Não	---
António de Faria	4 de Abril	2 rebocadores	Argentinos	---	Não
António de Faria	6 de Abril	<i>Pedro III</i>	Argentino	Sim	---
Conselho do Almirantado	2 de Maio	<i>Angola</i>	Portuguesa	Sim	---

**Tabela 2** - Localizações das Esquadras

Localizações	13/Março	25/Março	6/Abril	13/Abril	16/Abril	18/Abril	28/Abril
<b>Força Naval Portuguesa</b> Augusto de Castilho	<i>Brasil</i> Rio de Janeiro	Argentina Buenos Aires Quilmes	Argentina Buenos Aires Quilmes	<i>Argentina</i> Punta del Indian	<i>Argentina</i> Punta del Indian	<i>Uruguai</i> Montevideo	<i>Uruguai</i> Montevideo
<b>Esquadra Interior</b> Saldanha da Gama	<i>Brasil</i> Rio de Janeiro	-----	-----	-----	-----	-----	-----
<b>Esquadra Exterior</b> Custódio de Melo	<i>Brasil</i> Santa Catarina	<i>Brasil</i> Santa Catarina	<i>Brasil</i> Rio Grande	<i>Uruguai</i> Castilho	<i>Argentina</i> Buenos Aires	-----	-----

**Tabela 3** - Internamentos no Hospital da Marinha

Nome	Posto	Agregação	Nacionalidade	Depósito de Destino	Baixa Hospitalar	Alta Hospitalar
José Augusto Ribeiro	Oficial Marinha Mercante	Paisano	Brasileiro	Elvas	31/05/1894	12/06/1894
Luís Timóteo Pereira da Rosa	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	Elvas	31/05/1894	9/06/1894
Octacílio Nunes de Almeida	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	Elvas	31/05/1894	9/06/1894

Nome	Posto	Agregação	Nacionalidade	Depósito de Destino	Baixa Hospitalar	Alta Hospitalar
Trajano Augusto de Carvalho Júnior	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	Peniche	31/05/1894	9/06/1894
José de Lima Campelo	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	Peniche	31/05/1894	4/07/1894
Arthur Alexandre Coelho Messeder	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	Peniche	31/05/1894	9/06/1894
Arthur Torres	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	Peniche	31/05/1894	7/07/1894
Augusto Durval da Costa Guimarães	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	Peniche	31/05/1894	7/06/1894

**Tabela 4** - Acontecimentos externos relevantes

1894	13 de Maio	Corte de relações diplomáticas com Portugal, pelo governo de Floriano Peixoto
	31 de Maio	Chegada a Lisboa dos asilados brasileiros
	24 de Junho	Contra-Almirante Saldanha da Gama em Madrid apela à libertação dos emigrados brasileiros
	Setembro	Negociação de condições de residência dos asilados entre o Ministro Hintze Ribeiro e o Contra-Almirante Médico José Pereira Guimarães
	15 de Novembro	Fim da presidência de Floriano Peixoto, tomada de posse do Presidente Prudente de Moraes
1895	16 de Março	Reatar das relações diplomáticas Brasil-Portugal
	31 de Março	Recepção do Ministro dos Estados Unidos do Brasil, Assis Brasil, em Lisboa
	24 de Junho	Morre Saldanha da Gama
	29 de Junho	Morre Floriano Peixoto
	23 de Agosto	Fim da Revolução Federalista – Paz de Pelotas

**Tabela 5** - Autorizações de residência fora do Quartel de São Paulo, Elvas

Nome	Posto	Data da licença
Thomaz de Aquino Gaspar Filho	Capitão-Tenente, Médico	15/10/94
Galdino Cícero Magalhães	Capitão de Fragata, Médico	15/10/94

**Tabela 6** - Quadro de saída dos emigrados do Depósito de Elvas

Ano/Mês	Em Elvas		Fora de Elvas			Em Permanência em Elvas
	Alojamento Quartel São Paulo	Alojamento Fora do Quartel	Licenças Deslocação Temporária	S/Licenças Fugas	C/Licenças Livre Residência	
<b>1894</b>						
Chegada a Elvas	19					19
Junho	19		2			17
Julho	19		1			18
Agosto	19		9			10
Setembro	14	1			4	15
Outubro	13	2	1	1	7	6

Ano/Mês	Em Elvas		Fora de Elvas			Em Permanência em Elvas
	Alojamento Quartel São Paulo	Alojamento Fora do Quartel	Licenças Deslocação Temporária	S/Licenças Fugas	C/Licenças Livre Residência	
<b>1894</b>						
Novembro	5	2	1			6
Dezembro	5	2			1	6
<b>1895</b>						
Janeiro	5	1				6
Fevereiro	5	1				6
Março	5	1			1	5
Abril	5					5
Maio	5					5
Junho	5					5
Julho	5					5
Agosto	5			2		3
Setembro	3			1		2
Outubro	2				1	1
Novembro	1				1	0
Dezembro						0
<b>Totais</b>				4	15	

**Nota:** Dados recolhidos do Caderno de Alterações dos Emigrados Brasileiros. (PT-AHM/DIV3/17/04/CX29/18)

**Tabela 7 -** Autorizações de residência fora da Fortaleza, Peniche

Nome	Posto	Data da licença
Thomaz de Medeiros Pontes	1º Tenente	22/06/1894
Afonso Henriques de Castro Gomes	1º Tenente Médico	22/06/1894
Manuel da Agonia	2ª Sargento	12/07/1894
José António Lacerda	Aspirante	13/08/1894
José Mattoso de Castro e Silva	Aspirante	13/08/1894
Luís Pereira Pinto Galvão	Aspirante	13/08/1894
Mário Cezar Bormann de Borges	Guarda-Marinha	13/08/1894
Mário César de Castro Menezes	Aspirante	13/08/1894
Octacílio Pereira Lima	Aspirante	13/08/1894
Trajano Augusto de Carvalho	Aspirante	13/08/1894
António Afonso Monteiro Chaves	Aspirante	14/08/1894
Arthur da Costa Pinto	Aspirante	14/08/1894
Ernesto Federico da Cunha	Aspirante	14/08/1894
Guilherme de Azambuja Neves	Aspirante	14/08/1894

**Tabela 8** - Quadro de saída dos emigrados do Depósito de Peniche

Ano/Mês	Em Peniche		Fora de Peniche			Em Perma- nência em Peniche
	Alojamento na Fortaleza	Alojamento Fora da Fortaleza	Licenças Deslocação Temporária	S/Licenças Fugas	C/Licenças Livre Resi- dência	
<b>1894</b>						
Chegada a Peniche	124					124
Junho	125	2				127 <sup>54</sup>
Junho	126	3	3			126 <sup>55</sup>
Agosto	115	14	13		2	114
Setembro	113	14	2		46	79
Outubro	74	7			52	29
Novembro	29				3	26
Dezembro	26					26
<b>1895</b>						
Janeiro	26					26
Fevereiro	26					26
Março	26					26
Abril	26				1	25
Maio	25					25
Junho	25				2 <sup>56</sup>	23
Julho	23					23
Agosto	23				12	11
Setembro	11				8	3
Outubro	3					3
Novembro	3					3
Dezembro	3			2 <sup>57</sup>		1
<b>1896</b>						
Janeiro	1				1	0
<b>Totais</b>				2	127	

**Tabela 9** - Lista nominal de asilados na Praça de Elvas

Nome	Posto	Agrega- ção	Nacionali- dade	Referido em "O Ociden- te", n.557, 11 de Junho de 1894, Lisboa <sup>58</sup>	Referido em "Pacotilha" n. 300, 19 de De- zembro de 1894, Maranhão <sup>59</sup>	Licença Livre Resi- dência
José Pereira Guimarães	Contra- Almirante Médico	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	22/12/94 Lisboa
Galdino Cícero Magalhães	Capitão-de- Fragata Médico	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	5/11/95
Thomaz de Aquino Gaspar Filho	Capitão- Tenente Médico	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	1/03/95

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em "O Ocidente", n.557, 11 de Junho de 1894, Lisboa<sup>58</sup></b>	<b>Referido em "Pacotilha" n. 300, 19 de Dezembro de 1894, Maranhão<sup>59</sup></b>	<b>Licença Livre Residência</b>
Francisco Pardeus da Costa Lima	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileira	X	X	13/10/94
Sílvio Pellico Belchior	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	8/09/94
Olímpio Pereira Gomes	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	13/10/94
Luís Timóteo Pereira da Rosa	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	13/10/94
Octacílio Nunes de Almeida	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	5/10/94
Alípio Dias Calonna	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileira	X	X	05/09/94
José Mariano de Faria Dias	Guarda-Marinha Comissário	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	Ausente s/ licença
Manuel Marques de Faria	Guarda-Marinha Comissário	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	Ausente s/ licença
Daniel de Almeida	Médico	Paisano	Brasileiro	X	X	18/03/95
Francisco da Silva	Oficial da Marinha Mercante	Paisano	Brasileiro			11/09/94 Ericeira
Henrique Lender	Oficial da Marinha Mercante	Paisano	Brasileiro	X	X	13/10/94
Manuel José da Silva	Oficial da Marinha Mercante	Paisano	Brasileiro	X	X	Ausente s/ licença
Tadeu da Silva Castro	Oficial da Marinha Mercante	Paisano	Brasileiro	X	X	13/10/94
José Augusto Ribeiro	Oficial da Marinha Mercante	Paisano	Brasileiro	X		Ausente s/ licença <sup>60</sup>
João de Castro Noval	Tenente	Guarda Nacional	Português	X		16/09/94 Guimarães
Júlio César de Carvalho Lobo	Alferes	Guarda Nacional	Brasileiro	X	X	13/10/94

**Tabela 10** - Lista nominal asilados na Praça de Peniche

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezem- bro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
Afonso Henriques de Castro Gomes	Médico 1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	10/09/94
Thomaz de Medeiros Pontes	1º Tenente	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	8/09/94
António Cândido de Carvalho	Guarda- -Marinha	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	11/10/94
Mário Cezar Bormann de Borges	Guarda- -Marinha	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	7/09/94
José Joaquim Brandão dos Santos Júnior	Guarda- -Marinha	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	11/10/94
Arthur Torres	Guarda- -Marinha	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	12/10/94
Ernesto Federico da Cunha	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	10/09/94
Cândido de Andrade Dortas	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	11/10/94
Mário César de Castro Menezes	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	26/09/94
Arthur da Costa Pinto	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	11/10/94
Guilherme de Azambuja Neves	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	12/10/95
José António Lacerda	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	11/10/94
Octacílio Pereira Lima	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	26/09/94

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
José Mattoso de Castro e Silva	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	11/10/94
Luís Pereira Pinto Galvão	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	11/10/94
Óscar Octávio de Assis Pacheco	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	12/10/94
António Afonso Monteiro Chaves	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	12/10/94
Trajano Augusto de Carvalho Júnior	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	24/09/94
Arthur Alexandre Coelho Messeder	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro		X	1ª	20/09/94
José de Lima Campelo	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	12/10/94
Augusto Durval da Costa Guimarães	Aspirante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		1ª	26/09/94
Casimiro Hermenegildo Pinto	Contra-Mestre 1º Sargento	Marinha Nacional	Brasileiro	X		2ª	12/10/94
José Francisco dos Santos Paes	Mestre Sargento Ajudante	Marinha Nacional	Brasileiro	X		2ª	2/10/94
Luís Paulino de Carvalho	Calafate Sargento Ajudante	Brigada de Artífices	Brasileiro	X	X	2ª	12/10/94
João Joaquim de Azevedo Júnior	Enfermeiro 1º Sargento	Batalhão Naval	Português		X	2ª	12/10/94

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
Sebastião Ferreira do Nascimento	Guarda de Polícia 2º Sargento Músico	Guarda de Polícia do Arsenal	Brasileiro	X	X	2ª	12/10/94
António Pereira dos Santos	Mestre de Lancha 2º Sargento	Arsenal de Marinha	Brasileiro		X	2ª	14/10/94
Manuel da Agonia	Mestre de vapor mercante 2º Sargento	Escola Naval	Português		X	2ª	25/09/94
Francisco Mendes Lopes	Mestre de Vapor Mercante 2º Sargento	Escola Naval	Português		X	2ª	7/09/94
Joaquim da Costa Freitas	Maquinista de 2ª classe 2º Sargento	Escola Naval	Português		X	2ª	8/09/94
Paulino Lopes de Andrade	Mestre de Rebocador Mercante 2º Sargento	Escola Naval	Português	X	X	2ª	12/10/94
Manuel Pereira Sardo	Mestre de Lancha 2º Sargento	Batalhão Naval	Brasileiro	X	X	2ª	8/08/94
António José da Silva	Mestre de Navio Mercante 2º Sargento	Escola Naval	Brasileiro	X	X	2ª	2/09/95
Adriano Abílio Pessoa	Fogueiro Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Português		X	3ª	11/09/94
Octaviano Gomes Padilha	Músico de 1ª Classe Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro		X	3ª	20/09/94
João Marques de Assis	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X		3ª	13/10/94
António Thomaz Martins	Fogueiro Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Português		X	3ª	2/04/95
José Marques de Abreu	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro		X	3ª	13/10/94

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
Romão Gonzaga	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Felizardo Guerra	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro		X	3ª	13/10 /94
João Guilherme e Silva	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/09/94
Estêvão de Lima	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	6/10/94
Deodado Ramos dos Santos	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Manuel Valério do Nascimento	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Manuel Orraca	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Tertuliano Correia	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Português	X		3ª	13/10/94
Franco Joaquim Ribeiro	Carpinteiro Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
João Capitan	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X		3ª	13/09/94
Manuel Rodrigues Chaves	Aluno Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	7/09/94
Thomaz da Cruz Ferraz	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	7/09/94
Agostinho Ventura dos Santos	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	7/09/94
José António	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	30/09/94
José da Rocha Moreira	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
José António Ribeiro	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Thomaz Maciel	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Joaquim de Jesus	Aluno Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	5/10/94

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
João Silva do Brazil	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X	3ª	5/10/94
Paulino de Oliveira	Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X		3ª	17/08/95
Victor Lazaro Rodrigues	Maquinista Soldado Marinheiro	Marinha Nacional	Brasileiro	X	X		18/08/94
António Mendes Carneiro	Criado	Paisano	Português		X	3ª	3/08/95
Augusto José Mendes	Despenseiro	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Francisco Raphael Lopes	Fogueiro	Paisano	Português		X	3ª	1/10/94
Bernardino Gonçalves Duque	Cordoeiro	Paisano	Português		X	3ª	12/09/94
José Gonçalves Duque	Cordoeiro	Paisano	Português		X	3ª	12/09/94
Manuel dos Passos	Fogueiro	Paisano	Português		X	3ª	10/09/94
Agostinho Rodrigues	Fogueiro	Paisano	Português		X	3ª	16/10/94
Manuel de Lima	Padeiro	Pedreiro	Português		X	3ª	16/09/94
Manuel Pereira Gomes	Fogueiro	Paisano	Português		X	3ª	9/09/94
Augusto Trindade	Serralheiro	Paisano	Português		X	3ª	12/09/94
Joaquim Luís da Silva	Catraeiro	Paisano	Português		X	3ª	13/10/94
Joaquim Teixeira	Catraeiro	Paisano	Português		X	3ª	12/09/94
Cristóvão Ferreira	Negociante	Paisano	Português		X	3ª	3/08/95
Roberto Pinheiro	Fogueiro	Paisano	Português		X	3ª	16/11/94

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
João da Cunha Peixoto	Pintor	Paisano	Português		X	3ª	12/09/94
Francisco dos Santos Gomes	Marítimo	Paisano	Português		X	3ª	2/09/95
José Pinto Soares	Trabalhador	Paisano	Português		X	3ª	7/09/94
António Ribeiro de Sousa	Criado	Paisano	Português		X	3ª	12/09/94
Alexandre Caetano	Trabalhador	Paisano	Português		X	3ª	6/08/95
António Dias	Criado	Paisano	Português		X	3ª	16/11/94
José Theodoro dos Santos	Fogueiro	Paisano	Português		X	3ª	1/10/94
Francisco José Santiago	Fogueiro	Paisano	Brasileiro		X	3ª	7/09/94
Francisco dos Santos	Profissão Desconhecida	Paisano	Português		X	3ª	16/09/95
Domingos António Borges	Criado	Paisano	Português		X	3ª	4/09/94
João Francisco Ribeiro	Marítimo	Paisano	Português		X	3ª	13/10/94
João Baptista	Criado	Paisano	Português		X	3ª	11/09/94
António José Pires	Fogueiro	Paisano	Português			3ª	11/09/94
Leonardo Ferreira da Silva	Criado	Paisano	Português		X	3ª	9/09/94
João Baptista Teixeira	Trabalhador	Paisano	Português		X	3ª	11/09/94
João de Lima	Trabalhador	Paisano	Português		X	3ª	12/09/94
António Baptista	Marítimo	Paisano	Português		X	3ª	9/09/94

Nome	Posto	Agregação	Nacionalidade	Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa	Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão	Vapor Angola Classes de Alojamento	Licença Livre Residência
António de Sousa da Silva	Marítimo	Paisano	Português		X	3ª	3/08/95
Francisco António	Criado	Paisano	Português			3ª	???????
Júlio Martinez	Trabalhador	Paisano	Espanhol	X	X	3ª	7/09/94
João Franco	Trabalhador	Paisano	Espanhol	X	X	3ª	7/09/94
Marianno Cardoma	Fogueiro	Paisano	Espanhol	X	X	3ª	22/06/95
Secundino Franco	Trabalhador	Paisano	Espanhol	X	X	3ª	7/09/94
Domingos Soares	Marítimo	Paisano	Português		X	3ª	3/08/95
Francisco Madeira	Fogueiro	Paisano	Português		X	3ª	13/10/94
Manuel José Marcelino	Maquinista de Lancha	Paisano	Português		X	3ª	16/09/95
Francisco Rodrigues	Marítimo	Paisano	Brasileiro		X	3ª	7/09/94
Carlo Francesco <sup>61</sup>	Trabalhador	Paisano	Italiano		X	3ª	6/08/95
Antonio Corrado	Trabalhador	Paisano	Italiano		X	3ª	23/10/94
Francisco Luís Chagas	Profissão Desconhecida	Paisano	Brasileiro	X		3ª	18/08/95
João Pedro Hegnot	Cozinheiro	Paisano	Francês		X	3ª	16/01/96
Jacinto Nunes dos Santos	Cozinheiro	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	Faleceu 12/06/95
José Maria de Santana	Profissão Desconhecida	Paisano	Brasileiro		X	3ª	18/08/95
Pedro José Ramalho	Estudante	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	9/09/94
Themoteo Borges Ferreira	Profissão Desconhecida	Paisano	Brasileiro			3ª	18/08/95

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
João Pereira de Oliveira	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Cristóvão Fernandes	Pedreiro	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	2/09/95
António José da Silva	Marítimo	Paisano	Português	X	X	3ª	23/11/94
Theodoro Gomes da Silva	Marítimo	Paisano	Brasileiro		X	3ª	13/10/94
Norberto Leopoldo dos Santos	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X		3ª	2/09/95
Pedro de Sousa Portugal	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	2/09/95
Arcindo António Correia de Oliveira	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Filomeno do Espírito Santo	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
Silvério da Silva Gomes	Criado	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	13/10/94
José Quirino de Brito	Trabalhador	Paisano	Brasileiro	X		3ª	13/10/94
José Manuel Barreto	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	18/08/95
Bibiano Luís Vicente	Trabalhador	Paisano	Brasileiro	X		3ª	13/10/94
Luís Paulino da Silva	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	??????
João Pereira do Nascimento	Marítimo	Paisano	Brasileiro	X	X	3ª	18/08/95
António Paulo das Neves	Marítimo	Paisano	Português		X	3ª	18/08/95

<b>Nome</b>	<b>Posto</b>	<b>Agregação</b>	<b>Nacionalidade</b>	<b>Referido em Ocidental, 11 de Junho de 1894 Lisboa</b>	<b>Referido em Pacotilha 19 Dezembro de 1894, Maranhão</b>	<b>Vapor Angola Classes de Alojamento</b>	<b>Licença Livre Residência</b>
Claudino José da Silva	Cozinheiro	Paisano	Brasileiro	X	X	3 <sup>a</sup>	13/10/94
Liberato Gomes de Matos	Cozinheiro	Paisano	Brasileiro	X	X	3 <sup>a</sup>	2/09/95
Manuel António	Marítimo	Paisano	Português		X	3 <sup>a</sup>	4/10/94
João Gomes Ferreira	Marítimo	Paisano	Brasileiro		X	3 <sup>a</sup>	13/09/94
Manuel Fernandes	Pedreiro	Paisano	Brasileiro	X		3 <sup>a</sup>	2/09/95
Francisco José de Sousa	Trabalhador	Paisano	Brasileiro	X	X	3 <sup>a</sup>	13/10/94

## **NOTAS**

<sup>1</sup> Celso Castro (1995), pp.163-191.

<sup>2</sup> Stefan Rinke (2015), pp. 90-91.

<sup>3</sup> O Contra-Almirante Saldanha da Gama manteve uma certa neutralidade perante a luta que os seus camaradas de armas mantinham na baía de Guanabara, até 7 de Dezembro de 1893. No acto de adesão à Revolta da Armada publicou um manifesto onde expressou a sua opinião política, a qual foi interpretada como uma manifestação de apoio à restauração da monarquia. Esse manifesto viria a dar argumentos ideológicos para o governo também identificar a Revolução Federalista sob a liderança de Silveira Martins, ex-senador do Império que chegou a estar exilado junto com a Família Real em 1889, como apoiante à restauração da monarquia.

<sup>4</sup> Honorato Caldas (1896), pp. 58-59.

<sup>5</sup> Augusto de Castilho (1894b), p.202.

<sup>6</sup> Idem, p.285.

<sup>7</sup> Idem, p.244.

<sup>8</sup> Honorato Caldas (1896), p.70.

<sup>9</sup> Hemâni Donato (1996), p.299.

<sup>10</sup> Pacotilha, 7 de Março de 1894.

<sup>11</sup> Aníbal Barreto (1958), pp.200-07.

<sup>12</sup> Honorato Caldas (1896), pp.77-78.

<sup>13</sup> Idem, p.79.

<sup>14</sup> Honorato Caldas (1896), pp.87-93.

<sup>15</sup> Santos Júnior (2015), p.156.

<sup>16</sup> Honorato Caldas (1896), p.86.

<sup>17</sup> Frederico Villar (1944), p.307.

<sup>18</sup> Ver Tabela 1 - Propostas de Transporte, em Anexos.

<sup>19</sup> Ver Tabela 2 - Localizações das Esquadras, em Anexos.

<sup>20</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX28/09 – Caderno Anual de Alterações do Depósito dos Emigrantes Brasileiros na Praça de Peniche, de 1894.

<sup>21</sup> Ver Tabela 3 - Internamentos no Hospital da Marinha, em Anexos.

<sup>22</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/18 – Caderno de Alterações dos Emigrados Brasileiros.



<sup>23</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX28/39 – Nota do Conselho do Almirantado de 14 de Junho de 1894 e PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/39 – José Augusto Ribeiro.

<sup>24</sup> O Ocidente, 11 de Junho de 1894.

<sup>25</sup> Pacotilha, 19 de Dezembro de 1894.

<sup>26</sup> Ver Tabela 4 - Acontecimentos externos relevantes, em Anexos, para percepção de acontecimentos que externamente terão influenciado a evolução da situação dos asilados.

<sup>27</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/16 – Crédito Extraordinário para Despesas com Emigrados Brasileiros.

<sup>28</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/18 – Emigrantes Brasileiros. Telegrama da Secretaria da Guerra, ao Comandante da 4<sup>a</sup> Divisão Militar, em Évora, de 4 de Junho de 1894.

<sup>29</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/18 – Emigrantes Brasileiros. Telegrama do Governador da Praça de Elvas para o Ministério da Guerra, e posterior correcção dos dados transmitidos.

<sup>30</sup> Ver Tabela 9 - Lista nominal de asilados na Praça de Elvas, em Anexos.

<sup>31</sup> O Ocidente, 11 de Junho de 1894.

<sup>32</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/18 – Carta do Governador da Praça de Elvas dirigida ao Director Geral da Secretaria da Guerra, de 6 de Junho de 1894.

<sup>33</sup> Ver Tabela 5 - Autorizações de residência fora do Quartel de São Paulo, Elvas, em Anexos.

<sup>34</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/18 – Caderno de Alterações dos Emigrados Brasileiros.

<sup>35</sup> Ver Tabela 6 - Quadro de saída dos emigrados do Depósito de Elvas, em Anexos.

<sup>36</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/18 – Caderno de Alterações dos Emigrados Brasileiros.

<sup>37</sup> Augusto de Castilho (1903), p. 103.

<sup>38</sup> Diário do Natal, 16 de Setembro de 1909.

<sup>39</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/26 – Documento Avulso.

<sup>40</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/20 – Telegrama da Secretaria da Guerra para o Ministro da Marinha.

<sup>41</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX28/09 - Caderno Anual de Alterações do Depósito dos Emigrantes Brasileiros na Praça de Peniche, de 1894.

<sup>42</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX27/01 – Emigrados Brasileiros Depósito de Peniche. Relação de altas hospitalares de 1894, 1895 e 1896.

<sup>43</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX27/01 – Emigrados Brasileiros Depósito de Peniche, Altas do Hospital 1894-96.

<sup>44</sup> Ver tabela 7 - Autorizações de residência fora da Fortaleza, Peniche, em Anexos.

<sup>45</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/21 – Afonso Henriques de Castro Gomes.

<sup>46</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX27/03 – Emigrados Brasileiros em Depósito, 1894.

<sup>47</sup> Ver tabela 10 - Lista nominal de asilados na Praça de Peniche, em anexos.

<sup>48</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/26 – Augusto Durval da Costa Guimarães.

<sup>49</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/25 – Augusto de Castilho.

<sup>50</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/25 – Augusto de Castilho.

<sup>51</sup> Ver Tabela 8 - Quadro de saída dos emigrados do Depósito de Peniche, em Anexos.

<sup>52</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/21 - Afonso Henriques de Castro Gomes.

<sup>53</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX29/27 - Bernardino e José Gonçalves Duque.

<sup>54</sup> Chegaram três asilados vindos do Hospital da Marinha.

<sup>55</sup> Chegaram dois asilados vindos do Hospital da Marinha.

<sup>56</sup> Um dos asilados faleceu em Junho de 1895.

<sup>57</sup> PT/AHM/DIV3/17/04/CX28/09 - Para dois asilados não se encontra registada a data da licença de livre residência e os respectivos nomes não constam no Caderno Anual de Alterações do Depósito dos Emigrantes Brasileiros na Praça de Peniche de 1896, data em que saiu o último asilado.

<sup>58</sup> *O Ocidente*, 11 de Junho de 1894.

<sup>59</sup> *Pacotilha*, 19 de Dezembro de 1894.

<sup>60</sup> O asilado José Augusto Ribeiro é referido no jornal *Pacotilha*, de 19 Dezembro de 1894, como se tendo ausentado de Portugal sem cumprir a formalidade de declarar que não voltaria ao Brasil.

<sup>61</sup> BR/APEES - Imigrantes Italianos no Estado de Espírito Santo. Carlo Francesco de nacionalidade italiana, terá chegado ao Brasil, em 1875, com apenas 12 anos de idade, no navio *Cervantes*. Com ele viajaram os pais e os irmãos. <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Livros/italianos.pdf> (consultado em 11/09/2020).

# Ciência, saúde, modernidade e segurança: a implantação do diagnóstico por raios-X na Marinha do Brasil no início do século XX\*

*Science, health, modernity and national security: the implantation of the x-ray diagnosis in the Brazilian Navy in the early 20th century*

**Pablo Nunes Pereira**

Professor de História do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará - Campus Tucuruí. Doutor em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará. Membro do Grupo de Pesquisas Militares, Política e Fronteiras na Amazônia.

**William Gaia Farias**

Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense. Professor Associado IV da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará. Membro do Grupo de Pesquisas Militares, Política e Fronteiras na Amazônia.

## RESUMO

Este artigo objetiva analisar a implantação do gabinete de radioscopia no Hospital de Marinha, em 1902, a pedido do cirurgião, Tenente José Ribas Cadaval. Na primeira parte, analisamos o discurso científico do uso dos raios-X como um dos elementos de modernização incorporado à Força Naval por Cadaval, antes mesmo da modernização dos navios de guerra. Na segunda, analisamos a prática e a formação médica como um processo, considerando que tal formação encontrava-se em desenvolvimento de definição das bases na mesma medida em que o discurso científico procurava firmar barreiras entre os conhecimentos e procedimentos metodológicos adequados. Na terceira, discutimos o discurso de implantação do gabinete e sua convergência às premissas de segurança nacional e poder em debate na Marinha a partir da teoria do poder naval, de Alfred Mahan. Utilizamos jornais, relatórios do Ministério da Marinha e principalmente

## ABSTRACT

*This article intends to analyze the implantation of the radioscopia cabinet at the Navy Hospital in 1902 by request of the surgeon, lieutenant José Ribas Cadaval. In the first part, we analyze the scientific discourse of the x-rays' applications as an element of the modernization process applied to the navy by Cadaval, before the same idea on warships. On second, we analyze practice and the medical formation as a process, whereas that formation was in development of its basis so as that the scientific discourse sought to stablish the limits between the knowledge fields so as the proper methodological proceedings. On third, we will discuss the implantation discourse of the cabinet converging to the national security and power assumptions in debate in the Navy based from the Sea Power Theory, by Alfred Mahan. We utilized newspapers, reports from the Ministry of Navy and most importantly*

---

\*Artigo recebido em 13 de setembro de 2021 e aprovado para publicação em 30 de outubro de 2021.  
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 34, p. 129-142 – 2021.

matérias da *Revista Marítima Brasileira* publicadas entre o final do século XIX e início do XX, buscando as discussões realizadas na Marinha sobre a implantação da radioscopia, os usos dos recém-descobertos raios-X e a atuação de Cadaval, já que o mesmo possuía experiência no uso do procedimento quando propôs sua instalação no Hospital de Marinha do Rio de Janeiro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Radioscopia; Marinha do Brasil; modernização.

## INTRODUÇÃO

Em 1902, a Marinha instalou um gabinete de radioscopia no seu hospital situado no Rio de Janeiro. Essa medida foi tomada em atendimento ao segundo pedido do cirurgião naval de 4ª classe, Primeiro-Tenente José Ribas Cadaval, que publicou artigo na *Revista Marítima Brasileira* intitulado “Das vantagens da instalação de um gabinete de radioscopia no Hospital de Marinha” (CADAVAL, 1902), aludindo aos debates em torno do progresso científico para justificar a proposta. Aliado a este discurso, o médico afirmou que a implantação responderia tanto aos interesses da Força Naval quanto aos pessoais e científicos.

No entanto, as discussões na área da saúde dentro da Marinha, que neste artigo temos como ponto de partida, são apenas parte de outras questões mais complexas no âmbito dos campos da ciência, saúde e segurança. O objetivo deste artigo é analisar a implantação do serviço de radioscopia e radiografia na Marinha e, em consequência, a própria razão de ser do serviço de saúde da instituição como ponto de convergência desses três universos. Analisaremos três aspectos que consideramos como mais relevantes para compreendermos uma face da modernização técnica na Marinha do Brasil: a radioscopia e o processo de modernização da Força Naval, no primeiro tópico; a formação

*the Brazilian Maritime Magazine, all of them published between the late nineteenth and early twentieth centuries, analyzing the debates in the Navy about the radioscopia, the newly discovered x-ray uses and Cadaval's acting, since he had experience on that proceeding when he requested it's installation at the Navy Hospital on Rio de Janeiro.*

**KEYWORDS:** Radioscopia; Brazilian Navy; Modernization

médica e o fazer científico, no segundo; e as relações entre saúde, poder naval e segurança, no terceiro.

## ANTES DOS ENCOURAÇADOS: MODERNIZAÇÃO E PROGRESSO NA MARINHA

No ano de 1904, fora apresentado o primeiro programa de modernização da Força Naval brasileira do século XX (Brasil, 1904). No programa, o Ministro da Marinha, Contra-Almirante Júlio Cesar de Noronha, apresentou o projeto de aquisição inicial de 28 navios de guerra de estaleiros ingleses, notadamente da Armstrong Whitworth. A proposta de adquirir e não construir embarcações expressava a situação da Marinha na virada do século XIX para o XX, marcada pelo atraso tecnológico em relação a outros países e pela estagnação da construção naval.

A respeito da tecnologia naval, um exemplo significativo da rapidez do avanço tecnológico à época é possível perceber no próprio programa naval brasileiro, em 1906, sob gestão do Contra-Almirante Alexandrino Faria de Alencar: se, em 1904, o modelo ideal seria o Encouraçado inglês *HMS Triumph* – construído originalmente como *Libertad* para o Chile, em 1903, e readquirido pela Inglaterra no mesmo ano –, em 1906 seria substituído pelo também inglês *HMS Dreadnought*, o qual se tornou um marco para as embarcações de guerra

até a Primeira Guerra Mundial. Portanto, em apenas três anos, um navio poderoso se tornou obsoleto ante a velocidade das mudanças na tecnologia bélica.

Os programas navais acabaram por resultar na aquisição do primeiro *dreadnought* produzido após o original, o Encouraçado *Minas Gerais*, que aportou no Rio de Janeiro em 31 de dezembro de 1909, símbolo máximo da tecnologia militar e também representativo de uma das mais poderosas armas do mundo àquela altura. A chegada, entretanto, contrastou com a realidade da Esquadra: o símbolo do poder tecnológico e do avanço em conjunto com cerca de 29 embarcações armadas<sup>1</sup> para a defesa do país. Como primeiro navio capital do programa naval de 1906, o *Minas Gerais* certamente não teria a capacidade de assegurar a soberania do país com uma Esquadra obsoleta e reduzida, mas a sua incorporação pela Armada é sintomática de uma lógica de modernização que teria mais ambição de alçar um lugar na corrida armamentista ou das discussões tecnológicas de então do que propriamente tornar-se eficiente.

Embora o discurso da modernização da Marinha tenha ganhado um viés mais consistente através da elaboração do programa naval de 1904, já em 1902, o cirurgião naval José Ribas Cadaval apontara a importância da criação de uma seção dedicada à radioscopia e radiografia no Hospital de Marinha do Rio de Janeiro. A implantação, concluída em 6 de fevereiro do mesmo ano<sup>2</sup>, atendeu à demanda do médico que utilizava a ideia de modernizar o serviço de saúde da Marinha com a radioscopia como estratégia argumentativa afirmando tratar-se da “maior descoberta do século findo” (CADAVAL, 1902, p. 1.105). Antes dos encouraçados, a instalação da radioscopia na Marinha materializou aquilo que o programa naval pretendia: a utilização de tecnologia de

ponta, o símbolo do progresso e do desenvolvimento, embora dentro da própria instituição tal evento não tenha recebido tanto prestígio quanto a chegada do *Minas Gerais*.

Contudo, a perspectiva de Cadaval não encontrava adeptos apenas na Marinha, já que em jornais à época os raios-X também simbolizavam modernização. O *Jornal do Brasil*, em 30 de junho de 1903, noticiou, na seção “Palestras Científicas”, que a Casa da Moeda do Japão adotou a radioscopia em funcionários suspeitos de extraviar moedas as engolindo, submetendo-os ao exame na região abdominal. O jornal iniciou afirmando que “A novidade nos chega do Japão, que decididamente entrou na via do progresso”. Em vários aspectos, o Japão era analisado e referencial à temática da modernidade industrial e militar. Em 1895, uma carta de Rui Barbosa foi publicada na *Revista Marítima Brasileira* intitulada “Carta de Inglaterra”, cujo primeiro tópico se chamava “Lição do extremo-orient”. Na argumentação, o autor ressaltava a importância das Marinhas no desenvolvimento das nações e embora tratasse pouco do ponto que se propunha – o conflito sino-japonês –, apontou o Japão como modelo a seguir. Segundo Martins Filho, “O Japão vitorioso é o país que deixamos de ser; a China derrotada, um espelho daquilo em que nos transformamos, graças aos desmandos do militarismo” (MARTINS FILHO, 2010, p.43).

Quando da guerra entre Rússia e Japão (1904-1905), o Capitão-Tenente Antonio Julio de Oliveira Sampaio foi enviado como adido naval para estudar a organização das Marinhas dos dois países e o desfecho do conflito (BRASIL, 1904, p. 15). Mas, ainda que a Marinha japonesa servisse de modelo à organização e aos navios brasileiros, bem como outros países europeus e os Estados Unidos, antes dos encouraçados participarem de fato de

planejamentos e ações da Força Naval, a radioscopia já era pensada e praticada por uma pequena parte da Armada brasileira. Concordando com Schweickardt, acreditamos que a área da saúde e das ciências são consideráveis ao questionamento do binômio centro *versus* periferia, como modelo explicativo: a realidade da implementação da radioscopia na Marinha é representativa de discussões sobre as próprias formulações do que se pensava como saúde, ciência e segurança<sup>3</sup>.

### **O FAZER CIENTÍFICO E A FORMAÇÃO MÉDICA**

Cadaval ressaltava que a não utilização dos raios-X representava uma afronta à ética médica, considerando a maravilha dos resultados e informava que o exame da radioscopia consistia na utilização de um quadro fluorescente que ficaria:

Ou colocado sobre seu suporte ou seguro na mão do observador que o dirige para onde deseja, sempre colocado a mais ou menos 55 centímetros. [...] Estando a luz bem estabelecida, o doente a examinar deve ser colocado entre o tubo e o quadro fluorescente, dispostos os dois na mesma altura e de modo que a parte a examinar se applique sobre o quadro fluorescente, afastado do tubo vinte e cinco a trinta centímetros, conforme o poder da bobina. Pouco a pouco se verá aparecer a sombra dos ossos e corpos estranhos no interior do corpo, bem com diferentes lesões (CADAVAL, 1902, p. 1.096).

Já o exame de radiografia se diferenciaria por deixar as impressões registradas em uma película como uma fotografia. Embora reconhecesse a eficiência da radiografia em relação à radioscopia, não havia recursos para durabilidade das imagens fotográficas do exame<sup>4</sup>.

Cadaval defendeu seu argumento exemplificando a aplicabilidade dos raios-X em cada parte do corpo: no caso das irmãs siamesas (xipófagas) Rosalina e Maria, nascidas no Espírito Santo, apenas depois do exame radioscópico conduzido por Álvaro Alvim que Eduardo Chapot Prevost pôde realizar a separação em 1900 (ROCHA, 1900); sobre mãos e pés, indicava repetição do exame pelo risco de os pequenos ossos aparentarem estar “acavalgados uns sobre outros ou deslocados”; sobre os membros superiores e inferiores, proceder-se-ia em duas posições diferentes, “uma de diante para trás, outra de perfil”; o peito, o abdômen e a cabeça seriam examinados sem problemas; as cavidades internas seriam as áreas mais exclusivas dos raios-X, onde casos de objetos engolidos (o autor cita uma dentadura reconhecida próximo à região cervical de uma mulher) e, no caso das fraturas ósseas, seria possível determinar com precisão a sua origem. É mencionado o sucesso feito em luxações, afecções inflamatórias dos ossos, tumores e desvios de coluna.

O uso de raios-X com fins exploratórios seria fundamental no diagnóstico de cálculos vesiculares e renais, sobre os quais pôde-se concluir a origem de cholesterina, além de deposições e deformações articulares; em casos pulmonares, havia possibilidades concretas de diagnóstico de problemas na pleura e da tuberculose, sobre o qual menciona que “Kelsch diz que em boa hora a radioscopia veio para ajudar a formular os diagnósticos de tuberculose [...] em que nem a auscultação, nem a percussão, nem os exames do catarro dariam resultados positivos”; alterações do esqueleto como um todo, como o raquitismo seriam facilmente estudadas; em oftalmologia, seria possível observar tanto a “existência de corpos estranhos, como também para verificar

a opacificação do *crystallino* consecutiva ao traumatismo”. Por fim, concluiu a lista de aplicações com o exame obstétrico de endodiascopia, que consistiria na introdução de um radioscopo na vagina para estudo do feto (CADAVAL, 1902).

Embora o uso dos raios-X seja louvado pelo cirurgião naval como um grande avanço científico, os riscos advindos dele eram pouco conhecidos, compilando-se relatos de acidentes oriundos do contato com a radiação sem necessariamente haver o conhecimento exato sobre a razão de tais males.

Em 11 de fevereiro de 1906, o *Jornal do Brasil* noticiou que o industrial francês Arthur Radiguet teria contraído uma “espécie de lepra generalizada”, referida como “radiodermatite”, além de relatos de quedas de cabelo e queimaduras pela manipulação prolongada dos raios-X (1906, p.1). A grande vantagem da radiação X em relação a outras conhecidas à época reside na não contaminação do ambiente pela emissão contínua de radiação: os raios-X são produzidos quando elétrons são fortemente acelerados pela imposição de uma alta diferença de potencial elétrico, causando uma corrente considerável e a colisão das partículas da qual se dissipa a energia cinética existente na forma de calor e raios-X, de tal maneira que ao findar a tensão exercida, a emissão acaba, diferente daquilo que ocorre com radioisótopos. Tal radiação, entretanto, tem energia suficiente para ionizar células do corpo e, como tal, para provocar mutações e outros problemas desde o nível celular, da mesma maneira que, enquanto potente energia, pode causar queimaduras graves<sup>5</sup>. O último exemplo citado, da endodiascopia, possivelmente resultou em má-formação de fetos e queimaduras na mucosa vaginal. Compreendemos que o desconhecimento de riscos e da própria essência dos raios-X à sua época são representativos de um ponto fundamental: a radioscopia era uma “descoberta” em andamento.

Segundo Martins, quando Wilhelm Conrad Röntgen (ou Roentgen) publicou seu primeiro trabalho, em janeiro de 1896, sobre os raios e seu potencial, tal evento teria tido tanto impacto na comunidade científica europeia que no mesmo ano cerca de mil artigos foram publicados sobre o tema e experimentos foram realizados para a compreensão da origem e natureza, além da absorção, polarização, difração<sup>6</sup>, luminescência, reflexão e refração<sup>7</sup> e outros fenômenos ondulatórios (MARTINS, 1997). Também é sintomático notar que apenas no ano seguinte, em 1897, o físico britânico J. J. Thomson conduziu experimentos que culminaram com a descoberta do elétron enquanto partícula dotada de uma natureza própria, a carga elétrica, relacionada com sua massa, esclarecendo aquilo que era tratado, desde décadas antes, apenas como raios catódicos (MAHAN; MYERS, 1990, p. 444).

Compreendemos, assim, que a aplicação dos exames de radioscopia e radiografia em diversas partes do corpo não se constituíam apenas em informações, mas também na possibilidade de contribuição para uma ciência em construção, em converter o Hospital da Marinha e a própria instituição em um meio laboratorial do fazer científico: aos marinheiros em sentido amplo, o benefício da diagnose; à ciência, a possibilidade de novos horizontes de aplicação de resultados em curto prazo das novas hipóteses, descobertas e teorias; a Cadaval, o trânsito e a conciliação de dois universos diferentes, o científico e o militar; e à *Revista Marítima Brasileira*, um espaço de divulgação científica dentro da Marinha de Guerra<sup>8</sup>.

Embora a institucionalização da prática científica no Brasil seja frequentemente utilizada pela historiografia como marco com a fundação do Instituto Oswaldo Cruz, concordamos com a perspectiva de Kropf e Hochman (2011) de que há a necessi-

dade de se pensar para além da ação das instituições, como os ofícios realizados por jesuítas e estudiosos ao longo de séculos anteriores ou da atuação de cientistas e entusiastas entre o final do século XIX e início do XX.

O conhecimento de José Ribas Cadaval sobre a radioscopia também é significativo de outro ponto: a formação médica. Se por um lado, a prática científica seguia num forte ritmo, por outro, a formação médica demandaria a constante atualização e diálogo com os temas científicos. Formado em medicina no Rio de Janeiro, Cadaval foi referido em homenagem feita pelo periódico *O Malho*, como portador de uma “pesada bagagem científica”, a qual incluiria ser membro da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Paris e, ainda, a apresentação de tese original sobre a electricidade médica em navios de guerra no

XIII Congresso Internacional de Medicina e Cirurgia da mesma cidade.

Outro ponto interessante é que Cadaval foi proprietário do Instituto Radio Electro-Therapico no Rio de Janeiro, onde haveriam se curado “mais de mil doentes, em sua maioria, portadores de moléstias chronicas” (*O Malho*, 1906, p. 15). Provavelmente, proprietário antes da implantação do gabinete de radioscopia, em 1902, uma vez que as notícias de jornais analisados se referem ao fato de a implantação não ter gerado custos ao Estado, o que pode ter ocorrido devido à transferência de equipamentos pessoais do tenente, que logo se tornara chefe do gabinete. A conciliação da prática profissional que exercia no Instituto e na Marinha possibilitou uma considerável capacidade de aliar interesses pessoais a interesses da Força Naval, tendo ainda três irmãos na Marinha mencionados pelo jornal.

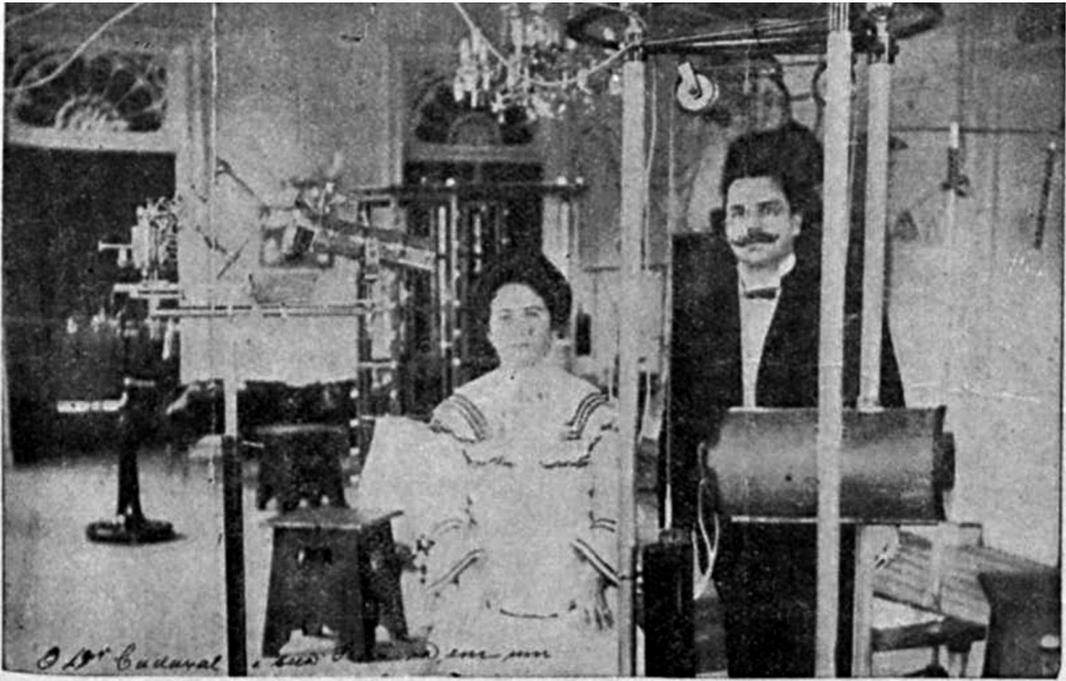


Figura 1- José Ribas Cadaval e sua esposa em um compartimento do Instituto de que era proprietário (*O Malho*, 1906, p. 15)

A imagem acima, constante na referida edição de *O Malho*, tem um significado importante, pois ao afirmar que a instituição possuía o que havia de mais moderno

em termos de exames e terapêutica, e situar o homenageado “em um dos salões”, a revista pretendia dimensionar o prestígio e a importância do médico, represen-

tativos da influência e da experiência que Cadaval teria.

Os conhecimentos dele na área de eletroterapia e radioscopia demandaram um profundo estudo em física e tal conhecimento é largamente utilizado no artigo publicado pelo militar na *Revista Marítima Brasileira*. Ao utilizar detalhes de experiências físicas e do próprio funcionamento do tubo de Crookes utilizado para produção de raios-X, vislumbramos outro tópico importante que Cadaval levanta: a formação médica.

O discurso físico prolixo e a necessidade de esclarecer fenômenos físicos, procedimentos metodológicos de experiências e, ainda, a possibilidade de diagnósticos com a radioscopia não cumpriram, assim, apenas uma estratégia de convencimento ao leitor, mas também um discurso acerca de sua própria formação e, por conseguinte, da formação médica: a contemporaneidade do tema suscitava a fragilidade do conhecimento de ciências físicas na formação médica.

Em 1908, o jornal *A Imprensa* publicou uma matéria criticando o uso dos raios-X por médicos, destacando a atuação do médico Carlos Reynier em discussão na Academia de Medicina de Paris, em 1906, e afirmando que o diploma de doutor em medicina não dava o conhecimento físico necessário à operação dos raios-X, sendo esse conhecimento mais acessível às ciências naturais que à medicina e a necessidade de criação de uma escola de radiografia, o que foi negado pelo voto dos demais membros da Academia, que ainda teriam decidido negar o uso de procedimentos com tal radiação a não médicos. O jornal ressaltava que médicos agiam como industriais seguindo interesses próprios, e ainda considerava a prática radioscópica e radiográfica como experiências nas quais os pacientes acabariam sendo cobaias justamente pela falta de

conhecimento dos médicos. Curiosamente, a matéria publicada recebe o título de “Defende tua pelle contra teu medico” (*A Imprensa*, 1908, p. 2).

Há, portanto, uma consciência da realidade da formação precária, pelo menos quanto ao conhecimento referido no artigo publicado na *Revista Marítima Brasileira*, e essa consciência dialoga tanto na esfera subjetiva de valorização do eu individual – detentor de um conhecimento diferenciado e indispensável – quanto na esfera crítica à realidade médica brasileira e, talvez, internacional. Trata-se, portanto, da consciência de uma medicina em conflito; amplo e longo, como Edler demonstra na transformação da climatologia ao longo do século XIX enquanto da passagem de uma visão preconceituosa lançada pela medicina pela pretensa irracionalidade climatológica em detrimento de uma análise científica ponderada e sistemática. O autor afirma, entretanto, que se os efeitos sobre o meio possibilitaram a reflexão em torno das respostas do organismo em relação ao meio e, por fim, a relativização e revisão da ciência climatológica após um longo percurso de críticas (EDLER, 2011), mesmo quando uma pretensamente racional e metodológica já se estabelecia, em princípios do século XX, os conflitos não cessaram em torno daquilo que deveria ou não ser importante à formação médica.

## SAÚDE, PODER NAVAL E SEGURANÇA

Se por um lado a perspectiva de Cadaval em conciliar a prática científica com a vida militar foi possível graças a uma capacidade de articulação de interesses distintos, por outro, a Marinha do final do século XIX e início do XX passou a ressignificar seu próprio papel através da apreensão da teoria do poder naval.

Em 1890, o Almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan publicou a obra *The*

*influence of sea power upon history*, apresentando a teoria do poder naval: o desenvolvimento das nações, da antiguidade à era contemporânea estaria intimamente relacionado ao controle do mar. O mar era compreendido por Mahan como uma grande via de circulação, e o poder naval uma espécie de escala comparativa entre os países como maneira de averiguar a capacidade de controle sobre tal via. As variáveis mencionadas pelo autor para análise do poder naval eram: posição geográfica, onde a distribuição de fronteiras terrestres e marítimas poderia favorecer ou dificultar conflitos pelo mar; acessibilidade ao mar; extensão territorial com maior ou menor fronteira marítima; número de habitantes distribuídos em tais fronteiras e engajados diretamente ao mar; características nacionais, dentre as quais uma espécie de predisposição ao mar e, por fim, características de governo (PEREIRA, 2015). O controle do mar passaria, portanto, pela leitura metódica de cada um desses aspectos básicos no entendimento do almirante, o que implicaria o desenvolvimento de meios adequados. O controle das populações ligadas ao mar bem como dos marinheiros seria indispensável.

A ideia de controle perpassava a noção de disciplina física e mental à realidade naval. Nesse sentido, é conveniente abordar o tema da medicina tropical e sua relação com o âmbito militar. Em primeiro lugar, a passagem do século XIX para o XX enquadra-se no momento de criação e consolidação da microbiologia, cuja origem está ligada ao contato e a consequente visão europeia sobre os trópicos. A medicina tropical, como explica Schweickardt, também foi utilizada como discurso para a presença europeia nas colônias ao longo do século XIX e a influência em outras áreas, sendo resultado de uma convenção e estratégia de adaptação dos europeus a uma lógica distinta e como

fruto de relações entre a medicina desenvolvida no continente e nas áreas tropicais (SCHWEICKARDT, 2011, pp. 51-52). A medicina tropical foi desenvolvida em conjunto com um processo de higienização que buscava, antes de tudo, a adequação das populações (especialmente dos sertões) a um modelo de comportamento e, portanto, de civilização. Assim, dois pontos se interseccionam na construção de políticas públicas de saúde na Primeira República: o primeiro deles diz respeito à relação estreita entre a doença e o atraso do Brasil; o segundo, o combate à doença como um projeto de nação.

Sobre o primeiro ponto, Hochman (2011) e Muniz (2013) indicaram que as expedições científicas realizadas, sobretudo pelo Instituto Oswaldo Cruz, concluíram haver a disseminação da doença pelos sertões do Brasil. A doença seria, assim, um elemento que ligaria praticamente todos os brasileiros, uma espécie de identidade em comum. No entanto, a perspectiva de um país civilizado não poderia sustentar a existência de um país doente, de maneira que gradativamente as políticas públicas alteraram sua perspectiva ao longo das décadas que se seguiram praticamente até o período democrático de 1946-1964 onde a doença seria um problema ligado ao desenvolvimento do Brasil, seja por representar o atraso, seja por impedir o trabalho e, assim, o progresso.

O combate à doença – e o início das medidas adotadas para tal – permeou da mesma forma uma noção que Gilberto Hochman denomina como a consciência de uma interdependência, isto é, a saúde de um indivíduo também dependeria da saúde daqueles que o cercavam (2012, p. 48). A consciência da necessidade de combater a doença representou, assim, um projeto de nação através da identidade de tal interdependência, tanto quanto um projeto de civilização. O processo de

higienização cumpria, também, a tarefa de ocupar os sertões e levar a presença do Estado a eles, construídos de maneira reificada como vazios demográficos, locais de isolamento, rusticidade, como compreende Nísia Trindade Lima (1999).

No âmbito das Forças Armadas, há um elemento que as distinguiu nesse processo de higienização, pois havia um serviço de saúde exclusivo aos militares. O serviço hospitalar da Marinha, por exemplo, ao ser reorganizado pelo Decreto nº 4.644 de 1902, dividiu as instalações de saúde da Força Naval em duas classes distintas. A primeira classe, onde se enquadrava apenas o Hospital de Marinha do Rio de Janeiro, seria responsável pelo tratamento de moléstias em geral e cirúrgicas; deveria haver pelo menos 300 leitos, além de uma farmácia e laboratório, gabinete médico cirúrgico, gabinete oftalmológico, gabinete hidroeleto-terápico, gabinete de radioscopia e radiografia, gabinete dentário, gabinete de micrografia e microbiologia, salas de recreio, depósitos, secretarias e arquivos, cozinha e copa, pelo menos duas enfermarias e banheiros distribuídos hierarquicamente. A segunda classe se comporia pela enfermaria de Copacabana, destinada especificamente ao recebimento de “beribéricos, tuberculosos e convalescentes”. Havia ainda enfermarias em escolas e outros estabelecimentos para tratamento de procedimentos mais simples e provável seleção de recrutados para o serviço militar.

Segundo Cardoso, a construção dos serviços de saúde militares nos Estados Unidos e em alguns países europeus entre os séculos XVII e XIX passou pela adequação do corpo dos militares, onde o rígido protocolo higienista pouparia a saúde dos colonizadores em relação ao ambiente hostil dos trópicos. Pensando o trópico como um “espaço conceitual” mais que um espaço físico, a autora compreende a

construção da higiene militar como estratégia de sobrevivência (CARDOSO, 2011).

O fato de haver um serviço hospitalar próprio à Marinha implicava respeito da estrutura dos estabelecimentos de saúde à própria hierarquia militar. Havia salas diferentes e mesmo os banheiros não eram compartilhados por praças e oficiais. Entendemos a ideia da distinção hierárquica dos hospitais e serviços de saúde dentro de uma consciência de dois mundos distintos dentro da Armada, não apenas por funções profissionais, isto é, havia uma hierarquia mais profunda entre oficiais e praças, uma separação entre dois mundos que também se compunham de lugares diferentes a serem ocupados. A higienização na Marinha de Guerra não representava apenas o combate à doença, mas, assim como na sociedade civil de modo geral, um projeto de civilização que implicaria disseminação da própria lógica hierárquica. Deste modo, o alvo higienista não eram todos os militares, mas especialmente os grumetes, marinheiros e cabos, ou seja, as camadas mais subalternas da referida instituição militar. O poder da hierarquia se manifestava desde o mínimo fato de que os utensílios para doentes seriam de ferro ágata para sargentos e praças<sup>9</sup> e de porcelana, cristal ou vidro para oficiais e aspirantes. Havia, portanto, uma prática diferenciada ao corpo dos dois mundos, sendo o dos oficiais como símbolo da civilização, do refinamento, e o das praças como um mundo a ser civilizado.

Em 1893, o serviço sanitário dos portos foi regulamentado pelo Decreto nº 1.558 com o objetivo de conter a disseminação de doenças por tal via. Sob responsabilidade da Inspetoria Geral de Saúde dos Portos e devendo contar com inspetores em cada estado, ela seria responsável por inspecionar embarcações, mercadorias e pessoas e, em caso de constatação de doença potencialmente epidêmica, isolar cada parte para a contenção das doenças.

Mas se por um lado o governo federal deveria agir de maneira direta, por outro, era a Marinha, através das Capitânicas dos Portos, regulamentadas pelo Decreto nº 3.929 de 1901, que deveria registrar, matricular e exercer a fiscalização sobre marinheiros de embarcações mercantes, ribeirinhos, mercadorias e embarcações. Ao exercer o papel de polícia sobre as águas, o serviço de saúde e as capitânicas exerciam o controle sobre o mar que Mahan apontava como indispensável ao desenvolvimento das nações, ao cuidar de marinheiros, combatendo doenças e podendo construir diagnósticos mais precisos através da tecnologia, como a radioscopia e a radiografia, o serviço de saúde da Marinha exercia papel fundamental ao funcionamento da instituição, aquilo que foi pensado como o poder naval e a capacidade de uso do mar e, portanto, à segurança do país.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este trabalho foi voltado à análise de três universos que se cruzam: o da ciência, compreendida como prática, área de conflitos (enquanto formação) e ainda construção social; o do poder, enquanto uso da tecnologia como símbolo de desenvolvimento e força; e o da segurança, enquanto exercício do controle do Estado sobre o território. Há, evidentemente, a possibilidade de ampliação de debates pontuais no texto que devem ser explorados em outros trabalhos dentro da pesquisa sobre a Marinha de Guerra brasileira, entretanto, buscamos acima de tudo vislumbrar a possibilidade de examinar em eventos específicos, como o caso da implementação do serviço de radioscopia e radiografia na Marinha, os universos em trânsito na realidade humana.

Vislumbramos ainda a possibilidade concreta de compreender como o cruzamento desses universos se materializou a partir de um eixo em comum, o discurso científico. Entendemos que a implantação do diagnóstico por radioscopia na Marinha atendia aos interesses da instituição, que passava por um processo de instrumentalização da arte da guerra a partir do viés científico, onde o progresso técnico significava o progresso da ciência. Nesse sentido, a radioscopia é um dentre diversos no âmbito da saúde. Sobre essa área, Silvia Capanema de Almeida demonstrou o quanto as mudanças na alimentação dos marinheiros foram significativas para um segundo processo de modernização – o do pessoal –, pensado depois do processo material (ALMEIDA, 2012), fruto de estudos e discussões em torno de prevenir doenças, em especial a beribéri que junto à tuberculose vitimavam grande quantidade de marinheiros.

Em perspectiva, o caso da radioscopia parece-nos peculiar não apenas por refletir de maneira tão próxima o avanço científico (já que a instalação do gabinete se deu apenas seis anos após a efetiva descoberta dos raios-X) como também por provavelmente representar a convergência de interesses da instituição com um cientista médico que se tornou parte dela, mas que não deixou de exercer de forma privada a medicina, o que merece ser destacado para pesquisas futuras no sentido de verificar, no caso da Marinha, a frequência e os impactos na força, considerando que médicos não tinham formação específica em academias, mas eram recrutados na sociedade civil já como profissionais formados. Esperamos estimular ainda debates em torno da convergência de tais interesses tendo em vista que a importância das instituições nas pesquisas em saúde no Brasil já é bem destacada na historiografia, em especial, em casos como da atual Fundação Oswaldo Cruz e sua trajetória. No caso específico da Marinha, também nos instiga a investigar o quanto ela pode ter sido um polo para implementação de procedimentos e pesquisas científicas.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. *História, ciência, saúde – Manguinhos* [online], Rio de Janeiro, v. 19, suppl. 1, pp 15-33, 2012.

Armada. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 7 fev. 1902. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

BONTRAGER, Kenneth L. Qualidade de imagem, tecnologia digital e proteção radiológica. In: *Tratado de Posicionamento Radiológico e Anatomia Associada* 7ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

BRASIL. Decreto nº 1.558, de 7 de outubro de 1893. Regula o serviço sanitário dos portos da Republica. Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, RJ, 1894, p. 663-689. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1558-7-outubro-1893-502834-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 jan. 2017.

BRASIL. Decreto nº 3.929, de 20 de fevereiro de 1901. Aprova o regulamento para as capitâneas de portos. Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, RJ, 1902, v. 1, p. 230-327. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2136/000178.html>>. Acesso em 14 jan. 2017.

BRASIL. Decreto nº 4.644, de 5 de novembro de 1902. Dá nova organização ao serviço hospitalar da marinha de guerra. Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, RJ, 1903, v. 2, p. 584-619. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-4644-5-novembro-1902-519612-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 14 jan. 2017.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo contra-almirante J. Pinto da Luz, ministro de Estado dos negócios da Marinha em Abril de 1902*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2137/>>. Acesso em: 06 dez. 2018.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante Julio Cesar de Noronha, ministro de Estado dos negócios da Marinha em Abril de 1904*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2139/contents.htm>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

CADAVAL, José Ribas. Das vantagens da instalação de um gabinete de radioscopia no Hospital de Marinha. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 8, fevereiro de 1902, p.1090-1105. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=008567&pesq=%22Radioscopia%22&pagfis=133925>, acesso em 13 set.2021.

CARDOSO, Rachel Motta. Aspectos da higiene militar e suas “estratégias de sobrevivência”. *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, nº 5, ano II, p. 53-63, ago. 2011.

Defende tua pelle contra teu médico. *A Imprensa*, p. 2, 12 jun. 1908. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

Dr. José Ribas Cadaval. *O Malho*, Rio de Janeiro, n. 203, p. 15, 4 ago. 1906. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital>>. Acesso em 11 jan. 2017.

EDLER, Flávio C. *A Medicina no Brasil Imperial: clima, parasitas e patologia tropical*. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2011.

KROPF, Simone; HOCHMAN, Gilberto. From the Begginings: Debates on the History of Science in Brazil. *Hispanic American Historical Review*, Durham, v. 91, n. 3, p. 391-408, 2011.

HALLIDAY, David. Difração. In: *Fundamentos de física*, vol. 4: óptica e física moderna. Rio de Janeiro: LTC, 2009.

HOCHMAN, Gilberto. O micróbio da doença e o poder público: o movimento sanitário brasileiro e o surgimento de uma consciência da interdependência. In: *A era do saneamento: as bases da política de saúde pública no Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 2012.

HOCHMAN, Gilberto. Saúde pública ou os males do Brasil são. In: BOTELHO, André; SCHWARCZ, Lilia (Orgs). *Agenda Brasileira: temas de uma sociedade em mudança*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, pp. 480-491.

LIMA, Nísia Trindade. Missões ao interior e interpretação do Brasil. In: *Um sertão chamado Brasil*. Rio de Janeiro: IUPERJ, 1999.

MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history 1660-1783*. Boston: Little, Brown & Co, 1890.

MAHAN, Bruce M.; MYERS, Rollie J. Termodinâmica química. In: *Química curso universitário* quarta edição. WILMINGTON: Addison-Wesley Iberoamericana S.A., 1990.

MARTINS, Roberto de Andrade. Investigando o invisível: as pesquisas sobre raios X logo após a sua descoberta por Röntgen. *Revista da SBHC*, Rio de Janeiro, n. 17, p. 81-102, 1997.

MARTINS FILHO, João Roberto. Rumo à modernidade: os programas navais de 1904 e 1906. In: *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

MUNIZ, Érico S. Saúde, desenvolvimento e endemias rurais no Brasil. In: *Basta aplicar uma injeção? Desafios e contradições da saúde pública nos tempos de JK (1956-1961)*. Rio de Janeiro: Fino Traço/ EDUEPB/FIOCRUZ, 2013, pp. 17-34.

NAVARRO, Marcus Vinicius Teixeira et al. Controle de riscos à saúde em radiodiagnóstico: uma perspectiva histórica. *História, ciências, saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 4, p. 1.039-1.047, out.-dez. 2008.

Palestras científicas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 11 fev. 1906, p.1. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

Palestras científicas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30 jun. 1903. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

PEREIRA, Pablo Nunes. *O sentido da modernização: poder naval, imperialismo e segurança nacional no Brasil*. In: Simpósio de História em Estudos Amazônicos, II, 2015. Belém. Anais do II Simpósio de História em Estudos Amazônicos vol. 4: Estado, culturas políticas & militares. Belém: Editora Açaí, 2015, pp. 88-97.

ROCHA, Ismael da. O xiphopago do Brazil, Meninas Rosalina e Maria. *O Brazil Médico*, Rio de Janeiro, n. 30, p. 263-265, 8 ago. 1900. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

SCHWEICKARDT, Júlio Cesar. *Ciência, nação e região: as doenças tropicais e o saneamento no estado do Amazonas, 1890-1930*. Rio de Janeiro: FIOCRUZ/FAPEAM, 2011.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> A conclusão desse número refere-se a pesquisas feitas em relatórios ministeriais, na *Revista Marítima Brasileira*, no Repositório de nomes dos navios da Esquadra brasileira e relatórios de órgãos da Marinha à época, as quais resultaram na confecção de 12 planilhas sobre as embarcações do período e a distribuição espacial. A saber: canhoneiras fluviais *Acre, Amapá, Juruá e Missões*; cruzadores *Andrada, Barroso, Benjamin Constant, Carlos Gomes, Primeiro de Março, República, Tamandaré e Tiradentes*; avisos *Fernandes Vieira, Jutahy, Oyapock, Tavares de Lyra, Teffé, Tocantins e Vidal de Negreiros*; caça-torpedeiro *Gustavo Sampaio*; canhoneira *Cananea*; encouraçados *Deodoro, Floriano e Riachuelo*; torpedeiros *Bento Gonçalves, Goyaz, Pedro Ivo, Sabino Vieira e Silvado*. Não consideramos para tais fins embarcações militares não armadas, como rebocadores, vapores e o iate presidencial.

<sup>2</sup> A cerimônia de inauguração, ocorrida em 7 de fevereiro, foi feita na presença do chefe do corpo de saúde, Contra-Almirante Pereira Guimarães e do assistente Affonso Henrique de Castro Gomes (*JORNAL DO BRASIL*, 1902, p.2).

<sup>3</sup> Para o autor, as experiências de combate a certas doenças no Amazonas refletem tal realidade como laboratório de novas ideias e teorias. Não se poderia pensar, assim, que havia a produção de ideias na Europa e mera reprodução nos trópicos. Eles as apreendiam e davam significados específicos, muitas vezes sendo os locais de construção e consolidação de novas correntes, como é o caso da teoria do vetor. O centro e a periferia dialogam e se dão significados diferentes, sendo por isso mesmo duas categorias a serem problematizadas (SCHWEICKARDT, 2011).

<sup>4</sup> Há uma distinção no campo da radiologia entre a tecnologia filme-ecrã e digital, podendo ambas serem utilizadas. De um modo geral, a primeira demanda chapas metálicas contendo vidros e películas especiais que, ao captarem a radiação

remanescente da exposição feita, passam a adquirir fluorescência, devendo ser submetidas a procedimentos químicos para revelação e fixação da imagem radiográfica. No segundo caso, captadores ligados em computadores detectam a radiação e a formação de imagem, que é processada pelo próprio computador que a reproduz de maneira impressa (BONTRAGER, 2010).

<sup>5</sup> E, evidentemente, os riscos do uso do radiodiagnóstico foram sendo trabalhados e controlados na medida em que os danos foram constatados historicamente (NAVARRO, 2008).

<sup>6</sup> A difração é o fenômeno de dispersão e espalhamento de ondas que possibilita “contornar” objetos e espalhar-se mesmo após a passagem por uma estreita fenda, segundo a explicação ondulatória da luz e da teoria eletromagnética (HALLIDAY, 2009).

<sup>7</sup> Reflexão e refração são dois fenômenos que ocorrem, dentro da teoria eletromagnética, quando da incidência de uma onda sobre uma superfície que divide dois meios distintos (portanto, com estados da matéria diferentes), sendo o primeiro quando do retorno da onda pelo mesmo meio e o segundo quando da passagem para o outro meio, alterando algumas de suas características (HALLIDAY, 2009).

<sup>8</sup> É preciso enfatizar que à época da publicação do artigo, a Revista contava com cerca de 220 assinantes (BRASIL, 1902, p. 122), o que possivelmente não representava o mesmo alcance de um jornal de grande circulação, mas o impacto dentro da instituição era significativo.

<sup>9</sup> À época, os sargentos eram considerados oficiais inferiores.



# Comunicação

**Comunicações proferidas durante  
o XII Encontro Internacional de  
História da Guerra da Tríplice  
Aliança, realizado entre 16 e 19 de  
setembro de 2021**

---

*Sergio Willian de Castro Oliveira Filho*

---

*Carlos André Lopes da Silva*

---

*Francisco Eduardo Alves de Almeida*

# O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da Força Naval brasileira às vésperas da Batalha Naval do Riachuelo.\*

**Sergio Willian de Castro Oliveira Filho**

Doutor em História Cultural. Capitão-Tenente (T). Professor da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará (EAMCE).

Bom dia a todos! Sou o Capitão-Tenente Sergio Oliveira, da Marinha do Brasil, Doutor em História Cultural pela Universidade Estadual de Campinas e, atualmente, professor da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará.

Primeiramente, gostaria de agradecer a organização do evento pela oportunidade de poder apresentar minha pesquisa. Tive a grata satisfação de estar presente no Décimo Encontro que aconteceu na cidade de Assunção e, novamente, aqui me encontro para discutir um pouco e compartilhar minha pesquisa, além de também poder aprender bastante com as pesquisas dos demais expositores.

A minha comunicação se chama “O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da Força Naval brasileira às vésperas da Batalha Naval do Riachuelo”. A Batalha Naval do Riachuelo, que aconteceu no dia 11 de junho de 1865, geralmente, na historiografia sobre a guerra, especialmente na historiografia naval brasileira, recebe uma ênfase muito grande na batalha em si, na dinâmica do que aconteceu durante todo aquele dia 11 de junho e as suas repercussões nos dias e meses seguintes para o contexto geral da Guerra da Tríplice Aliança.

Para a Marinha brasileira, a Batalha do Riachuelo é envolta de ares com tons épicos, tanto que tal batalha naval é considerada a Data Magna da Marinha brasileira, tida como um evento muito importante, até mesmo por ter sido a maior batalha naval ocorrida nas vias fluviais da América do Sul.

Essa batalha de fato proporcionou às forças aliadas, em especial à Armada brasileira, uma implementação mais efetiva do bloqueio naval aliado, uma imposição de graves perdas à Esquadra paraguaia e o início de uma mudança na iniciativa ofensiva da guerra. Logo após a batalha, ocorrida em junho, nos meses seguintes se dará a rendição paraguaia em Uruguaiana e o recuo das forças paraguaias que deixarão o território argentino, no curso do ano de 1865.

A missão principal da Força Naval brasileira, antes da Batalha Naval do Riachuelo, consistia em transportar tropas da Tríplice Aliança e, principalmente, bloquear as vias fluviais da Bacia do Prata, a princípio o Rio Paraná. Como muito bem foi dito pelo professor Miguel Recupero, no dia 25 de maio de 1865, ocorre o ataque aliado à cidade argentina de Corrientes, que estava sob a ocupação paraguaia, resultando em uma retomada temporária da cidade de Corrientes, fruto de uma ação conjunta da Esquadra Imperial brasileira com as tropas argentinas, sob o comando do General Wenceslao Paunero. Porém, dois dias depois, a cidade é reocupada pelos paraguaios.

Não obstante, essa ação dos aliados gerou uma preocupação por parte do Marechal Solano López em relação à Esquadra brasileira que vai gerar o famoso plano paraguaio de tomar os navios da Esquadra Imperial brasileira, cuja tentativa de efetivação resultou na Batalha Naval do Riachuelo.

Em que consistiam as divisões navais que participaram dos combates naquele dia? Do lado brasileiro havia a Segunda Divisão Naval, sob o comando do Chefe de Divisão, Francisco Manuel Barroso da Silva, que tinha por capitânia a Fragata *Amazonas* e mais quatro navios, e a Terceira Divisão Naval, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Gomensoro, com quatro navios, sendo a Corveta *Jequitinhonha* a belonave de maior porte. No total, foram nove navios brasileiros participantes da Batalha Naval do Riachuelo. Do lado paraguaio, a Força Naval era comandada pelo Capitão de Fragata Pedro Ignacio Meza e composta por oito navios e seis chatas artilhadas.

O então Primeiro-Tenente da Armada Imperial Antônio Luiz von Hoonholtz, comandante da Canhoneira *Araguari*, produziu um plano iconográfico da batalha, a qual ocorreu muito próximo à Corrientes, pois um pouco ao sul da cidade, na mar-

gem do Chaco, haviam fundeado os navios brasileiros após a retomada de Corrientes pelos paraguaios. Quando do início da batalha, a ação naval se deu na embocadura do pequeno riacho denominado Riachuelo, às margens do Rincón de Lagraña e das barrancas de Santa Catalina.

Contudo, meu objetivo hoje não é falar da batalha, mas sim discorrer acerca das dificuldades logísticas que a Força Naval brasileira enfrentou antes da batalha, pois muita ênfase é dada à dinâmica da batalha, por justamente ter sido um evento muito importante, porém é interessante nós entendermos as dificuldades que foram enfrentadas pelas forças aliadas, em especial pela Marinha Imperial brasileira antes da batalha.

Em abril de 1865, dois meses antes da refrega, as duas divisões navais brasileiras, primeiramente a Terceira Divisão e dias depois a Segunda Divisão, iniciaram a jornada de subida do Rio Paraná. As duas divisões eram compostas por 12 navios e várias foram as dificuldades no caminho. Devido ao grande porte das belonaves, ocorreram muitos encalhes no trajeto, além de atrasos devido ao apoio prestado às tropas argentinas do General Paunero que se deslocavam à margem do rio.

Além disso, os brasileiros tinham uma grande expectativa de abastecimento quando chegassem a Corrientes, já que, ainda em Buenos Aires, antes da partida das divisões navais brasileiras, havia sido encomendada a aquisição de alimentos e carvão a fornecedores de Corrientes, o que foi frustrado, tendo em vista que, antes da chegada dos brasileiros, a cidade foi ocupada pelos paraguaios.

Ao mesmo tempo, ocorria o avanço de duas colunas do Exército paraguaio, uma margeando o Rio Uruguai, que será aquela coluna que ocupa as cidades do Rio Grande do Sul, por exemplo, Uruguiana; e outra coluna, comandada pelo General

Robles, que marchou às margens do Rio Paraná. Tais colunas paraguaias dificultaram ainda mais o abastecimento da Força Naval brasileira por meio de coação dos fornecedores locais.

Por fim, a dificuldade e a demora de abastecimento das divisões navais brasileiras no Rio Paraná ocorreram também pelo fato de que vários veleiros que tinham sido contratados em Buenos Aires para levar-lhes alimentos e combustível encontraram dificuldades na subida do Rio Paraná por diversos motivos, dentre os quais, as condições meteorológicas e de navegação.

A situação dramática dos brasileiros às vésperas da batalha pode ser vislumbrada em vários documentos, dos quais gostaria de compartilhar alguns deles. Entre esses documentos, há o diário particular do Almirante Barroso. No dia 1º de junho, o Almirante Barroso escreveu em seu diário:

(...) em breve escasseará a carne, faltando já bolacha em alguns navios. Como deste gênero ou pão e carne, contávamos obter suprimento em Corrientes, tendo sido ocupada esta cidade pelos Paraguaiois, nada recebemos, e temos que recorrer ao pouco que trouxemos (...) Dispus para que amanhã siga o *Ipiranga* até o Rincón do Soto a buscar carne-seca.

Dias depois, em 6 de junho, o Almirante Barroso diz o seguinte em seu diário: "(...) Espero a cada momento que me chegue o *Ipiranga*, que mandei ver a carne". No dia 7 de junho, Barroso escreve: "(...) São 7 horas da noite, não me chegou ainda o vapor *Ipiranga* (...) temos tantos inconvenientes para obter carne (...); vai amanhã o vapor pequeno *Igurei* a procurá-lo".

No dia seguinte, Barroso escreve:

Chegou às 9 ¼ o *Espigador*, respirei, sendo que trazia bolacha que me dava para alguns dias a

meia-ração, até que me venha novo reforço. Carnes é do que estou necessitado; é preciso que venham com a maior brevidade. (...) Às 4 horas (...) apareceu o vapor *Ipiranga* (...) Não trouxe carne! (...) o administrador Quevedo, cunhado do Lafón (...) [disse] que Robles lhe tinha dito que se desse carnes aos brasileiros, que degolava a ele e a toda a família e largaria fogo ao saladeiro.

Em 11 de junho, momentos antes da batalha ter início, o Chefe Naval brasileiro registrou em seu diário: "Tinha ido de manhã cedo o prático com a lancha do vapor *Jequitinhonha* buscar carne no Chaco, pois tinha comprado cerca de 30 reses e tinha mandado carnear cinco ou seis".

Além dos registros em seu diário particular, Barroso constantemente enviou correspondências ao Almirante Tamandaré, Comandante em Chefe da Força Naval brasileira, que se encontrava em Buenos Aires. Nessas correspondências, Barroso solicita o envio de alimentos e de combustível.

No dia 21 de maio, Barroso informou a Tamandaré que o carvão e os alimentos escasseavam e que a situação se agravava devido ao apoio às tropas argentinas do General Paunero que, devido à operação que ocorreria no dia 25 de maio, superlotaram os navios brasileiros. Dias depois, em 1º de junho, Barroso informa a decisão de enviar a Canhoneira *Ipiranga* rio abaixo a fim de adquirir carne-seca, pois só teria alimentos para mais sete ou oito dias, além de ter a bordo cerca de 200 doentes. Nos dias 2, 3 e 4, Barroso reforça o pedido de envio de alimentos. Em 7 de junho, informa em sua correspondência ao Almirante Tamandaré que as tripulações das divisões navais brasileiras estavam sendo golpeadas pelas três pragas apocalípticas: "peste, fome e guerra".

Não só Barroso escreveu correspondências trazendo pistas sobre essa situa-

ção dramática. Outros oficiais brasileiros nos deixaram registros sobre essa situação. O Primeiro-Tenente Antonio Luiz von Hoonholtz, futuro Almirante e Barão de Teffé, então comandante da Canhoneira *Araguari*, em correspondência enviada a seu irmão que estava no Rio de Janeiro, informa-lhe que às vésperas da batalha estava:

comendo mal, bebendo uma água impossível e martirizado dia e noite pelos mosquitos (...) o trabalho é duro a bordo (...) cumpre afrontar os gases mefíticos da margem do Gran Chaco para derrubar lenha com que alimentar as caldeiras na falta de carvão.

Ou seja, os brasileiros necessitavam manter as caldeiras dos navios em funcionamento, porém não havia carvão suficiente para tal, e visando economizar carvão tais caldeiras eram alimentadas por madeira retirada das árvores no chaco.

Datadas de 9 de junho de 1865, duas missivas advindas da Força Naval sob o comando de Barroso foram enviadas ao Primeiro-Tenente Arthur Silveira da Motta (futuro Almirante e Barão de Jaceguai). Silveira da Motta à época estava em Buenos Aires servindo como secretário e ajudante de ordens do Almirante Tamandaré. Um dos missivistas era o Capitão-Tenente Joaquim José Pinto, comandante da Corveta *Jequitinhonha*, que assim se expressava em sua carta:

Mandou-se o *Ipiranga* a um saladeiro acima de Goya buscar carne-seca, e voltou ontem sem trazer meia libra, porque os paraguaios determinaram ao administrador que nem carvão, nem carne deviam vender aos brasileiros (...)

Pelo que vejo, breve teremos de morrer de fome por falta de providência dos fornecedores, pois a respeito do carvão não

falo que por cá é ouro – e não se encontra.

Recomendo-lhe, meu amigo, para nossa continuação aqui, mantimentos bons e carvão, do contrário, teremos de correr envergonhados para baixo.

Há navios que não têm bolacha, outros carne-seca ou salgada, porque fresca nem por sombra (...)

De maneira que aqui nos vemos entre a fome e a guerra.

**O segundo missivista era o Capitão de Mar e Guerra Segundino Gomensoro, o qual também expunha a difícil situação:**

Estamos nós bloqueados completamente, porque recurso algum aparece e notícias, só de tarde em tarde. Em todos os navios já os oficiais estão, há dias, reduzidos ao rancho paiol. Eu mesmo, que como sabe, sou previdente, já me vou reduzindo aos últimos recursos; verdade é que o anzol me tem valido e a mais alguém. (...) Nossas guarnições (...) privadas de bolachas. Isto tem produzido moléstias graves.

Salta-nos aos olhos a afirmação do segundo oficial de maior antiguidade da Força Naval brasileira no Rio Paraná, o Comandante Gomensoro, ao afirmar que, ironicamente, aqueles que deveriam impor o bloqueio naval estariam “bloqueados completamente” pelos paraguaios, os quais haviam conseguido impedir o fornecimento de alimentos e carvão aos navios brasileiros. Gomensoro afirma ainda em sua correspondência a sorte aliada de os paraguaios não saberem completamente da situação brasileira naquele momento pois “Que glórias para os paraguaios se soubessem nossas misérias!”.

Para encerrar, gostaria de fazer minhas considerações finais. Sem sombra de dúvida houve uma grande batalha em Riachuelo, no dia 11 de junho de 1865, mas,

muito além da Esquadra e Infantaria paraguaias às margens do Rio Paraná, das baterias de artilharia dispostas nas barrancas de Santa Catalina, a Força Naval brasileira teve que enfrentar um inimigo muito feroz, que foram as dificuldades logísticas de abastecimento, a fome, o desafio de manter os navios em operação.

A vitória em Riachuelo não significou o fim das penúrias brasileiras, pois os marinheiros brasileiros precisaram ainda aguardar mais alguns dias até receberem suprimentos, carvão e alimentos dos fornecedores advindos de Buenos Aires.

Mas, sem dúvida, a vitória significou o início de um bloqueio naval mais efetivo e o avanço aliado. A retirada das tropas paraguaias de Corrientes auxiliou em muito a ação logística para a sequência do conflito. Para finalizar trago uma frase do historiador John Keegan, o qual afirma que “a logística interfere na guerra, mesmo na do general mais cuidadoso e talentoso”. Isto é, uma guerra não é feita apenas de batalhas, mas se constitui de todo um conjunto logístico que possibilita o combate acontecer e isso foi um aspecto determinante em uma guerra que demandou um grande esforço logístico por parte de todas as forças envolvidas durante todo o curso da guerra.

Agradeço a atenção. Muito obrigado!



# Armamentos e Novas Tecnologias empregadas pela Armada Imperial na Guerra da Tríplice Aliança.\*

**Carlos André Lopes da Silva**

Chefe do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Sócio Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

Bom dia a todos. Sou Capitão de Fragata do Quadro Técnico da Marinha do Brasil, formado e pós-graduado em História e atuo como pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil desde 2000, trabalhando com temas vinculados à história marítima brasileira, inclusive a participação da Marinha brasileira na Guerra da Tríplice Aliança. Agradeço à organização do Encontro Internacional de História da Guerra da Tríplice Aliança por essa oportunidade e minha apresentação intitula-se “Armamentos e novas tecnologias empregadas pela Armada Imperial na Guerra da Tríplice Aliança”.

O navio vem sendo empregado como uma plataforma de armas desde os primórdios da navegação quando combatentes portando armas de arremesso, como o arco e a lança, atingiam seus oponentes a distância, prevenindo ou antecipando a luta corpo a corpo entre tripulações após a abordagem. Com a vulgarização da arma de fogo de tubo na baixa Idade Média, a associação navio e artilharia tornou-se o paradigma da guerra naval, mesmo que ainda perdurassem modos mais arcaicos de combate sobre as águas, como a abordagem e o abalroamento – este último utilizado pela Fragata *Amazonas* na Batalha Naval do Riachuelo ocorrida no Rio Paraná no dia 11 de junho de 1865.

A adoção da propulsão a vapor pelas Marinhas de Guerra modificou a configuração dos navios como plataforma de armas. A introdução do vapor no projeto dos navios de guerra não se restringia à máquina e ao elemento propulsor (roda de pás ou hélice), mas a instalação de todo um sistema que envolvia uma ou mais caldeiras com suas fornalhas, tanques de água e reservatórios de carvão, o que ocupava espaços antes disponíveis para a montagem dos canhões. A roda de pás, primeiro tipo de elemento propulsor adotado e instalado em pares nas laterais do casco, provocou a diminuição do número de canhões e deslocou-os para as extremidades do convés principal. Para exemplificar a remodelação sofrida pelos navios de guerra nos primeiros anos da adoção do vapor, o navio capitânia brasileiro da Guerra da Independência (entre 1823 e 1825), a Nau a vela *Pedro I*, de pouco mais de 60 metros de comprimento, estava armada com 74 canhões instalados em bateria por três conveses; a já citada Fragata a vapor *Amazonas*, um dos principais navios da Marinha Imperial na Guerra da Tríplice Aliança, de quase 60 metros de comprimento e equipada com duas grandes rodas de pás nas laterais, tinha apenas seis canhões, todos no convés principal.

A artilharia embarcada, que não havia sofrido grandes alterações desde meados do século XVII, viu grande evolução com os canhões que disparavam projéteis explosivos, cujo principal modelo foi

o canhão naval projetado pelo engenheiro francês Henri-Joseph Paixhans na década de 1820. A Marinha Imperial cedo os adotou, contudo o maior avanço da artilharia naval na primeira metade do século XIX se daria com a introdução do raiamento dos canos, que, conjugado ao poder destrutivo do projétil explosivo, daria maior alcance, precisão e poder de penetração e poder destrutivo à artilharia naval.

Os canhões de alma raiada popularizaram-se na década de 1850 em diversas Marinhas, a partir de conversões de modelos de alma lisa ou armas novas, como as britânicas Armstrong e Whitworth. A Marinha Imperial fez a opção pelo modelo desenvolvido pelo engenheiro britânico Joseph Whitworth, que manteve o carregamento de projéteis pela boca do canhão e substituiu o raiamento típico, sulcos nas paredes internas do cano, por uma alma de seção hexagonal. A Corveta de propulsão mista *Niterói*, construída no Arsenal de Marinha da Corte e incorporada em 1863, foi o primeiro navio da Marinha brasileira equipado com canhões raiados: dois canhões Whitworth de 70 libras e quatro de 32 libras, conjugados com 22 canhões Paixhans de alma lisa. A *Niterói* foi enviada ao Rio da Prata ainda durante a intervenção brasileira no Uruguai, em 1864, mas seu calado de quase cinco metros e meio impedia a navegação segura para além da Ilha de Martim Garcia, próxima à confluência do Rio da Prata com o Rio Uruguai. Contudo, seu poder de fogo não deixou de ser aproveitado na guerra fluvial que se seguiu, seus canhões raiados Whitworth vieram a equipar a Fragata *Amazonas* e as Corvetas *Belmonte* e *Parnaíba*, que tiveram seu batismo de fogo na Batalha Naval do Riachuelo.

Após a invasão de território paraguaio em Passo da Pátria, em abril de 1866, a natural progressão de navios e tropas aliadas pelo Rio Paraguai teria como obstáculo diversas fortificações paraguaias, Curuzu, Curupaiti e a maior delas, a Fortaleza de Humaitá. Tal desafio, o enfrentamento da artilharia protegida por fortificação, praticamente inexequível para navios de madeira como os que lutaram em Riachuelo, já tinha sido superado dez anos antes.

Na Guerra da Crimeia, em 1853, a França empregou baterias flutuantes com propulsão a vapor de pequena potência e recobertas por couraça de ferro forjado de 4,5 polegadas para bombardear e derrotar a Fortaleza russa de Kinburn que guardava a foz do Rio Dnieper. Essa bem-sucedida experiência francesa levou a uma intensa disputa tecnológica entre as Marinhas europeias, principalmente entre as tradicionais rivais França e Grã-Bretanha. A Marinha francesa incorporou, em 1859, a Fragata *Gloire*, um casco convencional de madeira recoberto nas partes acima da linha d'água por couraça de ferro forjado de 4,7 polegadas. Pouco tempo depois, a Marinha britânica lançou ao mar o Navio de Linha *Warrior*, que, além da blindagem de 4,5 polegadas, tinha o casco inteiramente construído com ferro.

Até a Batalha Naval do Riachuelo, a Marinha brasileira tinha um único couraçado, o *Brasil*, encomenda feita dois anos antes a um estaleiro francês em Toulon de um navio totalmente de ferro e de propulsão mista, com a artilharia que combinava peças Whitworth de 70 libras com Paixhans de 12 e 68 libras, toda protegida dentro da casamata blindada.

Pouco depois da chegada do Couraçado *Brasil* ao teatro de operações, o Couraçado *Bahia* foi comprado pelo governo brasileiro. Esse projeto inglês contava com os canhões montados em uma torre giratória. A torre, diferente do sistema de casamata, permitia que os canhões estivessem apontados para o alvo independentemente da posição do navio, tendo sido introduzida com o navio encouraçado da União *USS Monitor* durante a Guerra Civil estadunidense. No segundo semestre de 1866, chegaram mais quatro couraçados adquiridos de estaleiros ingleses, o *Lima Barros*, o *Mariz e Barros*, o *Herval* e o *Cabral*. Dos quatro, somente o *Lima Barros* era equipado com torres, duas torres, cada uma com dois canhões, todos os demais tinham casamatas. No começo de 1867, em fevereiro, chegaram ao teatro de operações os dois últimos couraçados adquiridos no exterior, o *Colombo*, com armamento em casamata, e o *Silvado*, de um projeto bem mais moderno, equipado com duas torres.

Concomitante às compras no exterior, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro construiu navios encouraçados de projeto próprio, resultado de investimentos na capacitação de engenheiros através de estágios em estaleiros europeus, ocorridos praticamente uma década antes do início da conflagração no Prata. Entre 1865 e 1866, foram incorporados à Marinha do Brasil três couraçados lá construídos, o *Tamandaré*, o *Barroso* e o *Rio de Janeiro*, projetados por Napoleão Level, o principal construtor naval de então, e com máquina a vapor movendo um eixo de hélice, montada por Carlos Braconnot. Com cerca de 50 metros de comprimento e mil toneladas de deslocamento, esses navios tinham pouco mais de dois metros e meio de calado, indicando a adequação daquele projeto ao teatro de operações fluvial. Ambos eram dotados de casamata, de construção mais simples que as torres. Seus cascos eram de estrutura mista, madeira e ferro, com blindagem aparafusada no casco que chegava a cem milímetros de espessura.

Na sequência deste primeiro projeto, foram construídos os Monitores *Pará*, *Alagoas*, *Piauí*, *Rio Grande*, *Ceará* e *Santa Catarina*, tendo sido os últimos navios encouraçados incorporados à Esquadra brasileira durante aquela guerra. Com pouco mais de 36 metros de comprimento por oito metros e meio de boca, com calado próprio para navegação fluvial, de um metro e meio. Moviam esses navios duas máquinas de 30 cavalos-vapor que movimentavam cada uma um eixo de hélice, o que permitia manobrabilidade próxima à conseguida pelos navios de madeira equipados com rodas de pás. O sistema de artilharia adotado foi o de torre, com a inovação de se abandonar a forma cilíndrica adotada desde o projeto precursor *USS Monitor* por um desenho semirretangular que reduzia drasticamente seu peso.

Todos os navios encouraçados levavam canhões de alma raiada do modelo Whitworth em versões disparando projéteis de 70, 120 ou 150 libras, deixando patente a opção brasileira por aquele tipo de sistema de raiamento de cano. Enquanto os couraçados de torre e os monitores, com menor número de canhões embarca-

dos, utilizavam apenas os de alma raiada, os couraçados de casamata e os demais navios mistos da Esquadra eram equipados com uma combinação de modelos Whitworth, inclusive de calibres menores, como os de 32 e 12 libras, e modelos Paixhans ou similares, desde os maiores de 68 libras até pequenos canhões de 12 e 6 libras nos navios-transporte e nos pequenos avisos.

Concluo agora minha apresentação. Após a Guerra da Tríplice Aliança, oficiais veteranos das operações fluviais questionaram a eficácia dos canhões do modelo Whitworth, com seu raiamento hexagonal e o inconveniente carregamento de antecarga. Alguns, como o então Capitão de Mar e Guerra Arthur Silveira da Mota, futuro Barão de Jaceguai, brandavam que os já abundantes canhões Whitworth fossem todos substituídos por canhões raiados da firma britânica concorrente Armstrong, que já utilizava o carregamento pela culatra em seus canhões raiados. Tal renovação da artilharia embarcada nacional era questionada por outra parcela dos oficiais da Marinha brasileira, que aludiam os frequentes acidentes dos canhões de retrocarga – causados pela fragilidade do trancamento da culatra e o deficiente treinamento dos artilheiros que os operavam – e o alto custo dessa substituição em um período de crise econômica provocada pelos custos da Guerra da Tríplice Aliança.

Contudo, e com meu tempo no fim, deixo o relato das consequências desse embate de opiniões no reequipamento da artilharia embarcada da Marinha brasileira nas décadas de 1870 e 1880 para comunicação no próximo Encontro Internacional de História da Guerra da Tríplice Aliança.

Agradeço a todos a atenção.

# Visconde de Inhaúma e a Guerra do Paraguai\*

## Francisco Eduardo Alves de Almeida

Capitão de Mar e Guerra. Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM-EGN). Doutor em História Comparada. Sócio Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

Bom dia a todos. Sou o Capitão de Mar e Guerra Alves de Almeida, professor de Estratégia e História Naval da Escola de Guerra Naval do Brasil, localizada no Rio de Janeiro. Conversaremos hoje sobre um personagem pouco conhecido no Brasil, sendo mais conhecido na Marinha do Brasil, cujo nome é Joaquim José Ignácio, Barão e depois Visconde de Inhaúma. Personagem importante, e que, inclusive, deu nome a navios da Marinha do Brasil ao longo da história. Inhaúma é uma localidade no Rio de Janeiro, onde Joaquim José Ignácio possuía uma fazenda, que fez com que Dom Pedro II nominasse o título nobiliárquico por conta dessa propriedade.

Mas quem foi esse homem? Nasceu em Lisboa, Portugal, em 1808. Veio com sua família para o Rio de Janeiro dois anos depois, quando parte da Esquadra Lusitana trouxe a bagagem que ficara para trás quando do grande êxodo da Família Real portuguesa com a invasão francesa de Junot. Seu pai, José Victorino de Barros, era oficial da Marinha embarcado na fragata *Dona Carlota*, e com ele vieram além de Joaquim Ignácio, sua mulher Maria Izabel e sua filha Maria, quatro anos mais velha que Joaquim.

Seguiu a carreira de seu pai, ingressando na Academia Real de Guardas-Marinhas, em 1821. Naquela época, o curso durava três anos, de modo que o concluiu em dezembro de 1823 e, imediatamente, agregou-se à Esquadra que estava em luta contra os portugueses pela Independência. Foi designado para a Nau *Pedro I*, o capitânia de Lorde Thomas Cochrane, Primeiro Almirante da Marinha Imperial recém-criada, que lhe serviu de grande influência em sua carreira.

Participou dos momentos finais da Guerra da Independência, e, anos depois, em 1827, tomou parte da Guerra da Cisplatina. Nesse conflito, participou da malograda expedição a Carmem de Patagones, talvez a maior derrota da Esquadra Imperial na Guerra da Cisplatina. Na referida expedição, foi capturado e feito prisioneiro pelos argentinos, conseguindo se evadir do cativeiro, meses depois, junto de seu amigo Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré. Juntos, regressaram a Montevidéu, ainda domínio brasileiro, e em seguida para a Corte.

Deu seguimento a sua carreira naval, comandando vários navios. Era um oficial voltado para o mar, adestrado nas lides marinheiras por Cochrane.

Em 1852, aos 43 anos, foi promovido a Chefe de Divisão, posto que equivale, mais ou menos, atualmente, a Comodoro. Em 1855, foi promovido a Chefe de Esquadra, hoje equivalente a Contra-Almirante. Em 1861, seu amigo Marquês de Caxias, do Partido Conservador, assumiu a Presidência do Conselho de Ministros, e o convidou para assumir a pasta da Marinha. Assumiu tanto o Ministério da Marinha como o recém-criado Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Nesse período, Joaquim Ignácio teve um grande trauma. Quando estourou a Guerra do Paraguai ele era Chefe de Esquadra e Comandante da Divisão Naval do 1º Distrito Naval no Rio de Janeiro. Seu filho, o Primeiro-Tenente Antonio Carlos de Mariz e Barros, era comandante do Encouraçado *Tamandaré*, que se encontrava em ação no teatro de operações. Em 1866, Mariz e Barros foi atingido por um tiro defronte a Itapiru, no Rio Paraguai. O tiro adentrou no navio pela portinhola (casamata) do encouraçado e arrancou parte de sua perna. Inhaúma era muito próximo desse filho. Mariz e Barros, ferido, perdeu muito sangue e foi evacuado para Corrientes, mas não resistiu e faleceu na mesma noite. Esse fato deixou o Almirante Inhaúma muito agastado e chateado, pois Mariz e Barros, além de filho, lhe era um grande amigo.

Depois da derrota aliada em Curupaiti, Caxias foi convidado pelo Imperador a comandar as forças brasileiras no teatro de operações no Paraguai. E quem Caxias chamou para ser o Comandante das Forças Navais que a ele seriam subordinadas? Seu amigo, Inhaúma.

Inhaúma se apresentou em dezembro de 1866 para comandar a Esquadra em operações substituindo seu grande amigo,

o Visconde de Tamandaré. Qual seria o motivo da saída de Tamandaré do Comando?

Tamandaré foi comandante da Esquadra Imperial quando do ataque frustrado a Curupaiti, talvez a maior derrota dos aliados na guerra, com milhares de baixas, e um dos responsáveis pelo fraco apoio da Esquadra às forças de terra.

O Imperador não gostou do desempenho de Tamandaré, mas além disso, havia um atrito muito grande entre Tamandaré e Bartolomeu Mitre, que era o Comandante em Chefe das Forças Aliadas. Por que o atrito entre os dois? Porque Mitre insistia em forçar os navios que, embora encorajados, ficariam vulneráveis às fortificações paraguaias. Tamandaré era contra esta exposição. O Almirante considerava mais adequado um desbordamento pela retaguarda, como havia ocorrido na Guerra de Secessão Americana, quando os navios da União atacavam as fortificações da Confederação e havia um desbordamento pelo Exército. Mas Mitre insistia na passagem dos navios e Tamandaré achava que era para forçar uma perda de navios e com isso enfraquecer o predomínio brasileiro no Prata. Mas tal hipótese não procede, Mitre era um aliado do Brasil, não obstante os problemas pessoais entre os dois líderes militares.

Então, Inhaúma foi escolhido por Caxias para substituir Tamandaré, tendo se apresentado em dezembro de 1866 e participado de quatro grandes eventos em seu período de comando, que foi de dezembro de 1866 a janeiro de 1869.

O primeiro deles foi o ataque a Curupaiti. Curupaiti era quase uma lenda para as forças aliadas, parecia inexpugnável. Inhaúma também divergiu de Mitre. As cartas trocadas entre os dois são muito significativas. Mitre continuava insistindo nas passagens dos navios e Inhaúma resistia, assim como seu amigo Tamandaré.

No entanto, em agosto do ano seguinte, ou seja, foram nove meses para ocorrer

essa passagem, em cujo íterim ocorriam refregas entre os navios e as baterias de Curupaiti – que fica ao sul de Humaitá –, Inhaúma conseguiu passar com seus dez encouraçados e ficou exatamente entre Curupaiti e Humaitá, que era exatamente o que ele, Inhaúma, temia. Por que esse temor? Porque o Almirante Joaquim Ignácio pensava no apoio logístico, sabendo que ficaria isolado do restante da Esquadra que estava ao sul de Curupaiti.

Como ele resolveu esse problema? Construindo uma estrada, na margem direita do Rio Paraguai, no Chaco, a fim de abastecer os seus navios com carvão e alimentação, além da munição necessária para combater as fortificações paraguaias. Essa estrada foi feita e o porto recebeu o nome de Porto Elizário, em homenagem ao seu Chefe do Estado-Maior, e a Esquadra passou a atacar duas posições simultaneamente: ao norte, Humaitá (que era a mais forte delas) e, ao sul, Curupaiti.

Interessante notar que Mitre tinha razão. Na passagem desses dez navios somente dez tripulantes brasileiros foram mortos, o que demonstrou que os navios tinham capacidade de resistir aos tiros das fortificações paraguaias. Esse foi o primeiro evento importante.

O segundo evento importante foi Humaitá. Esse era o ponto nevrálgico. A Força Naval brasileira tinha um grande receio com Humaitá por conta de seu poderio. Imaginava-se que existiam mais de cem canhões, o que de fato existia. Havia 109 canhões apontados para uma posição do rio, a qual era de difícil manobra para os navios, em local onde ficariam vulneráveis.

Durante muitos meses, Inhaúma estudou com seu Estado-Maior como passaria de Curupaiti a Humaitá. Em fevereiro de 1868, após seis meses da passagem de Curupaiti, o Almirante Inhaúma consegue forçar Humaitá. Foi uma passagem noturna na qual passaram seis navios em três

pares: um encouraçado e um monitor. Os monitores eram navios recém-chegados ao teatro de operações e haviam sido construídos no Brasil, já que o país possuía uma indústria naval muito desenvolvida.

Então, esses seis navios conseguiram forçar a passagem por Humaitá. Receberam muitos tiros. A passagem começou às 23h30. Imaginem a navegação no Rio Paraná, sobre o qual não havia cartas náuticas, todo estudo de navegação feito por croqui. A navegação foi feita com muita dificuldade, mas com sucesso. Não podemos esquecer que Caxias, ao mesmo tempo, se aproximava de Humaitá pela retaguarda, tendo havido uma falha de comunicação entre a Esquadra e as forças terrestres aliadas, quando Solano López conseguiu evacuar parte da guarnição de Humaitá para o outro lado do Rio Paraguai. Houve uma falha de Inhaúma? Houve. Houve uma falha de Caxias? Houve. Durante quatro ou cinco dias as forças paraguaias evacuaram Humaitá sem serem interrompidas por ninguém.

A terceira grande operação da qual Inhaúma participou foi a manobra de Piquissiri, fato que proporcionou o fim da guerra. O que foi essa grande manobra de Piquissiri? Foi a passagem de parte do Exército aliado para a margem direita do Rio Paraguai, marchando em seguida paralelamente a Angostura, onde estavam as forças de Solano López e desbordando na sequência pela retaguarda com apoio de fogo da Esquadra contra Angostura e no transporte de tropas de um lado ao outro do rio.

Essa manobra redundou em três batalhas seguidas e, para quem estuda estratégia, sabe-se que é muito difícil montar um dispositivo estratégico rapidamente. Solano López se viu envolvido pela retaguarda em três batalhas conhecidas com Vitória das Forças Brasileiras: Itororó, Avaí e Lomas Valentinas. Com isso se inicia a chamada Campanha das Cordilheiras, da qual Inhaúma não participa.

Por fim, a última grande operação de Inhaúma foi a tomada de Assunção, no início de 1869. Ocorreram saques na cidade de Assunção feitos pelo Exército Brasileiro, onde alguns marinheiros também participaram. Inhaúma determinou que os marinheiros voltassem aos navios para que as forças navais não fossem culpadas por participar desses saques contra as propriedades dos paraguaios em Assunção.

Inhaúma ficou muito doente e não teve outra alternativa que não pedir para ser substituído, tendo passado suas funções ao seu genro, o Chefe de Divisão Delfim Carlos de Carvalho. Em seguida, retornou à Corte, mas foi muito mal-recebido pelo Imperador que queria a vitória total do Brasil e a destituição de Solano López. Na chegada de Inhaúma, que estava muito doente (dizem que foi malária, mas tenho minhas dúvidas, acho que ele tinha câncer, estou investigando), não houve recepção por parte do Imperador o que deixou o Almirante muito chateado.

Por fim, antes de encerrar, gostaria de passar algumas características pessoais do Visconde de Inhaúma, por exemplo: ele tinha um comando muito participativo, era um oficial-general que consultava seus comandantes subordinados (fato raro no século XIX); segundo, ele se preocupava muito com o número de baixas, tinha o princípio da segurança como primordial, sentia cada oficial e marinheiro que perdia em combate, pois também era muito católico, possuía uma ligação forte com as suas tripulações; Inhaúma sabia que navios não tomam posição em terra, então sempre pedia que Caxias desbordasse pela retaguarda por terra para fazer os ataques; era um homem extremamente paciente; muito ligado à sua família (esposa e filhos); era do Partido Conservador, Maçom e Monarquista, daí o sentimento que teve quando, ao chegar ao Rio de Janeiro, não ter sido recebido pelo Imperador Pedro II.

Logo após chegar ao Rio de Janeiro, em março de 1869, Inhaúma faleceu. Era isso que eu tinha para conversar sobre o Visconde de Inhaúma. Um personagem importante da Marinha do Brasil. Agradeço mais uma vez a atenção e muito bom dia a todos.



# Resenha

**5º Centenário da Primeira  
Volta ao Mundo: a estadia  
da frota no Rio de Janeiro**

---

*Rebeca Magalhães dos Santos*

# 5º Centenário da Primeira Volta ao Mundo: a estadia da frota no Rio de Janeiro\*

**Rebeca Magalhães dos Santos**

Graduanda em História pela Universidade Estadual do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Estagiária do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

**Resenha de PEREIRA, Paulo Roberto (Org.). 5º Centenário da Primeira Volta ao Mundo: a estadia da frota no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2021. 520p.**

Em celebração aos 500 anos da viagem de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano, foi realizado, nos dias 12 e 13 de dezembro de 2019, nas dependências do Museu Histórico Nacional, na cidade do Rio de Janeiro, o seminário internacional intitulado *5º Centenário da Primeira Volta ao Mundo: a estadia da frota no Rio de Janeiro*. O evento resultou no desenvolvimento do livro homônimo, organizado por Paulo Roberto Pereira (doutor em Letras pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e professor na Universidade Federal Fluminense) e publicado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, em 2021.

A obra, uma coletânea de 14 artigos elaborados a partir das comunicações apresentadas durante o seminário, contou com a participação de pesquisadores brasileiros e de outros países envolvidos na primeira circum-navegação, como: Espanha, Portugal, Argentina, Chile, Peru e Uruguai. A presente resenha se debruça sobre os primeiros sete artigos que compõem a obra.

O primeiro texto tem por autor Arno Wehling, graduado em História pela Faculdade Nacional de Filosofia do Brasil e em Direito pela Universidade de Santa Úrsula, doutor pela Universidade de São Paulo, professor de Teoria e Metodologia em História na Universidade Federal do Rio de Janeiro e de Direito na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Wehling analisa os “Desafios Jurídicos da Modernidade e a Expedição de Fernão de Magalhães”. Segundo o autor, seu objeto de análise está circunscrito em um momento singular da história, a Idade Moderna, por muitos considerada um período histórico marcado por significativas transformações sociais e políticas. Nesse sentido, a Igreja Católica, outrora, detentora do aparato jurídico, necessitava de mudanças no sistema jurídico vigente, uma vez que renascia o direito romano.

Ao observar o estatuto jurídico da expedição, Wehling afirma que o mesmo foi proposto por Fernão de Magalhães ao Conselho de Castela, principal organização de governo da monarquia espanhola, sem restar pendência ou contencioso jurídico com a Coroa de Portugal. É importante ressaltar que na Idade Média a Igreja Católica exercia um papel teológico-jurídico nas sociedades onde se fazia presente à época. No entanto, a partir de 1517, já se desenhava, por conta da Reforma Protestante, um “novo” direito exercido pelos monarcas emergentes. Para Arno Wehling, a conjuntura político-jurídica, em 1510, estava, de certa maneira, evidente no que concerne à efetiva transição da ação jurídica por parte da Igreja para os Estados.

O autor ainda chama a atenção para o descontentamento do teólogo Francisco de Vitória para com o acordo de Tordesilhas, que foi sancionado pelo Papa, em 1494. Além disso, também expõe a disputa jurídica entre Espanha e Portugal pela posse das Ilhas Molucas, resolvida por meio do Tratado Saragoça, em 1529. Por fim, Wehling afirma que a viagem de Magalhães pode ser considerada como “uma ponta do iceberg” de assuntos jurídicos com um profundo impacto no Direito.

No segundo artigo, “La expedición de Magallanes Elcano: América del Sur, Puerto del Oriente”, María Saavedra Inaraja, licenciada em Geografia e História em 1991, pela Universidad Complutense de Madrid e doutora pela mesma instituição, especialista em América Latina e questões andinas, traz a perspectiva do enquadramento da expedição de Magalhães-Elcano em um campo de entendimento mais amplo, onde se pode observar a mistura de diferentes histórias e lendas de origens distintas. Para Inaraja, a circum-navegação de Magalhães tem paralelo com outras viagens míticas ou lendárias. Segundo a autora, os historiadores

devem compreender e estudar fatos, porém, devem também traçar, mediante a historiografia, esses paralelos entre o real e o imaginário. Ela observa que as viagens contaram com muitos elementos dos relatos míticos, como a epopeia mesopotâmica, mostrando como o mundo mítico pode se transformar em real a partir de uma perspectiva geográfica, astronômica e antropológica.

Na sequência, temos o texto de António Filipe Pimentel, graduado em História em 1985, mestre em História Cultural e Política da Época Moderna, doutor em História da Arte pela Universidade de Coimbra em 2003, e, atualmente, professor auxiliar de Nomenclatura Definitiva da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Em seu artigo intitulado “Na Lisboa de Magalhães: Museu Nacional de Arte Antiga e a Exposição A Cidade Global”, o autor discorre sobre como a Lisboa da época de Magalhães tornou-se uma cidade cosmopolita, com a expansão marítima e os novos ares de transição da Idade Moderna. Porém, possivelmente, Magalhães esteve na cidade durante apenas poucos anos de sua vida, visitando-a apenas em uma breve passagem. O autor analisa a Lisboa do Renascimento a partir do livro *A Cidade Global: as ruas de Lisboa no Renascimento*, das autoras Annamarie Jordan Gschwend e Kate Lowe, publicado em 2015, que mostra como a cidade era na época de Fernão de Magalhães. Pimentel ainda propõe um paralelo entre as características lisboetas e as do navegador.

Lisboa se transformou por conta do comércio ultramarino, tornando-se um importante centro de projeção mundial, condição que possibilitou uma importante reforma urbana, para alguns um indicativo de seu *status* de cidade cosmopolita com relevância global. Segundo o autor, a cidade de Lisboa tinha uma forte presença de produtos de consumo e práticas de vida existentes em diversos locais do mundo.

O texto seguinte, “Conectando el Planeta: La Primera Vuelta al Mundo en Perspectiva Global”, de María Luz González Mezquita, doutora em História pela Universidad Complutense de Madrid e professora de História Moderna na Universidad Nacional de Mar de Plata, apresenta a viagem de Magalhães a partir de uma perspectiva específica da historiografia ibérica. A autora aponta que o projeto de Magalhães gerou um notável aumento nas informações territoriais. A partir desse feito, organizaram-se novas representações cartográficas, porém, segundo Mezquita, para além dessa contribuição, é possível compreender a viagem como um acontecimento afeto a uma primeira globalização. Por fim, a autora destaca o impacto de uma viagem que alterou a ordem da “História Universal”.

Como a principal intenção do Seminário era trazer uma visão múltipla dos países que tiveram contato com a viagem de Magalhães, o doutor em História pelo Colegio del México e professor titular do Instituto de História da Pontificia Universidad Católica de Chile, Rafael Sagredo Baeza, traz a “Representação de Magalhães na Historiografia Chilena no Século XIX”, em cujo texto o autor analisa as representações feitas por José Toribio Medina em suas obras sobre a travessia pelo hoje denominado Estreito de Magalhães, observando como fundamentais para a inserção da História chilena na “Historiografia Mundial”.

Doutora pela University College London, graduada pela Pontificia Universidad Católica del Perú, onde atualmente é professora, Margarita Suárez, em seu artigo “Lima, Calcuta y las Cuatro Partes del Mundo: El Impacto del Viagem de Magallanes-Elcano em los Siglos XVI y XVII”, afirma que, com a circum-navegação de Magalhães foi possível estabelecer, pela primeira vez, um intercâmbio de merca-

dorias, pessoas e culturas; algo que seria, segundo ela, a “primeira globalização”. A autora chama a atenção para as novas redes de comércio criadas por conta da expansão ibérica, destacando ainda como teria se desenvolvido, por meio dessa nova e intensa interação entre os diferentes continentes, essa “globalização precoce”, com redes de intercâmbios e comércio.

O texto seguinte, de José Manuel Garcia, doutor em História pela Universidade do Porto, membro da Academia Portuguesa da História e da Academia da Marinha de Lisboa, intitula-se “América do Sul na Problemática da Primeira Volta ao Mundo de Fernão de Magalhães”. Podemos observar que, com base na análise da cartografia da época, o autor parte do pressuposto de que a passagem pelo Rio de Janeiro permitiu que seu território fosse integrado à “História Universal”. Não obstante, Garcia afirma que a viagem foi essencial para o entendimento do mundo como ele é, e destaca ainda descobertas realizadas graças à viagem, como a constatação de que o planeta Terra é composto por uma porção maior de água.

Por conseguinte, os demais artigos presentes na obra são: “Del Cabo de San Agustín al Río de Solís durante la Primera Circunnavegación del Globo”, do Capitán de Navio José María Blanco Nunez (Espanha), Académico correspondente da Real Academia de la Historia/ Instituto de Historia y Cultura Naval; “Os Navios de Magalhães nas Rotas do Extremo Oriente: das Ilhas Marianas até Timor”, do Capitão de Fragata (fuzileiro naval) Jorge Semedo de Matos, professor da Escola Naval de Portugal; “A Cartografia no Século XVI”, do Almirante de Esquadra Marcos Augusto Leal Azevedo (Brasil), coordenador executivo do Centro de Excelência para o Mar Brasileiro; “Evento-Mundo: Tecnología, Espacio y Tiempo en la Poética de la Cultura”, do professor doutor Guillermo Giucci da Uni-

versidade do Estado do Rio de Janeiro. “Tras Magallanes y Elcano: Primera Circunnavegación y Primera Globalización”, do professor doutor Carlos Martínez Shaw da Universidad Nacional de Educación a Distancia na Espanha e Miembro de Número de la Real Academia de la Historia. “Navegando el Océano: Vida y Muerta en la Mar en el Siglo XVI.”, da professora doutora María Dolores Higuera Rodríguez (Espanha). Finalizando com “La Incidencias y Consecuencias de la Travesía del Océano Pacífico” do professor doutor Salvador Bernabéu Albert da Escola de Estudos Hispano-Americanos da Espanha.

A partir da leitura dos textos aqui analisados, é possível perceber o livro *5º Centenário da Primeira Volta ao Mundo: A estadia da frota no Rio de Janeiro* enquanto uma obra que dialoga com inúmeras questões que vão além da historiografia marítima ou mesmo da concepção que se tinha sobre uma História Universal. Com uma perspectiva notadamente interdisciplinar, a coletânea apresenta importantes contribuições que transcendem o campo da História, transitando em diversas áreas do conhecimento humano, desde a Geografia e a Cartografia até a Sociologia e o Direito. A partir dessa interdisciplinaridade, pode-se entender que a viagem de Magalhães-Elcano foi um acontecimento histórico essencial para a construção da história humana, trazendo inovações e descobertas que influenciaram as dinâmicas políticas, geográficas e econômicas de épocas posteriores. Assim, mesmo para o público não historiador e leigo no que concerne à história marítima, o livro se mostra um importante instrumento no auxílio à construção do conhecimento acerca das diversas temáticas abordadas a partir da viagem de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano.

Entretanto, muitos autores supracitados utilizaram o termo “História Uni-

versal”, que se faz antiquado quanto às novas interpretações da Historiografia Contemporânea, por conotar uma percepção eurocentrista da História e pouco abrangente, uma vez que cada continente ou país comporta uma vasta história e cultura singular para ser integrado como apenas parte de um todo.

Por fim, considero que a circum-navegação de Magalhães-Elcano foi um ponto crucial na História Moderna, haja vista que, entre tantas contribuições, confirmou teorias como a de que a Terra seria redonda. Ademais, o périplo de Magalhães-Elcano trouxe consigo transformações nos paradigmas da época, por ser considerado um dos primeiros processos de globalização. Portanto, a importância da obra reside também no fato de que a própria viagem não restou muitos registros e outras fontes primárias para estudo. No entanto, continua sendo considerada um dos primeiros passos para o desenvolvimento de uma História mais abrangente e marcada por uma transversalidade que busca transcender fronteiras, não apenas políticas, mas também socioculturais, figurando como uma rica fonte secundária para o início de um estudo aprofundado do assunto.