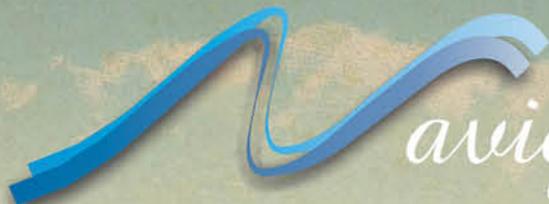


ISSN 01001248

 *avigator*

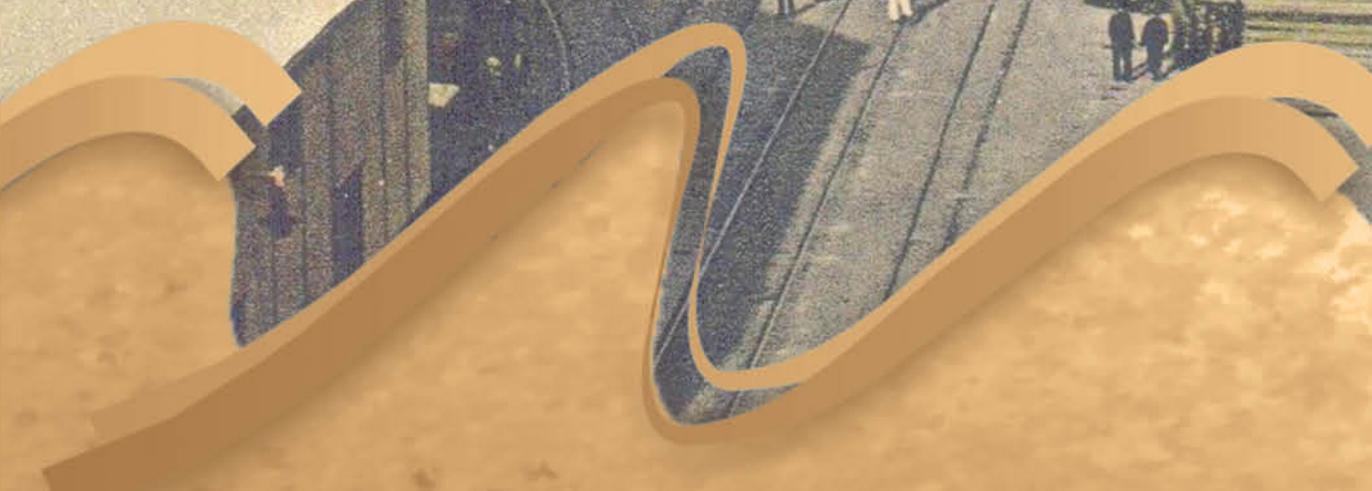


SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

V.19 - N.38 - dezembro de 2023



**PORTOS BRASILEIROS:
COMÉRCIO, DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO E TESSITURA SOCIAL**





SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL
desde 1970

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 Marcos Sampaio Olsen

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Eduardo Machado Vazquez

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 Mar e Guerra Jefferson Oliveira de Almeida

REVISTA NAVIGATOR

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

Editora Letras Marítimas
Departamento de Publicações e Divulgação
Ilha das Cobras s/nº – Centro
20091-000 – Rio de Janeiro – RJ
Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492
Tiragem: 700 exemplares

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.38 V.19	p. 160	2023
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

CONSELHO EDITORIAL

Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM)
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)
Sergio Willian de C. Oliveira Filho (EAMCE/CEHIR)

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

REDIB
www.redib.org

CLASE
www.clase.unam.mx

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

DOAJ
<http://doaj.org>

Portal de periódicos da Capes
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. Robert W. Porto da S. Castro (DPHDM)
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)
Me. Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB)

Organização do dossiê

Dr. Edgar Ávila Gandra
Dr. Júlio César de Oliveira

Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

Editoração Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Capa

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Revisão

Jornalista Denise Koracakis
Primeiro-Sargento Douglas Schellbaner Vargas

Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

ICAP-Pergamum
www.pergamum.puc.br/icap

Livre
www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

Web of Science
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.38 (dez. 2023)

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 PORTOS BRASILEIROS: COMÉRCIO, DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TESSITURA SOCIAL

8 **Apresentação do Dossiê**

Edgar Ávila Gandra e Júlio César de Oliveira

9 **Uma análise inicial sobre os caminhos históricos da estruturação dos portos na região sul e sudeste do Brasil**

An initial analysis on the historical paths of the structuring of ports in the southern and Southeast region of Brazil

Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra e Prof. Dr. Thiago Cedrez da Silva

38 **Portos Clandestinos e o comércio de escravizados em Sergipe: uma proposta arqueológica da dinâmica do tráfico e suas manifestações no presente**

Clandestine ports and the slave trade in Sergipe: an archaeological proposal on the dynamics of trafficking and its manifestations in the present

Prof. Dr. Luís Felipe Freire Dantas e Profa. Me. Fernanda Libório Ribeiro Simões

55 **Os direitos dos trabalhadores portuários e marítimos na Assembleia Nacional Constituinte do Brasil**

Los derechos de los trabajadores portuarios y marítimos en la Asamblea Nacional Constituyente de Brasil

Prof. Dr. Júlio César de Oliveira

69 **A movimentação portuária sergipana (1840-1910) através dos periódicos: um exercício de escavação arqueológica gráfica**

The harbor traffic in Sergipe (1840-1910) through journals: an exercise of archaeological graphic excavation

Clara Souza Leão Pessoa Moura e Prof. Dr. Paulo Bava-de-Camargo

ARTIGOS

82 **La Campaña militar de Coro y el bloqueo naval: las acciones terrestres y marítimas que neutralizan la Revolución de Coro (1874-1875)**

A Campanha militar do coro e o bloqueio naval: as ações terrestre e marítimas que neutralizaram a revolução do coro, (1874-1875)

Prof. Dr. Germán Guía Caripe e Prof. Dr. Froilán Ramos-Rodríguez

95

O Porto mais ao sul da América Portuguesa: a Colônia do Sacramento
The southernmost harbor in Portuguese America: The Colony of Sacramento
Prof. Dr. Paulo Cesar Possamai

110

Nas páginas da canhoneira Guarany: hierarquia, disciplina e rotina a partir dos livros de bordo (1885 – 1900)
On the pages of the Guarany Gunboat: hierarchy, discipline and routine from the board books (1885-1900)
Matheus Gomes de Lima

130

Sítio arqueológico Vapor de Baixo – Recife, Pernambuco, Brasil: estudo dos fatores causadores do naufrágio
Vapor de Baixo shipwreck cause factors - Recife, Pernambuco, Brazil: study of the causing factors of shipwreck
Profa. Dra. Marília Perazzo, Prof. Dr. Carlos Rios, Profa. Dra. Daniela Cisneiros e Profa. Me. Ialy Cintra Ferreira

DOCUMENTO

149

Relação Nautico-Militar da viagem da Fragata do Imperio do Brazil a Nitherohy a cargo do Cappitão de Mar e Guerra João Taylor Commandante; sendo oficial Immediato o Cappitão de Fragata Luís Barroso Pereira. Compreendendo o periodo de sua sahida do Morro de S. Paulo em 2 de julho, até 9 de novembro, dia em que aferrou no porto da Bahia.
Vagner da Rosa Rigola



Nome: "Vista do Porto de Santos a partir do Santos Hotel - São Paulo - Brasil" - Cartão Postal

Autor: Desconhecido

Ano: Desconhecido

Acervo: Arquivo da Marinha - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Gravura do Porto de Santos a partir do Santos Hotel, onde se pode observar as embarcações e as atividades portuárias, tais como: os trabalhadores, as mercadorias, o fluxo de navios e, ainda ao longe, a Serra do Mar. Um dos mais importantes terminais portuário do país, o porto de Santos, no estado de São Paulo.

Apresentação

Fundamental para o desenvolvimento social e econômico de nosso país e, em especial, para a constituição da sociedade brasileira, o *locus* portuário – enquanto espaço fronteiriço e notadamente multifacetado no que concerne ao aspecto sociocultural, caracterizado pelo estabelecimento de relações sociais de natureza diversa, especialmente aquelas afetas ao trabalho – vem sendo objeto de estudos em diferentes campos da historiografia. Pesquisas que, necessariamente, dialogam com a História Marítima na medida em que se debruçam sobre cenários, sujeitos e instituições; que têm nos meios navegáveis atores históricos de algum modo vinculados a esses espaços.

Nesse sentido, no ocaso do ano em que a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) celebrou seus oitenta anos, a Revista *Navigator*, periódico científico dedicado à divulgação de estudos afetos à História Marítima e áreas afins, traz aos leitores este número, cujo foco se detém sobre os diferentes atores sociais dedicados às atividades relacionadas aos portos brasileiros.

Este número 38 da Revista *Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil* apresenta uma seleção de nove contribuições distribuídas em três seções, privilegiando estudos de pesquisadores que têm desenvolvido seus trabalhos com olhar sobre os diversos aspectos que perpassam os portos brasileiros e as trajetórias das atividades e dos personagens históricos que, em alguma medida, mesmo que em perspectiva internacional, estão a eles vinculados. E ainda, àqueles que têm deitado suas análises sobre objetos afetos às atividades navais

Dedicada ao dossiê temático intitulado “Portos brasileiros: comércio, desenvolvimento econômico e tessitura social”, organizado pelos Professores Doutores Edgar Ávila Gandra (UFPEL) e Júlio César de Oliveira (UFPEL), a primeira seção reúne quatro artigos nos quais são analisadas questões como: o processo histórico de consolidação dos portos no Brasil; o comércio de africanos escravizados na então província de Sergipe, com ênfase nas dinâmicas portuárias e rotas comerciais estruturadas no período de 1831-1850 a partir de uma perspectiva arqueológica; a organização e atuação dos trabalhadores, em especial dos portuários e marítimos, junto às atividades da Assembleia Nacional Constituinte de 1987; e a movimentação portuária sergipana no período entre 1840-1910.

Em seguida, na seção de Artigos em fluxo contínuo, outros quatro textos. O primeiro, em idioma espanhol, intitulado “*La Campaña militar de Coro y el bloqueo naval: las acciones terrestres y marítimas que neutralizan la Revolución de Coro (1874-1875)*”, de autoria dos pesquisadores Dr. Germán Guía Caripe, Universidad Simón Bolívar – USB, e Dr. Froilán Ramos-Rodríguez, da Universidad Católica de la Santísima Concepción – UCSC, apresenta uma análise da campanha militar do bloqueio naval liderado pelo General Antonio Guzmán

Blanco no contexto da Campanha de Coro, noroeste da Venezuela, entre 1874 e 1875. Na sequência, o Dr. Paulo César Possamai, da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) traz um estudo sobre a política expansionista portuguesa no Rio da Prata por ocasião da fundação da Colônia do Sacramento, com o título "O Porto mais ao sul da América Portuguesa: a Colônia do Sacramento". Matheus Gomes de Lima, Mestrando em história social da Amazônia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Pará – UFPA, apresenta o texto "Nas páginas da Canhoneira *Guarany*: hierarquia, disciplina e rotina a partir dos livros de bordo (1885 – 1900)", uma análise das relações sociais estabelecidas a bordo de um navio da Armada brasileira durante o período de transição do Império para a República no Brasil. O último artigo dessa seção, "Sítio arqueológico Vapor de Baixo – Recife, Pernambuco, Brasil: estudo dos fatores causadores do naufrágio" dos Pesquisadores(as) Dra. Marília Perazzo, Pós-Doutoranda pelo Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo – USP, Dr. Carlos Rios, Dra. Daniela Cisneiros e Me. Ialy Cintra Ferreira, da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, traz uma análise, sob a perspectiva arqueológica, do naufrágio do *Vapor de Baixo*, nas proximidades das cidades de Olinda e Recife, em Pernambuco.

Por fim, fechando este número da *Navigator* e em atenção à efeméride dos duzentos anos da criação da Esquadra brasileira e da viagem da Fragata *Niterói* às costas de Portugal em perseguição ao comboio português que deixara Salvador, na Bahia, por ocasião da rendição das forças lusitanas naquela cidade durante a guerra de Independência do Brasil, no ano de 1823, o Capitão-Tenente (AFN) Vagner da Rosa Rigola, historiador do Departamento de História da DPHDM e Mestrando em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) e Escola Naval de Portugal, assina a contribuição à seção Documento com a apresentação da "Relação Nautico-Militar da viagem da Fragata do Imperio do Brazil a Nitherohy a cargo do Cappitão de Mar e Guerra João Taylor Commandante; sendo oficial Immediato o Cappitão de Fragata Luis Barroso Pereira. Compreendendo o período de sua sahida do Morro de S. Paulo em 2 de julho, até 9 de novembro, dia em que aferrou no porto da Bahia". Trata-se da transcrição do manuscrito do então Imediato da Fragata *Niterói*, o Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira, publicado por Garcez Palha na *Revista Marítima Brasileira*, em 1881. Para além de apresentar sua transcrição, Vagner Rigola realiza uma breve análise acerca do próprio documento e da viagem nele registrada, enfatizando ainda aspectos atinentes ao navio e à carreira do Comandante Barroso Pereira.

Esperamos que os estudos que compõem este número da Revista *Navigator* possam concorrer para aprofundar discussões e estimular novas pesquisas no campo da História Marítima.

Desejamos a todos uma *ótima* leitura!

Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro
Me. Carlos André Lopes da Silva

EDITORES

Dossiê Portos brasileiros: comércio, desenvolvimento econômico e tessitura social

Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra
Prof. Dr. Thiago Cedrez da Silva

Prof. Dr. Luís Felipe Freire Dantas
Profa. Me. Fernanda Libório Ribeiro Simões

Prof. Dr. Júlio César de Oliveira

Clara Souza Leão Pessoa Moura
Prof. Dr. Paulo Bava-de-Camargo

Apresentação do Dossiê

Edgar Ávila Gandra

Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS. Atualmente é Professor Associado II da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL, atuando no Departamento de História, no Programa de Pós-Graduação em História – PPGH e no Curso de Educação do Campo.

Júlio César de Oliveira

Doutor em Estudos Históricos Ibero-Americanos pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS. Atualmente é Professor Titular de História na Prefeitura de Sapucaia do Sul – RS, onde também é Diretor do Museu Histórico, e Tutor presencial do curso de Licenciatura em História à distância da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL, no polo da Universidade Aberta do Brasil – UAB / Sapucaia do Sul.

A Revista *Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*, em seu número 38, vol. 19, traz ao público o Dossiê "Portos brasileiros: comércio, desenvolvimento econômico e tessitura social", com o objetivo principal de apresentar estudos e aprofundar debates acerca dos diversos atores sociais que, em alguma medida, tenham suas trajetórias e atividades relacionadas aos portos brasileiros, com suas diferentes variantes conceituais e possibilidades analíticas, no período que compreende os séculos XIX e XX. Nesse sentido, quatro interessantes artigos, de pesquisadores das regiões Nordeste e Sul do país, compõem a seção Dossiê deste novo número.

Abrindo a seção, os pesquisadores Thiago Cedrez da Silva, Doutor em História pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) e Tutor à distância do curso de Licenciatura em História UFPEL / Universidade Aberta do Brasil – UAB; e Edgar Ávila Gandra trazem uma reflexão acerca do processo histórico de estruturação de alguns dos mais relevantes portos brasileiros, com destaque para aqueles estabelecidos nas regiões Sul e Sudeste, no que entendem como objeto de estudo ainda pouco explorado pelo debate historiográfico.

Em seguida, Luís Felipe Freire Dantas Santos, Doutor em Arqueologia e Pesquisador do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe (UFS), e Fernanda Libório Ribeiro Simões, Doutoranda em Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e Professora Assistente/Coordenadora de Ensino do Centro das Humanidades da Universidade Federal do Oeste da Bahia – UFOB, apresentam, a partir de uma perspectiva arqueológica, um estudo dos locais utilizados no tráfico de escravizados africanos no território da então província de Sergipe, com foco nas dinâmicas portuárias e rotas comerciais que se estruturaram na Bacia Hidrográfica dos rios Real e Piauí desde 1831 até a década de 1850.

No terceiro artigo, assinado por Júlio César de Oliveira, temos uma interessante análise do processo de organização dos trabalhadores portuários e marítimos, junto à Assembleia Nacional Constituinte, em busca de avanços em direitos e representação e a perspectiva dos deputados constituintes a esse segmento.

Por fim, fechando a seção Dossiê, Clara Souza Leão Pessoa Moura, graduanda do curso de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (UFS), e Paulo Fernando Bava de Camargo, Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de São Paulo (USP) e Professor Adjunto do Departamento de Arqueologia e do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe, apresentam os resultados de uma pesquisa desenvolvida no contexto do projeto ARQUEOPSE – *Arqueologia dos portos de Sergipe e entorno: localização, cadastro e contextualização de bens culturais*, da UFS, onde puderam realizar uma análise da movimentação no porto de Sergipe, entre os anos de 1840 e 1910, a partir do levantamento de informações, notícias e anúncios constantes de fontes de imprensa do período.

Que tenham todos boas leituras!

Uma análise inicial sobre os caminhos históricos da estruturação dos portos na Região Sul e Sudeste do Brasil*

An initial analysis on the historical paths of the structuring of ports in the southern and southeast region of Brazil

Thiago Cedrez da Silva

Doutor em História pela Universidade Federal de Pelotas - UFPEL. Atualmente é Tutor à distância do curso de Licenciatura em História à distância da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL / Universidade Aberta do Brasil – UAB.

Edgar Ávila Gandra

Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS (2004). Atualmente é Professor Associado II da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL, atuando no Departamento de História, no Programa de Pós-Graduação em História – PPGH e no Curso de Educação do Campo.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo refletir brevemente sobre a estruturação de alguns portos brasileiros, tendo o olhar mais atento sobre as Regiões Sul e Sudeste. A nossa escolha leva em vista o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento sobre esta temática, na medida em que promove uma discussão ainda não tão consolidada no debate historiográfico.

PALAVRAS-CHAVE: Porto; História Portuária; História do Trabalho Portuário

ABSTRACT

This article aims to reflect briefly on the structure of some Brazilian ports, taking a closer look at the south and southeast regions. Our choice takes into account the objective of contributing to the construction of knowledge on this topic. As it promotes a discussion that is not yet consolidated in the historiographical debate.

KEYWORDS: Porto; Port History; History of Port Work

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Neste artigo, buscou-se refletir sobre como parte da historiografia estruturou, em seus debates, a formação histórica de alguns importantes espaços que se tornaram portos brasileiros com relevância até a contemporaneidade. Sobretudo com a perspectiva de que esse local de contato portuário é um ambiente de trabalho e circulação de mercadorias que faz parte dos

primórdios da estruturação do Brasil na edificação de cidades, portos marítimos e fluviais.

Assim, observamos que a gênese do sistema portuário brasileiro pode ser compreendida, frente ao recorte e aos autores aqui elencados, em uma longa duração, como um processo de transformação no qual embarcadouros iniciais passaram a dar lugar, em alguns casos, a densos sis-

*Artigo recebido em 01 de novembro de 2022 e aprovado para publicação em 14 de dezembro de 2022.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 9-37 – 2023.

temas portuários de recebimento e escoamento de mercadorias. Tal feito fomentou e influenciou a estruturação das cidades e a dinâmica social, bem como a tessitura social destas.

É digno de nota que os escopos aqui escolhidos para refletir não abarcam a totalidade dos portos brasileiros. Por outro lado, é representativo dessa perspectiva de estruturação econômica e social característica dos espaços portuários no país.

Destacamos que este estudo não abarcará a perspectiva dos portos atuais, mesmo entendendo a questão das transformações que ocorreram ao longo da história do tempo presente como: os processos de privatizações dos espaços portuários; a redefinição do papel do estado e a reestruturação com extinção de diversas categorias. Além disso, a própria mudança tecnológica que mobilizou, também, a alternância dos perfis dos trabalhadores que exerciam as suas funções nesses espaços. Frente a isso, pensamos oportunamente em desenvolver outro estudo que abarque essas questões.

A RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM PERSPECTIVA

“Terra à vista”, gritou um marujo português, do alto do mastro de uma caravela, ao avistar os cumes das árvores no litoral do novo território descoberto, em abril de 1500. Longe de casa, a mais de 6 mil quilômetros do Porto de Lisboa, atracavam aqui as primeiras embarcações lusitanas do continente europeu, com intuito bem claro: descobrir novas riquezas como fontes de comércio e expandir o domínio imperial.

Convém iniciar destacando que a expansão marítima portuguesa teve suas incursões de navegações comerciais na costa ocidental da África entre 1415 e 1488. Posteriormente, ampliou suas navegações para as conquistas orientais, que culminaram

na chegada dos portugueses a solo brasileiro. Com o estabelecimento das primeiras feitorias nesses novos espaços, pós-1530, emergiram os primeiros ancoradouros fluviais e marítimos para conseguir dar vazão ao escoamento e exploração das matérias-primas como, prioritariamente nesse momento, a madeira do pau-brasil¹, por exemplo, para Portugal.

Na medida em que o processo de povoamento do território ocorreu, a partir da administração colonial em prol do enriquecimento da metrópole, a economia cresceu com a expansão comercial. O advento da cultura da cana-de-açúcar propiciou e fomentou a melhoria da logística de transporte de mercadorias, bem como a ampliação da mão de obra para dar conta desta produtividade. Nesse cenário, as mãos de obra indígena e escrava, além de serem fundamentais para sustentar a produção e o escoamento da cana-de-açúcar naquele contexto, tornaram-se grandes fontes de motivação para a movimentação marítima. Segundo Manuel Júnior, “o comércio de escravos no Brasil atraiu, a partir de navios negreiros, mais de 5,5 milhões de africanos” para o território brasileiro (JÚNIOR, 2017, p.38). Cabe ressaltar que a concentração desta mão de obra e outros aspectos vinculados ao efetivo exercício portuário começam a marcar algumas povoações do Brasil possibilitando uma dinâmica própria que ajudaria na pavimentação urbana dessas cidades.

Nesse contexto de crescimento urbano portuário, é digno de nota que trabalhadores pobres livres, escravos e demais setores marginalizados da sociedade já nesta época tinham esse espaço como local de convivência e contato. Logo, o comércio de escravos tornou-se uma fonte de riqueza econômica tanto para os traficantes e mercadores de escravos quanto para os senhores escravocratas dos centros urbanos e rurais. Portanto, a escravidão brasi-

leira, que tinha o tráfego negreiro com a África a sua principal ligação, consolidou-se como um dos principais combustíveis da economia colonial, e os portos edificaram-se para assegurar essa rentável realidade, servindo também como “pontes”, um elemento de porosidade social, uma porta aberta de saída de cultura e mercadoria, como bem compreendeu Cynthia Fortes, na citação abaixo.

[...] Em suma, dos significados apresentados do porto como “ponte”, conclui-se que em termos espaciais, como fronteira entre o Atlântico e as terras brasílicas, os portos brasileiros coloniais demarcavam simbolicamente a linha de divisa entre a metrópole portuguesa e o Brasil colonizado, separados fisicamente pela imensidão das águas oceânicas, ao mesmo tempo em que uniam esses dois mundos, nos quais os papéis de conquistador e dominados não se confundiam; eram, na verdade, profundamente separados pelas distâncias de poder, sociais e culturais. O Atlântico unia e ao mesmo tempo separava os “mundos” na época da mundialização ibérica, e o monarca soberano da Península Ibérica controlava e explorava as terras brasílicas. Neste panorama, os portos como centralizadores dos fluxos econômicos produziam movimentos culturais e sociais de amplitude, capazes de influenciar ambos os lados do poder, a metrópole e suas colônias, além de fomentar uma disputa entre os impérios marítimos europeus pelos mercados coloniais. (FORTES, 2018, P.54)

Portanto, o trabalho portuário no Brasil – que absorvia aspectos multifacetários de religião, comunicação, cultura e sentimentos de pertença a um determinado grupo social – foi se consolidando como um rico mosaico nas proximidades

portuárias. A partir do século XVI, consolidou-se pela crescente movimentação de embarcações europeias transoceânicas, para extrair riquezas e movimentar mercadorias, bem como pelos cais fluviais que se ergueram ao longo do território, para sustentar a veia de escoamento ligada às costas litorâneas marítimas. No século XVII, Portugal direcionou seus “olhos” com mais atenção à sua colônia, por conta do crescimento da cultura açucareira e pelas aceleradas incursões dos holandeses, franceses e ingleses nas terras brasílicas. Obviamente, essa atenção deu-se também por constatarem um movimento de declínio do até então lucrativo comércio com o Oriente e a Índia, que vinha ocorrendo desde o século XV.

Novamente, percebemos as transformações portuárias como um elemento global vinculado ao devir histórico, econômico e social que marca a temporalidade em diversos períodos. Ao olharmos para o passado, percebemos que o transporte aquaviário foi um recurso importante para a sociedade e para o crescimento comercial, visto que, a partir das rotas comerciais, edificaram-se portos e, assim, as cidades se desenvolveram. Na medida em que as vilas cresciam e tornavam-se polos urbanos comerciais, o interior também se expandia com a cultura do plantio e do desenvolvimento da pecuária. Embora fosse um movimento lento, devido aos fragmentados acessos por terra, à rede fluvial e lacustre, facilitava o deslocamento das pessoas e das mercadorias através das embarcações.

Aquelas regiões que possibilitavam o acesso mais rápido às vilas e centros comerciais, situados na costa marítima, tiveram crescimentos mais acelerados e, até mesmo, investimentos estruturais mais arrojados por parte da metrópole. Esta perspectiva foi um elemento que levou Caio Prado Junior a ter clareza sobre o quanto as rotas marítimas foram um di-

visor de águas na definição do desenvolvimento territorial, econômico e social do Brasil nesse período.

Essas vias penetradoras, sejam por terra, sejam pelos rios, e que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas independentes entre si, vão dar uma disposição fragmentária das comunicações em que cada qual, por si e sem conexão direta com as demais, forma um sistema autônomo constituído de seus dois extremos, litoral e interior, ligados pela via e levando uma vida mais ou menos à parte. Esses sistemas sucedem de norte a sul ao longo de toda a costa brasileira, desde o mais setentrional, instalado na bacia amazônica até o último ao sul, no Rio Grande. Eles se articulam entre si, a princípio, unicamente pela via marítima, que é que mantém a unidade de todo. Mas à medida que o povoamento penetra no interior, e com ele as vias que o acompanham, essas, embora partindo de ponto do litoral às vezes muito apartados um do outro, acabam convergindo no interior. (PRADO JÚNIOR, 2012, p. 110)

No cenário em análise, os portos se transformam em centros de integrações regionais onde, na maioria das vezes, se encontravam elementos do poder público estabelecidos sendo contato entre o público e o privado ali estabelecido. Dessa forma, por uma necessidade de controle de circulação de mercadorias e riquezas o Estado os fez presente e consolidou o seu domínio com o avanço portuário no Brasil.

Em decorrência das restrições do Pacto Colonial, das condições naturais de navegação e dos desafios técnicos de época, as relações portuárias se restringiam com intensidade e frequência à Coroa Portuguesa, no período compreendido dos anos 1500 e 1600. Pelo mar, vinham os escravos da África para serem

explorados como mão de obra, bem como levavam-se os metais e os bens naturais extraídos da colônia lusitana para a Europa. Dos primeiros portos litorâneos para o interior do território, o sistema de interligação ocorria pela navegação fluvial (canoagem) e pelos caminhos traçados pelos bandeirantes, primeiramente (Prado Júnior, 1996). Para Odilon Nogueira de Matos, pouco mudaria no período colonial essa logística de movimentação do interior para a costa. Segundo o autor:

[...] Uma carta das vias de comunicações do Brasil, ao iniciar o Império, poucas modificações apresentariam com relação aos últimos tempos coloniais. É bem verdade que a grande expansão sertanista do século XVIII, mineiradora ou pastoril, levará o povoamento às extensas áreas do interior, assegurando para Portugal, e conseqüentemente para o Brasil, a posse de tão dilatadas regiões e tornando o mapa do Brasil, resultante dos tratados de Madri e Santo Idelfonso, praticamente igual ao de hoje. (MATOS, 1995, p. 42)

Neste sentido, reforçamos a compreensão de que a estrutura portuária se tornou um ponto de fronteira porosa entre terra e mar e também espaço de trocas e contatos com diferentes culturas nacionais e internacionais, através de navegantes que por ela ancoravam. Na medida em que as necessidades comerciais emergiam, a estrutura crescia e, com ela, sua interação com o interno e externo. Logo, os portos passaram a ter características multifuncionais, como bem inferiu Russel-Wood.

[...] Salvador, Rio de Janeiro, Santos e Pernambuco foram multifuncionais desde sua concepção; São Luís e Belém haviam se estabelecido como portos fortificados do império e somente de for-

ma gradual assumiram funções administrativas e se tornariam entrepostos comerciais. Outros portos surgiram como decorrência natural das necessidades comerciais, mas, em sua maioria, custaram a ganhar relevância, e apenas alguns poucos atingiram o status de cidade. (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 126)

A percepção que temos é a de que o porto foi plural e além da ótica mercantil, administrativa e protetora², afinal os portos, além de demarcarem o espaço entre o navio no mar e o cais em terra, foram fontes de circulação de ideias, de culturas de diferentes lugares, de anseios e de expectativas das pessoas. Além disso, obviamente, o porto foi um espaço de trabalho que retroalimentou esse sistema mercantil e de troca simbólica de ideias.

A partir dos argumentos acima, pensamos que a necessidade de sobrevivência de algumas sociedades perpassa o seu estímulo e controle das rotas portuárias. E que isso é um movimento perceptível ao longo da história.

No caso em tela, percebemos que tanto os líderes da metrópole lusitana como os da colônia investiram tempo, dinheiro e recursos humanos para organizarem e estruturarem as vias portuárias para além de uma necessidade econômica comercial. Na medida em que havia incursões invasoras militares através dos mares, o porto, por ser a porta de entrada e saída do território, era adaptado para também oferecer recursos de defesa para a sobrevivência e a manutenção do poder sobre o local, por parte da metrópole, por exemplo.

Neste sentido, as necessidades de sobrevivência humana, sociais e econômicas passaram a ser o principal combustível da mudança, da transformação do espaço em que viviam. Os portos foram

uma referência clara da transformação do devir histórico com o passar do tempo. Portanto, podemos inferir que a história passou a ser construída no cotidiano e em situações desafiadoras, que impulsionaram os indivíduos em postos de poder a saírem de uma zona de conforto e agirem em prol de seus interesses³.

O Pacto Colonial, estabelecido entre a metrópole lusitana e o Brasil colonial, foi desenhando os primeiros ciclos econômicos e transformando as regiões espaciais, na medida em que diferentes grupos de produtos eram explorados e comercializados. Isso ficou evidente com a extração do pau-brasil, com o cultivo e a venda da cana-de-açúcar produzida no Nordeste brasileiro e, posteriormente, com a descoberta dos metais preciosos na região de Minas Gerais. Em seguida, também ocorreu o crescimento da produção agrícola-pecuária e a exportação da carne de charque no sul do país.

Além disso, os primeiros portos marítimos coloniais brasileiros em funcionamento serviram como “funis” de entrada dos colonizadores, de milhares de escravos e dos bens manufaturados europeus e lusitanos. Ainda, os primeiros portos foram bases de saída dos bens do território. Esse cenário buscou dinamizar as necessidades supramencionadas. Essa estrutura portuária pré-industrial no Brasil colonial era rudimentar em termos de funcionamento e equipamentos até 1808, quando ocorreu a vinda da família real ao país e a abertura dos portos às nações amigas.

Neste sentido, sobre a relação porto-cidade, Brian Stewart Hoyle⁴ (1989), em um dos seus estudos sobre a logística portuária no ocidente, apresentou uma perspectiva linear de interpretação do crescimento da relação cidade-porto estruturado em cinco fases distintas. Isto pode ser observado na imagem a seguir:

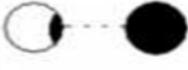
ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro/roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar); renovação urbana do núcleo original

Imagem: Proposta de Evolução Temporal da estrutura portuária industrial no ocidente.

Fonte: (HOYLE, 1989)

Ao tratar da primeira fase de uma relação porto-cidade, o autor compreende que há uma íntima e híbrida integração entre o cais e o núcleo urbano. Isto só se modificaria após 1960, com o advento tecnológico de equipamentos, que exigiria do cais portuário uma estrutura mais robusta para dar conta das intensas movimentações de mercadorias que ali se estabeleciam. Logo, os núcleos urbanos tenderiam a se distanciar do porto. Percebemos essa perspectiva no período histórico do Brasil Colônia, quando muitas cidades emergiram a partir de seu porto. A título de exemplo, citamos o Porto da Vila do Rio Grande⁵, ao sul do Brasil, como sendo o único porto oceânico do Rio Grande de São Pedro do Sul que se consolidou por ser um caminho obrigatório como entreposto comercial nesta região.

É importante destacarmos que a tessitura social foi diferente em cada lugar, mas os portos influenciaram, em diferen-

tes formas, estes processos da relação porto-cidade. Quanto à historiografia referente à formação dos portos brasileiros no período colonial e pós-independência (1822), diversas pesquisas concentraram-se na perspectiva econômica de movimentação portuária ou, pelo menos, nas interações comerciais entre os portos brasileiros e os de outras nações. Citamos, como importantes influências, as obras de Ernest Labrousse (1933) e Pierre Chau-nu (1960-1965), além de Frederic Mauro (1989), Vitorino Magalhães Godinho (1963-1970) e Charles Boxer (1978), referentes ao Império Colonial Português.

Já no Brasil, os historiadores que focaram suas pesquisas na perspectiva econômica, ou seja, no processo de importação e exportação de mercadorias e seu impacto no crescimento urbano-industrial, mantiveram ainda essa mesma linha de entendimento da relação porto-cidade sobre

os períodos colonial e imperial. Embora a história marítima e portuária no Brasil seja um tema clássico, ainda assim é um assunto pouco explorado pela perspectiva histórica relacional quanto a formação de uma cultura do trabalho portuário e as formações das cidades, visto que o porto marca as *inner lands* a ele subjacentes, como bem constatou Jaime Rodrigues e Flavio dos Santos, em artigo recentemente publicado na revista *Almanack* intitulado “História Marítima e Portuárias em Revista”⁶.

Por sua vez, a clássica pesquisa de Fernando Antônio Novais, em sua tese intitulada “Portugal e o Brasil na crise do antigo sistema colonial”, publicada em 1980, aborda as relações mercantis com a metrópole lusitana e seu impacto nos portos coloniais. Na nossa compreensão, há um aspecto importante a se ressaltar sobre a multifacetária questão social que não é discutida de forma aprofundada por alguns historiadores, que adotam, apenas, de forma mais concreta, a perspectiva econômica para explicar a relação porto-cidade.

No entanto, recentemente, notamos que novas pesquisas de fôlego estão apresentando óticas mais diversificadas, não só acerca do papel dos portos no desenvolvimento econômico ou urbano, mas também sobre as diferentes relações de trabalho que se estabelecem nesses locais. Assim como há pesquisas que trazem à tona a relevância dos portos do Nordeste e do Centro-Sul como polos econômicos e de trabalho, contrapondo, assim, as frequentes pesquisas historiográficas que focam no eixo Rio-São Paulo como sendo prevalente.

Marcia Fernandes da Rosa Neu, em 2009, defendeu a tese de doutorado em Geografia Humana, pela Universidade de São Paulo, intitulada “Os Portos no Sul do Brasil: da formação ao século XXI”. Neste estudo, a autora fez um estudo minucioso e relevante para compreendermos a

História Marítima e Portuária do Sul do Brasil, contemplando suas relações com a economia microrregional e nacional em diferentes períodos⁷.

Marcia Neu dividiu sua análise em três grupos de investigação. O primeiro grupo seria o de compreensão dos aspectos organizacionais e históricos sobre os portos de maior movimentação portuária, sendo estes os de Rio Grande (RS) e Paranaguá (PR). No segundo grupo de análise, a autora estudou aqueles portos que apresentaram uma capacidade de expansão em suas cidades, especificamente os portos catarinenses de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, bem como outros terminais construídos em pontos-chaves do Estado. Por fim, no último grupo, Neu abordou os portos históricos e suas cidades, levando em consideração a volumosa movimentação que tiveram no passado, mas que, hoje, segundo a autora, por conta dos limites espaciais dos seus sítios portuários, não conseguiram evoluir, tais como os de Antonina (PR), Laguna (SC), Pelotas (RS) e Porto Alegre (RS)⁸.

Estas cidades citadas acima são exemplos de nuances históricas características que duraram algumas décadas, mas não foram a centralidade da cidade em relação à continuidade do seu desenvolvimento através do porto. Algumas sim, outras não. As cidades que possuíam portos na sua localidade tiveram mais vantagens em relação às que não tiveram? Segundo Marcia Neu, sim. Ao analisar a evolução histórica das cidades portuárias ao longo do século XVIII ao XIX, a autora identificou que aquelas que possuíam vias de transporte marítimo e/ou fluvial prosperavam em oportunidades comerciais e industriais, por terem mais meios de fazer circular suas produções em determinados contextos.

Portanto, estar próximo de um porto é como estar perto do mundo, como bem inferiu Hobsbawm (1994). Se olharmos para

o período do Brasil colonial, os portos sulinos, como o do Rio Grande (RS) e do Paranaguá (PA), foram de suma importância para a integração econômica no processo de escoamento da produção do charque para abastecer os mercados interno e externo e, também, no escoamento da produção de ouro - de 1620 a 1780.

Outro estudo importante, que retrata a crescente movimentação portuária fluvial no Nordeste brasileiro colonial e imperial, é o de Davi Costa Aroucha, intitulado “A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista”. Sua dissertação de mestrado em História, embora tivesse como premissa contribuir com os debates historiográficos sobre a transição da mão de obra escrava para a livre em Pernambuco ou, até mesmo à própria história do trabalho fluvial, marítimo e portuário do Brasil, a obra trouxe uma contribuição sobre os diferentes papéis sociais e econômicos cumpridos pela pequena cabotagem e pelo pequeno transporte fluvial no Recife da primeira metade do século XIX. Aroucha, ainda, conseguiu dar vozes para os agentes históricos que trabalharam de canoeiros, jangadeiros e mestres-de-barcaça, na conjuntura da sociedade escravista brasileira dos anos oitocentos.

Cabe ainda destacarmos mais algumas pesquisas sobre os portos no Brasil, em um aspecto abrangente. Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado, em 1983, apresentou sua dissertação, no mestrado em Ciências Sociais pela UFBA, acerca do processo de surgimento e modernização do Porto de Salvador. O desafio de Rosado, nessa pesquisa, foi o de compreender o “frustrado” processo de modernização portuária da capital baiana, entre os anos de 1854 e 1891 e o início do século XX, com a construção do porto moderno que ocorrera em 1906. Para tanto, a autora utilizou fontes jurídicas, cartográficas

e os próprios projetos de melhoramentos do porto. Sua abordagem diferencial esteve justamente em se debruçar nas constantes tentativas falhas da modernização portuária, conforme destacou:

Face ao envolvimento e aos choques de interesses no seio da burguesia comercial baiana no processo de modernização do porto, estendemos a análise a essa fração da classe dominante. Ao mesmo tempo procuramos detectar a ação do Estado nesse processo, relacionando poder público e sociedade civil e ressaltando a dependência econômica e tecnológica do Brasil em relação aos centros capitalistas externos. A partir da perspectiva dessa estreita relação, entendemos que as razões dos fracassos na tentativa de modernizar o porto de Salvador estão essencialmente ligadas a contradição localizada no interior da burguesia comercial, acentuada pelos reflexos da estrutura de poder vigente no império brasileiro. (ROSADO, 1983, p.7)

Maria das Graças de Andrade Leal, em seu artigo “Trapiches e trapicheiros na dinâmica portuária de Salvador colonial,” apresentou uma discussão oportuna para compreendermos não só o desenvolvimento do setor portuário em Salvador, mas também em outras regiões do país, respeitando suas particularidades Históricas. Destarte, antes de termos uma estrutura portuária pública organizada pelo Estado, os trapiches⁹ particulares espalhados pelas orlas fluviais e marítimas eram o “ponta pé inicial” para dar vazão ao escoamento de cargas e ao desenvolvimento econômico e socioeconômico local. Para Maria Leal, os trapicheiros entendiam como investimento ter trapiches. Segundo a autora:

Os trapiches, por se caracterizarem em espaço de armazena-

gem, de transações comerciais e de transporte de mercadorias a partir de seus atracadouros, sendo alguns deles instalados distantes do centro comercial de então, e em sua maioria construídos por particulares, tornaram centrais na dinâmica econômica portuária. Ou seja, por representar importante bem de natureza comercial que influenciava na acumulação do capital mercantil, compra e venda de trapiches na Salvador colonial se constituía em um bom negócio que envolvia os grandes comerciantes e ricos proprietários ligados a diversos comércios, especialmente o de escravos. Seria uma marca desses negociantes a diversificação de investimentos, tendo em vista a necessidade de diminuição de riscos face a insegurança e instabilidade no comércio transatlântico. (LEAL, 2020, p. 17)

Embora tenhamos presente este aspecto, das questões locais de interesses sociais e políticos para o fortalecimento ou não do setor portuário, podemos pensar que, numa perspectiva mais ampla, na História do Brasil, os ciclos econômicos de exploração de matérias-primas também influenciaram nos interesses da metrópole lusitana ou do Império brasileiro, pós-independência. Esses interesses acabavam por direcionar recursos e esforços em prol do desenvolvimento de uma determinada região em relação a outras. Portanto, a transformação espacial também é influenciada por interesses econômicos, como, por exemplo, no contexto de ampliação e proteção estatal do Porto de Santos no ciclo de produção do café.

Compreendemos que o comércio de exportação não pode ser visto apenas pela ótica de um fator determinante de transformação, mas sim influenciador, sobretudo porque precisamos levar em conta também os interesses governamentais em fortale-

cer uma determinada área. Como exemplo disso, lembremo-nos do interesse dos grandes senhores de engenhos que exportavam quantidades significativas de açúcar para o exterior também com interesse de ter condições para trazer a sua mais valiosa força de trabalho, fonte econômica e de manutenção de poder: os escravos.

Portanto, identificarmos as necessidades humanas, sejam elas as de subsistência fisiológica básica e segurança ou aquelas de realização pessoal e social, como bem compreendeu Abraham Maslow¹⁰, em seus estudos sobre os comportamentos psicológicos dos indivíduos em sociedade, é importante para compreendermos os porquês de se investir em setores como o porto – no nosso exemplo de estudo, para dar vazão à manutenção do modo de vida vigente nas épocas aqui mencionadas – do Brasil colonial e imperial e suas respectivas transformações espaciais. Este campo de análise nos proporciona uma melhor compreensão sobre a relação porto-cidade e porto-sociedade. O porto ora é visto como um local de progresso de riqueza, ora como local de perigo e preocupação, já que pode ser porta de entrada de incursões militares ultramarinas, de revoltas e de insalubres. Este aspecto, percebemos como uma presença constante ao longo do Brasil Colônia e Império.

Sobre a multiplicidade de visões, o trabalho de Rangel avança nesta possibilidade interpretativa. Seguindo a lógica dos dois últimos parágrafos, para complementar a análise, cabe atentarmos ao pensamento do economista Ignácio Rangel¹¹, que contribuiu para compreendermos que o Brasil tem suas características marcadas por diferentes contextos econômicos e sociais, advindos desde o período colonial, por três séculos. Depois, independente politicamente, o país manteve-se atrelado às influências do mercado exterior, no período imperial, e, por fim, como país subdesenvolvido já na república.

Ao olharmos para o passado, vimos, no Brasil, uma formação econômica pautada pelo encontro simultâneo entre estruturas econômicas antigas e modernas. Essa complexidade foi compreendida e estudada pela perspectiva rangeliana, na teoria denominada pelo autor de *strata*¹², a qual apresenta três níveis econômicos distintos, sendo o primeiro o da economia natural, que se refere a uma produção consumida pelo próprio produtor. O segundo nível seria o da economia de mercado, que pode ser compreendida como semelhante ao capitalismo europeu do século XIX. Já o terceiro nível, seria o da economia de monopólio, que pode ser vista como um modelo próximo ao do capitalismo moderno. Aqui, faz sentido pensarmos que houve o interesse em fortalecer o setor portuário pela ótica da coparticipação dos agentes históricos imersos no contexto dos setores internos e externos.

Seguindo a lógica de análise historiográfica sobre os portos no Brasil, destacamos a pesquisa, de mestrado em História, de Maria da Penha Siqueira¹³, que estudou o desenvolvimento do Porto de Vitória entre os anos de 1870 e 1940. A autora conseguiu demonstrar a importância do porto capixaba ao longo do século XIX para o escoamento da produção local cafeeira advinda da própria região do Espírito Santo, destacando em relação a outros portos locais e direcionando o foco para a cidade de Vitória.

Siqueira salienta que, na medida em que a produção de café e outras especiarias foram crescendo na região, Vitória, com seu porto, começou a se tornar um polo importante de exportação e importação de produtos e mercadorias, desligando-se, assim, de uma dependência logística de escoamento do Rio de Janeiro para o exterior. Nesse caso, o jogo de relações de poder entre as elites locais acabou favorecendo outros portos. Fica evidente

que o desenvolvimento do porto e da cidade foi um fator importante para o crescimento do estado do Espírito Santo, nos séculos XIX e XX¹⁴.

Merece destaque também a recente pesquisa de mestrado, de caráter arqueológico, feita por Camila Fabiane da Silveira¹⁵, sobre o desenvolvimento do porto sulino pelotense. Silveira demonstrou que Pelotas (RS), embora não tenha um porto marítimo, conseguiu acompanhar o desenvolvimento portuário nacional do século XIX e início do século XX, tornando-se um importante porto para o desenvolvimento econômico da cidade e do estado¹⁶. Isso deu-se, sobretudo, porque, no período mencionado, a cidade de Pelotas (RS) foi um polo exportador nacional e internacional de charque e trouxe, para a orla portuária, uma série de indústrias ligadas ao setor industrial frigorífico, têxtil e cervejeiro, por exemplo.

Torna-se indispensável, para compreendermos a relação porto-cidade, a significativa pesquisa de Maria Cecília Caíra Gitahy (1992) sobre o Porto de Santos. Tanto a sua dissertação como a tese foram escritas sobre a ótica da História Social, para compreender a formação da classe operária portuária santista e também a edificação da Companhia Docas de Santos diante do cenário de crescimento urbano e industrial. Não podemos esquecer também das importantes contribuições de Fernando Teixeira da Silva (1995) e Ingrid Sarti (1981) para a historiografia. Esses autores voltaram os seus olhares históricos sobre esse mesmo porto, para compreender também a relação porto-cidade, o movimento operário dos estivadores e portuários em prol da luta por direitos da categoria e melhores condições de vida.

O historiador Cesar Teixeira Honorato, sobre a relação porto-cidade, nos diz que “o processo de construção de um porto é o processo de construção de um espaço

geográfico a partir da lógica das relações sociais de produção num determinado momento” (2016, p.191). Portanto, tratar da historicidade das edificações portuárias no Brasil é navegar pelas ondas das relações sociais e econômicas locais, nacionais e internacionais. Honorato aprofundou a discussão sobre a formação capitalista portuária no Brasil através de sua tese de doutorado, defendida em 1994, e intitulada “O polvo e o porto: a montagem do complexo portuário capitalista em Santos”, que mais tarde deu origem ao livro *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*, publicado através da editora Hucitec.

Assim como Ingrid Sarti (1981), Maria Gitahy (1992) e Fernando Silva (1995), Cesar Honorato investigou a formação portuária de Santos, só que, diferente dos pesquisadores anteriormente mencionados, o autor efetuou um estudo a partir de uma ótica da História Econômica. Sua motivação inicial da tese era a de investigar a construção do império empresarial de Gaffrée e Guinle, que assumiram a concessão das obras do Porto de Santos, no final da segunda metade do século XIX, e fundaram, em 1892, a Companhia Docas de Santos, com o objetivo de construir e explorar o Porto de Santos, no estado de São Paulo.

Para a história portuária do Brasil, César Honorato apresenta um estudo pioneiro, sistemático e focado em investigar especificamente a formação de uma empresa responsável pela construção e manutenção da mão de obra de trabalho portuário. Essa pauta foi articulada com uma leitura atenta das relações sócio-históricas que foram a mola propulsora da consolidação empresarial da Companhia Docas de Santos. Para compreender a construção do complexo portuário santista, foi necessário olhar para o século XVIII (período dos trapiches particulares) e XIX,

a fim de compreender o contexto jurídico-administrativo para empresas concessionárias de serviço público.

Portos são elos que garantem as lógicas das trocas mercantis e simbólicas entre as cidades, sejam elas internas de um território ou externas, via oceano para outros continentes. Na perspectiva interna, ressaltamos a importância dos trapiches e dos portos do Rio de Janeiro que, assim como os do Nordeste, receberam não só milhões de escravos¹⁷, que fizeram parte da significativa força econômica da Corte portuguesa no período do Brasil imperial, mas também por serem pontos geográficos estratégicos de escoamento de mercadorias.

Em 1991, o historiador Sérgio Tadeu Niemeyer Lamarão publicou um livro, com iniciativa da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, através da *Coleção Biblioteca Carioca – Série História*, com o título “Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro”. Quinze anos depois, publicou a segunda edição da obra original, a qual tivemos acesso para este estudo. A obra de Lamarão encontra-se no período das décadas de 1980 e 1990, em que consideramos haver um aumento na produção acadêmica historiográfica por conta do surgimento de novos programas de pós-graduações no país e, conseqüentemente, uma ampliação dos leques temáticos de pesquisas.

A obra de Lamarão trata-se de uma leitura indispensável, não só pelo vasto uso de fontes primárias, como mapas de plantas urbanas históricas e documentos oficiais, como também pela abordagem da relação porto-cidade que o Rio de Janeiro apresenta em suas raízes históricas. Sérgio Lamarão com seu estudo sobre os trapiches e os trapicheiros, berço portuário no Rio de Janeiro, buscou compreender a própria disposição geográfica da cidade do Rio de Janeiro (RJ), fundada em 1565 pelos colonizadores portugueses, e sua relação

com as dinâmicas marítimas portuárias. Deste ponto, chega-se ao limiar das movimentações portuárias e, segundo o autor:

A intensificação do movimento do porto no início de século XVII pode ser atestada pela ordem baixada em 1618 pelo governador do Rio, Rui Vaz Pinto, determinando que os escravos negros fossem empregados na carga e descarga dos navios. 'Era o início dos serviços regulares da estiva, que nasciam desde logo sob regime de privilégios e monopólio', concedidos na ocasião a Duarte Vaz, irmão do Governador. Essa informação revela, por outro lado, que a presença do negro não se limitava aos serviços agrícolas executados nas grandes propriedades rurais, fazendo-se também sentir na esfera do trabalho urbano. (LAMARÃO, 1991, p. 22-23)

Ainda que o século XVII fosse importante para a compreensão da formação e do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro, foi no século XVIII que a cidade cresceu economicamente e teve no seu setor portuário uma ascensão. Por conta da mineração advinda dos distritos mineiros da região montanhosa de Minas Gerais, a região do Rio passou a ter uma intensa movimentação e ser o principal caminho de ligação entre Minas Gerais e Portugal, no ciclo de escoamento e exploração das riquezas minerais. O Rio de Janeiro passou a ser a capital da colônia nesse período.

Fica evidente que a expansão das atividades portuárias na região tornou-se um trampolim para o crescimento urbano da cidade, na medida em que se estabeleciam ali mercadores e armadores, traficantes de escravos, pescadores e embarcações, por exemplo. Precisamos levar em conta também que o favorecimento do deslocamento de cargas e pessoas, via transporte marítimo e fluvial, foi

intensificado por conta das dificuldades de transporte terrestre, diante da estrutura da época. Portanto, a presença dos trapiches particulares de uso público para o armazenamento de mercadorias e comercialização de escravos tornou-se a base daquilo que futuramente viria a ser, em muitas regiões, os grandes portos que conhecemos hoje. Sobre este aspecto na cidade do Rio de Janeiro, Sérgio Lamarão ressalta que:

A presença dos trapiches começou a se fazer sentir em trechos do seu litoral. Nesses trapiches eram depositados gêneros alimentícios, como o açúcar, provenientes da região vizinha à Baía de Guanabara, e mesmo manufaturados, vindos da Europa. [...] as transações envolvendo os metais preciosos das Gerais não se davam aí, sendo realizada na parte mais central da orla Marítima da cidade, nas praias de D. Manuel e do Mercado. Assim coube à área abrigar as atividades comerciais e portuárias ligadas a produtos que, com o boom da mineração, não poderiam ser mais transacionados (ou o seriam apenas parcialmente) no espaço portuário principal. A transferência do mercado de escravos para o Valongo se deveu, como bem o texto demonstra, a uma inadequação daquele tipo de comércio a um local que já havia adquirido uma importância específica dentro do quadro urbano do Rio. Este fato, ao mesmo tempo em que estimulou as atividades econômicas no Valongo e imediações, conferiu a essa porção de área de estudo uma conotação negativa, advinda da própria natureza do comércio negreiro. (LAMARÃO, 1991, p. 30)

Este pequeno cais público chamado Cais Valongo, também conhecido regionalmente como o Mercado do Valongo, tornou-se um significativo palco para o comércio negreiro

no Rio de Janeiro entre 1758 e 1843¹⁸. Esses cais era um dos pontos finais de desembarque dos escravos, após passarem pelo fisco e pelas autoridades sanitárias.

A bibliografia sobre os escravizados no Brasil é vasta e ampla, mas encontramos apenas um estudo sistemático sobre este local. Cláudio de Paula Honorato¹⁹, em sua dissertação de mestrado em História, de 2008 pela UFF, apresentou que a instalação do mercado de escravos e a criação do Cais Valongo foram importantes para o desenvolvimento da região. Esse cais propiciou um campo fértil para o florescimento de uma malha urbana que levou ao desenvolvimento portuário e à edificação de armazéns, indústrias, vários trapiches e construções de obras públicas.

No entanto, como bem reforça Cláudio Honorato (2008), a iniciativa de reforma urbana, por parte do governo da época, era uma forma latente de controlar a presença do negro escravo na cidade e, também, fazia parte do rol de ações do projeto “Civilização Nacional” para manter uma cidade limpa, higienizada e moderna. Isso porque os negros “incomodavam” aos olhos da elite lusa colonial e dos viajantes. Por esta ótica, a estratificação social urbana era importante para os interesses do governo na época.

Uma análise paralela válida pode ser feita, obviamente, respeitando as suas particularidades locais, sobre o desenvolvimento do núcleo urbano sulino da Freguesia de São Francisco de Paula, em 1812. Em 1835, esse núcleo foi elevado à condição de cidade, com o nome de Pelotas (RS). No século XIX, por conta da numerosa presença de escravos que compunham a mão de obra das charqueadas e pelas disposições geográficas, o núcleo urbano da elite iniciou o seu desenvolvimento, no sentido de se afastar das regiões insalubres da produção do charque. Havia inúmeros trapiches particulares às

margens do Arroio Pelotas e do Canal São Gonçalves, que supriam as demandas locais de carga e descarga de mercadorias²⁰.

Destarte, a cidade de Pelotas (RS) só foi ter um porto organizado e estruturado de forma pública a partir de 1940. Isto deu-se com a encampação do principal trapiche e estrutura portuária que havia no logradouro da Câmara Municipal, situada no terreno da antiga alfândega (Rua Benjamim Constant) e estendendo-se até o local onde funcionava o Frigorífico Anglo S/A²¹.

Seja em Pelotas (RS) ou na cidade do Rio de Janeiro (RJ), nos séculos XVIII e XIX, a presença do negro escravo no meio urbano incomodava as elites, mesmo sendo uma rica força de trabalho e de dinheiro como mercadorias²². Mesmo que as economias e as escalas do número de escravos fossem diferenciadas, a capacidade de comparação estava na perspectiva da elite, em querer direcionar os esforços da reestruturação urbana pela ótica da “higiene social”. Portanto, falar sobre as cidades e a região portuária no Brasil colonial, imperial e no início da República, é também tratar da presença marcante e volumosa de trabalhadores escravos sendo explorados como mão de obra.

Mas, para onde foram os negros após a escravidão? Em relação ao mercado de trabalho, havia diferentes formas de contratações nas relações entre empregados e empregadores. Até a década de 1930, não havia um conjunto de legislação específica que garantisse direitos e deveres nessa relação de trabalho. Ainda, não havia um órgão específico do governo que organizasse e fiscalizasse essas relações laborativas²³.

Ao discutir os aspectos demográficos e sociais do Rio de Janeiro no século XIX, Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca (2019) apresentou uma riquíssima contribuição historiográfica para a compressão da formação urbana do Rio de Janeiro, ten-

do os trapiches particulares e portos como palcos de difusão cultural e de estímulo ao crescimento econômico e urbano da cidade. O seu artigo apresenta um dossiê sobre história marítima e portuária e é intitulado: “A região portuária do Rio de Janeiro no século XIX: aspectos demográficos e sociais”. Este texto é uma extensão de suas pesquisas acadêmicas, mais especificamente, da sua monografia em História (UFF), intitulada: “O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX”²⁴.

César Teixeira Honorato (2019), em seu artigo intitulado “Portos e cidades portuárias: algumas considerações historiográficas”, publicado recentemente no dossiê especial sobre história marítima e portuária, pela revista *Almanack*, aponta três tendências ou perspectivas históricas por parte dos historiadores sobre os estudos da relação porto-cidade no Rio de Janeiro pós-1930.

Segundo Honorato, existiu um primeiro conjunto de pesquisas que relacionaria a formação portuária como sendo parte de um todo²⁵. Porém, encontramos também obras que se debruçaram a analisar os movimentos sociais como a Revolta da Vacina e o movimento sindical²⁶. Por fim, aqueles que fizeram “estudos culturais envolvendo a literatura e as manifestações culturais de todo tipo que, embora tivessem como epicentro a região portuária e seus trabalhadores, a relação porto-cidade aparece apenas como palco da história”²⁷ (HONORATO, 2019, p. 74).

Embora os estudos específicos sobre a história marítima e portuária do Brasil, até o fim do século XX, tenham sido dispersos, em pouco volume e pontuais na temática, hoje identificamos novos pesquisadores se dedicando à área. Assim como o surgimento de grupos de pesquisas acadêmicas ligados a órgão de fomento à pesquisa, há também eventos acadêmicos para divulgação. Neste sentido, há

dois grupos de pesquisa no CNPq que são focados no tema: “Portos e Cidades do Mundo Atlântico” e “O Mundo Atlântico e a Diáspora Africana”. Citamos ainda o projeto de pesquisa²⁸ local do Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra (UFPEl), no qual analisamos os portuários sindicalizados pelotenses nas décadas de 1950-60 e a história do trabalho portuário no Rio Grande do Sul.

Portanto, ao olharmos mais atentamente para a formação das cidades que possuem ou possuíram portos em seu leito espacial, perceberemos, na sua história, uma série de rastros materiais e culturais que nos permitem reconstruir a formação da urbe a partir da sua ligação marítima/fluviária portuária. Portanto, não podemos negar a presença e a importância social de uma cosmogonia portuária no processo de compreensão histórica do surgimento de uma comunidade, no afloramento de uma economia e na diversidade cultural que circunda um porto. Trata-se, a nosso ver, da compreensão de uma paisagem portuária, de um espaço enquanto prática e ambiente relacional. César Honorato (2013) reforçou essa nossa ótica ao inferir que:

Culturalmente, a “comunidade portuária” é um bricoleur muito peculiar, desde as múltiplas origens étnico-culturais de seus membros (línguas diferentes, por exemplo), às construções imaginárias ocorridas a partir de cada origem de classe. Embora tendo uma variada gama de diferenças internas, é possível, no entanto, perceber-se certa identidade quando são comparadas várias comunidades portuárias. (HONORATO, 2013, p. 124)

Maria Cecília Velasco e Cruz, importante pesquisadora na área da história do trabalho portuário no Brasil, apontou, em seu minucioso artigo, publicado em 1999, sobre o Porto do Rio de Janeiro no século XIX que:

[...] muitos dos procedimentos estabelecidos no porto do Rio de Janeiro foram posteriormente implementados em outros importantes portos nacionais. O despacho por estiva, introduzido na Corte em abril de 1810 e que está nas raízes do alfandegamento de trapiches privados, foi instituído, no ano seguinte, em janeiro, na Bahia, um mês depois em Pernambuco e no Maranhão em julho, impulsionando, também nesses lugares, o crescimento de sistemas portuários desintegrados e com fronteiras fluidas. Deste modo, o presente estudo é relevante para a compreensão da lógica subjacente a práticas que se espalharam nos principais portos do Império, permitindo análises comparativas diversas. (CRUZ, 1999, p.18)

O processo de crescimento e desenvolvimento portuário, que ocorreu a partir da vinda da realeza portuguesa ao Brasil, será tratado no próximo tópico deste capítulo, e, assim, daremos continuidade à análise das gêneses portuárias no Brasil. É importante esclarecer, aqui, que temos consciência das diferentes escalas em relação aos espaços geográficos e os períodos estudados. No entanto, todos eles convergem para compreendermos a relação estreita entre porto, cidade e sociedade que nos permite analisar a tensa relação entre porto, Estado e diversos setores sociais congregados.

Além disso, percebemos que as obras estudadas não abordaram de forma específica, mas há indicativos, que teria, por exemplo, o contrabando, um espaço de contraversão, uma zona de prostituição. Todos esses já eram recorrentes na orla portuária e nas cidades, desde o Brasil colonial.

HAVERIA CAMPOS FÉRTEIS PARA A CONSOLIDAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO NO BRASIL?

Aqui destacamos a questão da consolidação do setor portuário, ressaltando que o Brasil, pela sua diversidade humana e territorial, desde cedo teria um espaço propício ao setor portuário. Veremos como foi necessária a consolidação de uma legislação para organizar a perspectiva latente e evidente do setor portuário.

É importante ressaltarmos que, desde o início do processo de independência do Brasil, em novembro de 1807 e durante as Guerras Napoleônicas, D. João VI e sua Corte imperial “levantaram âncoras” de Portugal, após uma aliança com a Inglaterra. Numa oportunidade ímpar, aproveitando o momento em que as tropas napoleônicas – comandadas por Junot – estavam adentrando Lisboa, a Corte lusa enfrentou 54 dias de travessia pelo Atlântico rumo às terras brasilienses.

Na medida em que a família real se instalava no Brasil, D. João tomou uma série de medidas político-administrativas para facilitar os seus mandos, como prover a então colônia de organismos com poder de decisão. Já no campo econômico, rompendo uma política de 300 anos de monopólio comercial da metrópole sobre suas colônias, D. João declarou, em 1808, a abertura dos portos brasileiros às “nações amigas”, como a Inglaterra²⁹.

Em meados de 1810, foram assinados mais Tratados Comerciais com a Inglaterra, de modo a ingressar na órbita de influência econômica inglesa e a sair, paulatinamente, das malhas restritivas coloniais comerciais lusitanas. Portanto, haveria uma confluência de forças históricas, de longo prazo, advindas de acontecimentos políticos e de escolhas de agentes históricos, que culminaram na vinda da família real lusitana para o Brasil, a conseqüente

abertura dos portos às nações amigas e o fim do pacto colonial que restringia a movimentação comercial portuária.

Assim, neste contexto, pós-1808, podemos inferir que, mesmo com a independência política do Brasil e os direcionamentos político-administrativos e econômicos, de alguma forma, foram mantidas muitas dessas estruturas e organizações portuárias, sobretudo se olharmos pelo prisma das produções agroexportadoras e da escravidão em seu auge populacional. Ter uma estrutura portuária organizada e intensa, para dar conta do crescente comércio pós-1808, viria a se tornar uma preocupação das autoridades locais, obviamente associadas aos interesses de comerciantes importadores-exportadores.

Com relação aos portos, durante o período colonial, os portos brasileiros eram de responsabilidade das Câmaras Municipais. Ainda nesse período, foi editado o Decreto de 13 de julho de 1820, que declarou de competência da Repartição da Marinha todos os portos espalhados pela costa brasileira (Brasil, 1889). Com a Independência, em 1822, e com uma nova organização administrativa, os portos passaram a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha. Em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, que se tornou responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos. Após muita insistência do Ministério da Marinha, a responsabilidade sobre os portos passou, em 1873, para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que dividiu o litoral em seis distritos e, em 1890, criou as Inspetorias de Distritos dos Portos Marítimos. Com a divisão do Ministério da Agricultura, os portos ficaram com o Ministério da Viação e Obras Públicas. (FILHO, 2007, P.3)

Como bem salientou Alcides Filho (2007), a primeira ordenação jurídica que delimitou as normativas portuárias no Brasil, após o Decreto de 1820, teria sido o Decreto 447 de 1846, que aprovou o Regulamento da Capitania dos Portos³⁰. Posterior a isto, houve uma concessão dos portos por 90 anos, pela iniciativa privada pelo Decreto 1.746 de 1869, que veio para garantir um sistema de juros de 12% ao ano. E por fim, ainda no século XIX, houve a redução desse prazo para 70 anos e, também, uma garantia de juros de 6% ao ano, com a Lei 3.314 de 1886.

Observamos que a vinda da família real lusitana para o Brasil trouxe uma série de consequências internas que, de certa forma, fomentaram um campo fértil, com mais intensidade, para mudanças no perfil geral político, administrativo, econômico e fiscal³¹. A criação de um sistema alfandegário que permitisse ter um maior rigor no controle de entrada e saída de cargas nos portos, sobretudo em relação à cobrança das taxas, encontrava-se nesse programa de mudanças.

Eduardo Silva Ramos, em sua dissertação de mestrado em História Econômica pela USP, apresentou uma importante discussão sobre as instituições econômicas e a fiscalidade na formação do Estado Brasileiro, entre os anos de 1808 e 1936. No ano de 2019, Eduardo Ramos publicou um artigo na revista *Almanak*, apresentando uma síntese da sua discussão no trabalho dissertativo. Neste último trabalho, o autor, ao tratar dos caminhos históricos administrativos fiscais do Brasil imperial, ressaltou que:

[...] a efetividade de tais normas está ligada aos valores arrecadados no período em questão. Após a abertura dos portos, em 1808, os rendimentos alfandegários seguiram em estagnação até o fim das Guerras Napoleônicas. Ao

final desse período, a tendência foi claramente de alta, alcançado quase dois mil-réis, ou seja, dois contos de réis em 1819. Em 1822, as rendas aduaneiras, somados os direitos de importação e dos vinhos, não alcançaram a faixa dos mil-réis; foram arrecadados, precisamente, 988:241\$304 réis naquele ano, um claro declínio em relação ao visto no período joanino. No ano seguinte, paralelamente às primeiras normativas de adequação das alfândegas, os rendimentos apresentaram, novamente, significativa alta, estabilizando na casa dos dois mil-réis, entre 1824 e 1827. Entretanto, o grande salto dos rendimentos alfandegários foi verificado a partir de 1828, ano em que se encerravam os conflitos no Prata e, como veremos a seguir, marcou grandes reformas na administração alfandegária. Os valores arrecadados para o ano fiscal de 1828-1829 alcançaram a cifra de 8.636:228\$429 réis, em clara indicação de que, mesmo que não tenha sido o fator único, as reformas implementadas pelo Governo Geral contribuíram positivamente para o incremento das receitas do Império, acompanhando a tendência secular de crescimento da economia brasileira. Mesmo quando os valores são deflacionados em libras esterlinas (no eixo à direita), descontando a inflação do período, ainda assim a tendência geral dos rendimentos alfandegários foi de alta. (RAMOS, 2019, p. 582-583)

Em setembro de 1822, o Brasil viveu um fator político importante para os futuros desfechos administrativos da, até então, colônia portuguesa. A independência do Brasil abriu possibilidades de mudanças que favoreceram o crescimento da nação e sua respectiva elite burguesa. As mudanças administrativas fiscais ainda foram lentas na década de 1820.

Diante desse contexto de perdas dos ganhos fiscais e da falta de uma unidade abrangente administrativa, em 1828, agentes da Secretaria da Fazenda do Império, conscientes da necessidade de reformar a estrutura das alfândegas e garantir o controle de sua administração, tomaram a frente para uma mudança nos artigos e nas normativas que tratavam das taxas aduaneiras³². Por ainda haver a necessidade de “alinhar os pontos” da adequação das arrecadações alfandegárias, em 1832, foi aprovado o primeiro regulamento geral para as alfândegas do Império do Brasil (RAMOS, 2019).

Para Eduardo Ramos, tais ações repercutiram ao longo dos próximos anos, com o movimento de tornar a máquina administrativa mais rentável e sustentável. Segundo o autor:

As reformas fiscais implementadas nos primeiros anos da regência, especialmente a reforma do Tesouro, a separação das rendas, a reforma da alfândega e das mesas das diversas rendas e a promulgação do Ato Adicional, tinham em comum a tentativa de garantir os recursos necessários para a sustentação do Império e definir as responsabilidades e os limites do centro e das partes do Império. Mesmo garantindo autonomia tributária às províncias, as reformas regenciais viabilizaram o fortalecimento do poder central, garantindo a esse a apropriação das mais expressivas receitas, além das sobras enviadas pelas províncias, as quais eram justamente aquelas cobradas na alfândega. Apesar de tais reformas não terem sido definitivas, outras seriam implementadas ao longo do segundo reinado. (RAMOS, 2019, p.596)

Havia então uma constante articulação político-administrativa para a criação de um ambiente estatal que propiciasse um cres-

cimento sustentável, mais claro e previsível, até mesmo para atrair capitais de investimento privados ou pelo menos apoios destes nas medidas governamentais³³. É claro, não podemos esquecer que, como bem salienta Ramos (2019), havia também um ambiente de disputa no cenário político imperial entre o Governo Geral e o Provincial.

Todavia, é digno de nota destacarmos que as iniciativas da regulamentação das alfândegas foram vitais para garantir não só um fluxo de arrecadação e delimitação do campo de atuação do Governo Geral, como também permitiram, a nosso ver, que as estruturas portuárias no Brasil pós-independência obtivessem melhores condições para ter maior fluxo comercial e conseqüente reestruturação do seu espaço portuário. Essas iniciativas impulsionaram também o campo jurídico a ter mais ações para estabelecer outras definições e delimitações.

Segundo Hiata Anderson Silva do Nascimento (1998), a primeira legislação brasileira a regular o direito marítimo foi a Lei nº 556 de 1850. Antes disso:

[...] ele era regido pelas ordenações Filipinas, derivadas do direito português. Todavia, a regulamentação do trabalho portuário não foi objeto de atenção dessa Lei. [...] a concessão dos portos ocorreu em 1869 por meio do Decreto nº 1.746, que dava aos empresários o direito de exploração dos portos do Império. A concessão poderia ser por um prazo de noventa anos. (NASCIMENTO, 1998, p. 1)

De acordo com o autor, no período anterior à década de 1850, as normativas existentes que regulamentavam as atividades portuárias eram três leis de Portugal determinadas na colônia, cronologicamente apresentadas e chamadas de Ordenações ou Códigos, sendo as Ordenações Afonsinas (1446-1514),

as Ordenações Manuelinas ou Códigos (1521-1595) e, por último, as Ordenações Filipinas (1603-1916). Com a Constituição outorgada em 1824, esta última foi quase toda revogada, e, chama-nos a atenção que nela não foram contemplados artigos específicos para tratar de assuntos relacionados ao direito marítimo que envolvesse atividades portuárias.

Recentemente, a historiadora Gracieneide Maria de Souza publicou uma pesquisa, na qual analisou as leis portuárias no Brasil das primeiras ordenações jurídicas da Lei 12.815/2013, na obra *História do Brasil em tela: múltiplas abordagens historiográficas*. Souza buscou escrutinar as leis promulgadas para regulamentar as diretrizes que envolvem não só os trabalhadores, mas também as estruturas e as políticas portuárias. Nesse texto, ao tratar da Lei nº 556 de 1850, a autora notou que:

[...] a referida lei compete a um documento bem elaborado e completo, e considerou a maior parte das temáticas que envolvem o processo legal da navegação e do comércio marítimo presente até os dias atuais, visto que a mesma trouxe em seu arcabouço, desde as características de registros e construção das embarcações, dos comandos, das tripulações, dos soldos, contratos, seguranças, seguros, entre outros pontos legais incorporados no Código do Comércio Marítimo. [...] mesmo já havendo as atividades desenvolvidas por trabalhadores portuários, a lei não apresentou nenhum código relacionado a esses trabalhadores essenciais nesse nicho de mercado, somente em meados do século XX surgiu as leis oficializando a categoria. A Lei nº 556 de 1850 foi a pioneira no comércio marítimo brasileiro, fato é que muitas outras surgiram após sua promulgação, contudo, pode-se dizer que o teor principal

perdura até a atualidade presente na nova lei de modernização dos portos, a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. Outro ponto não contemplado pela lei foi a estrutura dos portos, bem como suas concessões ao capital privado. Diante da demanda na exportação do café brasileiro e outras mercadorias, e da precária infraestrutura dos portos brasileiros, momento em que muitos ainda conservavam os modelos coloniais, tais como os tradicionais Trapiches, fazia-se necessário leis que tratasse desse assunto. (SOUZA, 2020, p. 106-107)

Neste contexto de interesse das autoridades governamentais no setor portuário, o Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, marcou a primeira fase de modernização dos portos no Brasil. Esse decreto permitia a contratação, por parte do governo imperial, de empresas que ficariam responsáveis pelas construções de portos, docas e armazéns.

Outro fator importante para o crescimento da movimentação portuária marítima e fluvial no Brasil oitocentista foi o advento dos barcos e navios a vapor³⁴, que passaram a otimizar a navegação nos rios como via de ligação para o escoamento de mercadorias e transporte de pessoas. Entre 1840 e 1870, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, com a constituição de várias companhias regionais e nacionais de navegação (FILHO, 2007). Com a leitura das fontes historiográficas, percebemos que a modernização dos portos não foi uniforme, tanto que muitos portos só foram edificadas ou, pelo menos, tiveram as suas obras iniciadas apenas no início do século XX.

No contexto de crescimento industrial e urbano, vislumbramos, no período de 1870 a 1940, o surgimento e o desenvolvimento da malha ferroviária no Brasil. De

início, as ferrovias eram apenas o elo entre os locais de produção (campo ou centros industriais) com os portos, pontos de escoamentos internos e externos do país.³⁵ Logo, a ferrovia suplantou o sistema de navegação por representar, naquele momento, um sistema mais ágil, veloz e moderno de transportar mercadorias. Obviamente, houve maiores investimentos por parte das companhias privadas e de incentivos governamentais em relação ao sistema marítimo-fluvial de transporte.

Por necessidades estratégicas, econômicas e logísticas, entre 1940 e 1980, o país presenciou a consolidação do sistema rodoviário. Assim como no caso anterior, as rodovias suplantaram os investimentos nas ferrovias e, em pouco tempo, as rotas rodoviárias e pavimentadas alcançaram significativas áreas e regiões do país, proporcionando uma integração do território nacional.

Assim, mais uma vez, os portos e suas potencialidades logísticas e econômicas de escoamento de mercadorias foram relegados a planos inferiores em relação aos demais. Apenas nas décadas de 1990 e 2000, com políticas governamentais mais liberais e mudanças na legislação portuária, veremos um olhar mais atento para a exploração das possibilidades que os portos apresentavam. Tais mudanças, nesse período de containerização e modernização portuária, trouxeram significativos impactos para as categorias dos obreiros do porto. Discutiremos este ponto mais adiante, ao longo da análise bibliográfica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nosso olhar sobre a produção portuária identificou um campo fértil para o desenvolvimento da historiografia sobre esta temática no Brasil. Houve momentos de esforços do governo (imperial e republicano) para a regulamentação jurídica e estrutural dos portos. No entanto, com o surgimento de novas tecnologias e possibilidades logísticas de escoamento das mercadorias através das rodovias, mudou um pouco o modal de transporte, sem, contudo, tirar a importância do deslocamento de mercadorias fluvial e marítima através dos portos. Em alguns casos, os governos locais eram os responsáveis por reunir esforços para fomentar investimentos na modernização desse setor nas suas regiões.

Como podemos perceber, há uma complexidade ao estudar o processo histórico sobre o tema, sobretudo a abrangência dele, se levarmos em consideração os vínculos presentes nas questões da relação do Estado e suas políticas de governo, das próprias relações de compadrio presentes com o setor privado e suas tensões inerentes e, por fim, também nas questões

de disputas de diferenciados setores sociais. Apesar de haver legislação, houve, em alguns momentos, flexibilidades e o não cumprimento destas pela dinâmica social estabelecida no país.

Cabe ainda deixar claro que não compreendemos o eixo Rio-São Paulo como sendo os centros definidores de sentido para toda a historiografia, especial sobre o mundo do trabalho. Pelo contrário, identificamos que existe outras produções que apontam para as relevâncias regionais que também contribuíram para consolidação da estruturação portuária no país ao longo do tempo.

Por fim, destacamos a abrangência do impacto que o estabelecimento de cidades portuárias teve no contexto da formação do cenário brasileiro. Neste caso, ultrapassando consideravelmente o aspecto econômico, pois abarcou lutas de trabalhadores, contexto de resistência da escravidão, mudança no tecido urbano, entre outros não menos significativos para a história do Brasil. É um campo profícuo para pesquisas a serem desveladas.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

AROUCHA, Davi Costa. **A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-graduação em História, 2017. 272 f.

ARRUDA, José Jobson. **Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800- 1808)**. Bauru: Edusc, 2008.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. **Solidariedade x rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro**. Revista História Unisinos, São Leopoldo, V. 6, n° 6, jul./dez. 2002. P. 29-62.

DURANT, William James. **Heróis da História: uma breve história da civilização da antiguidade ao alvorecer da era moderna**. Coleção L&PM Pocket. 2013.

FILHO, Alcydes Goularti. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros**: a longa e constante espera. Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007.

FILHO, Alcydes Goularti. **História econômica da construção naval no Brasil**: formação de aglomerado e performance inovativa. Revista Economia, v. 12, n. 2, mai./ago. 2011, p. 318.

FILHO, José Ribeiro de Araújo. **Santos**: o porto do café. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

FORTES, Cynthia Nunes da Rocha. **Um porto atlântico colonial da América Portuguesa**: a participação de Jaraguá na formação do território alagoano e na gênese da cidade de Maceió. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo: Dinâmicas do Espaço Habitado) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Maceió, 2018. 390f.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Os trabalhadores do porto de Santos, 1889-1910**. 1983. 344 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281729>>. Acesso em: 15 jul. 2018.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar**: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **The Port Workers of Santos, 1889-1914**: Labor Movement and Urban Culture in an early XXth Century Brazilian City. 1991. Tese (Doutorado). University of Colorado, UC, Estados Unidos.

HOLANDA, Felipe Macedo de; ALMADA, Uelson Pereira Souza de; PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. (Orgs). **Ignácio Rangel: decifrador do Brasil**. São Luís: Edufma, 2014.

HONORATO, Cláudio de Paula. **Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758 a 1831**. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas e Filosóficas. Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, 2008.

HONORATO, Cesar Teixeira. **O polvo e o porto**: a Cia. Docas de Santos (1888-1914).

HOYLE, B.S. (1997/98): "Cities and ports: concepts and issues", Vergueta, Las Palmas, nº 3, p. 263-278.

HONORATO, Cezar Teixeira. **Porto do Rio de Janeiro**: entre o passado e o futuro. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos (Org.). Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana. 2. ed. Ilhéus: Editus, 2013.

HOYLE B. **The port-city interface**: trends, problems, and examples». Geoforum, Amsterdã, n.4, pp. 429-435, 1989.

JÚNIOR, Manuel Silvestre da Silva. **Comércio Atlântico de escravos no litoral de pernambuco entre 1831 e 1855**: traficantes, embarcações e portos de desembarque. In: Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 13, no 26, p. 38-47 – 2017.

KARASCH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches aos portos**: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura. 2º Edição. 2006.

LAZZAROTTI, Marcelo dos Santos. **Arqueologia da margem**: Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária (do século XVIII a meados do século XIX). Porto Alegre, 2013. 309 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.

LEAL, Maria das Graças de Andrade. **Trapiches e trapicheiros na dinâmica portuária de Salvador Colonial**. In: ALVES, Luís A. M.; PEREIRA, Gaspar M.; Cruzar Histórias: I Oficinas Luso-Afro-Brasileiras. Portugal: CITEM. 2020. Doi: < 10.21747/9789898351739/alv2017>

MANTUANO, Thiago Vinícius. **O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista** no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

MANTUANO, Thiago Vinícius. **A região portuária do Rio de Janeiro no século XIX**: aspectos demográficos e sociais. In: Dossiê História Marítima e Portuária. Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 166-204, abr. 2019.

MANTUANO, Thiago Vinícius. **Porto do Rio de Janeiro**: um panorama da sua operação no século XIX. Revista do Arquivo Geral da cidade do Rio de Janeiro. n.13, 2017, p.589-618.

MANCHESTER, Alan. **A transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro**. In: KEITH, Henry H.; EDWARDS, S. F. (org.). Conflito e continuidade na sociedade brasileira: ensaios. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.

MASLOW, A. H., e MITTELMANN, B. **Principies of Abnormal Psychology**. Harper, 1941.

MASLOW, Abraham Harold. **Introdução a Psicologia do Ser**. [Tradução Álvaro Cabral]. Rio de Janeiro: Coleção Anima. Eldorado. 1981.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário**: Reestruturação Produtiva e Corporativismo. Campinas: UNICAMP, 1999. Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1999. Dissertação (Mestrado).

NEU, Marcia Fernandes Rosa. **Os portos do sul do Brasil**: da formação ao século XXI. 2009. Tese de Doutorado (Geografia Humana). Universidade Estadual de São Paulo, São Paulo.

POETSCH, Martha Costa. **Área portuária de Pelotas e a sua identidade**. Pelotas, UFPEL, 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS-BR, 2002.

PONTES, Kátia Vinhático. **O binômio porto-ferrovia:** o escoamento da produção ca-caueira no Sul da Bahia (1920-1940). Universidade Federal de Fluminense. Niterói. Tese (Doutorado em História). 2018. 356f.

RANGEL, Ignácio. **A problemática política do Brasil Contemporâneo (1979)**, In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005B, 2º vol.pp.636-644.

RANGEL, Ignácio. **Ciclo, tecnologia e crescimento (1969-1981)**, In: In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005b, 2º vol.pp.255-408.

RANGEL, Ignácio. **Dualidade básica da economia brasileira (1957)**, In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005a, 1º vol., pp.285-354.

RANGEL, Ignácio. **Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro (1955)**, In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005a, 1º vol.pp.129-202.

RAMOS, Igor Guedes. **A historiografia brasileira sobre o trabalho:** Entre Thompson e Foucault. In: Sérgio Ricardo da Mata, Helena Miranda Mollo e Flávia Florentino Varella (orgs.). *Anais do 3º. Seminário Nacional de História da Historiografia:* aprender com a história? Ouro Preto: Edufop, 2009.

RODRIGUES, Jaime; SANTOS, Flávio Gonçalves dos. **História Marítima e Portuária em revista.** Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 1-7, abr. 2019. Disponível em: < <https://periodicos.unifesp.br/index.php/alm/issue/view/695> > Acesso em Dez. 2020.

ROSADO, Rita de Cassia S. de C. **O Porto de Salvador:** modernização em projeto (1854-1891). 1983. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador,1983.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Centros e periferias no mundo luso brasileiro:** 1500-1808. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 18, n. 36, 1998. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01881998000200010&script=sci_arttext>. Acesso em ago. 2017.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Portos do Brasil colonial.** In: DOMINGUES, A. e MOURA, Denise A. Soares. (Org.). *Histórias do Atlântico português.* São Paulo: Editora Unesp, 2014.

SARTI, Ingrid P. A. **Estiva e Política:** estudo de caso no porto de santos. 1973. 188F. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo.

SARTI, Ingrid P. A. **O porto Vermelho:** os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SILVA, Fernando Teixeira. **A carga e a culpa: os operários das docas de Santos:** Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995.

SILVA, Fernando Teixeira. **Operários sem patrões:** da Barcelona a Moscou brasileira (trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras). 2000. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Cam-

pinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280761>>. Acesso em: 25 jul. 2018.

SILVA, Fernando Teixeira. **Operários sem patrões: os trabalhadores de Santos no entre-guerras**. São Paulo: Unicamp, 2003.

SILVA, T. C.; SIMÕES, E. S.; GANDRA, E.A. **Do papel para a edificação: uma análise do percurso histórico da instalação do porto público de Pelotas-RS**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, v. 158, p. 197-2016, 2020.

SILVEIRA, Camila Fabiane da. **Arqueologia do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul: (1876 A 1940)**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2019. Laranjeiras, 2019. 285 f.

SIQUEIRA, Penha. **O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)**. Vitória: Code-sa, 1984.

SOUZA, Gracineide Maria de. **Os trabalhadores portuários avulsos (tpas) e os impactos socioeconômicos da lei nº 8.630/93 de modernização dos portos**. Vitória-ES, Universidade Federal do Espírito Santo, 2017. 234f. Dissertação (Mestrado em História).

SOUZA, Gracineide Maria de. Análise das leis portuárias no Brasil: das ordenações à lei nº 12.815/2013. In: SILVA, Thiago C; Gandra, Edgar Avila; Simões, Elvis Silveira (Orgs). **História do Brasil em Tela: múltiplas abordagens historiográficas**. Porto Alegre: Mundo Acadêmico, 2020.

SPOLLE, Marcus Vinicius. **A mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação nas trajetórias de vida**. Porto Alegre, UFRGS, 2010. (Tese Doutorado).

TORRES, Rodrigo de Oliveira. **“... e a modernidade veio a bordo”**: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Pelotas: PPG em Memória Social e Patrimônio Cultural/UFPel, 2010. Dissertação (Mestrado).

ZEFERINO, Mariana de Barros. **O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva**. Florianópolis, SC. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. 320 f.

NOTAS

¹ Segundo Cynthia Fortes, esse produto foi gradualmente perdendo o seu valor mercantil, a ponto de que, “nas décadas seguintes, praticamente não se faziam mais a derrubada e a exportação de madeira de cor de brasa” (FORTES Apud CARVALHO 2018, P.209). Segundo a pesquisadora, a exploração madeireira foi monopólio do Reino Lusitano até 1859.

² Segundo Cynthia Fortes, no Período do Brasil Colônia, “No quesito defesa, os espaços portuários, por sua vulnerabilidade intrínseca, foram alvo de tentativas ou efetivos ataques inimigos ao longo do período colonial, por isso defendê-los e controlá-los foram ações estruturais no projeto colonizador português para a América. Era preciso defender não só a vida colonial, a soberania lusa sobre o território conquistado, mas também, o comércio ultramarino, razão de ser da colônia brasileira para Portugal. As fortificações construídas nos espaços portuários foram, para tanto, fruto de uma ciência, a Arquitetura Militar, ensinada nas Aulas Militares no Reino e nas suas colônias. Os engenheiros militares foram profissionais atentos a esses espaços vulneráveis, tendo aplicado a eles a teoria difundida nas instituições de ensino e a adequado às condições particulares de cada um dos locais onde eram construídas as obras de defesa” (2018, P.351-352)

³ O historiador e filósofo norte-americano William James Durant concluiu, após um longo período de pesquisas históricas sobre as grandes civilizações, que o homem é fruto das inúmeras situações desafiadoras que enfrentou individualmente ou em sociedade. Para mais informações, ver: A História da Filosofia (1926) e Heróis da História (2013).

⁴ Brian Stewart Hoyle é pesquisador no Departamento de Geografia da Universidade de Southampton, Southampton SO9NH, Reino Unido.

⁵ Para mais informações consultar: TORRES, Rodrigo de Oliveira. “... e a modernidade veio a bordo”: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Pelotas: PPG em Memória Social e Patrimônio Cultural/UFPel, 2010. Dissertação (Mestrado). P. 44-53.

⁶ Para mais informações ver: RODRIGUES, Jaime; SANTOS, Flávio Gonçalves dos. História Marítima e Portuária em revista. Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 1-7, abr. 2019.

⁷ Nesta mesma linha de estudo sobre os portos sulinos, Mariana de Barros Zeferino, no ano de 2016, defende sua dissertação de mestrado em geografia, intitulada “O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva”. Para mais informações ver: ZEFERINO, Mariana de Barros. O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva. Florianópolis, SC. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. 320 f.

⁸ Para mais informações sobre a formação da cidade de Porto Alegre e sua relação com Porto ver: LAZZAROTTI, Marcelo dos Santos. Arqueologia da margem: Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária (do século XVIII a meados do século XIX). Porto Alegre, 2013. 309 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.

⁹ Segundo Maria Leal, “A palavra trapiche deriva do latim *trapetum*. Denominação que se dava aos antigos moinhos de azeitonas ou da cana-de-açúcar. Para este estudo, trapiche é entendido como a casa (armazém) de guardar gêneros de embarque e desembarque, com aparelho para carregar e descarregar, situada à beira-mar, junto ao cais que, através de pontes improvisadas de madeira, podia-se ter acesso às embarcações menores que se aproximavam das margens. Trapicheiro é aquele que possui ou dirige trapiche. Há denominações, no século XIX, de comerciantes trapicheiros” (LEAL, 2020, p.12).

¹⁰ Psicólogo norte-americano que contribuiu significativamente para o aprofundamento dos estudos da escola psicológica humanista. Maslow é mundialmente reconhecido pela proposta reflexiva sobre as necessidades humanas, conhecida como Hierarquia das Necessidades Humanas ou pela famosa “pirâmide de Maslow”. Algumas de suas principais obras: (1943) Uma teoria da motivação humana. (1954) Motivação e personalidade. (1964) A Pessoa Superior. (1965) Eupsychian Management: a Journal. (1976) Os alcances mais distantes da natureza humana.

¹¹ Junto de Caio Prado Júnior e Celso Furtado, Rangel pode ser considerado um dos precursores nos estudos da economia brasileira. Embora não tenha tido o reconhecimento dos dois autores citados, Rangel apresenta, em sua teoria da dualidade da economia brasileira, uma perspectiva que ajuda a compreender não só as relações econômicas presentes no governo frente ao setor portuário e sua relação com o comércio exterior, mas também dá voz aos setores internos de produção que também contribuíram para a consolidação do setor de escoamento de mercadorias portuárias ao longo da História do Brasil. Para mais informações sobre as ideias e discussões apresentadas por Rangel, ver: HOLANDA, Felipe Macedo de; ALMADA, Uelson Pereira Souza de; PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. (Orgs). *Ignácio Rangel: decifrador do Brasil*. São Luís: Edufma, 2014.

¹² Segundo a historiadora Arissane Fernandes (2009), a tese dos três níveis (strata) econômicos distintos que coexistem na economia brasileira foi desenvolvida em: “Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro (1955)”, p.147 e pode ser igualmente visualizada em “Desenvolvimento e projeto” (p.213) e “Dualidade básica da economia brasileira” (p.305-307). Mas somente nessa última é que foi apresentada a questão das dualidades, ou seja, a ideia de que essas três formações se opõem duas a duas, dando origem a duas dualidades diferentes (stratas: 1/2, 2/3). O desenvolvimento estaria na segunda dualidade: a passagem da economia de mercado para o comércio externo - As dualidades nacionais, embora apresentadas na maioria das obras de Rangel, são mais bem discutidas, de maneira mais detalhada, no artigo “A problemática política do Brasil Contemporâneo”.

¹³ SIQUEIRA, Penha. *O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)*. Vitória: Codesa, 1984.

¹⁴ Outro pesquisador que merece destaque e que estuda o Porto de Vitória é o professor doutor, geógrafo e historiador José Ribeiro de Araújo Filho. Através de um olhar da geografia econômica sobre os portos marítimos, Filho investiga a formação do Porto de Vitória e apresenta uma tese de 300 páginas, em 1974, intitulada “Porto de Vitória”. Uma pesquisa que deu continuidade aos seus estudos sobre Portos, pois, em 1969, o autor publicou um livro, fruto de sua outra tese, denominado: *Santos: o porto café*, pela editora IBGE.

¹⁵ SILVEIRA, Camila Fabiane Da. Arqueologia do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul: (1876 A 1940). Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2019. Laranjeiras, 2019. 285 f.

¹⁶ Diferente da cidade de Rio Grande – RS, Pelotas não nasceu portuária. O seu centro urbano não se edificou primeiramente a partir da orla portuária. Para analisar esta discussão, veja: SILVA, T. C.; SIMÕES, E. S.; GANDRA, E.A. *Do papel para a edificação: uma análise do percurso histórico da instalação do porto público de Pelotas-RS*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, v. 158, p. 197-2016, 2020.

¹⁷ Segundo Eugênio Soares (2013), o Rio de Janeiro tornou-se a cidade que mais acumulou e recebeu escravos africanos nas Américas durante a Era da Diáspora Atlântica. De acordo com os dados de Mary Karasch, quase um milhão de africanos desembarcaram na cidade do Rio de Janeiro somente entre os anos de 1779 e 1831. Para mais discussão sobre este assunto, ver: KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p.512, nota 2.

¹⁸ Teve suas atividades comerciais intensas até 1843, quando foi reformado por ocasião do desembarque da Imperatriz Teresa Cristina, sendo renomeado Cais da Imperatriz.

¹⁹ HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758 a 1831*. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas e Filosóficas. Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, 2008.

²⁰ Esta discussão sobre a formação do Porto de Pelotas foi apresentada por Thiago Cedrez e Edgar Gandra, no artigo: Porto público de Pelotas: breves apontamentos históricos sobre sua construção. História em Revista, Pelotas, 388-406, v. 21/22, dez./2015, dez./2016.

²¹ Para mais informações sobre a formação da cidade de pelotas e de seu complexo portuário leia: POETSCH, Martha Costa. *Área portuária de Pelotas e a sua identidade*. Pelotas, UFPEL, 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS-BR, 2002.

²² A tese de doutorado de Marcus Vinicius Spolle apresenta uma discussão sobre a presença do negro nos trabalhos portuários pelotenses no período pré e pós-escravidão. Para mais informações, ver: SPOLLE, Marcus Vinicius. *A mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação nas trajetórias de vida*. Porto Alegre, UFRGS, 2010. (Tese Doutorado)

²³ MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Lugão. *Memórias do cativo: família, trabalho e cidadania no pós-abolição*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005; RIBEIRO, Gladys Sabina. *Mata gallegos: os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha*. São Paulo: Brasiliense, 1990; CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001; KOVARICK, Lúcio. *Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994; FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2006; ALBUQUERQUE, Wlamyra. *O jogo da dissimulação:*

abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Cia. das Letras, 2009; REIS, João José. *Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

²⁴ MANTUANO, Thiago Vinícius. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

²⁵ Podemos citar aqui, por exemplo, dois trabalhos importantes: ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000. Assim como o de Jaime Benchimol in: BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

²⁶ SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Brasiliense, 1984, e a tese de ARANTES, Erika Bastos. *O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutoramento) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

²⁷ Segundo Honorato (2019), dentre os muitos exemplos da produção recente, ressalta-se o artigo de SILVA, Lucia. A Paris dos trópicos e a pequena África na época do Hausmann Tropical. In SANGLARD, Gisele et al. (Orgs.). *História urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2013.

²⁸ Projeto de extensão “História Memória e Educação: os portuários sindicalizados pelotenses nas décadas de 1950-60” iniciado em 2009 através da Universidade Federal de Pelotas- UFPel.

²⁹ Apesar de boa parte de a historiografia corroborar que a vinda da família real para o Brasil tenha sido um ponto de inflexão nas mudanças administrativas, fiscais e econômicas para o país, José Jobson Arruda (2008) afirma em sua pesquisa que o cenário profícuo de mudança já estava posto desde o ano de 1800. Para mais informações sobre essa discussão ver: ARRUDA, José Jobson. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800- 1808)*. Bauru: Edusc, 2008.

³⁰ Neste mesmo ano, tivemos outro evento relevante para história marítima do Brasil. A criação do maior estaleiro da época, fundado em Niterói-RJ, por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Destinado à navegação de cabotagem na costa brasileira, como também a realização de viagens originárias e/ou com destino ao Atlântico Sul, à América do Norte e também à Europa, ampliando assim o comércio internacional. Segundo Alcides Filho, [...] o Estabelecimento de Fundação e Estaleiro Ponta da Areia, e se tornou num símbolo da “indústria nacional” no Império. Ao longo dos trinta anos em que Mauá esteve à frente do estaleiro, foram construídos 72 navios, sendo doze encomendados pela Marinha “[...], empregando em torno de mil trabalhadores assalariados. Ao lado do AMC6, o Estaleiro - Ponta da Areia cumpriu o papel de “indústria motriz” de segunda ordem, no aglomerado de estaleiros localizados no Rio de Janeiro e em Niterói, durante o Segundo Reinado. Afinal, durante o Império, enquanto o AMC (Arsenal de Marinha da Corte: estaleiro pertencente ao império) construiu 44 embarcações, o Estaleiro Ponta da Areia construiu.” (FILHO, 2011, P.318) [Grifo nosso].

³¹ Segundo Filho (2007), em 1903, foi editado o Decreto 4.859, em que o governo ficava responsável pelas obras dos portos e em seguida poderia conceder à iniciativa privada por 10 anos. No Decreto-Lei 6.368, de 1907, ficou aprovada a criação de uma repartição que deveria ficar responsável pela centralização das obras de melhoramento, conservação e administração dos portos.

³² Decreto de nº 2, de 2 de maio de 1828. In: LBCC, t. VI, p. 207.

³³ Segundo Wilma Peres Costas (2000), as reformas tributárias de 1844 estariam em consonância aos interesses dos setores agrícolas-exportadores escravistas. Para mais informações sobre esta discussão, ver: COSTA, Wilma Peres. *Finanças e construção do Estado: fontes para o estudo da história tributária do Brasil no século XIX*. *América Latina en la Historia Económica*, Ciudad de México, v. 15, n.13/14, p. 62, 2000.

³⁴ Um navio a vapor nas suas primeiras versões estruturais podia ser misto no sentido de ter não só um motor com pás, mas também rodas e velas. Para maiores discussões sobre a trajetória histórica naval dos vapores, ver: BITTENCOURT, Armando de Senna. *Atlântico: ciência e tecnologia naval e a oceânica nos séculos XIX e XX*. In: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves Armando de Senna Bittencourt de. (Org.) [et al]. *Atlântico: a História de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

³⁵ A tese de Kátia Vinhático Pontes (2018), intitulada "Binômio Porto-Ferrovia: o escoamento de produção cacueira no sul da Bahia (1920-1947)", apresenta, num estudo de caso regional, uma rica discussão sobre a relação porto e ferrovias na História do Brasil, perpassando análises e fontes do período imperial e republicano.

Portos clandestinos e o comércio de escravizados em Sergipe: uma proposta arqueológica da dinâmica do tráfico e suas manifestações no presente*

Clandestine ports and the slave trade in Sergipe: an archaeological proposal on the dynamics of trafficking and its manifestations in the present

Luis Felipe Freire Dantas Santos

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS, com Pós-Doutorado em Arqueologia pela mesma Universidade no Projeto Arqueologia dos Movimentos de Independência no Baixo Rio São Francisco. Atualmente é Presidente do Instituto AFRORIGENS e Pesquisador do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe.

Fernanda Libório Ribeiro Simões

Mestra em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS, é Doutoranda em Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Atualmente é Professora Assistente e Coordenadora de Ensino do Centro das Humanidades da Universidade Federal do Oeste da Bahia – UFOB e desenvolve pesquisa na região da Bacia Hidrográfica do Rio Grande (Bahia, Brasil).

RESUMO

O presente artigo se configura como uma proposta de análise dos locais utilizados no tráfico de africanos no território de Sergipe, com ênfase nas dinâmicas portuárias e rotas comerciais que se estruturaram na Bacia Hidrográfica do Rio Real e Rio Piauí, no período de ilegalidade do comércio transatlântico, a partir de 1831 até a década de 1850. Por meio de uma práxis arqueológica que dialoga com a pesquisa histórica e a memória social quilombola, propõem-se avançar proficuamente na investigação do tráfico clandestino em Sergipe e discutir os efeitos dos crimes da escravidão na sociedade atual e, especialmente, nos portos que foram estrategicamente utilizados para o comércio de vidas negroafricanas.

PALAVRAS-CHAVE: Portos Clandestinos; Tráfico Transatlântico; Crimes da Escravidão; Arqueologia; Sergipe

ABSTRACT

This paper constitutes an analysis proposal of the locations utilized in the African slave trade within the territory of Sergipe. It places particular emphasis on the dynamics of ports and commercial routes that emerged in the Hydrographic Basin of the Rio Real and Rio Piauí during the illegal transatlantic trade era, spanning from 1831 to the 1850s. By employing an archaeological approach that intertwines with historical research and draws from the social memory of quilombola communities, the goal is to make significant strides in the investigation of clandestine trafficking in Sergipe. Additionally, it aims to engage in a discourse regarding the enduring impacts of slavery's crimes on contemporary society, with a special focus on the strategically utilized ports for the trade of African lives.

KEYWORDS: Clandestine Ports; Transatlantic Traffic; Crimes of Slavery; Archeology; Sergipe

*Artigo recebido em 28 de setembro de 2023 e aprovado para publicação em 14 de novembro de 2023.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 38-54 – 2023.

APRESENTAÇÃO

A terra é o meu quilombo, o meu espaço é o meu quilombo. Onde eu estou, eu estou, quando estou eu sou (...) Ó paz infinita, poder fazer elos de ligação numa história fragmentada. África e América e novamente Europa e África. Angola. Jagas. E os povos do Benin de onde veio minha mãe. Eu sou atlântica. (Maria Beatriz Nascimento, filme *Orí*, 1989)

Estimativas atuais apontam que o Brasil foi o destino de cerca de 45% dos africanos vitimados pelo tráfico transatlântico. O movimento diaspórico de populações africanas no processo colonial, que devastou e criou cicatrizes profundas no continente africano e americano, hoje é considerada a maior migração forçada da história – uma série de crimes que configurou o mundo moderno como o conhecemos na atualidade. Nesse processo, o Brasil ocupa um controverso lugar de destaque, não só como destino principal das vítimas do tráfico, mas também por ter sido uma relevante base logística e financeira do infame comércio de seres humanos, atendendo às demandas locais e de outros países das Américas (SANTANA *et al.*, 2022).

O presente artigo se configura como uma proposta de análise, por meio de uma abordagem arqueológica decolonial e afrocentrada, dos locais utilizados no tráfico de africanos no território de Sergipe, com destaque às dinâmicas portuárias e comerciais que se estruturaram na Bacia Hidrográfica do Rio Real e Rio Piauí, no período de ilegalidade do comércio transatlântico, a partir de 1831 (Lei Feijó) até a década posterior a 1850 (Lei Eusébio de Queiroz).

A pesquisa, atualmente em fase embrionária, faz parte das ações de investigação do Instituto Afrorigens, instituição sem fins lucrativos que congrega pesquisadoras(es) de diferentes áreas, comunidades, gestores

públicos, organizações, entre outros, que atuam nas temáticas ligadas a diáspora africana, sobretudo, a sua materialidade histórica, e na reivindicação de direitos e reparação dos crimes da escravidão e do tráfico de escravizados, atuando com o empoderamento social e econômico de comunidades quilombolas. Para o desenvolvimento de seus projetos, a instituição conta com o apoio da rede internacional *Slave Wrecks Project*, com sede no *National Museum of African-American History and Culture Smithsonian*, com a *George Washington University*, e da *Universidade Federal de Sergipe*.

No presente texto, serão trabalhados os municípios de Santa Luzia do Itanh, Estância e Indiaroba. A escolha desses locais se dá a partir da existência na memória e oralidade das comunidades quilombolas da estrutura utilizada pelo tráfico de escravizados, como rotas terrestres e portos ilegais, bem como daquelas associadas ao trabalho escravo.

Como se deu a participação de Sergipe no tráfico de africanos? Quais portos eram utilizados para o desembarque ilegal? Quais rotas terrestres foram utilizadas? Quem foram os financiadores desses crimes? Como as comunidades quilombolas poderão lidar e se apropriar da materialidade desses episódios históricos relacionados aos crimes da escravidão?

A partir da articulação de diferentes fontes (histórica, etnográfica e arqueológica), as atividades situam-se no desenvolvimento de uma Arqueologia negra, que, ao estudar a materialidade ligada às práticas portuárias do tráfico clandestino, busca a transformação social, difusão de uma prática arqueológica decolonizante, construção do conhecimento sobre esse recorte cronológico e a transposição para o debate público dos crimes cometidos contra as populações negroafricanas.

UMA ARQUEOLOGIA NEGRA DO TRÁFICO ESCRAVAGISTA

Ao tratar dos crimes da escravidão, tanto dos períodos de tráfico legal e ilegal, estamos inevitavelmente rompendo com uma perspectiva centrada em uma história nacional ou fenômenos puramente locais, mesmo restringindo o foco de análise para o território sergipano. Estamos tratando de um fenômeno histórico de magnitude global, com grande amplitude geográfica, muitos atores políticos, sociais e econômicos, numa grande escala de tempo, onde suas consequências ainda são vivenciadas continuamente no presente (SANTANA *et al.*, 2022). Como brilhantemente sintetizou Maria Beatriz Nascimento, “não se estuda, no negro que está vivendo, a história vivida. Somos a história viva do preto, não números” (2021, p.44). Não temos como contar essas histórias, que são vividas, sem integrar ao processo de produção do conhecimento/narrativas, as mãos e vozes das comunidades negras e quilombolas localizadas no “presente”, nas rotas de tráfico de africanos empreendidas em um “passado”.

Resgatar os vestígios e memórias de um “passado” de crimes contra a humanidade, exclusão e marginalização da população negra, que ainda ecoam profundamente, no que tange a desigualdades e injustiças sociais perante a esses grupos, é praticar uma Arqueologia negra no mundo Atlântico, que considera as diferenças de poder no passado e no presente, na esfera pública, bem como dentro da própria profissão. Para tanto, é importante pensarmos um corpo de trabalho que possui as ferramentas teóricas, autorreflexivas e metodológicas para tirar proveito de um registro arqueológico complexo e rico, mas, sobretudo, deixar como legado da pesquisa um mundo melhor, principalmente para aqueles que vivem continuamente as consequências desses crimes (AGBE-DAVIES, 2007).

Consequência estas, que podem ser combatidas através de ações de identidade, que visam reconstruir narrativas históricas predominantemente coloniais por meio de uma prática científica colaborativa, que possa dar protagonismo aos grupos historicamente excluídos, e, que valorize seus saberes tradicionais. Para estabelecer uma comunicação do saber científico com a comunidade a qual lhe pertence, faz-se necessário a fundamentação de uma prática científica que privilegie o patrimônio cultural, fortalecendo as identidades e raízes das comunidades, e, conseqüentemente, sua valorização como indivíduos no presente.

A possibilidade teórica de assumir o “eu” no processo de construção do conhecimento histórico é uma abordagem que permite a configuração de uma Arqueologia negra que assuma sentido no contemporâneo, servindo de ferramenta para grupos sociais excluídos da história oficial e dos espaços formais de produção das narrativas hegemônicas, e faz parte de um movimento de exploração das fronteiras de uma arqueoetnografia e uma autoarqueologia (HARRISON; SCHOFIELD, 2009). Logo, busca-se por meio da prática arqueológica um momento de reflexão e de reavaliação daquilo que nós, como “cientistas”, realmente fazemos na mais interdisciplinar das ciências (ARAÚJO, 2019), e como interferimos na sociedade com nossas práticas.

No século XXI, testemunhamos o surgimento de uma nova geração de pesquisadores cujas reflexões e pensamentos são de natureza exploratória, buscando potenciais aplicações além dos limites tradicionais da Arqueologia. Existe a percepção de que o passado contemporâneo pode impactar a vida das pessoas, tendo relevância e significado social de maneira que talvez não se apliquem às Arqueologias de cronologias recuadas

(HARRISON; SCHOFIELD, 2009). Ao discutirmos a Arqueologia negra brasileira, é inevitável concentrarmos essas discussões no contemporâneo. Isso se deve ao fato de que a diáspora é um fenômeno de longa duração que ainda ressoa no presente, especialmente no que se refere ao acesso de pessoas negras à Arqueologia e à narrativa de suas próprias histórias.

Ao propor uma abordagem arqueológica sobre as estratégias desenvolvidas pelo tráfico de africanos escravizados em Sergipe, através da leitura das suas mais diversas expressões materiais, atingiremos não somente o estabelecimento de uma prática acerca da materialidade ligada a eventos diaspóricos do tráfico transatlântico – com ênfase nas estratégias estabelecidas com as rotas oceânicas, dinâmicas portuárias e rotas terrestres, que se configuram principalmente a partir da política de proibição do tráfico escravagista, com a promulgação da Lei Feijó, em 7 de novembro de 1831 – como também almeja-se a construção de uma pesquisa que faça sentido para as diferentes pessoas envolvidas que, mesmo vivendo em lugares distantes e com trajetórias diversas, compartilham algo em comum, o de serem vítimas de crimes colonialistas, que deixaram cicatrizes profundas em nossas almas e mentes (FANON, 2022).

Uma das maneiras pelas quais os poderes dominantes mantêm sua hegemonia é perpetuando a ideia de que não há conexões entre o racismo estrutural, os problemas das populações mais pobres, os problemas de equidade de gênero ou de proteção perante a lei, com o presente vivenciado (AGBE-DAVIES, 2007). Sabe-se que a colonização é um empreendimento de dilacerar gente, e que ela tem os seus prediletos. Não podemos ignorar que a problemática do conhecimento é fundamentalmente étnico-racial, o que afeta diretamente os meios formais de

produção dos saberes. A descolonização do pensamento pode ser entendida como um conceito norteador no enfrentamento da colonialidade dos saberes, mas também como prática social criadora de novos seres e de reencantamento do mundo nas esquinas da modernidade, através da credibilização de outros saberes, como as epistemologias e ontologias negroafricanas, com o reposicionamento histórico daqueles que a praticam (RUFINO, 2019).

Nesta ação de tecer novas narrativas, contrariando o esquecimento que foi imposto aos povos colonizados, resistimos contrariando a morte, as estatísticas, a falta de perspectivas, contrariando tudo aquilo que foi imposto aos milhões de africanos atravessados de forma cruel pela “calunga grande”, após a “[...] passagem pelo portal do não retorno nos portos da banda de lá, dos suicídios, do banzo, dos genocídios, da zoomorfização, da transformação do ser em mineral [...] transformação do homem-metal em homem-moeda, base estruturante do primeiro capitalismo” (RUFINO, 2019, p.15). Almejamos uma Arqueologia decolonial que se configure como uma reivindicação de ancestralidade, perspectiva emergente na Arqueologia brasileira (HARTEMANN; MORAES, 2018).

Colocando no cerne de discussão a materialidade do tráfico de escravizados, principalmente aquela resultante das dinâmicas da logística transoceânica do empreendimento colonial escravocrata – a exemplo dos naufrágios de embarcações escravagistas, portos-fazendas de recepção, cemitérios de recém-chegados (pretos novos), mercados de escravizados e rotas comerciais terrestres –, buscamos uma reflexão sobre processos mais amplos e operados em escala global, bem como os seus reflexos regionais. Do mesmo modo, de forma decolonial e afrocêntrica, abrir para a sociedade brasileira, com a parceria de comunidades quilom-

bolas, um espaço de transversalidade de uma prática científica que se constitui como uma ação política, que propicie transformações no presente.

O conceito de comunidade deve ser adaptável, reconhecendo a constante evolução e diversidade das comunidades, evitando simplificações. A ideia de simplesmente “aderir” a uma comunidade como parte da pesquisa é inadequada e até exploratória quando vista de maneira ingênua. Ao entender o conceito de “comunidade” como um processo em constante mutação, é possível identificar estratégias para se integrar às comunidades com as quais se colabora. A eficácia da disciplina arqueológica em servir essas comunidades está relacionada à nossa participação ativa na construção dessas «comunidades», com base em interesses compartilhados, localização e interações sociais (AGBE-DAVIES, 2010).

Apesar de ter expectativas teóricas e sociais mais amplas, no que tange a formulação de espaços de produção de conhecimento e o papel político dos agentes sociais envolvidos, a pesquisa centra-se para este fim num recorte cronológico de pesquisa bem delimitado, o período do tráfico ilegal de africanos em Sergipe, considerando como marcos a Lei Feijó em 1831 e a Lei Eusébio de Queiroz em 1850. Apesar da existência de leis antitráfico, o comércio de escravizados persistiu, causando mais vítimas e disseminando instabilidade e violência no continente africano. Esse fenômeno não apenas evidenciou a ligação fundamental entre escravidão e capitalismo nas Américas, mas também demonstrou a habilidade dos traficantes em se adaptarem às leis antitráfico (SANTANA *et al.*, 2022).

Na capitania/província de Sergipe o tráfico transatlântico desempenhou a manutenção de suas escravarias, mesmo que limitada em comparação com outras

capitanias da mesma época, segundo inventários sergipanos da primeira metade do século XIX, a presença de africanos manteve-se constante ao longo do período, o que evidencia a participação dos senhores sergipanos no tráfico transatlântico, inclusive durante sua fase ilegal de 1831 a 1850 (MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

Portanto, a presente pesquisa busca uma abordagem sobre a materialidade ligada às redes internas e externas do tráfico ilegal de africanos em Sergipe, um tema ainda pouco explorado pela História e Arqueologia, com a aplicação de métodos e técnicas para o estudo de sítios arqueológicos históricos, localizados em ambiente terrestre e aquático. Além desse aspecto, busca-se com a pesquisa um desafio teórico e social mais amplo de construção do conhecimento arqueológico representativo de pessoas que comungam algo em diáspora, a história negra no Brasil.

Ao explorarmos práticas de pesquisa com uma perspectiva afrocentrada, adota-se uma postura que nos permita ser os protagonistas de nossas próprias narrativas históricas. Ao compartilharmos abertamente em nossas investigações arqueológicas as nossas frustrações, complexos e traumas sociais, sem negá-los, celebramos com orgulho a riqueza e a complexidade de nossa história e identidade negra. Isso abre um caminho para a discussão crítica de nossa trajetória como atores sociais, destacando as desigualdades que persistem em todos os espaços que percorremos. A materialidade do tráfico escravagista continua a desempenhar um papel significativo no presente. “Só assim poderemos nos entender e nos fazermos aceitar como somos, antes de mais nada pretos, brasileiros, sem sermos confundidos com os americanos ou africanos, pois nossa história é outra, como é outra nossa problemática” (NASCIMENTO, 2021, p.44).

A DINÂMICA DO COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS EM SERGIPE

No contexto brasileiro, é de extrema relevância instaurar uma discussão pública sobre os crimes da escravidão e do tráfico transatlântico/interprovincial de africanos, pois são questões indissociáveis do problema da violência contra a população negra na atualidade. O Brasil é o país que mata um homem negro a cada 23 minutos, um dos países que mais encarcera e asila sua população negra, detendo a terceira maior população carcerária mundial, somente atrás dos Estados Unidos e da China (SANTANA *et al.*, 2022). Torna-se, portanto, imperativo promover uma análise aprofundada sobre a persistência de práticas do comércio de negros africanos, mesmo diante das medidas antitráfico implementadas na primeira metade do século XIX.

Tal discussão deve considerar não apenas a dimensão das motivações para a criminalização e o conseqüente esforço de contravenção, mas também como essa questão influenciou e continua a moldar a configuração sociocultural da sociedade brasileira, principalmente, nas regiões que desempenharam um fundamental papel no desembarque e distribuição clandestina de africanos. Ainda sabemos muito pouco sobre as estratégias utilizadas para a entrada de africanos no período de ilegalidade, tanto no sentido da logística empregada (embarcações, portos, trapiches, estradas, fazendas, etc.) e, especialmente, do envolvimento dos poderes políticos e das elites escravocratas na manutenção do tráfico (AVELINO, 2018).

CONTEXTO HISTÓRICO

A história do comércio transatlântico de africanos escravizados constitui uma área fecunda dentro da historiografia. Seus estudos remontam ao final do século

XIX e início do século XX. Nas décadas subsequentes, as investigações sobre o tráfico de escravizados, especialmente em sua dimensão demográfica, predominaram na cena historiográfica. Um dos temas destacados nesse campo é a abolição do tráfico transatlântico de africanos, cujo início está associado ao movimento britânico de abandonar essa prática. A partir dos anos 1980, estudos sobre desembarques clandestinos em várias regiões do Brasil destacaram a importância de examinar as experiências regionais na dinâmica da ilegalidade. A regionalização dessas pesquisas permitiu investigar como cada província reagiu diante da proibição do tráfico a partir de 1831 (SANTANA *et al.*, 2022).

Apesar dos diferentes caminhos que a historiografia brasileira vem possibilitando nos estudos sobre o tráfico transatlântico, explorando suas múltiplas dimensões e rompendo suas barreiras nacionais e historiográficas, para algumas regiões da costa brasileira, a exemplo da Capitania de Sergipe del Rey, faz-se necessário um melhor entendimento sobre as dinâmicas regionais do tráfico de africanos e os seus efeitos na produção de materialidades, bem como na formação das comunidades quilombolas estabelecidas nessas rotas clandestinas. Uma contribuição que a Arqueologia possibilita, como já foi observado, em diferentes níveis, por pesquisas arqueológicas desenvolvidas no contexto brasileiro (AGOSTINI, 2011, 2013; CARVALHO, 2012; RAMBELLI, 2006, 2013; ALVES, 2016).

A falta de um mapeamento dos portos e rotas do tráfico de escravizados em Sergipe é motivada em grande parte pela escassez das fontes históricas disponíveis. Contudo, graças ao esforço conjunto daqueles que se dedicaram ao estudo da história da escravidão em território sergipano, atualmente contamos com alguns indícios para um melhor entendimento. O

volume exato da entrada de africanos escravizados em Sergipe Del Rey até o final do século XVIII permanece desconhecido, devido à falta de dados demográficos deste período. O ápice da população de africanos nessa província ocorreu na primeira metade do século XIX, com um percentual de 34,9% em 1802. Durante o período de ilegalidade entre 1831 e 1850, não há dados precisos disponíveis sobre a entrada de africanos devido ao comércio clandestino.

A historiografia sergipana costuma relacionar como principais justificativas para o baixo volume de escravizados africanos na primeira metade do século XIX, frente ao processo de criouliização da população escrava local, as questões de precariedade econômica dos empresários sergipanos, que os impediram de ingressar no tráfico transatlântico, perspectivas que ainda carecem de investigação mais profícua (AVELINO, 2018).

Segundo Mott (1982, p.20) essa questão poderia ter uma raiz nas relações de dependência econômica com a Capitania da Bahia. Para o historiador, assim como na maioria das pequenas capitanias, a introdução de africanos se fazia através dos portos das grandes capitanias. Logo, no sentido da manutenção das relações comerciais com a praça da Bahia, explicaria a tentativa frustrada dos senhores de engenho sergipanos de irem traficar escravizados diretamente na costa africana no início do século XVIII, por não contar com o consentimento da Coroa. A rota de comércio de escravizados com a Bahia no período colonial pode ser explicada pelo fato de Sergipe ter sido parte do território baiano até 1822 (AVELINO, 2018).

A ascensão da economia açucareira em Sergipe na transição do século XVIII para o XIX está intrinsecamente ligada ao contexto do Mundo Atlântico, com o Reformismo Ilustrado português, visando atender aos mercados internacionais e respondendo

às mudanças na oferta global do produto no final do século XVIII. Com o ressurgimento da agricultura de exportação no Brasil, estimulou o aumento do tráfico de escravos e a abertura de novas áreas de exportação na África. As fontes que documentam o crescimento dos engenhos em Sergipe apontam para uma expansão, especialmente a partir do final do século XVIII, se intensificando no segundo quarto do século XIX, quando as estimativas apontam para a existência de cerca de sete ou oito centenas de engenhos na província (MALAQUIAS *et al.*, 2018).

Ainda no século XVIII, os africanos escravizados foram introduzidos com a finalidade de trabalhar na pecuária e nos engenhos de açúcar sergipanos. Durante esse período, o fluxo de entrada ocorreu principalmente pela rota do tráfico de escravos entre a África e a Bahia. Desembarcando inicialmente no porto de Salvador e, posteriormente, enviados para a Vila de Estância. Na praça comercial da Vila de Estância, eram vendidos para os proprietários de engenhos localizados no Vale do Cotinguiba e em outras regiões da província (AVELINO, 2018).

Antes que os africanos escravizados chegassem a Sergipe, eles passavam pelo mercado de escravos em Salvador e eram submetidos a um longo transporte. Os produtores de açúcar em Sergipe competiam pela mão de obra africana com os abastados proprietários de engenho do Recôncavo Baiano, o que aumentava os custos por unidade adquirida, o que justificaria o fato de que o tráfico transatlântico, mesmo desempenhando um papel nas escravarias de Sergipe, não tenha contribuído com mais de um terço da força de trabalho cativa na região (MALAQUIAS *et al.*, 2018) – o que também fundamentaria em parte a alta criouliização da população escravizada em Sergipe na primeira metade do século XIX, segundo os inventários

post mortem do período (MALAQUIAS; SANTOS, 2020)

Dentro dessa lógica que se firmaria no final do séc. XVIII, a presença de escravizados africanos reflete a prosperidade econômica dos senhores, capazes de adquirir diretamente de África, no mercado do tráfico transatlântico, indicando acesso a recursos financeiros substanciais ou crédito. Isso resultava em um desequilíbrio de gênero nos grupos de escravos, dada a predominância masculina entre os escravos trazidos pelo tráfico transatlântico, dificultando a formação de relações conjugais e a reprodução. Por outro lado, a presença de escravizados nativos (pretos e pardos) indicava a capacidade de reprodução interna da força de trabalho, independente do tráfico transatlântico, levando os proprietários sergipanos a se afastarem (de forma direta) do mercado internacional e se protegerem contra o endividamento. Para os próprios escravizados, a existência de grupos compostos por indivíduos nativos apresentava um equilíbrio de gênero mais favorável, promovendo a formação de famílias e o desenvolvimento de uma comunidade (MALAQUIAS *et al.*, 2018; MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

A produção historiográfica tem indicado alguns caminhos que podem nos ajudar a entender quais fatores podem ter favorecido a organização de um tráfico clandestino de africanos em Sergipe, mesmo que ainda não existam dados substanciais que dimensionem o real quantitativo de entradas ilegais. O impacto na praça da Bahia devido à interferência inglesa nos negócios dos traficantes na Costa da Mina, após o tratado de Aliança e Amizade (1810), é um fator a ser considerado. Os negociantes baianos foram alvos das operações de repressão do comércio de africanos realizadas pelos cruzadores britânicos

na costa africana entre 1811 e 1814. Isso resultou na perda de navios, redução da tripulação qualificada, desorganização dos serviços portuários e escassez de cativos africanos, além de afetar as receitas da capitania. Apesar dos esforços dos traficantes, não conseguiram conter o ímpeto dos cruzadores britânicos, nem reverter os prejuízos (JESUS, 2022).

Após 1815, com o fim dos conflitos entre Inglaterra e França e mudanças na conjuntura europeia, a perspectiva para o comércio transatlântico de cativos africanos para a Bahia não melhorou. Em resposta, os negreiros que atuavam em Salvador desenvolveram gradualmente um eficiente sistema de subterfúgios, com a conivência de agentes do governo português, permitindo a realização de inúmeras operações bem-sucedidas e a manutenção da lucratividade de seus negócios, mesmo após a ilegalidade (JESUS, 2022).

Até que ponto a adaptação dos comerciantes de escravizados da Bahia, frente aos primeiros movimentos de uma política abolicionista, demandou o estabelecimento de novas rotas terrestres e aquáticas? Ou a participação direta de proprietários de engenhos sergipanos no tráfico transatlântico?

Outro fator que auxilia na compreensão do efeito do tráfico transatlântico ilegal na Capitania de Sergipe são os dados demográficos da região na primeira metade do séc. XIX, por meio dos mapas estatísticos da população de Sergipe, em 1834 e 1851 (AMARAL, 2012), e dos inventários *post mortem* (MALAQUIAS *et al.*, 2018; MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

O mapa estatístico da população de Sergipe em 1834 revela que cerca de 30% da população era composta por escravizados, e havia uma alta taxa de miscigenação, com pardos representando 49% da população livre. Somando pardos livres, indivíduos livres e libertos de cor preta,

africanos e afrodescendentes totalizavam 72% da população livre. A taxa de masculinidade na população escrava era de 118 homens para cada cem mulheres. Resultando em uma alta proporção de homens adultos na sociedade devido ao padrão demográfico do tráfico (AMARAL, 2012).

Já as estatísticas de 1851, elaboradas durante o auge da produção açucareira em Sergipe, revelam um aumento absoluto na população escravizada, mas uma diminuição relativa em comparação com 1834. A taxa de masculinidade entre os escravizados na região da Cotinguiba, conforme o mapa de 1851, foi de 123 homens para cada 100 mulheres. Esse comedido crescimento pode indicar um aumento na compra de africanos durante o período de ilegalidade do tráfico de escravizados (AMARAL, 2012).

Os inventários *post mortem* fornecem um panorama mais completo do período de ilegalidade, indicando uma alta taxa de crioulação na população sergipana. No entanto, essa tendência não pode ser considerada definitiva para descartar o tráfico transatlântico como uma influência na manutenção da escravidão em Sergipe. Embora limitada, a presença de africanos, se comparada a outras regiões abastecidas pelo tráfico clandestino no mesmo período (PESSOA, 2013) – foi constante ao longo desse período, evidenciando o envolvimento dos senhores de engenho sergipanos no tráfico, mesmo durante sua fase ilegal de 1831 a 1850 (MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

Considerando a baixa demografia africana, cerca de um quinto da população total, como um horizonte de análise do efeito do tráfico clandestino, não deve ser subestimada a importância simbólica e social na integração constante de novos indivíduos nas escravarias predominantemente crioulas de Sergipe. Podendo indicar uma estratégia das

elites escravocratas no controle das condições de sociabilidade dos escravos (MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

Sabendo-se que houve a entrada de africanos de forma clandestina em Sergipe, algumas questões necessitam ser consideradas para entendermos como se estabeleceu o fluxo do tráfico: Em quais portos clandestinos eles desembarcavam? Quais rotas comerciais terrestres eram estabelecidas? Como era desempenhada a fiscalização pelas autoridades locais? Qual o envolvimento de comerciantes e proprietários de engenhos sergipanos no gerenciamento do tráfico?

Pesquisas arqueológicas no futuro poderão esclarecer como se configurou o comércio de escravizados em Sergipe, mas os documentos existentes revelam que a província tinha um comércio ativo com a Bahia e Pernambuco durante o período de ilegalidade. A região serviu como uma rota crucial para o deslocamento de pessoas escravizadas por terra entre o território da Bahia e Pernambuco, papel desempenhado desde o período colonial, sugerindo que os africanos foram trazidos para Sergipe na primeira metade do século XIX depois de atravessarem o Atlântico e usarem a rota do comércio interno entre Bahia, Sergipe e Pernambuco. Mesmo antes do tráfico ilegal, já havia um comércio interno ativo conectando comerciantes dessas províncias, o que provavelmente facilitou o comércio ilegal de africanos escravizados no século XIX (AVELINO, 2018).

Estância e São Cristóvão são mencionadas como os principais portos de recebimento de pessoas escravizadas em Sergipe. Ao chegar a essas cidades, homens, mulheres e crianças eram comercializados para outras cidades e vilas da província. No entanto, é importante observar que essa rota pode não ter sido o único meio pelo qual as pessoas escravizadas entraram em Sergipe. Muitos traficantes haviam estabe-

lecido relações comerciais com empresários sergipanos (AVELINO, 2018).

Seguindo essa perspectiva, podemos deduzir que as rotas comerciais terrestres, que já estavam estabelecidas durante a legalidade do comércio de escravos e posteriormente usadas para o tráfico interprovincial, provavelmente desempenharam um papel significativo na distribuição de africanos recém-chegados durante o período clandestino. É evidente que essas rotas se estendiam até a fronteira com a Bahia. Maruim e Capela, cidades próximas a Laranjeiras, muito provavelmente utilizaram os portos desta última cidade para embarcar escravizados. Por outro lado, a Vila do Lagarto, localizada mais centralmente, oferecia a flexibilidade de deslocamento tanto para Estância quanto para Laranjeiras (LIMA FILHO, 2019).

A importância do comércio intra e interprovincial no abastecimento de escravizados para a região de Sergipe antes de 1850, possibilitaria também os estabelecimentos dessas rotas. As cidades de Estância, Lagarto e Laranjeiras eram conectadas por rotas terrestres, que as ligavam ainda mais às cidades da Bahia. Essa rede facilitava o transporte de mercadorias e escravizados, desempenhando assim um papel crucial no comércio interprovincial após 1850 (SANTOS, 2004).

Além das rotas terrestres, não podemos desconsiderar a possibilidade de o tráfico transatlântico ter se utilizado de rotas aquáticas e da dinâmica portuária de algumas barras de rio sergipanas, como a do Rio Real e o Vaza-Barris. Existem alguns documentos que servem para aventar essa possibilidade.

Em um documento datado de 1835, o juiz de paz de Estância expressou suas preocupações ao presidente da província com relação ao tráfico ilegal de africanos. A Vila de Estância foi identificada como um local-chave para a entrada de indiví-

duos escravizados da Bahia em Sergipe. O juiz de paz revelou ainda que esses indivíduos escravizados estavam sendo levados para as fazendas dos compradores com a cooperação das autoridades locais, apesar de isso ser contra a Lei de 1831. Outro documento é uma correspondência datada de 1881, onde Francisco José Alves faz um relato histórico do tráfico ilegal em Sergipe. Ele menciona que, em 1842, o corsário Antônio Maria chegou à província com um barco carregado de africanos. Com o consentimento do presidente e do chefe de Polícia, 1.200 africanos foram desembarcados na barra de São Cristóvão. Esses documentos lançam luz sobre a extensão do tráfico ilegal em Sergipe durante esse período, bem como da cooperação das autoridades locais na manutenção dessas práticas clandestinas (AVELINO, 2018).

Pesquisas realizadas pelos autores do presente artigo, também identificaram em relatos de jornais da época episódios de desembarque clandestino de africanos no Rio Real, muito provavelmente buscando a distribuição pela rota comercial de Estância. Segundo matéria do *Correio Mercantil: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA)*, de 3 de abril de 1839, uma embarcação *negreira*, sem identidade identificada, ao avistar o Vapor *Todos os Santos* “[...] pensando ser elle de guerra, e vendo-o demandar a mesma barra, arrojou-se contra os baixios do Rio Real, e totalmente se perdeu, salvando-se com toda a carga [...]”.

CONTEXTO ETNOGRÁFICO

Além das fontes documentais, que abrem caminhos para o entendimento do tráfico escravagista e a memória dos crimes da escravidão no território sergipano, é fundamental considerarmos a oralidade das comunidades quilombolas localizadas nas regiões que atenderam ao comércio clandestino. Atualmente, Sergipe conta

com 32 territórios quilombolas certificados e 14 quilombos que ainda estão em busca de certificação (FEITOSA *et al.*, 2021). Na região sul de Sergipe, que desempenhou um papel estratégico no comércio de escravizados, como discutido anteriormente, encontramos quatro comunidades quilombolas: Curuanha e Porto D'Areia, em Estância; Luiziense, em Santa Luzia do Itanhy; e Desterro, em Indiaroba.

O quilombo Porto D'Areia está localizado dentro da sede municipal de Estância e diretamente associado ao porto da cidade. Já a história do quilombo Luiziense, por exemplo, é intimamente ligada aos processos de transformação econômica do município de Santa Luzia do Itanhy, principalmente, no que tange a produção açucareira e a exploração de negros africanos. Os povoados da Rua da Palha, Crasto, Cajazeiras e Taboas têm uma ligação histórica com as antigas sedes dos engenhos da região. Esses vilarejos estavam situados próximos a sedes de engenhos, usinas e pequenos portos, como Engenho São Félix, Castelo, Priapu, São José, Saguim e outros. O território do quilombo Luiziense é distribuído em sete povoados: Bode, Cajazeiras, Crasto, Pedra D'Água, Pedra Furada, Rua da Palha e Taboas. Surgiram de um contexto histórico compartilhado, centrado no trabalho nos engenhos, ocupando a mesma área geográfica. Eles compartilham atividades de lazer, trabalho e subsistência e mantêm relações tradicionais de afinidade e parentesco (MARCON; BOMFIM, 2016).

Contudo, à medida que reconhecem sua ancestralidade ligada aos escravizados que viveram na área, também afirmam esse vínculo por meio de depoimentos, como o da moradora do Crasto, Valdomira Sales dos Santos: “[...] a gente é sim descendente dos escravos, queira as pessoas ou não [...]” (BOMFIM, 2008, p.4). O senhor José Rodrigues dos

Santos (Deca), morador da Rua da Palha, é enfático em assinalar essa descendência: “[...] antigamente quem morava aqui eram os escravos [...] muitos foram embora, mas muitos ficou e formou família aqui [...] acho que se olhar direitinho vai ver que a gente é parentes deles [...] foi eles que trabalharam primeiro nesse engenho do Castelo.” (BOMFIM, 2008, p.4).

Em relação ao comércio de escravizados na região, relatos como a de Dona Però, Perolina Felix Conceição, moradora do Crasto, nos ajuda a remontar essas percepções internas da escravidão:

D. Però: o meu avô mesmo era um homem muito velho... ele só contava que tinha um tio que ia lá pra Estância levar os homens do coco... e quando chegou lá... ele dizia: “quando eu fui chegando no porto da areia, foguete a vontade, samba, samba, samba... ai saimo mas meu tio, quando eu cheguei lá, ai pronto alforria, não tem ninguém mais escravo...”

W: onde?

D. Però: lá em Estância...

W: Então se comprava escravo ai em Estância?

D. Però: ... ai o tio dele comprava na Bahia, e vinha trazer pra Estância... ele queria um escravinho também né, menino sabe como é que... quando chegou lá que não compraram pra ele, ele Chorou mais que os escravos, com vontade de possuir um menino também... ele disse que alcançou os escravos muito anos... ficou aquela Santa Cruz ali em Dr. Jorge... lá em Estância... uma igreja, perto da casa de Dr. Jorge... no dia 03 de maio todo ano tem festa... ali foi no tempo dos escravos, meu avô alcançou... meu avô me contava (BOMFIM, 2008, p.6).

Diante do contexto etno-histórico da região, conseguimos vislumbrar que ainda existe um longo caminho de pesquisa para

um entendimento das dinâmicas regionais do tráfico transatlântico de escravizados e das redes políticas/econômicas de manutenção do comércio de africanos. Integrando pesquisa histórica, memória social quilombola e pesquisa arqueológica, acredito que poderemos avançar proficuamente na investigação do tráfico clandestino em Sergipe. Trazendo ao debate público elementos para discutirmos os efeitos dos crimes da escravidão na sociedade atual e, especialmente, nas regiões que estrategicamente foram utilizadas para o infame comércio.

O único porto organizado na região da Bacia Hidrográfica do Rio Piauí/Real era o Porto de Estância e os portos clandestinos identificados foram: Porto da Rua da Palha, Porto d'Angola, Porto do Crasto, Porto Cajazeiras, Porto Pedra D'Água e Porto Taboa. Todos os portos, o organizado e os clandestinos, estão articulados com a presença de remanescentes quilombolas. Essa constatação nos leva a inferir sobre a permanência desses grupos nos locais de desembarque, plenamente conhecidos e controlados pelos financiadores do tráfico. Essa complexa convivência e permanência desses grupos poderá ser discutida com base na materialidade levantada.

O Porto d'Angola, em um primeiro momento, não se articula diretamente com as áreas das fazendas/engenhos. Entretanto, a toponímia em si já fornece elementos para investigações futuras no local. Atualmente, o Porto d'Angola é um dos principais portos para a ida à Mangue Seco (Bahia), ponto estratégico para a entrada de embarcações na Barra do Rio Real/Piauí.

A partir das informações levantadas, foi possível realizar o mapa abaixo (Figura 1).

Já estão previamente registrados como Sítios Arqueológicos junto ao IPHAN (Figura 2): Sítio Caju I (Povoado Rua da Palha), Sítio do Pati (Povoado Cajazeiras), Sítio Bode (Povoado Bode), Sítio

Areal (Povoado Bode) e Sítio Barão (Engenho Priapu).

O Sítio Areal e o Sítio Bode são sítios cerâmicos, sendo o último localizado às margens do Rio Piauí, apontando para grande potencial de associação com o Povoado Bode e/ou Povoado Cajazeiras e com o uso dos portos no período legal e ilegal do tráfico de escravizados. Portanto, será fundamental um aprofundamento da investigação dos referidos sítios arqueológicos, bem como a sua associação com as práticas sociais de grupos negro-africanos que viveram nas regiões nos regimes de escravidão.

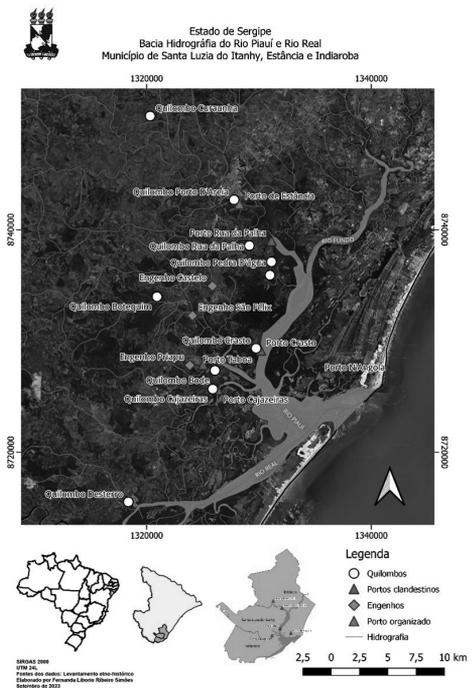


Figura 1: Localização dos Engenhos, Quilombos e Portos identificados na Contextualização. Fonte: Acervo pessoal, 2023

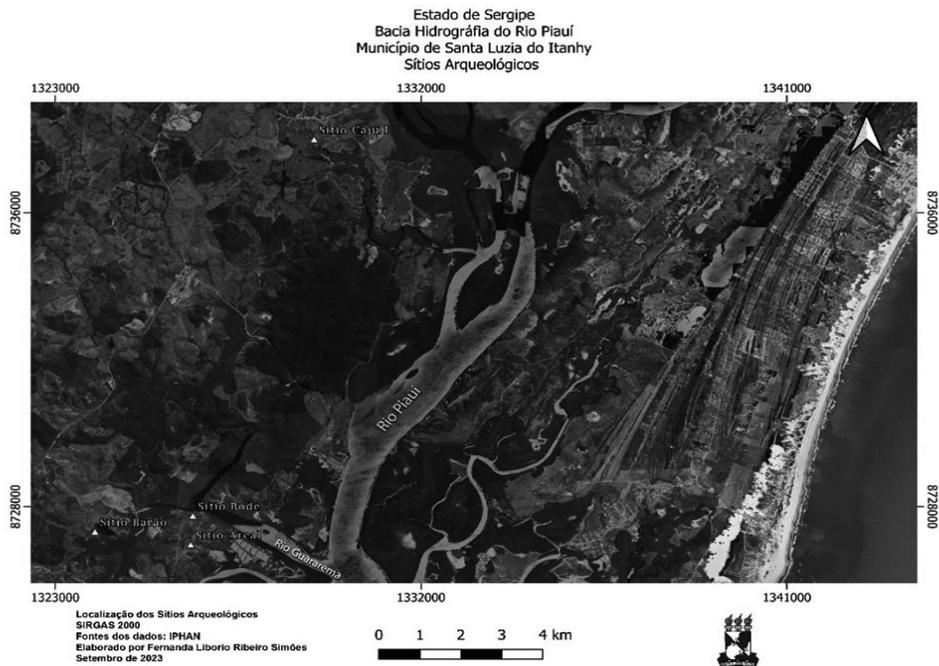


Figura 2: Localização dos Sítios Arqueológicos na Bacia do Rio Real
Fonte: Acervo pessoal, 2023

PRÓXIMOS PASSOS DA PESQUISA

Considerando que a pesquisa apresentada possui articulação com diferentes fontes e métodos, a sua execução dependerá de diferentes frentes de trabalho, em intensa atuação com as comunidades locais. Além da pesquisa histórica, já iniciada, se fará necessário o alcance da materialidade por meio de uma *práxis* arqueológica, que corrobore nos diálogos com as fontes e demandas do contexto de produção do conhecimento.

A pesquisa arqueológica é um campo de estudo fundamental para compreender o passado humano e suas implicações no presente. Domingo *et al.* (2014) apresentam uma série de etapas concretas que tornam-se necessárias ao ofício da Arqueologia, sem hierarquizá-las: levantamento das informações escritas, levantamento das informações orais, planejamento e execução do registro (fotos, vídeos, fichas de campo, inventários, diários de campo, etc.), realização de intervenções (levantamento

interventivo ou não, escavações sistemáticas, registros *in situ*, etc.), processamento dos dados (análises laboratoriais de diferentes naturezas), conservação e extroversão do conhecimento (conservação *in situ*, ações educativas, articulação com os gestores locais e de popularização da Arqueologia) e divulgação científica.

Toda pesquisa arqueológica prática deve passar por três etapas interdependentes: pré-campo, campo e pós-campo. A escolha do termo «campo» para esta discussão destaca a natureza imersiva da pesquisa arqueológica, na qual os arqueólogos entram em contato direto com o fenômeno a ser estudado. Essa etapa é essencial, pois a pesquisa de campo serve como base para todas as etapas subsequentes do processo. A etapa de pré-campo, como apontam Domingo *et al.* (2014), é fundamental e inclui levantamentos de fontes escritas e orais, articulação com comunidades locais e organização de dados cartográficos. Além disso, a submissão do projeto às autori-

dades competentes, como o IPHAN e Marinha do Brasil, é crucial para garantir a legalidade e o apoio necessário.

Após a etapa de pré-campo, a etapa de campo consistirá em: prospecção aleatória a partir dos relatos orais e documentais, visitando os locais com as lideranças das comunidades quilombolas; prospecção sistemática estratificada a partir da separação das unidades geomorfológicas com os métodos descritos por Rodet *et al.* (2002), Fernandes *et al.* (2020), Renfrew e Bahn (2008); prospecção subaquática considerando as áreas de interface, sítios depositários portuários e relatos de naufrágios/pesqueiros; escavação dos sítios arqueológicos selecionados, provavelmente os primeiros sítios a serem escavados sistematicamente serão os localizados no Quilombo do Bode e no Quilombo do Crasto; curadoria *in situ* com os artefatos coletados, passando por um processo emergencial de conservação; educação patrimonial através de formações continuadas com docentes dos municípios e documentação e registro audiovisual de todas as pessoas envolvidas e atividades realizadas.

A pesquisa arqueológica desempenha um papel fundamental na reconstrução da história e cultura, mas a falta de informações detalhadas em áreas específicas pode mascarar a verdadeira distribuição dos sítios arqueológicos. No entanto, ao considerar o conhecimento das comunidades quilombolas, torna-se possível aplicar análises que combinem várias variáveis, como unidades geomorfológicas, pedologia, hidrografia e vegetação, para identificar potenciais locais de ocupação. Isso ressalta a importância da integração do conhecimento acadêmico com as perspectivas das comunidades locais.

Da mesma forma, ao agregar à pesquisa arqueológica o conhecimento das

comunidades, suas trajetórias são fundamentais na interpretação e atribuição do uso social e político do conhecimento produzido, nesse sentido, ao adentrarmos na conformação de uma Arqueologia negra, que tenha um caráter de autoarqueologia, faz sentido a incorporação de *práxis* teórico-metodológicas que sejam coerentes com o contexto de desenvolvimento do projeto e de seus atores (comunidades e pesquisadores). Por exemplo, flertando com o conceito de escrevivência (EVARISTO, 2020), entendida como uma experiência singular de escrita negra, que ao adicionar o seu “eu”, suas vivências e trajetórias, coaduna na consolidação de um fenômeno diaspórico coletivo e na discussão de questões estruturais profundas da sociedade contemporânea.

A etapa de campo, que abrange uma série de atividades interdependentes, não segue uma hierarquia fixa, mas é realizada de maneira simultânea por equipes multidisciplinares. A análise dos dados espaciais coletados considera fatores como paleoambiente, contexto regional arqueológico, topografia do sítio e distribuição do acervo. A Geoarqueologia é uma ferramenta valiosa para verificar hipóteses preestabelecidas.

O pós-campo trabalha com os dados já construídos e seu respectivo processamento. Essa etapa pode ser dividida em quatro categorias: análise dos dados espaciais, conservação e análise do acervo arqueológico gerado, análises cronológicas e divulgação científica.

Por fim, a divulgação científica não deve ser vista apenas como a conclusão da pesquisa, mas como um processo de comunicação contínua com pares e a sociedade em geral.

Em resumo, a pesquisa arqueológica é um empreendimento complexo que envolve uma série de etapas interdependentes. A discussão aqui apresentada ressalta a

importância de cada etapa, desde a fase de planejamento até a divulgação científica, e destaca o compromisso político e científico da(o) arqueóloga(o). Não é apenas uma busca por crimes ocorridos no passado, mas também uma contribuição valiosa para a compreensão das sociedades contemporâneas e suas raízes e estruturas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do levantamento bibliográfico e de dados arqueológicos, foi possível identificar o complexo sistema portuário que forma a paisagem náutica articulada com a existência dos quilombos e engenhos/fazendas. A presença de estruturas históricas voltadas para esses portos (organizados ou clandestinos) demonstra o seu uso intenso no passado, a exemplo da Igreja Velha do Crasto, conhecida pelos moradores com a sua associação com os “escravos”.

Foram identificados seis quilombos diretamente associados a estruturas portuárias ainda utilizadas no presente. Cabe verificar arqueologicamente quais outros portos não preservados poderiam ter sido utilizados por outros quilombos.

O tráfico transoceânico de africanos, mesmo que de forma menos intensa quanto o de outras províncias, se estabelece em terras sergipanas de forma direta

no período de ilegalidade (1831-1851) na barra do Rio Real se integrando, através do uso de portos clandestinos pertencentes aos grandes engenhos da região, às rotas comerciais terrestres já existentes previamente, garantindo a distribuição constante de africanos recém-chegados as regiões produtivas açucareiras, como o Vale do Cotinguiba.

No entanto, não exclui a possibilidade de um abastecimento de regiões próximas como o nordeste da Bahia, algo que pode ser verificado através de um aprofundamento dos mapeamentos das rotas terrestres e unidades associadas (trapiches, portos, cemitérios, fazendas, entre outras).

Os quilombos existentes ao longo do Rio Real manifestam, nos relatos, a presença de memória associada ao trabalho escravo nos engenhos da região; cabe à Arqueologia fornecer a materialidade para fortalecer esses discursos. A organização de uma pesquisa complexa com envolvimento direto das comunidades fornecerá base para lidar com grandes problemas de pesquisa, flexibilidade para apresentar estratégias e sensibilização quanto à responsabilidade social que envolve a prática arqueológica quando alinhada à investigação de crimes da escravidão negroafricana sergipana.

REFERÊNCIAS

AGBE-DAVIES, A. S. Practicing African American Archaeology in the Atlantic World. In: *Archaeology of Atlantic Africa and the African Diaspora*. Bloomington: Indiana University Press, 2007, pp. 413–25.

AGBEDAVIES, A. S. Concepts of community in the pursuit of an inclusive archaeology. *International Journal of Heritage Studies*, 16:6, pp. 373-389, 2010.

AGOSTINI, C. À Sombra da clandestinidade: práticas religiosas e encontro cultural no tempo do tráfico ilegal de escravos. *Vestígios*, vol. 7, pp. 75-106. 2013.

AGOSTINI, C. *Mundo Atlântico e clandestinidade - Dinâmica material e simbólica em uma fazenda litorânea no Sudeste, século XIX*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2011.

ALVES, L. B. *A Diáspora africana no litoral norte paulista: desafios e possibilidades de uma abordagem arqueológica*. 2016. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2016.

AMARAL, S. *Um pé calçado outro no chão: liberdade e escravidão em Sergipe (Continguiça, 1860-1900)*. Salvador: EDUFBA; Aracaju: Editora Diário Oficial, 2012.

ARAUJO, A. G. M. *Por uma Arqueologia cética – ontologia, epistemologia, teoria e prática da mais interdisciplinar das disciplinas*. Curitiba: Appris Editora, 2019.

AVELINO, C. *Os sentidos da liberdade: trajetórias, lutas sociais e relações de trabalho no Vale do Cotinguiba na abolição e pós-abolição*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2018.

BOMFIM, W. J. *O papel da memória no processo de definição de território quilombola: identidade coletiva e individualismo moderno em pauta*. Faculdade Pio X/ CESAD-UFS, 2008.

CARVALHO, P. M. *A travessia atlântica de árvores sagradas: estudos de paisagem e arqueologia em área de remanescente de quilombo em Vila Bela/MT*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2012.

PESSOA, T. C. *O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos*. *Afro-Ásia*, n. 47, pp. 43-78, 2013.

DOMINGO, I.; BURKE, H.; SMITH, C. *Manual de campo del arqueólogo*. Barcelona: Ariel, 2014.

EVARISTO, Conceição. *A escriturabilidade e seus subtextos*. In: *Escriturabilidade: a escrita de nós. Reflexões sobre a obra de Conceição Evaristo*. Rio de Janeiro: Mina Comunicação e Arte, 2020. p. 26-46.

FANON, F. *Os condenados da Terra*. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.

FEITOSA, F. R. S.; CASTILHO, C. J. M.; FACCIOLI, G. G.; LACERDA, R. S. *Panorama dos quilombos sergipanos: condições de vida e vulnerabilidades*. *Revista Produção Acadêmica - Núcleo de Estudos Urbanos Regionais e Agrários/ NURBA*, vol. 7, n.1, pp. 90-116, 2021

FERNANDES, L. A.; PENHA, U. C. NASCIMENTO, G. S. *Metodologia de prospecção de sítios líticos de superfície na região de Piragiba, oeste da Bahia*. In: *Arqueologia e Patrimônio Cultural na UFRB: 10 anos de pesquisas (2008-2018)*. Pelotas: BasiBooks, 2020. pp. 40-66.

FERREIRA, L. M. *Patrimônio, pós-colonialismo e repatriação arqueológica.: Ponta de Lança*. São Cristóvão, v.1, n. 2, pp. 37-62, 2008.

HARRISON, R.; SCHOFIELD, J. *Archaeo-ethnography, auto-archaeology: Introducing archaeologies of the contemporary past*. *Archaeologies*, 5(2), pp. 185–209, 2009.

HARTEMANN, G.; MORAES, I. P. *Contar histórias e caminhar com ancestrais*. *Vestígios*, v. 12, pp. 9-34, 2019.

JESUS, P. C. O. de . Por conta do desassossego que tem causado na praça da Bahia: tráfico, ultimatoss e apreensões no Atlântico (1810-1815). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 65, p. 42–90, 2022.

LIMA FILHO, V. M. *Comércio e tráfico interprovincial de escravos em Salvador 1840-1880*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

MARCON, F.; BOMFIM, W. J. Processos Identitários e a Comunidade Quilombola Luzien- se. *Revista Ambivalências*, v. 4, n. 7, pp. 134-154, 2016.

MALAQUIAS, C. O.; VIEIRA, E. F. S.; PEREIRA, A. C. Açúcar, farinha e escravidão: o Atlântico e a História Agrária de Sergipe Del Rei na ascensão da lavoura canavieira. *Pon- ta de Lança*, v. 12, pp. 13-42, 2018.

MALAQUIAS, C. O.; SANTOS, I. L. População e família escrava em Sergipe, primeira metade do século XIX. *Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura*, v. 28, pp. 01-30, 2020.

MOTT, L. R. B. População e economia: aspectos da mão de obra escrava em Sergipe (séculos 18 e 19). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*, Aracaju, nº 28, pp.19-33, 1982.

NASCIMENTO, B. *Uma história feita por mãos negras: relações raciais, quilombos e mo- vimentos*. Org.: Alex Ratts. Rio de Janeiro: Zahar. 2021.

PESEZ, J. M.. História da Cultura Material. In: *A História Nova*. São Paulo: Martins Fon- tes, 2005, pp. 237- 285.

RAMBELLI, G. Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro. *Revista de História da Arte e Arqueologia*, v. 6, pp. 97-106, 2006.

RAMBELLI, G. A vida social entre o céu e o mar: navios negreiros enquanto artefatos da escravidão. In: *Objetos da escravidão: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado*. 7 Letras, Rio de Janeiro, 2013.

RENFREW, C.; BAHN, P. *Archaeology: Theories, Methods and Practice*,. London:Thames & Hudson. 2008.

RODET, M. J.; NASCIMENTO, S. A.; FERREIRA,D.; HUGUET, Y. Metodologia de prospec- ções arqueológicas dentro de uma bacia (exemplo da bacia do rio Peruaçu, Minas Gerais, Brasil). *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*. São Paulo, pp. 25-41 2002.

RUFINO, Luiz. *Pedagogia das encruzilhadas*. Rio de Janeiro: Mórula, 2019. 164 p.

SANTANA, A. R.; SILVA JÚNIOR, C. F.; REGINALDO, L.; FERREIRA, R. Repensando o trá- fico transatlântico de africanos escravizados na era da ilegalidade. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 65, p. 12–41, 2022.

SANTOS, J. C. *Entre farinhadas, procissões e famílias: a vida de homens e mulheres es- cravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888)*. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal da Bahia. 2004.

Os direitos dos trabalhadores portuários e marítimos na Assembleia Nacional Constituinte do Brasil*

Los derechos de los trabajadores portuarios y marítimos en la Asamblea Nacional Constituyente de Brasil

Júlio César de Oliveira

Doutor em Estudos Históricos Ibero-Americanos pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS. Atualmente é Professor Titular de História na Prefeitura de Sapucaia do Sul – RS, onde também é Diretor do Museu Histórico, e tutor presencial do curso de Licenciatura em História à distância da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL, no polo da Universidade Aberta do Brasil – UAB / Sapucaia do Sul.

RESUMO

A organização das entidades de representação de classe, do setor público e privado, assim como a garantia do direito à greve, foi estabelecida nos debates ocorridos na Assembleia Nacional Constituinte (ANC) de 1987, junto à Subcomissão de Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos. Os trabalhadores portuários e marítimos estiveram presentes nesses debates, por intermédio de sua entidade de representação que, em diversos momentos encaminhou as demandas oriundas da classe. Neste artigo analisamos a organização dos trabalhadores, em especial dos portuários e marítimos, junto aos trabalhos da ANC na sua luta por direitos de representação classista e a visão estabelecida pelos deputados constituintes sobre a categoria.

PALAVRAS-CHAVE: Portuários, Marítimos, Constituinte, Representação classista

INTRODUÇÃO

No século XX, a organização de entidades associativas serviu como instrumento de representação dos trabalhadores no setor público do Brasil, sendo a

RESUMEN

La organización de entidades de representación de clases, en el sector público y privado, así como la garantía del derecho de huelga, quedó establecida en los debates que tuvieron lugar en la Asamblea Nacional Constituyente (ANC) de 1987, junto con la Subcomisión sobre los derechos de los trabajadores y funcionarios públicos. Los Trabajadores portuarios y marinos estuvieron presentes en estos debates, a través de su entidad representativa, que, en distintos momentos, trasladó demandas surgidas de la clase. En este artículo analizamos la organización de los trabajadores, especialmente los portuarios y marinos, junto con el trabajo del ANC en su lucha por los derechos de representación de clase y la visión establecida por los diputados constituyentes sobre la categoría.

PALABRAS CLAVE: *Trabajadores, Portuarios, Marítimos, Constituyentes, Representación de Clase*

mesma estabelecida enquanto representação restrita (categorias) ou geral (servidores públicos). A organização associativa, a burocratização, o financiamento e a administração, assim como as atitudes, as crenças e os sentimentos, seguiam os

*Artigo recebido em 28 de outubro de 2023 e aprovado para publicação em 02 de dezembro de 2023.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 55-68 – 2023.

mesmos moldes praticados no sindicalismo do setor privado. As paralisações, manifestações e greves, mesmo sem previsão legal, eram ações executadas pelas entidades associativas do setor público.

O estabelecimento da legalidade da sindicalização no setor público deu-se somente com a Constituição Federal de 1988, debatida na Assembleia Nacional Constituinte (ANC) de 1987. Sendo que a construção do documento, como referia Le Goff (1992, p. 548), “resulta do esforço das sociedades históricas para impor ao futuro – voluntária ou involuntariamente – determinada imagem de si próprias”, compreendemos a ANC como instrumento de representação das demandas dos servidores públicos naquele espaço de debates limitado ao Estado de Direito e aos interesses de diversas coletividades que o compunham. Uma das limitações impostas nos debates encontra-as na própria forma de modelo representativo adotado pelas entidades com caráter de afirmação das categorias, pois sua constituição deriva da própria gênese estruturada durante o século XX (NOGUEIRA, 1996).

Estabelecendo uma linha evolutiva da livre associação, no século XX, temos: o atrelamento efetuado a partir de 1943, com a Consolidação das Leis do Trabalho – do governo Vargas; o período ditatorial e burocratizado que compreende a ditadura civil-militar brasileira (1964-1985); e, durante a própria ditadura, o estabelecimento de um “novo sindicalismo”, de “base e de luta”, contraposto à fiscalização, ao financiamento e à burocratização apregoados pelo Estado. O que se mantém durante todos esses períodos é o que foi referido por diversos autores, como Viegas (1986), Silva Jr (2004), Nogueira (1996), Avritzer (1997), Coelho (2009), Ganância (2006) e Ramalho & Santana (2004), na qual entenderam que a representação institucional associativa se direcionava à

intenção de ganhos materiais advindos de suas necessidades sociais.

Como definiu Thompson (1987, p. 194), a atuação dos trabalhadores segue o que é vivido pela categoria, um *habitus* que se constitui com a prática laboral, estabelecendo significados aos que possuem vínculo material com o trabalho executado pelas categorias. Os trabalhadores do setor público são definidos por alguns autores como uma categoria que possui características da burguesia e da classe trabalhadora. No entendimento de Freyer (1973), trata-se de uma categoria pertencente às classes dominantes; para Mills (1951), parte pertence à classe burguesa (maiores salários) e o restante à classe dos trabalhadores (menores salários); segundo Bresser Pereira (2002), se constituem como uma classe intermediária, uma classe tecnoburocrática; e para Antunes (2009, p. 102), como a classe-que-vive-do-trabalho.

Os trabalhadores portuários – constituindo-se como uma categoria estatal, mesmo que composta por uma grande diversidade de categorias de trabalhadores – estabelecem-se como a classe-que-vive-do-trabalho, pois dependem do assalariamento para sua sobrevivência. Essa é a principal característica para o estabelecimento da classe trabalhadora, pois inclui aqueles “que vendem a sua força de trabalho em troca de salário, incorporando, além do proletariado industrial, dos assalariados do setor de serviços, também o proletariado rural, que vende sua força de trabalho para o capital.” (ANTUNES, 2009, p. 103)

Neste artigo iremos tratar da organização do direito à greve no setor público, em especial no que se refere aos discursos proferidos na Assembleia Nacional Constituinte, com especial atenção aos pronunciamentos que tinham como referência os trabalhadores portuários e sua atuação no Estado Nacional brasi-

leiro. Utilizaremos para este trabalho a análise das Atas da Comissão da Ordem Social – Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos, que teve o início dos trabalhos em 22 de abril de 1987 e era composta pelos seguintes deputados constituintes: Geraldo Campos (PMDB) (presidente), Mário Lima (PMDB), Max Rosenmann (PMDB), Carlos Cotta (PMDB), Stélio Dias (PDS), Augusto Carvalho (PCB), Célio de Castro (PMDB), Edmilson Valentim (PCdoB), Francisco Küster (PMDB), Osmar Leitão (PFL), Teotônio Vilela Filho (PMDB), Wilma Maia (PDS), Paulo Paim (PT), Ronan Tito (PMDB), Roberto Balestra (PDC), Julio Costamilan (PMDB), Domingos Leonelli (PMDB) e Mendes Botelho (PTB).

1. O DIREITO À GREVE NO SETOR PÚBLICO NOS DEBATES DA ASSEMBLEIA NACIONAL CONSTITUINTE

A Assembleia Nacional Constituinte (ANC), fundada em 1º de fevereiro de 1987, foi instituída pela Emenda Constitucional nº 26, de 1985, tendo como principal finalidade a organização de uma Constituição democrática para o Brasil, após o regime militar que perdurou por 21 anos no país. Nesse espaço foram debatidas diversas temáticas que envolviam a organização do Estado brasileiro, desde a sua estruturação jurídica até ao estabelecimento do tipo de Estado que seria instituído. O mundo do trabalho foi debatido na Comissão de Ordem Social, tendo a Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos a incumbência de definir pontos cruciais para a organização das entidades de representação e dos instrumentos reivindicatórios das categorias, como o próprio direito à greve.

A greve¹ no setor público sempre foi um tema debatido nas instituições de representação classista, entendendo este instrumento como o ultimato exercido

pelos trabalhadores na defesa de direitos estabelecidos e na busca de novos que eram demandados pelas categorias. Contudo, esta é uma ação que independe da legalidade para sua utilização, enquanto instrumento de pressão, tampouco depende de entidades formais para que seja instrumento coletivo, estabelecendo-se prioritariamente como estratégia de luta dos trabalhadores, definida como legal ou ilegal pelo patronato ou Estado de Direito. Sendo uma ação oriunda da classe trabalhadora, foi debatida durante a Assembleia Nacional Constituinte, em 1987, na Comissão da Ordem Social, em sua Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos².

O patronato – incluindo o próprio Estado, a fim de alcançar suas intenções diminuindo a utilização desse instrumento ou deflagrando ações judiciais, busca desmobilizar os trabalhadores e as entidades de representação classista. Segundo Linden (2013, p. 211), estes setores utilizam de meios a fim de estabelecer a ilegalidade de reuniões, dispensa de sindicalizados, demissão de grevistas e, do contrário, bonificação aos passivos, distribuição de benefícios pecuniários (bônus salarial) e promoções. As diferenças existentes entre a atuação dos trabalhadores – e suas entidades de representação – no setor privado e no público se estabelecem, especialmente, nos desdobramentos que causam as greves, sendo o primeiro atingido de forma econômica e o segundo, de forma política.

A greve contrapõe a relação da díade capital x trabalho, existente no setor privado, frente à tríade capital x trabalho x população, encontrada no setor público. Esta inclusão da população se estabelece, pois a utilização deste instrumento de reivindicação, neste setor, produz efeitos como a diminuição ou impossibilidade de acesso pela sociedade aos serviços

prestados pela parcela ou categoria de trabalhadores envolvidos na ação grevista. Enquanto no setor privado o capitalista possui recursos financeiros, o gestor público conta com a necessidade da população para se contrapor as reivindicações. Os representantes, dessa maneira, devem entender a ação como atuação frente aos serviços que serão negados à população, compreendendo os níveis de satisfação/insatisfação que sua atuação irá gerar à sociedade, algo que pode nortear as mesas de negociação.

A deflagração de um movimento grevista no setor público passa, na maioria das situações, por dez estágios: 1 – apresentação e debate com a base; 2 – apresentação das reivindicações ao gestor; 3 – debates na base sobre a contraproposta do gestor; 4 – aprovação de indicativo de greve e encaminhamento ao gestor; 5 – deflagração da greve; 6 – constituição da comissão de greve; 7 – mesa de negociação; 8 – definição de acordos; 9 – apresentação e defesa do acordo à base; 10 – continuação ou encerramento da greve. Nestes, os estágios 6, 7, 8 e 9 configuram-se como ações alheias à intervenção direta da base, sendo estabelecidas pelos representantes. Esses seriam os momentos de distanciamento entre os representados e os representantes, devendo os últimos agir de acordo com o que teria sido estabelecido nas assembleias da categoria. As decisões nas mesas de negociação, em alguns casos, ocasionam rupturas institucionais, sendo que a decisão dos representantes não condiz com a opinião de alguns representados. Dependendo das situações classistas, existem instituições criadas com a finalidade específica do exercício da greve, os chamados “sindicatos cogumelo”, que surgem e se dissipam após os diversos momentos de negociação, independente da resolução dada pelo movimento. Contudo, no caso

dos portuários, prepondera a instituição clássica de representação da categoria, sendo deflagrada a greve em assembleia geral da categoria estabelecida especificamente para este fim.

Também, a constituição de uma determinada ideologia como preponderante na entidade encontra resistências pela própria natureza do espaço laboral, constituído pela pluralidade de ideologias políticas. Também, algumas entidades que se firmam no uso de ações previstas pela legalidade do Estado de Direito acabam voltando-se a demandas direcionadas, preponderantemente, a questões econômicas, fixando sua ação em negociações por melhorias salariais, condições de trabalho adequadas e aquisição de novos direitos, estabelecendo o uso da greve como último instrumento a ser utilizado nas negociações.

As atividades-fim – como educação, saúde e segurança – são trabalhos exercidos pelo setor público diretamente à população, entendidos como os mais “prejudicados” pela greve, pois, como atendem a demandas dos menos favorecidos, atingem diretamente esta parcela da população. Outros setores, como o caso dos serviços portuários, atingem indiretamente a população, sendo percebidos de forma indireta pelos menos favorecidos na sociedade. Como, por exemplo, refere Linden (2013, p. 257), a deflagração de uma greve nos serviços de enfermagem pode ser vista como a possibilidade de se ocasionar a morte de muitos pacientes, o que contraria a própria “vocação” dos profissionais de saúde.

No Brasil, antes da promulgação da Constituição de 1988, a categoria dos servidores públicos não possuía o direito de organização em entidades de representação de classe e ao exercício da greve. No entanto, os servidores públicos utilizavam de diversas estratégias para o exercício de representação e da greve como instrumento de reivindicação frente ao Estado. A

existência de associação de servidores públicos, existentes em diversas categorias, atuavam como entidades de representação classista, agindo de forma análoga aos sindicatos existentes no setor privado.

Uma das primeiras ações estabelecidas na Assembleia Nacional Constituinte, em 1987, pelo então Ministro do Trabalho, Sr. Almir Pazzianoto, foi o reconhecimento dessas associações como uma organização espontânea e autônoma e, das greves, que eram praticadas mesmo sem previsão legal (BRASIL, ANC, 1987, p. 167). Mesmo assim, alguns representantes do Estado compreendiam que a utilização da greve como instrumento reivindicatório prejudicava a coletividade, sendo que a mesma privava a população dos serviços para os quais os trabalhadores haviam sido contratados. Para o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais, Sr. Aluizio Alves (BRASIL, ANC, 1987, p. 173), haveria

uma confusão de valores e de mecanismos que se aplicam à iniciativa privada e não se aplicam ao funcionário público, tanto que sou a favor do direito de greve na administração indireta, na empresa pública, porque, ela executa a sua tarefa pública pelos processos da iniciativa privada. É uma empresa pública, é uma fundação. Por quê? Porque a diretoria de uma fundação pode conceder um aumento, a diretoria do Banco do Brasil pode conceder um aumento, e está concedido. Ela é a última palavra. No caso do funcionário público, não, a última palavra é uma lei do Congresso.

Os marcos legais a serem estabelecidos na legislação brasileira deveriam, segundo o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais, Sr. Aluizio

Alves, prever que a garantia de conquista de novos direitos dependeriam da autorização prévia pelo Poder Legislativo, em todas as esferas públicas. Este ministro exemplificou a situação junto à Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos:

Se eu disser que não posso conceder, entram em greve; se responder que concedo, evito a greve. Mas, para que conceda, é preciso verba no Orçamento e dinheiro para pagar aquela verba. Então, eu iria ao Ministério do Planejamento e diria: mas, eu disse que concedia. E responder-me-iam: não temos verba no orçamento, não podemos conceder. Ou, então, o Ministro da Fazenda diria: não tenho condições de pagar este ano porque estamos em grande déficit entre receita e despesa. Ou então, ambos concordam, mas o Presidente da República, que é uma autoridade maior, resolve não conceder. Poderia, ainda, o Presidente não conceder e mandar um projeto de lei ao Congresso e este, na sua soberania, não concede. (BRASIL, ANC, 1987, p. 174)

E continua, no que diz respeito à greve,

Quando dá ao agente administrativo da Universidade, podendo estar fazendo justiça àquele agente administrativo, mas está fazendo uma grande injustiça àquele outro que não fez greve e que ficou trabalhando, enquanto os outros estão há 60 dias ou 40 dias fazendo greve sem trabalhar. É uma opinião muito clara. Não tenho por que negá-la, Agora, respeito a opinião de V. Exa. porém desejo que os outros colegas de V. Exa. derrotem essa posição, com relação à Constituição (BRASIL, ANC, 1987, p. 183).

A compreensão de que o direito à greve devia ser estabelecido pelos próprios trabalhadores, no qual se devia garantir também o direito a não participar dos movimentos, era uma das defesas dos representantes do governo quando dos debates na ANC do Brasil. Entendiam que aquele trabalhador que continuou trabalhando não poderia ser “prejudicado”, mas, pelo contrário, devia receber bonificação por sua dedicação à coisa pública.

Dentre as entidades convidadas ao debate junto à Comissão de Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos, encontramos a Confederação dos Servidores Públicos do Brasil (CSPB), cujo presidente, Sr. Archimedes Pedreira Franco, definiu o direito à sindicalização e à greve como a simples materialização legal do que já vinha ocorrendo no setor público e, quanto ao prejuízo à coletividade, referido anteriormente pelo Ministro da Administração, afirmou que

Não se trata aqui de uma apologia à paralisação de serviços, não importa que haja argumentos de toda ordem quanto a serviços que seriam essenciais e que não podem ser paralisados porque a prática está aí a demonstrar que os servidores públicos, todas as vezes que promovem paralisações, ao arripio da lei, como ocorre na atualidade, eles preservam as situações essenciais, as atividades essenciais, e não permitem que nenhum serviço essencial seja prejudicado ou paralisado ante um movimento paredista. (BRASIL, ANC, 1987, p. 197)

De forma paralela aos trabalhos da ANC, o governo federal buscava definir o regramento que iria compor o direito de greve no Brasil. O envio de uma proposta de Lei de Greve, contudo, ocasionaria um levante de deputados que, várias vezes,

se referiram a essa ação como antidemocrática e golpista. Para o deputado Paulo Paim (PT) (BRASIL, ANC, 1987, p. 29) o projeto do governo,

que é um absurdo, é pior do que esse que está aí, na verdade. Propõe até polícia particular para as empresas, para reprimir os trabalhadores. É importante que ele venha aqui o mais rápido possível para darmos, digamos, ‘uma prensa’ nele até que ele retire esse projeto e deixe que os constituintes encaminhem um outro.

Também o deputado Augusto de Carvalho (PCB) (BRASIL, ANC, 1987, p. 30 e 31) viu esta ação como uma atitude a ser acompanhada pelos deputados da Assembleia Constituinte, compreendendo como

muito estranho esse açodamento com que o Ministério do Trabalho, o Presidente da República, o SNI e vários outros têm-se pronunciado favoráveis a modificações não só na legislação de greve como, principalmente, na estrutura sindical que abre margem à implantação do pluralismo sindical no nosso País.

O estabelecimento do direito à greve, tanto por parte do governo quanto pela Subcomissão da ANC, era entendido como a garantia deste instrumento reivindicatório na Constituição do Brasil, e que este iria somente estabelecer um marco legal a ações que ocorriam desde muito tempo em todos os setores de trabalho no país. Alguns, como o deputado Roman Tito (PMDB) (BRASIL, ANC, 1987, p. 26), entendiam que a “greve é problema do trabalhador com o patrão, então, tem que ser o mais livre possível.”. Esse deputado, buscando demonstrar o que defendia como liberdade do exercício da greve, utilizou-se do exemplo de um movimento ocorrido na Alemanha, citando que

houve uma greve lá em que o Presidente recém-empossado fez uma crítica à greve, dizendo que era extemporânea ou uma coisa dessas. O Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos foi à televisão e exigiu do Chanceler que ele se retratasse. Ele não tinha que dar palpites. Ele retratou-se diante da televisão. Para V. Ex^a terem uma ideia de como o mundo civilizado já vê a relação de capital-trabalho e a relação de greve.

Durante a ANC vários representantes declararam que os movimentos grevistas no setor público sempre previam a manutenção dos serviços essenciais à população, como referiu o deputado Max Rosenmann (PMDB) (BRASIL, ANC, 1987, p. 31), definindo que

No Brasil, temos sentido ao longo dos anos, principalmente os últimos anos, que, independente de haver regulamentos, leis, que proíbam a prática de greve, ela vem ocorrendo, até mesmo em atividades essenciais, e o que temos sentido é o mesmo, em alguns casos, evidentes evoluções até mesmo por parte dos trabalhadores, que estabelecem, às vezes, greves em atividades essenciais, mas deixam o atendimento à população, não radicalizando, como é o caso da saúde. Fui Presidente do Instituto de Previdência do Estado, tivemos uma greve com a classe médica, e eles não deixaram de atender casos necessários, de emergência, e não houve, do nosso conhecimento, nenhuma morte, nenhuma vida perdida pela prática da greve.

A essencialidade de algumas categorias, quando debatidos os serviços que assim poderiam ser considerados, era contraposta à sua situação laboral em que, na normalidade do exercício, não seriam entendidas com a mesma essencialidade de que eram investidas nos movimentos grevistas.

Outro ponto importante debatido na Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos foi estabelecer a legitimidade de quem seriam os responsáveis por deflagrar ou encerrar os movimentos grevistas: a direção da entidade ou a assembleia da categoria.

No que diz respeito às questões econômicas envolvidas nas greves no setor público, foi referido pelo deputado Juarez Antunes, do Partido Democrático Trabalhista (PDT) (BRASIL, ANC, 1987, p.91), que, utilizou como exemplo a greve ocorrida na Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, que,

deixou de produzir, durante 4 dias. Nem um quilo de aço foi produzido, nem um caminhão, nem um vagão entrou ou saiu de Volta Redonda carregado de aço. A empresa perdeu, durante quatro dias, prejuízo direto, não contando os prejuízos subsequentes, pois a indústria siderúrgica tem prejuízos subsequentes. Para se ter uma ideia, ela só volta, à atividade normal em 15 dias; os quatro dias representam mais de quatro dias; ela perdeu 85 milhões de cruzados por dia, mais de 3 milhões de cruzados por hora. E, nós, na mesa de negociação, gastávamos 2, 3 horas, para conquistar um vale refeição pra os operários das firmas empreiteiras, que trabalham dentro da empresa. Uma hora de discussão deve dar para pagar todos os vales de refeição. Um vale por dia, são cinco mil trabalhadores de empreiteiras, deve dar para pagar por um ano, uma hora só. Mas como a empresa é estatal e os diretores não veem sair de seu bolso o prejuízo, porque não lhes pesa nada.

A demonstração de que a demora nas decisões patronais geraria grandes perdas ao setor público ficou estabelecido neste exemplo, recorrendo à situação de

que as perdas tornam-se superiores ao que demanda a categoria, sendo no caso exemplificado a garantia de um vale-refeição à categoria. Uma das questões levantadas pelos deputados constituintes foi, também, a composição dos quadros mandatários das estatais. O deputado Mario Lima (PMDB) (BRASIL, ANC, 1987, p. 121) afirmou que

As empresas estatais foram transformadas 2em verdadeiras ações entre amigos. Gente que não sabia dirigir sua casa foi designada para dirigir empresas que moviam com bilhões e bilhões dos cofres públicos e do povo brasileiro. O que nós queremos é que isso acabe.

Muitos dos presentes na Assembleia Constituinte entendiam que a aquisição de direitos entre trabalhadores do setor privado e do público não receberia o mesmo tratamento, prevalecendo o interesse do coletivo (comunidade) sobre o individual (servidor público).

Também a greve política, alheia aos interesses corporativos da categoria representada e definida como greve de solidariedade pelos portugueses, foi debatida na Assembleia Constituinte do Brasil. No entendimento do deputado Mário Lima (PMDB) (BRASIL, ANC, 1987, p. 121),

Se na lei brasileira, se na Carta Magna nós fizemos um item do direito de greve, que permita qualquer tipo de contestação, vai haver o que houve em 1946. A Constituição concedeu o direito de greve e, por causa de uma vírgula, uma pequena frase, inviabilizou, nunca houve direito de greve neste País. É reconhecido o direito de greve, cujo exercício a lei regulará. (...) Agora, também somos contra a greve política, a greve sem motivação nas suas finalidades, que é trazer para o trabalhador melhores salários e

melhores condições de trabalho.

A Assembleia Nacional Constituinte inseriu o servidor público no sistema sindical representativo, mantendo a mesma estrutura vigente até então, definindo a necessidade do registro no órgão competente, o Ministério do Trabalho, presente desde a Constituição de 1937. A ANC também defendeu a inserção da proibição de interferência ou intervenção do Poder Público nos sindicatos, deixando de ser considerado “caso de polícia”, como ocorria anteriormente. Assim, a autorização para organizarem-se assembleias deixava de ser emitida pelo delegado para ser determinada pela diretoria do sindicato.

Após a Assembleia Nacional Constituinte, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a utilização da greve como instrumento reivindicatório poderia ser utilizada pelos trabalhadores sem restrições, contudo estes deveriam prever a manutenção parcial dos serviços essenciais.

2. OS PORTUÁRIOS NA ASSEMBLEIA NACIONAL CONSTITUINTE

Nas atas das reuniões da Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e dos Servidores Públicos, os trabalhadores portuários serviram como exemplo de ações executadas pela categoria ainda no período da ditadura civil-militar no Brasil. O primeiro deputado constituinte a referir esta categoria nos debates da subcomissão foi o deputado Ronam Tito (PMDB). Em seu pronunciamento afirmou que na greve da Petrobras houve a intervenção do Exército, e que na época, junto com outros deputados, se dirigiu ao Presidente da República para obterem informações sobre esta ação contra a greve e foi informado que

“(...) tinha havido uma greve dos portuários pouco tempo antes e logo em seguida veio a greve dos

petroleiros. Com uma greve sobre a greve, o gás de cozinha para ser fornecido para as donas-de-casa do Brasil inteiro estava com um estoque que não resistia mais de 7 dias. Então, perguntaram ao general, ao ministro o que deveriam fazer: cruzar os braços, para as cozinhas todas do Brasil? O que aconteceria no Brasil neste momento sem o gás de cozinha? Houve um debate, que não quero repetir aqui agora, mas que gostaria de deixar apenas nesta etapa, para ver se montamos um debate em torno do assunto, em cima de um caso concreto e recente acontecido. Não sei nem se os números fornecidos foram exatos, mas esses foram os dados fornecidos para nós no momento em que fomos interpelar o Ministro do Exército sobre a intervenção na Petrobrás." (BRASIL, ANC, 1987, p. 29 e 30)

A primeira referência traz à tona a relação existente entre a atuação estatal e os movimentos grevistas, ou seja, eram tratados como "casos de polícia" onde se deveria intervir a fim de preservar o interesse maior da coletividade. A importância da categoria dos portuários, demonstrada na fala do deputado constituinte, é reforçada ante a defesa da necessidade da manutenção de atividades essenciais (neste caso a distribuição do gás de cozinha) à população.

Em outra fala, o deputado Ronan Tito (PMDB) retoma a questão envolvendo o caso da Petrobras e dos portuários, definindo que

"Até em determinado momento, comecei a pressentir, a pensar em alguma coisa, que a greve deixasse de ser apenas a preocupação do trabalhador, fosse uma preocupação da sociedade. Não depois que ela ocorresse. Vejamos bem no caso da Petrobrás e dos

portuários, em que foram cometidas arbitrariedades, injustiças mesmo, na questão da distribuição de salários, em que os administrativos tiveram um peso de 60% e o pessoal de campo, se não me engano, 30%. Tenho a impressão de que, se fossem prevenidos os dirigentes da Petrobrás de que o direito de greve era irrestrito e, por isso mesmo, os militares não poderiam intervir, eles teriam mais cuidado na hora de fazer a distribuição de salários. Não só aí, mas também em outros casos poderíamos ver que haveria uma preocupação, por parte das empresas e dos empresários, em evitar a greve, porque, sendo direito líquido e certo, ela poderá ser deflagrada a qualquer momento, para corrigir injustiças, que, se pensadas antes pelo empresário, pelo patrão, poderiam ser coibidas antes de vir a greve." (BRASIL, ANC, 1987, p. 31)

A questão da matriz salarial na Petrobras e entre os trabalhadores portuários é referida como um dos pontos causadores dos movimentos de greve nas categorias, sendo definido pelo deputado que deveriam ser corrigidas as injustiças a fim de evitar as greves nos diversos setores, como vinha ocorrendo, mesmo com a intervenção do governo e dos militares nos movimentos.

Outra questão muito debatida na Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e dos Servidores Públicos foi a intervenção do Estado nos movimentos grevistas, impondo sua presença e definindo os desdobramentos dos mesmos. Para a deputada constituinte Wilma Maia (PDS), o Estado deveria intervir somente em casos de manutenção dos serviços essenciais, que pudessem configurar prejuízo à comunidade. A mesma defendia que

"O Governo só interviria em caso de prejuízos reais à comunidade,

e poderia então requisitar, para evitar o que aconteceu agora nas refinarias e nos portos, quando os tanques foram para as refinarias e os fuzileiros navais foram para os portos. Os serviços essenciais não seriam prejudicados, porque o Governo teria condições de usar o instituto da requisição, para evitar que um serviço essencial prejudicasse a comunidade.” (BRASIL, ANC, 1987, p. p. 32)

A referência da utilização das Forças Armadas como instrumento de repressão aos “excessos” das greves e na necessidade de estabelecer a manutenção dos serviços essenciais figura como a continuidade dos movimentos que haviam se estabelecido no período de duas décadas que antecederam a organização da Assembleia Nacional Constituinte, demonstrando que o *habitus* se reforçou com a continuidade da ação implementada no regime que estava ainda vigente, principalmente no imaginário coletivo.

O presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTT-MAF), Aluizio Ribeiro, em pronunciamento efetuado junto à Subcomissão da ANC, utilizou a categoria dos portuários como exemplo a ser seguido pelos demais grupos de trabalhadores no que diz respeito às eleições dos representantes sindicais. Referiu que, no Congresso dos Portuários, em 1981, ocorreram

“Eleições diretas, livres, secretas, obrigatórias não só nos sindicatos, como ocorrem atualmente, mas também nas federações e nas confederações. Então, as direções superiores prestarão contas de seus mandatos e todos os trabalhadores, e deles receberão as críticas e as sugestões, não apenas dos Conselheiros representantes, de quatro, de dez ou de vinte.” (BRASIL, ANC, 1987, p. 158 e 159)

E, ainda, estabelece seu posicionamento referente a questões laborais das categorias, definindo que

“(…) Nós, dentro do nosso propósito de tentar apresentar algumas questões concretas a esta Subcomissão, concluiríamos, chamando a atenção da Subcomissão justamente para o projeto do DIAP, do qual somos colaboradores, e tecendo rápidas colaborações, a respeito das horas extras, condenadas por todos nós e, também, pela Confederação dos Marítimos. Nós apenas apontaríamos como detalhe e como necessário que as horas extras, além da penalização de um melhor pagamento, fossem compensadas, que as realizadas num dia ou numa semana fossem compensadas, no sentido de que o limite mensal fosse absolutamente respeitado.” (BRASIL, ANC, 1987, p. 158 e 159)

O sistema de representação confederativo (sindicato, federação e confederação), que figurava no sistema representativo do setor privado, também figurava como modelo no sistema associativo praticado pelo setor público demonstrando, como referimos anteriormente, uma atuação análoga a que era praticada pelos trabalhadores do setor privado junto ao movimento sindical.

Também o deputado constituinte Paulo Paim (PT) referiu o tratamento dispensado aos trabalhadores no período que antecedeu a ANC, lembrando que no Brasil

“os tanques invadem as refinarias, a Marinha invade os portos e a Aeronáutica solta até bomba em cima do movimento dos trabalhadores. Não vou entrar nesta polêmica, é uma questão de fundo, mas deixo também essas ponderações sobre a situação dos trabalhadores, que, num País socialista, tenho certeza, é

muito melhor do que no Brasil.”
(BRASIL, ANC, 1987, p. 186 e 187)

A comparação do movimento sindical/assistencial brasileiro ao praticado em outros países foi estabelecida por diversos deputados constituintes, relatando ações executadas na Alemanha e Polônia, por exemplo, como ações a serem admiradas e definidas como modelo a ser implementado no Brasil.

No que se refere ao exercício do direito à greve a ser executado pelos portuários, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF), Aluizio Ribeiro, referiu que

“(...) no decorrer de nossa atividade profissional, como dirigentes e como militantes, exercitamos o direito de greve, e na sua plenitude, embora em setor hoje denominado essencial. Contra a vigência do Decreto ditatorial, o de nº 9.070, a classe aeronauta, toda ela, realizou uma greve de sete dias integrais. A nossa posição em relação ao direito de greve é, como a que foi destacada anteriormente, em reunião a que assistimos, a de que esse direito deve ser pleno. (...) Com relação aos marítimos e aos portuários, registraram-se greves de quatro, cinco, dez dias. A greve dos marítimos foi de cerca de trinta dias. A dos portuários, de estivadores, foi de cinco dias, num dos maiores portos do mundo, que é o de Santos, onde não se registrou nenhum incidente, nenhum acidente sequer. A Marinha de Guerra sitiou os navios impedindo, em alguns casos, que os tripulantes que ficaram em seus navios guarnecendo os mesmos, para garantir aquele patrimônio público, para garantir a inteireza do material a eles concedidos, saíssem, ao contrário do que

foi anunciado. E a Marinha de Guerra dizia que sitiava os navios para impedir quaisquer danos, mas os marítimos mesmo é que estavam preservando o material, os navios. Assim, vemos que os trabalhadores de vários setores, de variado nível de instrução, todos eles têm demonstrado, à sociedade, antes de tudo, que têm consciência profissional, têm consciência dos limites que deve ter a greve. Assim, já ficou demonstrado que a greve pode ser plena, porque os trabalhadores das atividades essenciais sabem preservar e delimitar esse direito consagrado universalmente. Nada mais teríamos a acrescentar, senão dizer que o direito de greve deve ser realmente pleno, pelas razões apontadas.” (BRASIL, ANC, 1987, p. 202 e 203)

Demonstrando a atuação dos trabalhadores portuários nos movimentos grevistas o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais, Sr. Aluizio Ribeiro, estabeleceu a necessidade de se instituir o direito de greve em sua plenitude, sem intervenção estatal ou truculência de qualquer origem. A delimitação do espaço laboral utilizado pelos trabalhadores marítimos, assim como a sua essencialidade na sociedade brasileira, não poderiam servir como instrumentos que garantiriam diferenciação salarial ou nas condições de trabalho. A Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e dos Servidores Públicos definiria a garantia do direito à sindicalização, à greve e aos movimentos de representação das categorias, incluindo os portuários.

O reconhecimento da experiência sindical do presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF), Sr. Aluizio Ribeiro, foi referido pelo relator

da Subcomissão, deputado Mário Lima (PMDB), referindo que “sua larga experiência de dirigente sindical me ajudaria neste relatório.” (BRASIL, ANC, 1987, p. 202).

Dentre as demandas encaminhadas pelos portuários temos a

“(…) que expressa o pensamento da categoria quanto à organização sindical com vistas à unidade e unicidade; repúdio às listas triplicas do Tribunal Superior do Trabalho, Tribunal Regional do Trabalho e Ministério do Trabalho, onde, se escolhem os representantes classistas; o trabalhador menor deve ser melhor, assistido pelo Estado; eleição direta e secreta para os dirigentes sindicais para as Federações e Confederações e representantes classistas em órgãos do Ministério do Trabalho.” (BRASIL, ANC, 1987, p. 196)

Dentre as questões estruturais da organização sindical, principalmente quanto à unicidade sindical, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF), Sr. Aluízio Ribeiro, defendia que

“(…) que no Brasil já há a pluralidade sindical e, por isso mesmo, o sindicalismo brasileiro é débil. Apontamos como pluralidade sindical a começar na nossa própria área de transportes, de um dos segmentos da área que representamos – os sindicatos dos marítimos – onde temos, no navio, nada menos do que nove sindicatos, quando o navio também tem cerca de 30 a 50 tripulantes, em média. Isso é pluralidade sindical, é disputa pelo poder. Nove sindicatos, emergem das nove direções sindicais, não digo lideranças, mas nove direções sindicais. Temos também a pluralidade, a

nosso ver, quando a maioria dos sindicatos – de comerciários, de metalúrgicos, de bancários – são municipais e em municípios pequenos, cujo número de associados é muito pequeno, o que se justificaria, talvez, há uns vinte anos, quando as comunicações terrestres – o rádio etc. – tudo era precário. Hoje, com as comunicações fáceis – comunicações terrestres, comunicações por telefone, por telex – não se justificaria esse elevadíssimo número de sindicatos municipais. É uma pluralidade que debilita mais o movimento sindical brasileiro, inviabilizando mais ou dificultando em muito até, as pautas unificadas das reivindicações, quanto mais para a tomada de posições políticas e para outras questões mais abrangentes, que não a anual reivindicação de salários que deveria unir de modo fácil esses vários sindicatos; mas mesmo assim é difícil como foi, agora há pouco, nos vinte e poucos sindicatos de marítimos, nacionalmente.” (BRASIL, ANC, 1987, p. 213)

O problema da representação ampliada dos trabalhadores, contrapondo a unicidade à pluralidade sindical, ocorreria também em outras categorias, sendo base de debates de diversas entidades representativas presentes na ANC. Citamos, por exemplo, o caso da Confederação dos Servidores Públicos do Brasil (CSPB), na qual também defendia a unicidade frente à pluralidade encontrada naquele espaço de representação laboral em suas diversas esferas de poder (municipal, estadual e federal).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A organização dos debates na Assembleia Nacional Constituinte sobre os regramentos que iriam reger o mundo do

trabalho ficaram a cargo de um grupo de representantes que, durante o exercício de seus mandatos como deputados constituintes, ouviram diversas entidades representativas dos trabalhadores na Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos.

Nesta Subcomissão algumas categorias tiveram a representação de suas demandas encaminhadas por suas entidades representativas, como foi o caso da ANDEB – Associação Nacional de Docentes do Ensino Superior; da CSPB – Confederação dos Servidores Públicos do Brasil; e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais que, junto aos deputados constituintes, definiram a importância dos trabalhadores portuários para a economia nacional, com exemplos que referiram a necessidade de se estabelecer a unicidade sindical, o direito à greve e a não intervenção estatal nas entidades de representação.

Os trabalhadores portuários e marítimos figuram como importante classe trabalhadora na história do Brasil sendo, em alguns momentos, vistos como componentes de espaço definido como de “segurança nacional”. Mesmo com a repressão do sistema ditatorial presente no governo brasileiro de 1964 a 1985, foram os portuários e marítimos classes presentes nas lutas em prol da conquista de direitos aos trabalhadores em sua mais ampla representação classista. Figuraram nos debates referentes à organização sindical, sobre a unicidade e ao direito de greve.

A ANC se estabeleceu como espaço de debate e organização do sistema de representação classista, assim como de reconhecimento da importância do regramento das ações executadas pelas entidades de classe, com suporte jurídico frente ao Estado de Democrático de Direito que iria se estabelecer após a promulgação da Constituição Federal em 1988.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo, SP: Boitempo, 2009.

AVRITZER, Leonardo. Um desenho institucional para o novo associativismo. *Revista Lua Nova*, nº 39, 1997.

BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte do Brasil. Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos – Ata das Comissões, 4 mai 1987. Disponível em: < http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao-cidada/publicacoes/anais-da-assembleia-nacional-constituente >

COELHO, Gustavo. *Entre a representação e a participação, entre o clientelismo e a autonomia: associações de bairro e política municipal de Porto Alegre (1962-1968)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2009.

GANANÇA, Alexandre Ciconello. *Associativismo no Brasil. Características e limites para a construção de uma nova institucionalidade democrática participativa*. Dissertação apresentada ao Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília. 2006.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Tradução Bernardo Leitão. 2ª edição. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1992.

LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo. Ensaíos para uma história global do trabalho*. Tradução: Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2013.

NOGUEIRA, Arnaldo José França Mazzei. *Trabalho e sindicalismo no Estado brasileiro. Experiências e desafios*. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1996, passim.

SILVA JR. Adhemar Lourenço da. *As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul – Brasil, 1854-1940)*. Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de doutor junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2004.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa. Vol. 1: A árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

VIEGAS, José Manuel Leite. *Associativismo e dinâmica cultural. Revista Sociologia e Práticas*, nº 1, 1986.

NOTAS

¹- A palavra “greve” tem sua origem no nome de uma praça parisiense (Place de la Gréve) onde se reuniam os trabalhadores desempregados, de pouca qualificação profissional, em busca de trabalho. Nesta praça, em 25 de abril de 1792, utilizou-se pela primeira vez a guilhotina, levando à morte, por roubo, Nicolas Jacques Pelletier. Em 19 de março de 1803, essa praça foi renomeada como Place de l'Hôtel-de-Ville (Câmara Municipal). (MARQUES, 1979, p. 3.5).

² Entendemos, de antemão, que o estabelecimento de uma subcomissão que compreende trabalhadores e servidores públicos enquanto categorias diferenciadas propõe, previamente, que as ações laborais e os direitos referentes a estes grupos são também diferenciados, mesmo executados por profissionais que exercem labor no setor público ou privado com as mesmas premissas estabelecidas pelo próprio Estado.

³ Tecnoburocratas seriam funcionários, administradores, engenheiros e técnicos em geral de nível médio e superior que trabalham em organizações burocráticas e são remunerados por ordenados. Pereira (2002, p. 02) constitui a classe dos tecnoburocratas a fim de compor o espaço existente entre os detentores dos meios de produção (capitalista), os que controlam a organização burocrática dos meios de produção (tecnoburocratas) e os que realizam diretamente a produção (trabalhadores).

A movimentação portuária sergipana (1840-1910) através dos periódicos: um exercício de escavação arqueológica gráfica*

The harbor traffic in Sergipe (1840-1910) through journals: an exercise of archaeological graphic excavation

Clara Souza Leão Pessoa Moura

Graduanda do curso de Arqueologia na Universidade Federal de Sergipe – UFS.

Paulo Fernando Bava de Camargo

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de São Paulo – USP. Atualmente é Professor Adjunto do Departamento de Arqueologia e do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe – UFS.

RESUMO

Este artigo mostra resultados de uma pesquisa de iniciação científica, iniciada em 2021, que busca novas informações relacionadas à antiga província de 'Sergipe' a partir de periódicos digitalizados na Hemeroteca Digital Brasileira. Foi feito um levantamento de notícias de 1840-1910 em diversas peças disponíveis em busca de avisos de chegada ou saída de embarcações nos portos de Sergipe, bem como anúncios de companhias de navegação e outros comunicados que fossem pertinentes à construção de conhecimento do movimento portuário da antiga província. A partir desses dados foi possível observar quais armadores e embarcações encostaram em portos sergipenses e quais passageiros e cargas eles trouxeram. As informações obtidas foram usadas para estudar aspectos sociais e econômicos da sociedade brasileira do século XIX.

PALAVRAS-CHAVE: Sergipe; Movimento Portuário; Periódicos

ABSTRACT

This article shows the results of a research of scientific initiation that began in 2021 that pursues new information relates to the old provincy 'Sergipe' from journals digitalized in the Hemeroteca Digital Brasileira. We made a survey of notices from 1840-1910 in several journals available looking for reports of arrivals or departure of watercrafts in Sergipe ports, as well as announcements of navegation companies and other messages that were pertinent to the construction of knowledge of the portuary movement of the old provincy. This database allowed us to observe which shipowners and watercrafts touched ports of Sergipe and which passengers and cargo they brought. The information obtained were used to study social and economical aspects of the Brazilian society from the XIX century.

KEYWORDS: Sergipe; Portuary Movement; Journals

*Artigo recebido em 23 de outubro de 2023 e aprovado para publicação em 03 de dezembro de 2023. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 69-81 – 2023.

INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta os primeiros resultados de um estudo que busca construir conhecimento sobre a movimentação portuária de Sergipe, a partir de periódicos dos séculos XIX e XX. Durante essa busca também são evidenciados aspectos políticos e econômicos da criação e desenvolvimento de cidades que estão conectados com a história e portos sergipanos.

A referida pesquisa expande os estudos arqueológicos portuários no estado de Sergipe, os quais foram iniciados há alguns anos com pesquisas sobre o porto de Aracaju. Estão entrelaçados com o conhecimento do porto, o estudo dos periódicos, dos armadores de embarcações que passaram por Sergipe, mas esses documentos ainda não tinham sido explorados.

A pesquisa aqui em foco já vem sendo conduzida há anos dentro de um projeto acadêmico da Universidade Federal de Sergipe. Destaca-se que, desde 2013 o projeto ARQUEOPSE – *Arqueologia dos portos de Sergipe e entorno: localização, cadastro e contextualização de bens culturais* – é desenvolvido principalmente em nível de levantamento bibliográfico, realiza prospecções de superfície (visitas técnicas sem coleta de material) e auxilia na formação de base de discentes de graduação e de pós-graduação nas pesquisas da interface terra – água (MOURA, 2022, com referências anteriores).

Em linhas gerais, as atividades do projeto estão voltadas para identificar sistematicamente as estruturas portuárias – em uso e abandonadas – que compõem as paisagens histórico-arqueológicas do espaço portuário sergipano e entorno (litoral norte da Bahia – em especial o Rio Real – e o litoral sul de Alagoas – abrangendo também o Rio São Francisco).

Para a execução desse objetivo, destaca-se o uso de metodologias dentro do

amplo guarda-chuva teórico das Paisagens Culturais Marítimas, proposto inicialmente por C. Westerdahl (1992) para estudos arqueológicos nos países escandinavos. Subjaz esse arranjo teórico metodológico uma linha de pensamento que procura entender essas paisagens dentro de um amplo espaço portuário, produzido por centenas ou milhares de anos, que só pode ser entendido pela Arqueologia de forma extensiva e totalizante (BLOT, 2003).

A partir dessa perspectiva, houve a necessidade de transformar o levantamento bibliográfico para o projeto em um dos elementos do contexto arqueológico abordado, pois somente através da informação escrita é que se torna possível dar corpo para algo que, por definição, é transitório: a circulação de navios, mercadorias, pessoas, ideias e sentimentos pelos portos. Nenhuma marca das embarcações fica sobre a água, mas sua presença física é bastante forte na cultura material e na sociedade.

Os textos estudados tornam-se, aqui, fragmentos de cultura material investigados pela arqueologia portuária, que, muito mais do que um campo de estudo específico dentro da arqueologia, é uma abordagem com arcabouço teórico metodológico direcionado.

Tomando-se de empréstimo as considerações de E. Staski (2002) sobre a arqueologia urbana (arqueologia “na” e “da” cidade), pode-se dizer que há dois tipos de intervenção arqueológica portuária: pesquisas “no” porto e “do” porto. No primeiro caso, os trabalhos são realizados na área do porto com qualquer tipo de remanescente arqueológico, desde aldeias pré-coloniais até antigas fazendas ou engenhos que tenham existido em área posteriormente ocupada por instalações portuárias. No segundo caso mencionado, o foco da arqueologia é o próprio porto, com suas diversas fases construtivas, incluindo os remanescentes materiais anteriores, pois,

em certo sentido, também se relacionariam ao substrato sociocultural e econômico de formação das paisagens portuárias.

Pode-se delimitar ainda outro tipo de pesquisa arqueológica portuária, que acaba se deparando “com” estruturas portuárias, principalmente como consequência de intervenções no meio urbano, tais como aquelas realizadas nas antigas linhas de costa das cidades litorâneas (BAVA DE CAMARGO, 2009), não raro hoje aterradas e distantes do meio aquático.

De forma geral as pesquisas de arqueologia “no” porto e “com” o porto não apresentam alguns parâmetros metodológicos relativos às pesquisas de um sítio arqueológico de interface entre a terra e a água desde a concepção do projeto. Infelizmente, a maior parte dos trabalhos arqueológicos é realizada à beira ou na proximidade d'água, pois a maior parte dos arqueólogos não lida com a complexidade material e social da zona de tensão/contato entre água e terra.

Essa diferenciação entre arqueologia do porto, no porto e com o porto, apesar de ser gramaticalmente simples é, com frequência, ignorada.

Trabalhos de arqueologia do porto no Brasil só começaram a ser desenvolvidos a partir da década de 1990, em pequenos portos, localizados em áreas de baixa dinâmica econômica. Nos últimos anos, no âmbito da arqueologia preventiva é que despontou a necessidade da realização de arqueologias dos portos, principalmente daqueles economicamente mais dinâmicos. No entanto, o poder de resposta dos arqueólogos aos estímulos da realidade contemporânea é limitado, uma vez que a demanda comercial surgiu sem uma consequente maturação do arcabouço teórico-metodológico, o que levaria a resultados de baixo impacto para a construção de uma História a partir da cultura material náutica.

A despeito da ainda pequena produção, ultimamente a academia voltou sua atenção para o estudo dos portos (SANTOS, 2014; CORREA, 2020; SILVEIRA, 2022; LIMA et al., 2022). Seguindo essa tendência recente, esta pesquisa tem como intuito organizar os dados disponíveis para que seja possível vislumbrar como os portos sergipanos realmente funcionavam no século XIX, como foram retratados em periódicos e como eles estavam relacionados à população e à economia.

Para a realização do estudo dos periódicos através da arqueologia histórica, fundamentamo-nos em pesquisas anteriores (VIANA e BAVA DE CAMARGO, 2020) baseadas na construção teórica de Anders Andrén (1998): as notícias são consideradas artefatos arqueológicos encontradas nos periódicos, exercitando uma aproximação entre a arqueologia e a história e quebrando uma dura clivagem entre fontes escritas e fontes materiais, apenas diáfanas nessas disciplinas quando o assunto é a antiguidade, por exemplo. As notícias encontradas em periódicos são como *fragmentos arqueológicos* que nos informam de uma ação e seu protagonista: nesse caso, a embarcação que chega ou sai dos portos sergipanos. A busca de notícias de movimentação portuária nos periódicos é como uma *escavação arqueológica* em que buscamos fazer sentido das ações que são comunicadas.

Decorre dessa aproximação das fontes de informação o uso de uma expressão que expressa claramente o trabalho: a *escavação arqueológica gráfica*. Essa peculiar, mas não rara *escavação* foi realizada nos periódicos sergipanos disponíveis no acervo da Hemeroteca Digital Brasileira. Apesar do estudo de periódicos já ser uma área bem estabelecida na História, esta pesquisa não poderia deixar de ser, em essência, arqueológica: existem remanescentes materiais das ações e eventos descritos nas

notícias e avisos levantados, tais como o vapor *Dantas*, naufragado no Rio Real, em 1880 ou os problemas de navegabilidade dos rios sergipanos, que causaram tantos acidentes nos séculos XIX e XX.

Foram vasculhadas quase 10 mil páginas em 119 periódicos, publicados entre 1840-1910 em diversas cidades sergipanas, que resultaram em 1.226 notícias de entrada ou saída de embarcações. Não foram incluídas, nessa contagem, as propagandas de paquetes ou anúncios de futuras chegadas, para evitar repetição de resultados. Porém, essas peças periódicas serviram também como fontes de informação sobre armadores, tamanho de embarcações, origens e destinos.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

- Periódicos

Entre os 119 periódicos analisados, 50 apresentaram resultado positivo e quatro concentraram maior parte de notícias de chegadas e saídas de embarcações nos portos. Cada um deles tem variações em seu estilo de publicação, quantidade de amostras disponíveis e período de atividade, o que impacta nos resultados e requer atenção durante o seu estudo. Na tabela 1 foram organizados os periódicos nos quais foram encontradas mais notícias. Os demais tinham 25 ou menos peças, com cronologia irregular de publicação, o que impossibilitou o diagnóstico de suas nuances.

Periódico	Quantidade de notícias	Local de publicação	Período das amostras
<i>Gazeta de Sergipe</i>	460	Aracaju	1890-1891
<i>Jornal de Sergipe</i>	389	Aracaju	1879-1889
<i>Correio Sergipense</i>	111	São Cristóvão /Aracaju	1840-1866
<i>A Reforma</i>	81	Aracaju	1887-1889
Outros	185	Vários	1852-1910

Tabela 1 - Periódicos com notícias

No total foram analisadas cerca de 9.800 páginas em 50 periódicos, que resultaram em 1.226 notícias: uma média de uma notícia a cada oito páginas. Quando são con-

siderados apenas os periódicos nominais da tabela 1, são 7.275 páginas nos quatro periódicos, resultando em 1.041 notícias: uma peça a cada sete páginas analisadas.

– *Correio Sergipense* (1840-1866)

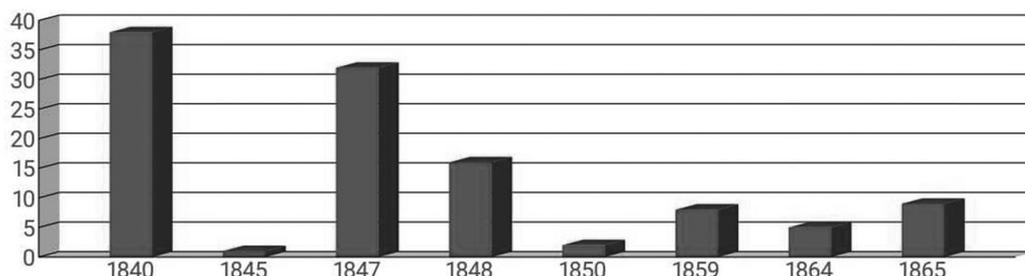


Gráfico 1 - Período de publicação do Correio Sergipense

Este é o periódico com maior quantidade de páginas analisadas e retrata um período extremamente interessante para a província: a mudança da capital de São Cristóvão para Aracaju (1855) é um grande impacto político e econômico, e a transferência do local de publicação do *Correio Sergipense* mostra um pouco disso.

A província tinha vários centros econômicos, como São Cristóvão, Laranjeiras, Maruim, Estância – cada um com suas elites político-econômicas e interesses. O governo imperial, no entanto, decidiu escolher como capital o que até então era o povoado de Santo Antônio de Aracaju na tentativa de assumir maior controle sob o porto, consequentemente sob a província de Sergipe (ALMEIDA, 1984). Apesar de já ter uma base sólida em São Cristóvão, o *Correio Sergipense* migra para a nova capital e passa a noticiar o movimento deste porto que difere do anterior tanto na frequência quanto nos armadores.

Nos exemplares publicados entre 1840 e 1850 foram encontradas 89 notícias de entrada ou saída de embarcações, enquanto o jornal era publicado em São Cristóvão, que era até então a capital da província, concentrando as funções administrativas. Existe uma lacuna de nove anos e então foram também achadas ou-

tras 22 peças periódicas em exemplares publicados entre 1859 e 1865, agora em Aracaju, a nova capital de Sergipe.

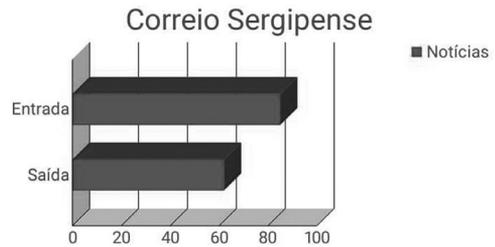
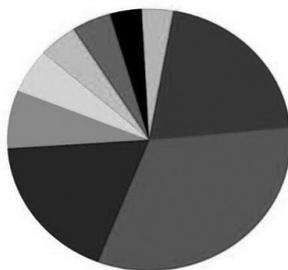


Gráfico 2 - Movimentação portuária no Correio Sergipense

Através dos anos, esse periódico modifica suas formas de anúncio, que são escassas, na verdade, mas as notícias encontradas mostram certo equilíbrio nos dados com relação à entrada e à saída das embarcações. O período de amostras está diretamente relacionado à baixa frequência da movimentação portuária, bem como ao fato de que São Cristóvão – que é banhado pelos rios Paramopama (Centro Histórico) e Vaza-Barris (Pedreiras) – sempre apresentou baixos números de embarcações nos seus portos comparados aos de outras cidades, como Aracaju e Laranjeiras (ALMEIDA, 1984).



- NID (36)
- Antônio Francisco Magarão (20)
- José Pinto Navaes (8)
- Companhia Bahiana (6)
- José Moreira de Souza Macieira (5)
- José Pinto de Carvalho (5)
- Francisco Leite Bitencourt Sampaio (4)
- José Pinto da Cruz (4)
- Comerciantes (23)

Gráfico 3 - Armadores de embarcações do Correio Sergipense

No período abordado pelo *Correio Sergipense*, as embarcações pertenciam maioritariamente a comerciantes, alguns mais notórios que outros. No gráfico 2 é possível observar que 36 notícias não informaram os armadores das embarcações, 23 eram de diversos comerciantes com pouquíssimas menções e 7 nomes tiveram mais destaque. No início do século XIX, podemos também observar que a Companhia Bahiana ainda não tem a importância que apresentaria a partir da década de 1870.

– *Jornal de Sergipe* (1879-1889)

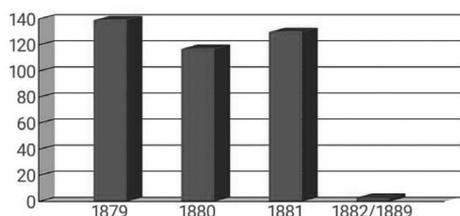


Gráfico 4 - Período de publicação do *Jornal de Sergipe*

Este periódico tinha forma e frequência de publicação diferente do anterior, normalmente lançando três a quatro exemplares por semana. A amostra disponível é 99,2% entre 1879-1881, com apenas três jornais de outros anos, tornando possível a observação de suas características de publicação durante esses três anos.

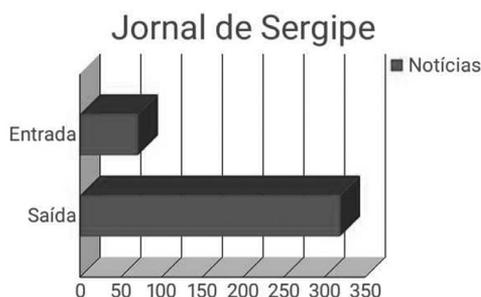


Gráfico 5 - Movimentação portuária no *Jornal de Sergipe*

Em relação às entradas e saídas de embarcações no gráfico 4, os números de notícias e avisos publicados são bastante desproporcionais, e é improvável que 319 embarcações tenham saído dos portos sergipanos, enquanto apenas 71 tenham entrado. O que foi observado é que, nesse periódico, muitas das notícias de movimentação portuária eram através de comunicados oficiais da província, os quais divulgavam requerimentos de despachos, que notificavam a permissão de saída de embarcações, mas sem avisar da sua chegada.

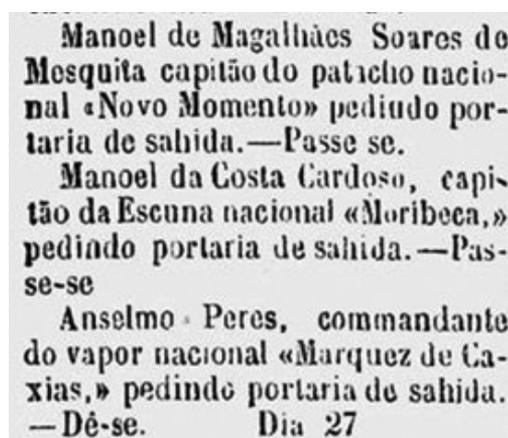


Figura 1 – Recorte do *Jornal de Sergipe* (19/4/1879).
 Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

No gráfico 5 foram listados os armadores de embarcações noticiadas nesse periódico, tais como na *Gazeta de Sergipe*. A Companhia Bahiana é a empresa mais frequente e a Companhia Pernambucana também mostra certa importância no tráfego portuário sergipano. Neste gráfico, 'NID' significa 'não identificado' e apareceram três tipos: nacionais, internacionais e alguns sem nenhum tipo de identificação do proprietário.

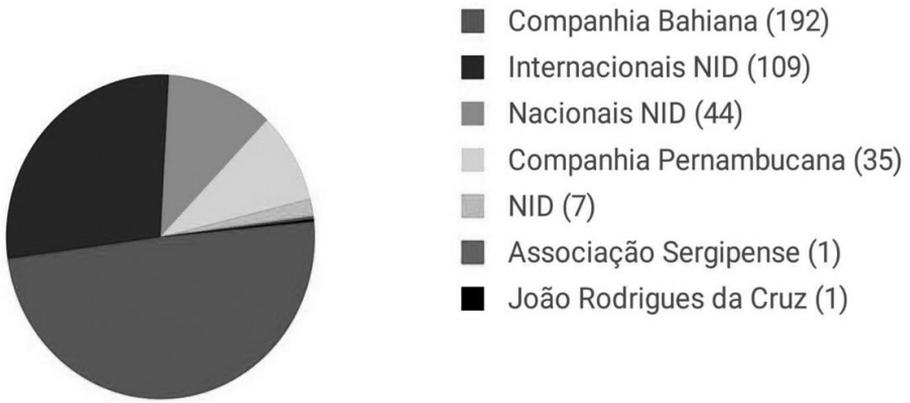


Gráfico 6 - Armadores de embarcações do Jornal de Sergipe

Entre os periódicos analisados, é neste que há maior presença de embarcações estrangeiras, especialmente em relação ao transporte de carga. As 109 notícias de movimentação portuária internacional

incluem nove países, e desses há apenas uma balandra argentina, enquanto as outras embarcações são de diversos países europeus abordados abaixo.

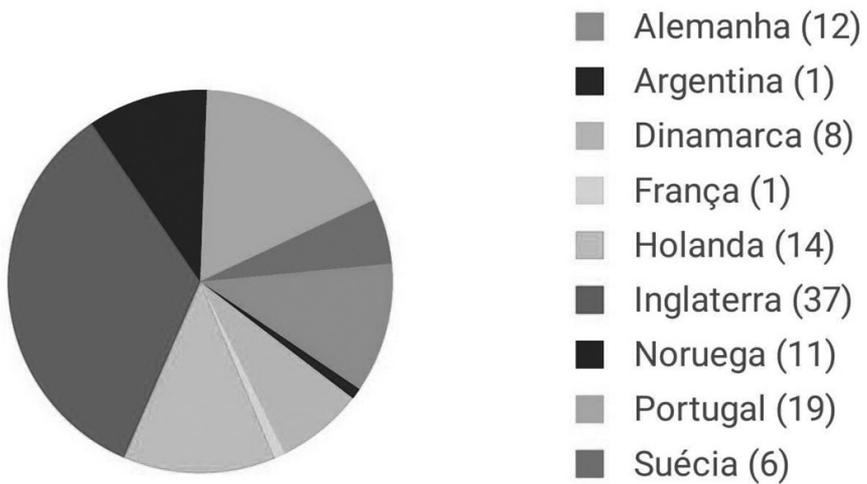


Gráfico 7 - Países de origem de embarcações estrangeiras

O gráfico 7 mostra quais países tiveram alguma embarcação nos portos sergipanos noticiada nesse periódico e evidencia quem estava mantendo uma relação econômica mais próxima do Brasil na época. Uma extensão desse estudo poderia abordar inclusive quão importante foi cada um desses países e quais foram

suas contribuições, por hora elas permanecem apenas reconhecidas.

A Reforma (1887-1889)

Este periódico tem amostras de tempo curto, mas ainda assim foram analisadas 616 páginas onde foram encontradas 81 notícias: dez de entrada e 71 de saídas.

Assim como o *Jornal de Sergipe*, este periódico transmite anúncios oficiais de permissão de saída, o que faz com que haja muito mais comunicações de saída do que de entrada de embarcações.

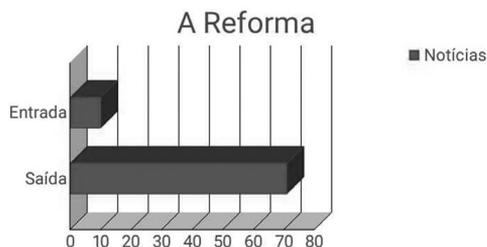


Gráfico 8 - Movimentação portuária de A Reforma

– *Gazeta de Sergipe* (1890-1891)

Apesar da amostra desse periódico ser de apenas dois anos, sua publicação era diária e teve a maior parte dos seus exemplares que foram lançados entre 1/1/1890 e 10/9/1891 digitalizada. É provável que fosse um jornal aracajuano muito popular, pois de todos os periódicos é o que possui maior frequência de anúncios, sendo a maioria referente às grandes companhias de navegação que serão citadas. No gráfico 7 é

possível observar a quantidade de notícias de entradas e saídas na *Gazeta de Sergipe*: elas não são equivalentes, é certo que houve movimentação portuária não divulgada por jornais, mas os dados são próximos.

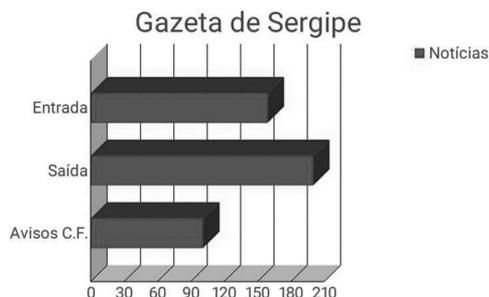


Gráfico 9 - Movimentação portuária da Gazeta de Sergipe

Foram feitos também, no caso desse periódico, recortes de notícias do que aparece no gráfico 7 como 'Avisos C.F.' que são avisos de horários de saída dos vapores fluviais que, quase diariamente, faziam o percurso de Aracaju para Laranjeiras/Maruim e vice-versa. Em diversos jornais foram encontradas tabelas da maré e horários dos vapores fluviais para o mês, mas a *Gazeta de Sergipe* anunciava diariamente.

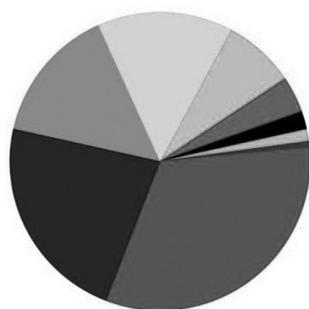


Gráfico 10 - Armadores de embarcações da Gazeta de Sergipe

Entre as 460 notícias desse periódico houve 67 notificações de movimento portuário, como aponta o gráfico 8, em que esse dado das embarcações não foi informado nem pela notícia, nem encontrado

em outras fontes. As companhias de navegação identificadas tiveram grande impacto na economia sergipense do século XIX (ALMEIDA, 1984), entre elas é importante destacar a Companhia Bahiana e a

Companhia Pernambucana, ambas subsidiadas pelo governo da província de Sergipe para tocar regularmente em portos de cidades como Aracaju e Estância.

– Outros (1852-1910)

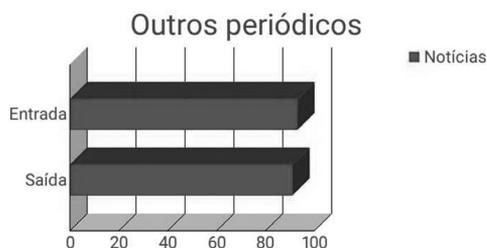


Gráfico 11 - Movimentação portuária de outros periódicos

Além dos já citados, outros 46 periódicos anunciaram entradas e saídas de embarcações 184 vezes: 93 notícias de entrada e 91 notícias de saída. Não apresentavam quantidades maciças de um único nome, como pode ser observado na tabela 1, então seus dados foram unificados.

- Armadores

– Companhia Bahiana

Sampaio (2006) fez sua tese explorando a história e impactos da Companhia Bahiana na navegação e no comércio brasileiro, através de documentos disponíveis no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). Durante a escavação gráfica conduzida nos periódicos sergipanos a Companhia Bahiana também esteve presente:

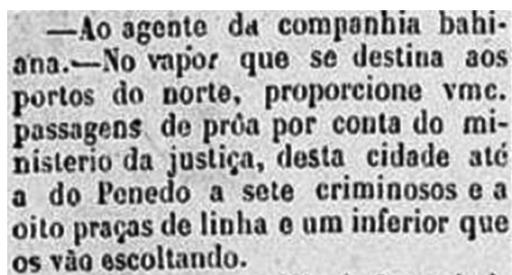


Figura 2 – Transporte de criminosos, Jornal de Sergipe (25/2/1879). Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

Devido ao subsídio recebido, a Companhia Bahiana mantinha diversas obrigações com a província de Sergipe, como mostra a figura 2, porém não restam dúvidas que essa era uma parceria de benefício mútuo. Na *Gazeta de Sergipe* são constantes os anúncios dos vapores da empresa, que faziam paradas em Aracaju regularmente. É importante ressaltar que esses avisos não foram contabilizados como entradas no porto, uma vez que se repetiam por dias antes da chegada do vapor.



Figura 3 - Anúncio da C. Bahiana na Gazeta de Sergipe. Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

– Companhia Pernambucana

Assim como a Companhia Bahiana, ela recebia subsídio da província de Sergipe para realizar paradas regulares em seus portos. Observando os gráficos 5 e 8, é possível ver que, apesar de não estar em equidade com a Companhia Bahiana, teve impacto na navegação sergipana: constantemente tocou os portos aracajuanos e, como outras, também dispunha de anúncios em periódicos.



Figura 4 - Anúncio da C. Pernambucana na Gazeta de Sergipe. Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

– Companhia Fluvial

A Companhia Fluvial de Sergipe foi importantíssima para seu desenvolvimento e mantinha a nova capital em contato próximo aos dois grandes municípios produtores de açúcar, Laranjeiras e Maruim. Quase todos os periódicos, em algum momento, anunciaram os horários de saída de Aracaju das embarcações dessa companhia, pois apenas durante a maré alta os vapores conseguiam navegar no Rio Sergipe até o Rio Cotinguiba que banha essas duas cidades. Foi encontrado no *Correio Sergipense*, de 1859, o texto que define os termos que tiveram que ser seguidos pela companhia (Figura 5): regularidade e previsibilidade. Interessante notar que a navegação fluvial a vapor é estabelecida *pari passo* com o início do serviço de reboque a vapor pela barra do Sergipe. Este aviso do periódico, apresentado adiante, é mais um elemento que reforça a importância da navegação para a história e a economia sergipana, uma vez que essa ligação fluvial era frequente e com intervalos curtos para a época e a região.

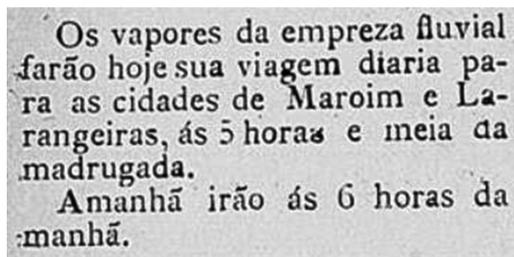


Figura 5 – Aviso da Companhia fluvial. Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

– Comerciantes

Além das companhias acima, houve outras que estão presentes no gráfico 8, mas que ainda carecem de informações. Em alguns casos não há informações nos periódicos e outros precisam de suplemento de fontes diversas. Apesar do volume de dados levantados, ainda há muito a se pesquisar sobre esse aspecto náutico da História de Sergipe, muito em função da pouca quantidade de informação sistematizada, deixando claro o afastamento do tema das prioridades intelectuais regionais na atualidade.

É importante informar também que houve proprietários de embarcações que

não faziam parte de companhias de navegação e estes foram mais frequentes em notícias da primeira metade do século XIX, antes da fundação de Aracaju e do subsídio de empresas de navegação. Um exemplo disso é Antônio Francisco Magarão: comerciante de prestígio e armador de diversas sumacas que participaram das atividades portuárias sergipanas entre 1847 e 1850, como mostram exemplares do *Correio Sergipense*.

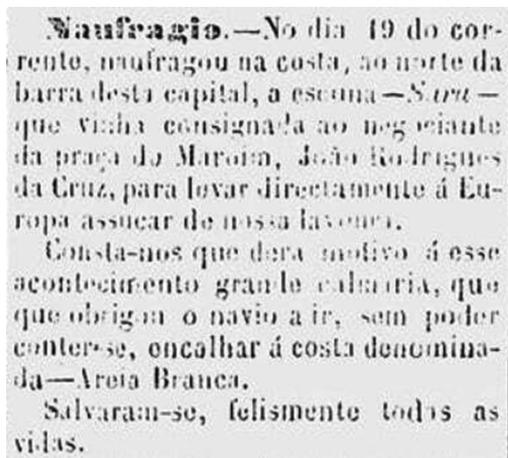


Figura 6 – Recorte do Jornal de Sergipe (22/4/1888).
Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira.

Transcrição da figura 6

“Naufrágio—No dia 19 do corrente, naufragou na costa, ao norte da barra desta capital, a escuna — Sara — que vinha consignada ao negociante da praça do Maroim [sic], João Rodrigues da Cruz, para levar directamente á Europa assucar [sic] de nossa lavoura. Contesta-nos que dera motivo á esse acontecimento grande calma, que obriga o navio a ir sem poder conter-se encalhar à costa determinada — Areia Branca. Salvaram-se felismente [sic] todas as vidas.”

Na figura acima o periódico anuncia o naufrágio de uma escuna de João Rodrigues da Cruz, a qual iria transportar açú-

car de Sergipe diretamente para a Europa. Essa notícia mostra como a navegação era importante para a economia sergipana e o quanto ela se expandiu ao longo do século XIX. Durante parte desse século, a província precisava escoar sua produção para a Bahia, que então exportaria o produto (ALMEIDA, 1984), mas até o fim do século o estado se tornou menos dependente, potencialmente em função do desenvolvimento de mecanismos aduaneiros e administrativos que permitiram arrecadar os impostos diretamente para os cofres provinciais. Importante destacar que alfândega e sede da administração da província só se encontraram em um mesmo espaço físico municipal, a partir de 1855, com a transferência da capital para Aracaju, onde a alfândega já se encontrava.

CONCLUSÕES

Fica evidente, a partir dos dados apresentados, a intensidade das atividades portuárias sergipanas durante o século XIX. Os constantes esforços feitos pelo governo da província para expandir o comércio marítimo a partir dos subsídios deixa claro o impacto que esse setor tinha não apenas na economia, mas na cultura da sociedade sergipana de outrora.

Esta pesquisa explora e traz informações tanto sobre periódicos quanto sobre navegação e a sociedade que produziu e interagiu com eles. É aplicada uma nova forma de estudo da materialidade a partir das notícias (VIANA e BAVA DE CAMARGO, 2020), que as enxerga enquanto peças arqueológicas, a fim de construir um conhecimento baseado nos modelos teóricos da arqueologia.

O estado de Sergipe é banhado por diversos rios e tem uma infinidade de comunidades que se instalaram às margens dos mesmos, não restando dúvidas da importância deles na sua História. Essa herança cultural ficou marcada em diversos

âmbitos sociais e materiais, que podem agora ser estudados.

Em futuras investigações de campo, será possível produzir informação que ajude a entender, de forma mais aprofundada, qual o papel de Sergipe na economia nacional, suas relações de dependência econômica da Bahia e o impacto que a navegação teve na sua estruturação e desenvolvimento na transição do século XIX para o XX.

A história do atual estado já foi abordada por autores como Almeida (1984) e Nunes (1978), mas com o envolvimento da Arqueologia nas pesquisas é possível descobrir ainda mais e produzir questões e respostas diferentes que enriqueçam a tessitura do conhecimento sincrônico sobre Sergipe e sua população.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. *Sergipe: fundamentos de uma economia dependente*. 1ª ed, Petrópolis: Vozes, 1984.

BAVA DE CAMARGO, Paulo F. *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananeia, séculos XIX-XX*. Tese (Doutorado em Arqueologia), Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

BAVA DE CAMARGO, Paulo F. Em busca do porto perdido: arqueologia na margem aracajuana do Rio Sergipe. *Cadernos do Lepaarq*. Pelotas: UFPel, vol. 14, nº 27, 2017a. Disponível em: <https://doi.org/10.15210/lepaarq.v14i27.9833>. Acessado em 21 de out. De 2023.

BAVA DE CAMARGO, Paulo F. Arqueologia portuária em Sergipe: teoria e metodologia. *Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*. [S.l.]: vol. 11, nº 2, 2017b. Disponível em: <https://doi.org/10.31239/vtg.v11i2.10444>. Acessado em 21 de out. de 2023.

BAVA DE CAMARGO, Paulo F. Arqueologia do Porto de Aracaju, Sergipe, Brasil (1855-1997). *Memória del 56º Congreso Internacional de Americanistas*. [S.l.]: 2018. Disponível em: https://doi.org/10.14201/0AQ0251_2. Acessado em 21 de out. De 2023.

BLOT, M. L. P. *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia), Universidade do Minho, Lisboa, 2003.

CORREA, C. B. R. *Memórias subterrâneas em disputa: arqueologia urbana portuária nas cidades do Rio de Janeiro e de Buenos Aires*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

LIMA, T. A. Os estivadores esquecidos: arqueologia do Trapiche da Pedra do Sal, Rio de Janeiro, século XIX. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: vol. 30, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-02672022v30e34>. Acessado em 21 de out. de 2023.

MOURA, C. S. L. P. Movimento Portuário de Sergipe: uma escavação gráfica. In: *SIMPÓSIO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA DO NORDESTE VII*, 2022.

NUNES, M. T. *História de Sergipe, a partir de 1820*. Rio de Janeiro: Cátedra, 1978.

SAMPAIO, M. G. V. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a companhia baiana de navegação a vapor (1839-1894)*. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SANTOS, J. F. dos. *O porto velho de Maruim, Sergipe: um olhar arqueológico*. Dissertação (Graduação em Arqueologia), Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, 2014.

SILVEIRA, C. F. da. Arqueologia do porto de Pelotas (RS): a praça Domingos Rodrigues e seu entorno (1870-1930). *Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*. [S.l.]: vol. 16, nº 1, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.31239/vtg.v16i1.29128>. Acessado em 21 de out. de 2023.

STASKI, E. Urban archaeology. In: ORSER, Charles O. Jr. (org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. Londres/ N. York: Routledge, 2002. p. 546-549.

TEIXEIRA, M. C. *A forma da cidade de origem portuguesa*. São Paulo: Editora Unesp, São Paulo, 2012.

VIANA, P.; BAVA-DE-CAMARGO, P. Fuzis, Cangaço e capital: arqueologia das armas de guerra através dos periódicos nordestinos (1880-1940). In: ROSIGNOLI, B.; SUÁREZ, C.; TEJERIZO GARCÍA, C. *Arqueología de la dictadura en Latinoamérica y Europa*. Oxford: BAR Publishing, 2020. p. 43-55.



La campaña militar de coro y el bloqueo naval: las acciones terrestres y marítimas que neutralizan la revolución de coro, (1874-1875)*

A campanha militar do coro e o bloqueio naval: as ações terrestres e marítimas que neutralizaram a revolução do coro, (1874-1875)

Froilán Ramos-Rodríguez

Doutor em História, atualmente é Professor da Faculdade de Comunicação, História e Ciências Sociais da Universidad Católica de la Santísima Concepción – UCSC.

Germán José Guía Caripe

Doutor em História, atualmente é Professor da Universidad Simón Bolívar – USB.

RESUMEN

Este apartado analiza la campaña militar y bloqueo naval dirigida por el general Antonio Guzmán Blanco a través de las operaciones de la Campaña de Coro, noroeste de Venezuela, entre 1874 y 1875. El empleo de los vapores de guerra en la Escuadra Nacional permitió la máxima movilidad de las unidades de los cuerpos de infantería y el abastecimiento en su área destino, ello formaba parte de la logística en la guerra moderna. Los buques de guerra a vapor se convirtieron en medios de primer orden para el transporte de tropa dada la carencia de vías de comunicaciones terrestres expeditas. En suma, las fuerzas constitucionales pasaron de la conducción de divisiones pequeña, a Cuerpos de Ejército permanentes, de mayor número y mejor dotación en organización y armamento, lo que permitió a Guzmán Blanco consolidarse en el poder central por dieciocho años (1870-1888).

PALABRAS CLAVE: Campaña Militar, Bloqueo Naval, Venezuela, Ejército, Siglo XIX

RESUMO

Esta seção analisa a campanha militar e o bloqueio naval liderado pelo General Antonio Guzmán Blanco através das operações da Campanha Coro, noroeste da Venezuela, entre 1874 e 1875. O uso de navios de guerra no Pelotão Nacional permitiu a máxima mobilidade das unidades da infantaria corpo e o abastecimento em sua área de destino, isso fazia parte da logística na guerra moderna. Os navios de guerra a vapor tornaram-se o principal meio de transporte de tropas, devido à falta de rotas de comunicação terrestre aceleradas. Em suma, as forças constitucionais passaram de pequenas divisões dirigentes a Corpos de Exército permanentes, com maior número e melhor dotação em organização e armamento, o que permitiu a Guzmán Blanco consolidar-se no poder central durante dezoito anos (1870-1888).

PALAVRAS-CHAVE: Campanha Militar, Bloqueio Naval, Venezuela, Exército, séc. XIX

*Artigo recebido em 09 de maio de 2023 e aprovado para publicação em 15 de agosto de 2023.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 82-94 – 2023.

INTRODUCCIÓN

La llegada al poder central del general Antonio Guzmán Blanco (1829-1899) a través de la llamada “Revolución de Abril” de 1870, este personaje asume como presidente provisional de Venezuela para el periodo comprendido entre 1870 y 1873, se ocupa con prioridad y celeridad de la fuerza armada heredada de la desalojada administración. Los cambios en los procedimientos, tanto cuantitativos y cualitativos, se van expresar con el aumento del número de tropa según a la necesidad que se va a emplear ese recurso, la fuerza de choque estaba alojada en cuarteles, guarniciones y fortalezas. Otro elemento es la recolección de armas dispersas en la república en manos de particulares y depositarlos en los principales parque de armas del país, equipar con uniformes (estilo francés muy común de la época), alimentación, raciones de combate y equipos de guerra. Sobre todo adquirir armamento o sistema de armas cónsonos con las innovaciones tecnológicas que cambiaron velozmente la táctica y la estrategia de la guerra en la segunda mitad de siglo XIX.

Puesto que, los cambios de la revolución industrial en su segunda etapa van a reflejarse en la transformación de la táctica, la estrategia y por ende la logística de lo militar y lo naval, pues se persigue como propósito aumentar el alcance, la cadencia y la capacidad de aniquilar de los fusiles, los buques de guerra y la artillería. Estos tres armamentos o sistema de armas mencionados, fueron consecuencias de las innovaciones tecnológicas que se producen en la segunda mitad del siglo XIX, además vienen a ser las costosas en su experimentación y producción a gran escala en la renovación de las fuerzas armadas en los Estados modernos.

Las fuentes bibliográficas venezolanas existentes sobre la temática de los prime-

ros siete años (1870-1877) en el poder de Antonio Guzmán Blanco, por lo general enfatizan en las transformaciones políticas, económicas y sociales durante ese período. En primer lugar, tenemos el texto: *Guzmán Blanco, el autócrata civilizador. Parábola de los partidos políticos en la Historia de Venezuela*, escrito por Rafael Rondón Márquez y publicado en 1944. Este trabajo ha sido considerado pionero dentro los estudios políticos sobre el septenio guzmancista (1870-1877). Ofrece una descripción y un balance sobre las causas y efectos de la revolución que lideró León Colina y José Ignacio Pulido contra el gobierno central en la región.

No obstante, esta investigación no ofrece las fuentes que sustenta el discurso escrito. También sobresale en el ámbito biográfico, la obra *Guzmán, eclipse de una ambición de poder* de Ramón Díaz Sánchez (1950). El referido autor expone que Antonio Guzmán Blanco cierra ese ciclo de poder que su padre Leocadio Guzmán había iniciado décadas atrás. El autor ofrece una radiografía del poder en tiempos del guzmancismo donde el personalismo y protagonismo fueron claves en durante aquel período.

Por otro lado, tenemos el trabajo de Tomás Pérez Tenreiro conocido como: *Guzmán y su actuación militar regeneradora de las fuerzas militares*. Publicado en 1983, es una obra colectiva en tres tomos, denominada: *Venezuela 1883*. En este trabajo se incorporan citas textuales para avalar y explicar la evolución que tuvo el aparato guzmancista durante el Septenio, aunque al final no se incorporan las fuentes empleadas. El escritor asume posiciones en torno al papel que desempeña Guzmán Blanco como conductor y organizador de tropas para aplastar con eficacia y eficiencia cualquier alzamiento durante su gestión. Por tanto, según el autor, la Campaña de Coro fue una clara demostración de la

empresa ideada por el poder central para vencer los intereses particulares que se anidaban en las regiones.

Además, no debemos dejar de destacar el texto monográfico: *Caudillos, militares y poder. Una historia del pretorianismo en Venezuela* de Domingo Irwin e Ingrid Micett (2008). En esta obra se expone la visión en conjunto sobre la evolución de las fuerzas armadas durante el guzmanato. Dentro de sus páginas se expone cómo se reorganiza y se renueva el armamento del ejército, la compra de vapores y de material de guerra para neutralizar desde el gobierno central, la insurrección de Coro de León Colina y José Ignacio Pulido.

Finalmente, traemos a colación el aporte de José Raimundo Porras Pérez en un capítulo intitulado “Un modelo sui géneris de concebir el combate: Tendencia teórico – militar venezolana (1870 – 1908)”, inserto en libro colectivo *De las huestes indianas al pretorianismo del siglo XX: Relaciones civiles y militares en la Historia de Venezuela* (2012). Allí el autor enfoca la doctrina militar que influenció el aparato armado guzmancista, basado en el arquetipo español en su forma de hacer la guerra y en conjunción con el modelo norteamericano con el uso del armamento de repetición (fusiles y rifles de repetición Enfield, Remington por su ventaja operacional, su accesibilidad y por la fácil compra en el exterior) proveniente de los Estados Unidos de América, que surgió como excedente de la Guerra de Secesión (1861 – 1865). Estos elementos fueron utilizados para neutralizar con efectividad la revolución de Coro de 1874.

A raíz de lo planteado, surgen las siguientes preguntas de investigación que podrán dar un eje vertebral a esta investigación histórica con carácter documental, sobre los intereses que perseguía el general Antonio Guzmán Blanco a través de su autoritario gobierno, llamando his-

toriográficamente el Septenio guzmancista (1870-1877), en mejorar las condiciones operativas de la fuerza armada de la época para aplastar a la brevedad cualquier insurrección en el territorio: ¿cómo entender la guerra moderna en la segunda mitad del siglo XIX? ¿Qué acciones estratégicas se debían de tomar para aplastar cualquier insurrección o alzamiento contra el poder central? ¿Qué tipo de operaciones conjuntas, tanto terrestre y marítima, serían efectivas para sofocar la revuelta de Coro (1874-1875)?

Partiendo de estas interrogantes, expondremos este apartado documental, basado principalmente en la revisión, análisis y estudios de fuentes primarias (editadas e inéditas), secundarias y hasta terciarias, entre 1874 y 1875, que sirvieron de soporte teórico para el estudio sistemático de la Historia Militar y la Historia Naval de Venezuela.

LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS DE GUERRA. DEFINICIONES NECESARIAS

“... con 14.000 fusiles que tengo en parque, i municiones i fulminantes para cuatro campañas con un millón de fuertes para atender á los gastos de la guerra, con cuatro vapores, dos de guerra i dos de trasporte” (sic)

Antonio Guzmán Blanco, Caracas
30 de octubre de 1874

Toda operación castrense se basa en tres tipos de estrategias: política, económica y militar. Esta última estrategia, a su vez, necesita un espacio geográfico para desarrollarse, el teatro de operaciones y un tiempo –que pueden ser semanas o meses-, en el cual acontece la campaña militar. El teatro de la guerra es el terreno donde se ejecutan las acciones de las fuerzas beligerantes, si este territorio está dentro de la nación, la guerra se denomi-

na interior, y exterior en el caso contrario. En líneas generales, la guerra tiene dos ramas: la estrategia y la táctica. Heinrich von Bülow, citado por Sicilia Cardona, sostiene que la estrategia 'es la ciencia del movimiento de los ejércitos fuera del círculo visual' y la táctica es 'aquella ciencia comprendida dentro de ese círculo visual' (Cardona, 2016, pág. 59).

En toda estrategia castrense, por lo general hay un plan estratégico que debe basarse en cinco conceptos:

1. Base fija de una fuerza por una ruta en concreto o varios.
2. Línea de comunicaciones o sustentación.
3. Línea de operaciones (manejado por Jomini), basadas en operaciones simples, operaciones dobles, operaciones concéntricas, operaciones divergentes, entre otros.
4. Frente estratégico, en el espacio geográfico.
5. Frente operacional.

La batalla es el combate en campo abierto de cuerpos de ejército, en el que toma parte todo el grueso de cada uno, o por lo menos de unos de los dos, prescindiendo de los destacamentos, guarniciones y otras fuerzas que precisamente han de estar segregadas de la masa. "Es un error creer que para un combate pueda llamarse batalla, ha de ser decisivo y sangriento, y han de jugar las tres armas [infantería, caballería y artillería]; hay batallas que nada deciden, y hay un ejército que carecen por completo de una de las tres; y no por eso la lucha general de las masas beligerantes, cualquiera que sea su composición y su fuerza, deja de ser una verdadera batalla" (Almirante, 1869, pág. 150).

Los grandes tratadistas de las grandes batallas del siglo XIX, exponen a la batalla de Marengo (Piamonte 14 de junio de 1800 o la primera batalla de Tuiuti del 24

de mayo de 1866, durante Guerra del Paraguay, una de las más sangrienta de Sudamérica con 10.000 muertos) como el clásico de los encuentros armados campales, no obstante, nos dice Jomini que 'tratar en detalle de las disposiciones que exige la dirección de una batalla es cosa imposible' (Almirante, 1869, pág. 152) .

Sin duda, la batalla es el acto más trascendental de la guerra, como que a él convergen todas las operaciones, la batalla más antigua fue la de Thimbrea (370 Antes de Cristo), relatada por Jenofonte. La más grande con la invención de la pólvora, nos dice José Almirante en 1869, "dicen los franceses que es la de Moskowa (7 septiembre 1812). En ella jugaron 230.000 hombres, 1200 cañones, y se suponen en 80.000 bajas. La reciente de Sadowa o Koeniggraetz (1866), quizá le dispute la precedencia" (Almirante, 1869, pág. 153). No obstante, ¿cómo entender la guerra moderna en la segunda mitad del siglo XIX? Los conflictos bélicos de la Historia evolucionan en su concepción y metodología, en ella se aplica, la teoría de la estrategia, la política de defensa nacional, la innovación del armamento, la sociología militar y la economía castrense (Keegan, 1976, pág. 10).

Las batallas o combates se ajustan a un modelo entre siete u ocho acciones, según el inglés John Keegan: batalla de encuentro, batalla de desgaste, batalla de envolvimiento y la de ruptura (Keegan, 1976, pág. 7). Las batallas pertenecen a momentos definidos por la Historia, a las sociedades que preparan los ejércitos que las llevan a cabo, a las economías y a las tecnologías empleadas que sostienen a esas sociedades.

Otro concepto que se confunde mucho en el vocabulario castrense, es cuando se alude a 'maniobra' o 'movimiento', parecen sinónimos, pero hay diferencias entre los dos vocablos militares. Las ma-

niobras, según el español José Almirante (1869), “es, ó debe ser, peculiar y exclusiva de la táctica, así como movimiento, de estrategia” (Almirante, 1869, pág. 778). Agrega Lloyd (1873) que ‘toda maniobra que no convenga al terreno es absurda y ridícula’ (Almirante, 1869, pág. 778). Otra forma de definir la maniobra desde lo contemporáneo, lo expresó Bardin (1840), para quien ‘son operaciones de guerra, ya reales delante el enemigo, ya simuladas en el campo de ejercicio. Un regimiento, un batallón no hacen maniobras propiamente dichas; sus ejercicios se limitan a evoluciones: las brigadas son las que maniobran y no por sus fracciones’ (Almirante, 1869, pág. 778). Deducimos de las tres aproximaciones que la maniobra sólo se debería de dar bajo un ambiente de entrenamiento y ejercicio práctico, alejado del campo de batalla.

Mientras el movimiento, es el efecto de moverse o “la acción que efectúa cada unidad colectiva por medio de la acción simultánea de los cuerpos integrantes. Tiempo se llaman los compases que cada elemento integrante efectúa el movimiento” (Almirante, 1869, pág. 778). Difícil es deslindar las dos conceptualizaciones maniobra y movimiento, en parte, los medios que se utilizan para pasar de un orden de formación a otro, de un método de combate a otro, se llaman maniobras, y lo que usan para trasladarse de un punto a otro, movimientos. La primera se asocia más a la táctica y la segunda a la estrategia. En los conflictos bélicos no hay ejercicios simulados, hay muerte real (Cardona, 2016, pág. 65).

Por tanto, las campañas militares son una secuencia de combates o batallas, en los que oponentes intentan derrotarse entre sí, y las maniobras realizadas por fuerzas militares que pretenden la victoria en una guerra. Las campañas militares, al mantenerse durante un cierto espacio de tiempo, suelen ser llevadas a cabo por fuerzas permanentes, aunque en ocasiones también

se ha considerado como campañas los conjuntos de acciones militares emprendidas por milicias u otras fuerzas no profesionales cuando se han desarrollado de forma continuada en el tiempo.

Una campaña militar, técnicamente, es una serie de operaciones militares relacionadas. En este contexto, campaña militar se usa, predominantemente, para referirse a lo que hace uno de los bandos, y es útil para distinguir entre la guerra como un todo, y los bandos de dicha guerra. El fin de la campaña militar de Coro puede deberse a la derrota de uno de los bandos por parte del otro, a la ocupación de territorio o en un mismo teatro de operaciones, a la consecución de unos objetivos previos que llevan al fin del conflicto, o al fin de un periodo del año que favorece el desarrollo de las operaciones.

Llegado el caso de tener una nación o un gobierno que hacer la guerra, se ve en la necesidad en dar a su Ejército una organización coherente y conveniente, si la organización militar es permanente, la cual, si bien tiene la ventaja de ahorrar tiempo valioso en los preparativos. El comando de todo el Ejército cuando no lo toma el jefe del Estado, se le da generalmente a un general, que tiene a sus órdenes para ayudarlo en el desempeño de sus funciones de comando, un oficial con la designación de jefe del Estado Mayor.

El Ejército permanente se divide, como se dijo antes, en cuerpos de ejército, cuyo mando se le asigna a un general en jefe o equivalente a un teniente general (máximo empleo militar de las fuerzas armadas venezolanas del momento). El cuerpo de Ejército, en divisiones, a las órdenes de un general de división o mariscal de campo, y la división en brigadas, a las órdenes de un general de brigada o brigadier. No es conveniente organizar las brigadas y batallones con el mismo número de efectivos, así se evita que el adversario sepa la cantidad

exacta en la organización del Ejército por armas y cuerpos (Varana, 1870, pág. 563).

El Ejército permanente, cuando está en el orden de batalla, se compone, según el teórico español Cándido Varana (1870), “de cinco grandes partes, que son: vanguardia, retaguardia (reserva), ala derecha é izquierda y centro” (Varana, 1870, pág. 564). Estas tres últimas partes del orden de batalla, debe hallarse bajo el mando unificado de un solo comando, pues podrían sobrevenir grandes desastres en combate si actúan con independencia. Mientras que la vanguardia y la retaguardia obran con independencia de funciones. Los pertrechos, el armamento y los víveres que lleva a cuesta el Ejército permanente, marchan a retaguardia, paralelos a los parques de artillería de sitio y campaña, y equipaje de oficiales del Estado Mayor. Las bocas de fuego de artillería, equipaje de puentes, van cargo de los oficiales de las respectivas armas, va comandado por un oficial general.

Todas las operaciones militares ejecutadas en la época de revuelta de Coro (1874-1875), formaron parte de la concepción de guerra que por entonces había asimilado el general Antonio Guzmán Blanco. A continuación, revisaremos cómo se llevaron a cabo las acciones en el teatro de guerra, para aplastar a los facciosos tanto en oriente como en occidente, epicentro este último de La Colinera.

LA CAMPAÑA DE CORO Y EL BLOQUEO NAVAL DE LAS COSTAS CORIANAS

El 9 de diciembre de 1874, Guzmán Blanco abordo del vapor *Larne*, partió desde La Guaira hacia el teatro de operaciones en Occidente para dirigir en persona y acompañado de un Gran Estado Mayor, el movimiento de las fuerzas del Centro y Occidente que esperaba hacer converger en la ciudad de Coro. Situado en Puerto Ca-

bello, se traslada a Valencia, allí dispone la artillería de campo al cargo del general Alejandro Ibarra que seguirá por la costa su acometida. Ordenó al general Linares Alcántara marchar hacia Barquisimeto con 3000 efectivos y al general Joaquín Crespo posicionarse en Puerto Cabello en espera de instrucciones (Guzmán Blanco a Ana Teresa, de la Guaira a Caracas. 9 de diciembre de 1874, p. 339).

Para 31 de octubre de 1874, Guzmán Blanco como Presidente constitucional de los EE. UU de Venezuela decreta el bloqueo toda la costa de Falcón y sus adyacencias, desde la desembocadura del río Tocuyo, hasta el río Oribono (Caripe, 2015, pág. 378), solo podían entrar, salir y permanecer en el puerto de La Vela de Coro los buques de guerra de países amigos o neutrales (Decreto de 31 de octubre de 1874, que declara cerrada y en estado de bloqueo las costas del estado Falcón, 1874, pág. 238). (Ver imagen número 1, cartograma de Venezuela, 1875)

Para ello dispuso de 35 buques para el asedio a las costas de Coro, las cuales sirvieron para transporte de las tropas de infantería, ganado, material de guerra, víveres, ambulancia. Así quedaron imposibilitadas las comunicaciones, envió de pertrechos y recursos, entre los alzados de Coro y los comerciantes judíos de Curazao. Por entonces, las costas del estado Falcón habían sido bloqueadas en virtud del Decreto del 31 de octubre de 1874, tras la derrota en Barquisimeto, León Colina y José Gregorio Riera se ocultaron en la Sierra Coriana y su ejército quedó reducido a una partida guerrillera. Allí le harán frente las fuerzas gubernamentales encabezadas por los generales Eloy Chirinos, Francisco Franco, Silvestre Garcés, Gregorio Mora y Francisco Varguillas.

El 19 de diciembre llega Guzmán a Barquisimeto, previamente acampa en Chiva-coa, y escribió una proclama a Caracas:

‘Hoy llegué a esta ciudad. ¡Cómo respira Occidente el triunfo de la paz! La guerra está concluida. Nada supone que Colina pueda cosa alguna. ¡Qué impotentes van ser en adelante los macheteros representantes de la fuerza, la ignorancia y el aguardiente!’ (Marquez, 1944, pág. 301).

Para el primero de enero de 1875, Guzmán se encontraba todavía en Barquisimeto, allí pasó revista a sus cuerpos de Ejército y se preparaba para emprender operaciones en los teatros de Yaracuy y Coro donde se movilizaban los insurrectos de León Colina y José Gregorio Riera. Impartió orden al general Luciano Mendoza para maniobrar sobre Coro, quien salió con el 3^{er} Cuerpo para Puerto Cabello y reunido con el 5^{to} Cuerpo, se embarcarían en los buques de la Armada para comenzar a ejecutar el gran bloqueo a las costas de Coro. En tanto, los generales Márquez, Colmenares y Zavarce con el 1^{ro} y 2^{do} cuerpos, fueron avisados para movilizarse hacia Siquisique y Baraguas por vía terrestre.

Según los informes de guerra de los cuerpos de Ejército, “Colina esta reducido a una guerrilla y toda la República está en perfecta paz” (Blanco, 1874, pág. 354). En vista de la derrota de los colineros en su propia región, las adhesiones al guzmancismo no se hicieron esperar. Un grupo de fieles a la Constitución de 1874, se alzó contra León Colina en Paraguaná. El 4 de enero de 1875, los generales Díaz, Piñero y Blanco, entre otros jefes y oficiales informan que “nos pronunciamos en favor del Gobierno Constitucional y los paraguaneos se armaron y ayer hemos destruido las fuerzas que tenía en el Distrito Pueblo Nuevo el Coronel Vicente Reyes sosteniendo la loca revolución de los traidores de Colina y Riera” (General Juan Borregáles, Jefe de Operaciones de Paraguaná al Jefe de Operaciones de Puerto Cabello. Adícora, 6 de enero de 1875, Archivo Guzmán Blanco).

Acusaban los paraguaneos fieles a Guzmán Blanco que las fuerzas rebeldes había agotado estas poblaciones sacando toda clase de recursos para sostenerse y hacía difícil “a los leales defensores del Gobierno en la imposibilidad de ofrecer recursos al actual movimiento en favor del Gran Caudillo de la magna Revolución de Abril” (General Juan Borregáles, Jefe de Operaciones de Paraguaná al Jefe de Operaciones de Puerto Cabello. Adícora, 6 de enero de 1875, AGB).

El 13 de enero de 1875, Guzmán estaba de nuevo en Puerto Cabello, ciudad portuaria muy importante del país, punto de concentración de la Escuadra Nacional, tenía la función de apostadero naval para ser utilizado como puesto de comando para neutralizar el contrabando de armas y proteger a la costa. Además, servía de astillero para reparaciones menores, almacenes de marina, revista de buques y punto de suministro de agua y carbón, necesarios para los barcos a vapor (Caripe, 2015, pág. 10).

Guzmán Blanco hace los preparativos para su poderosa campaña militar destinada a neutralizar el último reducto de los revolucionarios de Coro. Listo para embarcarse, acota en telegrama privado enviado a su esposa Anta Teresa Ibarra de Guzmán que: “Llevo 35 buques. Es una expedición que hará época. Vuelvo luego que deje acomodado el Ejército de modo conveniente” (Guzmán Blanco a Ana Teresa. Puerto Cabello 13 de enero de 1875, p. 360). En otro telegrama esta vez oficial, agrega que lleva “35 embarcaciones; así 4 vapores, 18 buques de vela, 10 canoas i 3 flecheras. –Llevo provisiones i agua por diez días–” (Blanco, Al Ministro encargado de la Presidencia de Guzmán Blanco. Puerto Cabello á Caracas, 30 de enero de 1875 a las 4 hs.p.m., 1875, pág. 395).

Se embarca el *Ilustre Americano* con su despliegue de buques, impresionante para la época, llevando consigo todo el Grande

Estado Mayor General, los 3^{ro} y 5^{to} Cuerpos de Ejército, el Regimiento de la Guardia y un gran parque, bestias y víveres. Sólo se queda en Puerto Cabello, el 4^{to} Ejército, la artillería y la Comisaria General (Venezuela, 1875, pág. XXXIII), que más tarde sería transportado a las costas de Falcón.

Guzmán Blanco para ese momento gozaba de una indudable ventaja, tenía a la gran mayoría de sus enemigos en las prisiones de La Rotunda de Caracas, las Bóvedas de La Guaira, los castillos de Puerto Cabello y Maracaibo. Los allanamientos, persecuciones, exilios voluntarios, encarcelamientos y muertes (fusilamientos) “son la dinámica constante entre los años de 1870 y 1874, para empezar lentamente a suavizarse hasta 1877” (Blanco A. N., 2001, pág. 85).

Se proponía Guzmán invadir el territorio coriano a través de una operación de pinzas, por mar y por tierra, con los grandes cuerpos de Ejército permanente, pero tal como esgrime uno de sus enemigos, Luis Level de Goda, la dimensión de la operación no se compaginaba con languidecido estado de sus adversarios, lo que en el fondo buscaba el caudillo caraqueño era “exhibirse una vez más haciendo en persona una campaña, sin riesgo ni peligro alguno, puesto que se trataba de destruir los insignificantes restos del ejército del General Colina que carecían de todo, sin fuerza moral y asilados en el país” (Goda, 1889, pág. 38) .

El 24 de enero de 1875 está completa una segunda expedición, con otros cuerpos del Grande Ejército Nacional. Se anuncia una marcha monumental hacia la ciudad de Coro de modo de intimidar a León Colina y sus facciosos (Goda, 1889, pág. 38). El 30 de enero, La Vela de Coro es ocupada sin mayor resistencia y el 1 de febrero de 1875, León Colina se retiró de Coro hacia Curimagua.

En un último esfuerzo para evitar un choque demoledor para Colina, el general

Pachano, amigo en común, solicitó autorización a Guzmán Blanco para entrevistarse con el jefe de los insurrectos (Marquez, 1944, pág. 302). Finalmente, aceptó deponer las armas y accedió trasladarse hasta el campamento del general Guzmán Blanco. “Él jefe vencedor y el vencido, se abrazaron efusivamente y vertieron lágrimas’. La entrevista fue cordial y sentida” (Guzmán Blanco a su esposa. La Vela, 31 de enero de 1875, en Rafael Ramón Castellanos, pp. 367-368) el 3 de febrero de 1875, se firmó un tratado de paz entre las dos fuerzas beligerantes. Ya para el 17 de marzo de 1875, el bloqueo de las costas de Falcón quedó levantado.

Tras estos hechos, comenzó el proceso pacificación nacional y licenciamiento de la maquinaria de guerra erigida desde Caracas. Lo primero se llevó a cabo mediante la recolección del armamento de los rendidos, al respecto Guzmán Blanco manifestó efusivo que: “Ya no hai enemigos armados: todos han depuesto las armas i se han retirado á sus casas” (Guzmán Blanco al doctor Diego Bautista Urbaneja. Coro 10 de febrero de 1875, Glorias del Ilustre Americano, p. 397). Y añadió: “pasaré revista á todos los cuerpos, recojeré (sic) el armamento i las municiones de los que retiraré; unos irán por tierra i otros irán por mar á Puerto Cabello” (Guzmán Blanco al doctor Diego Bautista Urbaneja. Coro 10 de febrero de 1875, Glorias del Ilustre Americano, p. 397). En tanto y a diferencia del destino que corrieron los principales jefes de la insurrección en el oriente venezolano, Colina, Adames y Riera aceptaron en buena gana la pena del destierro, poniéndose a disposición una goleta que los llevaría a la Nueva Granada, Saint Thomas o Santo Domingo.

Sobre esta medida de excepción, Guzmán rebeló a su esposa en una epístola íntima, el por qué no los había fusilado: “... pues fusilando a estos, después que

fusiló a Salazar, habría quedado yo en la historia como hombre cruel y sanguinario. Ese patíbulo no puede excusarse sino una vez y en caso muy excepcional” (Guzmán Blanco a su querida esposa Ana Teresa. Coro, 04 de febrero de 1875, en Rafael Ramón Castellanos, p. 368).

Más adelante, agrega su preocupación por el cargo de conciencia que lo perseguía tras el fusilamiento de Salazar: “por otra parte el caso no es igual al de Salazar. Este se abrió solo por su voluntad, como traidor. Colina se alzó aceptando el pronunciamiento de la Legislatura del Estado. Y por último aquel no quiso someterse, y este viene y se entrega y entrega todos los elementos y conviene en su castigo” (Guzmán Blanco a su querida esposa Ana Teresa. Coro, 04 de febrero de 1875, en Rafael Ramón Castellanos, p. 368).

LA GRAN PARADA MILITAR DE CORO

En cuanto al segundo aspecto que correspondía al licenciamiento del Grande Ejército Nacional, Guzmán Blanco hizo de aquello, como ya era su costumbre, un acto apoteósico y sugerente a la vez. Con los miembros de su Gran Estado Mayor, se dedica a organizar y desplegar lo que denominaría la “Gran fiesta militar de la paz” en honor a los jefes de los Cuerpos de Ejército y soldados que restablecieron la paz, vindicaron la dignidad popular y refrendaron los títulos de su gobierno (Marquez, 1944, pág. 303) .

Para esa ocasión, Guzmán Blanco escogió un terreno en Coro y encomendó al general Jesús Muñoz Tébar, sub jefe del Estado Mayor la preparación de una línea de cinco mil metros, “haciendo destruir a la par los obstáculos que entorpecían su continuidad, y determinándola en toda su extensión por banderolas blancas que facilitaran la colocación de las tropas” (Coro, 1875). El 17 de febrero de 1875, an-

tes de amanecer y después del toque de diana comenzaron a marchar los cuerpos sobre la explanada a los puntos indicados. Desplegados los pabellones nacionales, al redoble de los tambores, ocupó cada cual su puesto en la extensa planicie (Coro, 1875).

Dos piezas de artillería prusiana, dos del sistema Armstrong y dos ametralladoras americanas de última invención, es el armamento de peso exhibido en la Gran parada militar de Coro, “ya no son aquellos pesados cañones de hierro de alta temperatura y conocidos ‘Burro negro’ los que forman nuestro parque de armas” (Coro, 1875), sino los inventos más novedosos en materia armamentística. Seguía la agrupación de parada, la “Guardia de honor” del presidente Guzmán Blanco, “armada de rifles sistema Remington, comandada en jefe por el General Lutowsky” (Nacional, 1875).

Cerraba la línea, la *Guardia de caballería*, en el centro de ella, al frente, estaban los generales Miguel Gil y Jesús Muñoz Tébar con los ayudantes del Grande Estado Mayor General, el cuerpo de sanidad militar y la comisaría general de guerra. A las 7 de mañana, un disparo de cañón anunció la llegada del general en jefe, Antonio Guzmán Blanco, “quien apareció de seguida frente á las tropas. Llevaba el uniforme de campaña que prescribía el código militar y montaba su caballo de batalla ‘del 27 de abril’ de ‘Apure’ y ‘Potrerito’, con el semblante risueño y animado de satisfacción patriótica á vista de aquel imponente espectáculo” (Nacional, 1875).

Según la fuente constatada, fueron 16.000 soldados “decentemente equipados y armados de fusiles y rifles modernos, con ferviente entusiasmo por la Causa liberal” (Nacional, 1875). Al honrar con sus mejores uniformes de gala, Guzmán Blanco se colocó el uniforme de gala para la magna parada, el Ejército se festeja a

sí mismo, al tiempo que reúne a su alrededor los iconos del pasado. “Las imágenes de los desfiles y paradas militares, las salvas de artillería, la música marcial y Guzmán Blanco al fondo en impecable uniforme castrense hicieron sin duda su papel” (Calzadilla, 2008, pág. 73).

Las ceremonias, tanto militares como civiles, contribuyen a arraigar las imágenes y símbolos del poder asociados a la vida de los hombres de armas como ejes ordenadores de la memoria nacional y la edificación de la nación. Renan (1882), citado por Elías Palti, señala que ‘una nación es un alma, un principio espiritual. (...) La nación, como el individuo, es la culminación de un largo pasado de esfuerzos, sacrificios y devoción’ (Palti, 2006, pág. 73).

Aquella gran parada militar, representó una clara demostración de poder, con ello Guzmán Blanco enviaba un contundente mensaje a sus enemigos internos e incluso externos. Con relación a esto último, el Jefe de Estado, proclamó ante las tropas a su mando que “nuestra independencia i nuestros derechos internacionales serian defendidos con una fuerza de cincuenta mil hombres de ejército activo i con treinta ó cuarenta mil de ejército de reserva” (Jeneral (sic) Guzman Blanco Presidente de la República en campaña al Ejército constitucional. Cuartel Jeneral (sic) en Coro, 17 de febrero de 1875). Sus palabras daban entender que el gobierno contaba con los elementos y el dinero para disuadir un potencial conflicto con los súbditos holandeses, por el contrabando de armas desde la isla de Curazao en favor de los insurrectos (Ippolitov, 1997, pág. 267).

La magna ceremonia militar culminó con la expedición de un nuevo Decreto que ordenaba el retiro de todos los Cuerpos de Ejército y el envío a sus lugares de origen. Solo quedaron a disposición del Ejecutivo Nacional las guarniciones de Barquisimeto con 800 hombres, San

Carlos con 500, Cumaná 150 efectivos destinados al 7^{mo} Cuerpo para recolectar el armamento disperso en Güiría, Barcelona unos 300, Maracaibo unos 100 y en Coro quedó una división auxiliar del Zulia a disposición del Jefe Militar y Civil (Venezuela, 1875, págs. 46-47).

El referido Decreto disponía que los Comandantes en jefe de los otros cuerpos del Ejército procederían a hacer formal entrega del armamento, pertrechos y materiales de guerra a su disposición en la forma siguiente: El primero y segundo Cuerpo de Ejército entregarán al Guarda-parque general, en el Puerto de la Vela de Coro, sus armas y municiones; y regresaran por vía terrestre a su lugar de origen. El tercero, cuarto y quinto Cuerpos navegaran hacia Puerto Cabello, dejando sus armas y pertrechos al comandante en jefe del Castillo Libertador de la citada localidad costera. El sexto Cuerpo lo haría respectivamente, al Guarda-parque del Distrito Federal, y el séptimo Cuerpo sería licenciado en Cumaná y Maturín (Venezuela, 1875, págs. 47-48).

Mientras que las jefaturas de operaciones que se activaron con la Colinera, caso Margarita, remitiría sus armas y materiales en Cumaná, la de Barcelona, enviaría lo suyo a la fortaleza de La Guaira. La de Guayana lo hará respectivamente en el parque de armas de Ciudad Bolívar, mientras Maracaibo, depositará el armamento al jefe del Castillo de San Carlos de la Barra.

Las comisarías de operaciones y proведurías generales aportaran a los distintos Cuerpos de Ejército los fondos y subsistencia (dinero) necesarios para que sean racionados hasta el lugar donde vayan a licenciarse (Venezuela, 1875). El Jefe del Grande Estado Mayor General dispondría que el armamento y el material de guerra entregados por los jefes de los siete Cuerpos al Guarda parque-general y el entregado por los revolucionarios

vencidos, fuese remitido a Puerto Cabello, entregado al Jefe del Castillo Libertador, para ser clasificado y depositado en sus distintos calibres.

De modo que aquella fuerza militar terrestre y naval se redujo a 4000 efectivos del Ejército de Línea, distribuidos en puntos estratégicos de la geografía nacional, tanto en Occidente, Centro, Oriente para movilizarse de nuevo, en caso de una nueva insurrección o desconocimiento de la autoridad de Guzmán Blanco (Blanco A. G., Mensaje del General Guzmán Blanco, Presidente de la República al Congreso de 1875, 1875, pág. 393).

A MANERA DE CIERRE

La victoria de la revolución del 27 de abril de 1870 determinó la instauración de la autocracia del general Antonio Guzmán Blanco por casi dos décadas. Su primer período conocido como el *Septenio* (1870-1877) coincidió con un auge económico derivado de la apreciación de los principales productos de exportación en el mercado internacional, de modo particular el café que contribuyó a apuntalar el Estado-Nación, por medio de la ampliación de sus órganos funcionales, la edificación de obras públicas, el robustecimiento de la élite agroexportadora y la modernización del aparato militar.

El general en jefe Guzmán Blanco se propuso aumentar la masa muscular del Estado venezolano, pero ello pasaba por la adecuación de varios factores concomitantes. Uno de ellos, era asegurar la pacificación política del territorio nacional, cuestión que a su modo de ver no sería posible sin la obra de un gobierno fuerte y de connotado acento personalista.

Sin embargo, tal concepción no estaba divorciada del necesario concurso de los jefes regionales, con quienes se establecieron alianzas estratégicas que abarca-

ron diversos ámbitos funcionales, entre ellos el contingente armado que tenían a su cargo. Todo ellos en sintonía con la necesidad manifiesta de equiparlo en la medida de lo posible a los cambios que la Revolución Industrial marcaba para la época. Se trataba pues de incorporar en el medio castrense venezolano, los novedosos arquetipos del arte de la guerra, incrementar el poder de fuego que ofrecían los fusiles y cañones de ánima rayada, los buques a vapor, la telegrafía y la logística en general.

El general León Colina se aprovechó del fuerte sentimiento autonomista en las regiones para liderizar la rebelión contra Guzmán Blanco e imponer su propia hegemonía personal, dado el distanciamiento ocurrido entre ambos con motivo al nombramiento de los nuevos Designados que eventualmente, sucederían al jefe máximo en caso de una definitiva sucesión presidencial.

La derrota de las dos facciones de la Revolución de Coro (1874-1875), dirigidas por los generales León Colina y José Antonio Pulido, estribó en la falta de apoyo logístico, el completo descontrol en los mandos y el predominio del empirismo en la táctica y estrategia de combate. En cambio, Guzmán Blanco se valió de las innovaciones derivadas de la segunda revolución industrial que imprimió potencia y precisión en las armas de fuego, velocidad y capacidad a los vapores de guerra, proyección al uso del telégrafo eléctrico que en conjunto otorgaban una ventaja abrumadora sobre el adversario mal estructurado.

El empleo de los vapores de guerra en la Escuadra Nacional permitió la máxima movilidad de las unidades de los cuerpos de infantería y el abastecimiento en su área destino, ello formaba parte de la logística en la guerra moderna. Los buques de guerra a vapor se convirtieron en me-

dios de primer orden para el transporte de tropa dada la carencia de vías de comunicaciones terrestres expeditas.

Guzmán Blanco se empeñó en tener una asertiva organización militar, inspirada en el modelo prevaleciente en Europa y los Estados Unidos, que estuviera aprestan para cualquier eventualidad

interna y externa. Quería cambiar la precaria realidad del soldado improvisado y poco preparado para el combate. No obstante, los recurrentes conflictos internos y las limitaciones del tesoro nacional hizo cuesta arriba cualquier iniciativa tendente a consolidar en el tiempo una moderna y centralizada institución castrense.

REFERENCIAS

ARCHIVO DE LA FUNDACIÓN JOHN BOULTON, *Archivo del General Antonio Guzmán Blanco*. Caracas: Venezuela.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA (1925). Decreto de 31 de octubre de 1874, que declara cerrada y en estado de bloqueo las costas del estado Falcón. En: *Leyes y Decretos de Venezuela*, Caracas, tomo VII (1873-1878).

ALMIRANTE, J. (1869). *Diccionario militar, etimológico, histórico, tecnológicos con dos vocabularios en francés y alemán*. Madrid: Imprenta del Depósito de Guerra.

BLANCO, A. G. (1875). *Glorias del Ilustre Americano, Rejenerador i Pacificador de Venezuela, Jeneral Guzmán Blanco*. Caracas. Imprenta de El Demócrata.

BLANCO, A. G. (1875). *Mensaje del General Guzmán Blanco, Presidente de la República al Congreso de 1875*. Caracas: sin editorial, tomo I.

BLANCO, A. N. (2001). *La Rotunda de Caracas: Configuración del Estado como aparato de violencia (1840-1936)*. Caracas: Departamento de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Universidad Central de Venezuela.

CASTELLANOS, RAFAEL RAMÓN (compilador) (1969). *Guzmán Blanco íntimo*. Caracas, Ediciones Librería Historia.

CALZADILLA, P. (2008). El olor a pólvora. Fiestas patrias, memoria y Nación en la Venezuela guzmancista. *El Desafío de la Historia*, 73.

CARDONA, S. E. (2016). *Napoleón y revolución. Las guerras revolucionarias: Gestas admirables, batallas sangrientas y estrategias militares de las guerras revolucionarias (1792-1802) en las que Napoleón cimentó su imperio*. Madrid: Ediciones Nowtilus.

CARIPE, G. J. (2015). Carbón y hierro: fuerza marítima que consolida la Armada Nacional durante la regeneración guzmancista (1873-1876). *Tiempo y Espacio*, 351-382.

CORO, E. D. (18 de febrero de 1875). Gran parada de 16.000 hombres, 30.000 ciudadanos armados refrendan los títulos del Gobierno de Guzmán Blanco". *Ecos de Coro*.

GODA, L. L. (1889). *Campañas militares del general Antonio Guzmán Blanco; su carácter y condiciones militares*. Caracas: Sin editorial.

IPPOLITOV, N. B. (1997). Antonio Guzmán Blanco: necesidad y ficción en la asunción personal de una política exterior. *Politeia*, 267.

KEEGAN, J. (1976). *El rostro de la batalla* (traducido del inglés por Juan Navarro). Madrid: Tonerlibros.com.

MÁRQUEZ, R. R. (1944). *Guzmán Blanco, el autócrata civilizador: Parábola de los Partidos Políticos en Venezuela*. Caracas: Tipografía Garrido.

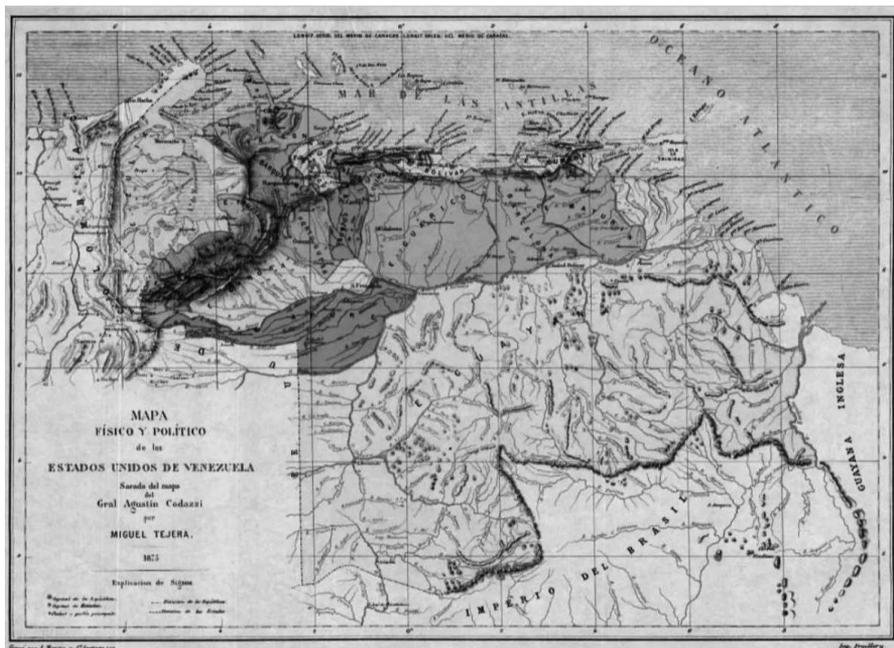
LA OPINIÓN NACIONAL (22 de febrero de 1875). Caracas.

PALTI, E. (2006). *La nación como problema: Los historiadores y la "cuestión nacional"*. Buenos Aires: Fondo de Cultura-Argentina.

VARANA, C. (1870). *Apuntes para un libro de historia militar y arte militar, entresacados en las mejores obras que tratan el mismo asunto*. Madrid: Sin editorial.

VENEZUELA, E.E.U.U. (1875). *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas: Imprenta de la Opinión Nacional.

ANEXO



Mapa de los Estados Unidos de Venezuela en el año 1875 por Miguel Tejera. **Fonte:** Familia Bolívar Palacios

O porto mais ao sul da América portuguesa: A Colônia do Sacramento*

The southernmost harbor in Portuguese America: The Colony of Sacramento

Paulo Cesar Possamai

Doutor em História Social pela Universidade de São Paulo – USP, com pós-doutorado pela Universidad Nacional de La Plata - Argentina. Atualmente é Professor Associado III da Universidade Federal de Pelotas - UFPEL

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar a política expansionista portuguesa no Rio da Prata por ocasião da fundação da Colônia do Sacramento, em 1680. Através difícil navegação do estuário platino os portugueses buscavam a troca de manufaturados europeus e produtos coloniais brasileiros pela prata que circulava em Buenos Aires. A Colônia do Sacramento foi um polo de expansão e de comércio por quase um século. O expansionismo luso foi posto em xeque quando perdeu para os espanhóis o sítio estratégico de Montevideú, em 1723, mas Sacramento continuou como um ativo centro de contrabando até que foi cedida à Espanha em 1777.

PALAVRAS-CHAVE: Expansionismo; Navegação; Porto; Comércio

A fortaleza do Santíssimo Sacramento, núcleo inicial do burgo que viria a ser conhecido pelo nome de Colônia do Sacramento ou Nova Colônia, foi fundado em janeiro de 1680 pelo governador do Rio de Janeiro, D. Manuel Lobo, que cumpria as ordens de Lisboa que determinavam a criação de uma fortificação no Rio da Prata. Uma tentativa anterior, liderada por Jorge Soares de Macedo, havia malgrado devido às tempestades que dissolveram a

ABSTRACT

This article aims to analyze the Portuguese expansionist policy in the Rio de la Plata when the Colony of Sacramento was founded, in 1680. Through the difficult navigation of the Plate estuary, the Portuguese sought to exchange European manufactured goods and Brazilian colonial products for the silver that circulated in Buenos Aires. Colonia do Sacramento was a hub of expansion and commerce for almost a century. Portuguese expansionism was put in check when it lost the strategic site of Montevideo to the Spanish in 1723, but Sacramento continued as an active smuggling center until it was ceded to Spain in 1777.

KEYWORDS: Expansionism; Navigation; Harbor; Commerce

frota. Entretanto permanecia o desejo de criar um assentamento no Prata.

Alguns autores, como Henrique Alexandre Fonseca (FONSECA, 1985, p. 4) e Azarola Gil (AZAROLA GIL, 1931, p. 30) definiram a escolha das terras de São Gabriel, como era conhecido o território próximo da ilha homônima, como um grave erro de estratégia, acreditando que uma fundação em Maldonado ou Montevideú tinha maior chance de resistir aos ata-

*Artigo recebido em 23 de outubro de 2023 e aprovado para publicação em 02 de dezembro de 2023. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 95-109 – 2023.

ques dos espanhóis. Outros, como Capistrano de Abreu (ABREU, 1900, p. XXVII), Jonathas da Costa Rego Monteiro (MONTEIRO, 1937, p. 39) e Luís Ferrand de Almeida (ALMEIDA, 1995, p. 163) defendiam que o objetivo da Coroa em fundar uma povoação em frente a Buenos Aires revelou o desejo de marcar o ponto extremo das pretensões de Portugal.

De fato, Portugal insistia em afirmar que a linha de Tordesilhas cortava a cidade de Buenos Aires enquanto a Espanha dizia que o ponto mais meridional da linha passava por Cananeia, no atual estado de São Paulo. No nosso ponto de vista, a escolha das terras de São Gabriel como o sítio da nova fundação portuguesa obedeceu antes às conveniências que o local oferecia ao comércio ilícito com Buenos Aires que a uma busca de estabelecer limites e ocupar terras, embora essas finalidades não fossem alheias ao plano do príncipe regente D. Pedro.

A enseada de Colônia era o porto da margem norte mais próximo a Buenos Aires, ao mesmo tempo em que era o último ponto onde as naus transoceânicas podiam chegar. Dali em diante a navegação deveria ser feita em pequenas embarcações, que podiam internar-se nos pequenos canais do delta do Paraná e passar pelos bancos de areia sem grandes problemas. Essas eram vantagens essenciais para o progresso do comércio ilícito (DIFRIERI, 1981, p. 18). Justamente por isso, a ilha de São Gabriel era um refúgio de piratas e contrabandistas, principalmente dos holandeses (RIVEROS TULA, 1959, p. 39), situação que não deve ter sido ignorada pelos portugueses, uma vez que eles eram os principais agentes do comércio ilícito no Rio da Prata.

Segundo o regimento que levava o fundador, D. Manuel Lobo, a ilha de São Gabriel era “a de melhor surgidouro, fundo, com água, lenha, sítio sadio e fácil ao desembarque dos navios e resguardo dos

tempos e dentro da demarcação e senhoria desta Coroa” (MONTEIRO, 1937, v. 2 p. 8). Note-se que as instruções salientavam as qualidades do porto natural ao mesmo tempo em que afirmavam que o território pertencia a Portugal, ainda que esse não fosse o ponto de vista dos espanhóis.

A fundação não se deu exatamente na ilha, pois foi executada na margem continental defronte a mesma. Talvez a decisão de Manuel Lobo de escolher uma península próxima à ilha ligava-se ao interesse de facilitar a expansão pela campanha, o que seria dificultado no caso de um entrincheiramento insular. Por certo a posição era de difícil assistência em caso de um ataque espanhol, porém cremos que não foi levada em consideração a concretização de algum ato hostil por parte do governo de Carlos II, já que a situação internacional era favorável a Portugal e os espanhóis temiam uma provável aliança luso-francesa (ALMEIDA, 1957, p. 155). A conjuntura internacional da época pode explicar a ousadia dos portugueses em criar uma povoação em frente a Buenos Aires, do outro lado do rio.

Antes de estabelecer limites, a Coroa planejava então criar um entreposto através do qual seria reaberto o lucrativo comércio ilícito com Buenos Aires, antigo desejo que não podia ser posto no papel sem contar com a oposição dos espanhóis. O príncipe regente deixara explícito no regimento dado a D. Manuel Lobo que as obras que o governador deveria erigir no Rio da Prata destinavam-se “somente [a] conservar as terras desta Coroa [e] tereis entendido que estas fortificações e povoações que se fizerem hão de ser só para as conservar [as terras] e que nunca os Castelhanos entendam que o fim de se fazerem é para cobrir comércio com eles” (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 9).

Entretanto, como a rede contrabandista já estava instalada no Prata desde

o século XVI, inverteram-se as etapas que os portugueses seguiram durante o século XV na Guiné e no século XVI na Índia, quando trataram de estabelecer feitorias comerciais. Se antes, primeiro procuravam ativar o comércio para um ponto do litoral que, depois, seria fortificado para defender o monopólio régio (ALENCASTRO, 2000, p. 75) no Prata, neste período a fortificação precedeu o estabelecimento do entreposto.

Por sua vez, o domínio da navegação no Rio da Prata poderia facilitar aos portugueses a conquista do território banhado pelos seus afluentes, a fim de obter o controle da linha de comunicações entre Buenos Aires e as minas do Alto Peru. Para Portugal, enquanto potência mercantil, a noção de fronteira era móvel, já que estava ligada à expansão dos seus interesses econômicos (BANDEIRA, 1995, p. 43). Logo, eram plenamente fundados os receios dos espanhóis de que, a partir da nova fortificação, os portugueses procuravam dominar todo o Vice-Reino do Peru e por isso não mediram esforços para desalojá-los do estuário platino.

As tropas de espanhóis e guaranis cercaram os portugueses que capitularam na madrugada de 7 de agosto de 1680. A maioria dos soldados foi massacrada, mas alguns oficiais e o governador foram aprisionados e levados a Buenos Aires. Parecia ter acabado melancolicamente o sonho da Coroa portuguesa de reabrir o lucrativo comércio com o Rio da Prata e, ao mesmo tempo, aumentar seu poder através do domínio e exploração de uma vasta região ainda não ocupada por nenhuma potência europeia. Confiante no apoio da França, ao mesmo tempo em que se assegurava da neutralidade da Inglaterra, preocupada em equilibrar seus interesses entre Lisboa e Madri, o Príncipe Regente D. Pedro deu ordem para a mobilização das tropas portuguesas junto

à fronteira luso-espanhola. Negando-se a conceder audiência ao embaixador espanhol, o príncipe regente enviou um *ultimatum* à Espanha, que, dentro de quinze dias, teria de dar satisfação do ocorrido, castigar o governador de Buenos Aires, libertar os prisioneiros e devolver o território ocupado (RIVEROS TULA, 1959, p. 81).

Intimidada, a Espanha cedeu e, em 7 de março de 1681, foi assinado em Lisboa o Tratado Provisional, pelo qual os espanhóis devolviam o território tomado aos portugueses enquanto não se chegasse a um consenso sobre onde passava a linha ajustada em Tordesilhas. O tratado regulamentava ainda que se nomeariam comissários em igual número para ambas as partes para que, dentro de dois meses, se reunissem numa conferência em que seriam definidos os limites do meridiano de Tordesilhas. Caso os comissários não chegassem a nenhum acordo dentro de no máximo três meses, a disputa seria resolvida pelo Papa, que teria um ano para arbitrar a questão¹.

As conferências realizadas em Elvas e Badajoz, na fronteira luso-espanhola, não chegaram a nenhuma conclusão, pois os representantes de ambos os países se empenharam em fazer valer os interesses de seus soberanos. Os debates concentraram-se nas diferentes interpretações do Tratado de Tordesilhas. Os espanhóis defendiam que as 370 léguas estipuladas pelo tratado deveriam ser contadas a partir da Ilha de São Nicolau, a mais central do arquipélago de Cabo Verde, enquanto os portugueses, ao contrário do que haviam defendido na junta de 1524, quando queriam garantir um avanço a leste, agora insistiam que a contagem deveria começar a partir da Ilha de Santo Antão, a mais ocidental delas, a fim de assegurar o máximo avanço a oeste (CB, 1931, v. 1, p. LXI).

Mesmo que os representantes das duas Coroas ibéricas não chegassem a

um consenso, o Tratado Provisional possibilitou a volta dos luso-brasileiros ao Rio da Prata. Foram bastante difíceis os primeiros anos que se seguiram ao restabelecimento dos portugueses em Colônia, em 1682, quando as restrições do governo de Buenos Aires, que procuravam impedir o contrabando e a exploração do gado selvagem que abundava nos campos da margem norte do Rio da Prata, se somaram à corrupção generalizada que marcou o governo de Cristóvão Ornelas de Abreu (1683-1690). A situação melhorou sensivelmente sob as administrações de Francisco Naper de Lencastre (1690-1699) e de seu sucessor, Sebastião da Veiga Cabral (1699-1705), com o incremento da política de povoamento e a intensa exploração das riquezas pecuárias do atual território uruguaio. Porém, a Guerra da Sucessão Espanhola (1701-1714) colocaria Portugal e Espanha em campos opostos na Europa, resultando no desencadeamento das hostilidades no Prata, o que levou a evacuar o povoado frente aos espanhóis em 1705.

A guerra terminou com a assinatura dos tratados de Utrecht (1713-1715), nos quais Filipe V teve de fazer várias concessões a fim de obter o reconhecimento das nações europeias à ascensão dos Bourbon ao trono espanhol. O tratado de paz com Portugal, assinado em 1715, assegurou aos portugueses a devolução do território da Colônia do Sacramento. Os primeiros tempos da restauração de Colônia foram marcados pelos problemas de abastecimento durante o governo de Manuel Gomes Barbosa (1716-1722), mas a situação mudou radicalmente com a chegada do seu sucessor. A junção do apoio decidido da Coroa com a grande capacidade administrativa do governador Antônio Pedro de Vasconcelos (1722-1749) foram os fatores responsáveis por um período de grande desenvolvimento que pode ser considerado como o apogeu da presença portuguesa no Rio da Prata.

A Colônia do Sacramento voltaria a ser sitiada pelos espanhóis entre 1735 e 1737 quando reforços vindos do Brasil e da metrópole conseguiram impedir a tomada da fortaleza pelos espanhóis. Porém, sob o enérgico comando de D. Pedro de Cevallos, os espanhóis reconquistaram Sacramento em 1762, durante a Guerra dos Sete Anos. Embora mais uma vez os espanhóis tivessem de devolvê-la aos portugueses no tratado de paz que se seguiu, ela foi retomada em 1777 pelo mesmo Cevallos, que desta vez desmantelou a fortaleza completamente.

O resultado de quatro vitórias espanholas (1680, 1705, 1762, 1777) sobre somente uma defesa bem-sucedida (1735-1737) pode ser explicado pela longa distância entre o Rio de Janeiro, principal porto de socorro, e a Colônia do Sacramento. Sérgio Buarque de Holanda descreveu “o insulamento em que se encontrava o presídio platino” (HOLANDA, 1968, p. 359) como um dos principais problemas em manter o estabelecimento luso-brasileiro. De fato, embora se buscasse implantar um caminho terrestre que sobretudo serviria para o transporte do gado a pé, era o caminho marítimo que garantia a presença portuguesa no Rio da Prata.

NAVEGANDO NO “INFERNO”

Incorretamente chamado de rio, o Prata é na verdade um gigantesco estuário que mede cerca de 350 km de comprimento. Entre Colônia e Buenos Aires, a sua largura aproxima-se a 40 km, chegando a 180 km entre Punta del Leste e Punta Rasa, onde atinge sua amplitude máxima. Contudo, apesar da espantosa massa d'água, o estuário é pouco profundo, apresentando diversos bancos de areia que são perigosíssimos para a navegação. Por causa dessas características, a navegação no Prata exigia o emprego de embarcações de pequena tonelagem, adaptadas à nave-

gação em pouca profundidade, ao mesmo tempo em que também era necessário o emprego de práticos que soubessem a localização dos canais que levavam aos portos do estuário.

Antes mesmo da fundação de Buenos Aires, os portugueses serviam como práticos da navegação platina e, especialmente durante o período da União Ibérica, continuaram a ser contratados pelos espanhóis para esse serviço. Segundo Alice Piffer, Canabrava, uma das razões pelas quais os portugueses destacaram-se nessa atividade é que, graças à relativa proximidade do Prata com os portos do Brasil, puderam contar com as pequenas embarcações empregadas na navegação de cabotagem do litoral brasileiro. Essa era uma enorme vantagem dos portugueses com relação aos navegantes de outras nações, que pretendiam navegar no estuário platino com os grandes navios com que haviam cruzado o Atlântico (CANABRAVA, 1984, p. 149).

Como a navegação platina guiava-se por pontos visíveis, a navegação noturna era desaconselhada. As tentativas nesse sentido geralmente resultaram em desastre. Por isso, em 1726, o governador de Colônia, Antônio Pedro de Vasconcelos, pediu ao Vice-Rei Vasco Fernandes César de Meneses que proibisse navegar no Rio da Prata durante a noite a todos os mestres de embarcações do Brasil que se dirigissem a Sacramento. Como exemplo do prejuízo em que podia resultar a navegação noturna citava o encalhe, no banco inglês, de uma charrua que vinha do Rio de Janeiro, carregada com tecidos e farinha². Completava dizendo que, antes dela, perderam-se quatro outras embarcações “por navegarem de noite [...] porque este rio é um mar sem água, e o práctico só de dia pode acertar” (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 72).

A mesma situação voltou a repetir-se em 1736, quando uma charrua com destino ao Rio de Janeiro, carregada com cou-

ros, encalhou no mesmo banco de areia. Segundo o governador Vasconcelos, o “capitão, fiado em ser homem do mar, seguiu a barbaridade de velejar de noite” (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 77).

A fim de impedir novos encalhes em consequência da navegação noturna, em 1728, o governador do Rio de Janeiro obrigou os capitães dos navios que demandavam o porto de Sacramento a assinar um documento em que se comprometiam a pagar dois mil cruzados de multa no caso de navegar no Rio da Prata durante a noite. Embora o próprio governador duvidasse de que essa medida impedisse novos acidentes, uma vez que o risco de perda dos navios e suas cargas não compelia os capitães à prudência, não deixou de exigir que os mesmos lhe trouxessem de Colônia um atestado de que haviam navegado somente durante o dia na viagem de ida, comprometendo-se a fazer o mesmo na viagem de retorno³.

Outros perigos que ameaçavam a navegação no Rio da Prata eram a imprevisibilidade das marés e força dos ventos que assolavam a região. O estuário platino está submetido a fortes ventos, especialmente os do sudeste (sudestada) e os do sudoeste (pampero), extremamente perigosos para a navegação a vela. Ventanias imprevistas podiam jogar as embarcações contra a margem norte, conhecida como “a costa do carpinteiro” por receber os restos dos navios naufragados (DIFRIERI, 1981, p. 61).

Além do perigo de naufrágio, os ventos fortes podiam aumentar em vários dias uma viagem. Francisco Millau escrevia, em 1772, que com fortes ventos contrários podiam fazer uma viagem de lancha entre Montevideu e Buenos Aires, que normalmente durava entre dezesseis e vinte horas, estender-se de seis a oito dias ou até mais. Se os navios podiam fazer o mesmo trajeto em três ou quatro dias, com ventos contrários podiam demorar de quinze

a trinta dias para chegar a seu destino (MILLAU, 1947, p. 87). Concolorcorvo confirma o relato de Millau dizendo que, com vento favorável, fazia-se a viagem entre Montevideu e Buenos Aires em cerca de 24 horas, mas, com ventos contrários, a mesma podia durar até quinze dias! Por isso, aconselhava que, antes de deixar Montevideu, a lancha fosse carregada com alimentos suficientes para enfrentar quatro ou cinco dias de navegação (CONCOLORCORVO, 1985, p. 23).

Em condições favoráveis, as distâncias a partir de Colônia, em tempo de viagem numa embarcação a vela, eram aproximadamente as seguintes: menos de um dia para chegar a Buenos Aires, dois dias para Montevideu, sete para Santa Catarina e quatorze para o Rio de Janeiro (ALDEN, 1968, p. 69). A viagem de Lisboa para Sacramento levava entre dois meses e meio e três, sendo aconselhável partir em setembro para chegar ao Prata em princípios de janeiro, quando começa o verão austral (MAURO, 1989, p. 111). Partindo do Rio de Janeiro, a melhor época para viajar para Colônia era em fins de fevereiro e em março. A volta devia ser feita em abril para chegar antes da partida da frota do Rio, que seguia para Lisboa em fins de junho⁴.

Graças aos jesuítas, contamos com interessantes relatos de viagem que nos mostram como as dificuldades da navegação no Rio da Prata eram enfrentadas pela tripulação dos navios. O padre jesuíta Florián Paucke, que chegou à Colônia do Sacramento em 29 de dezembro de 1748, a caminho das missões do Paraguai, vinha a bordo de um navio português em companhia do padre Ladislau Oros e outros jesuítas⁵. Em seu relato de viagem, Paucke escreveu que assim que o navio entrou no Rio da Prata o capitão ordenou que dia e noite uma sentinela se mantivesse no mastro para observar os eventuais perigos à navegação (BARROS-LÉMEZ, 1992, p. 71).

Em regiões de difícil navegação, como o Rio da Prata, recorria-se ao auxílio de um prático, que então assumia as atribuições do piloto do navio, cuja autoridade era inquestionável, mesmo quando vinha acrescentada de inexperiência e de teimosia (MICELI, 1997, p. 108). A presença de práticos na navegação platina era indispensável às embarcações que partiam em direção a Sacramento e por isso, já em 1703, o governador-geral do Brasil, D. Rodrigo da Costa, ordenou às autoridades do Rio de Janeiro que tivessem sempre práticos à sua disposição, a fim de impedir a demora nas expedições de socorro a Colônia (MONTEIRO, 1937, v. 1, p. 148).

Embora, segundo o padre Diogo Soares, houvesse entre os portugueses práticos com a experiência de mais de 30 viagens ao Rio da Prata (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 80), mesmo o mais hábil deles tinha dificuldades em guiar um navio naquele rio, onde os canais eram inconstantes, alterando-se de acordo com a crescente anual do Rio Paraná, que leva ao estuário um grande volume de sedimentos, responsáveis pela formação dos bancos de pouca profundidade (DIFRIERI, 1981, p. 61). Não admira que o prático que conduzia o navio em que viajava o padre Cattaneo rumo a Buenos Aires, em 1729, se referisse ao Prata como um “inferno” (MURATORI, 1743, p. 157).

O prático podia sofrer as consequências de seguir uma rota errada. Em 1718, o prático da nau capitânia da pequena frota que conduzia os casais transmontanos fugiu depois que ela foi a pique nas proximidades de Colônia (PASTELLS; MATEOS, 1946, v. 6, p. 165). Mesmo seguindo a instrução dos práticos, um dos navios da frota portuguesa que em 1736 foi em socorro a Sacramento, ficou três dias encailhado num banco de areia, o que levou o comandante a comentar que “tanto creio eu nos práticos como em Maomé, nada do

que têm dito achei certo”⁶. A única solução que se apresentava para solucionar esse problema era iniciar a sondagem do fundo do rio. Segundo o relato do padre Paucke, “A sonda era de chumbo, tinha na parte de baixo um grande oco que estava cheio de sebo. Ao lado direito, fora do navio, estavam parados dois marinheiros com tais sondas; lançavam-nas cada três ou quatro minutos e gritavam: tantas e tantas braças d’água!” (BARROS-LÉMEZ, 1992, p. 72).

Relato parecido nos foi dado pelo padre jesuíta Antônio Sepp, que partiu de Cádiz no dia 17 de janeiro de 1691, e chegou ao porto de Buenos Aires em 6 de abril. A longa viagem, feita sem escalas, teve todos os incômodos dos quais os viajantes não deixavam de se queixar. O padre Sepp conta-nos que a entrada dos navios no estuário platino trazia certas dificuldades e por isso o navio não seguiu a toda vela, mas bem devagar. A partir de Maldonado, não se podia navegar à noite porque o piloto precisava dirigir o navio sempre em meio ao canal, pois, se ele se desviasse, havia o risco de encalhar num banco de areia. Iniciava-se então uma navegação cuidadosa, descrita pelo padre Sepp: “Para nos desviarmos desses bancos de areia, quatro homens sondaram hoje incessantemente o fundo de ambos os lados do navio e observaram a correnteza, ocasião em que a camada de cera da sonda revelava a conformação do fundo. Os resultados de suas medições eram gritados em alta voz aos outros marinheiros...” (SEPP, 1980, p. 98).

Eram tantas as dificuldades apresentadas pela navegação no Rio da Prata que os navegadores nunca deixaram de pensar sobre novas formas de aumentar a sua segurança. Na frota em que viajou o padre Gaetano Cattaneo rumo a Buenos Aires, os navios menores seguiam na frente, sendo precedidos por batéis, nos quais os marinheiros iam cuidadosamen-

te sondando o fundo do rio, cena que pareceu ao jesuíta semelhante à dos cães de caça que precediam seus donos durante as caçadas. Por maior precaução, apesar das sondagens feitas no batel, elas também não deixavam de ser feitas nos navios, sendo que os que seguiam na frente enviavam sinais, por meio de bandeiras e tiros de artilharia, quando não encontravam água suficiente para a navegação das embarcações maiores que seguiam atrás (MURATORI, 1743, p. 162).

A soma das dificuldades da navegação no Rio da Prata pode ser resumida por um dos integrantes da expedição que foi ao socorro de Sacramento durante o cerco de 1735-37: “Sete para oito meses nos conservamos no Rio da Prata, ou para melhor dizer, no inferno; sem se conhecerem senão seis dias de bonança, todos os mais foram acompanhados de furiosos ventos, rápidas correntes, soberbíssimos mares e infinitos raios”⁷. Contudo, apesar das dificuldades representadas pelas características físicas do Rio da Prata, a via marítimo-fluvial continuou a ser o principal meio de comunicação da Colônia do Sacramento com o Brasil e com a metrópole, uma vez que a abertura de um caminho terrestre apresentava ainda mais entraves que a navegação platina.

UM “NINHO DE CONTRABANDISTAS”

Capistrano de Abreu escreveu que a Colônia do Sacramento foi um “ninho, antes de contrabandistas que de soldados”, (ABREU, 1982, p. 173) a fim de ressaltar a grande importância do comércio ilícito na sua história. Embora haja um certo exagero nessa afirmação, baseada principalmente na notícia de um anônimo sobre a situação de Sacramento durante o governo de Cristóvão Ornelas de Abreu, pode-se afirmar que o contrabando, como meio de obter uma parcela da produção da prata extraída em Potosí, foi uma das

principais razões da fundação de Colônia. Talvez a principal delas, pois ela foi criada numa época em que Portugal encontrava-se em sérias dificuldades econômicas, em decorrência dos gastos da guerra da restauração da sua independência.

Foi no período que se seguiu à devolução de Sacramento aos portugueses, em 1682, que se estabeleceu a rede contrabandista que faria a fama do povoado. O contrabando foi particularmente intenso durante o governo de Cristóvão Ornelas de Abreu (1683-1690), já que o governador foi um dos principais interessados no desenvolvimento do comércio ilícito.

Nos primeiros tempos da presença lusitana em Colônia, as embarcações portuguesas que iam a Buenos Aires comprar mantimentos também transportavam mercadorias contrabandeadas. Nos momentos em que aumentava a fiscalização espanhola sobre as embarcações portuguesas que visitavam o porto de Buenos Aires, os contrabandistas procuravam outros locais para realizar suas transações. As ilhas do delta do Paraná, especialmente a Ilha de Martim Garcia, mostraram-se então lugares satisfatórios para a prática do comércio ilícito. Para evitar descaminhos, o governador de Buenos Aires ordenou que um destacamento ocupasse a ilha (ALMEIDA, 1957, p. 518).

Embora o governador Herrera y Sotomayor tenha sido responsável por uma série de medidas de repressão ao contrabando, parece que elas serviam mais aos seus próprios interesses que aos do seu soberano, pois o ouvidor-geral do Rio de Janeiro assegurava à Coroa que Ornelas de Abreu havia se mancomunado com o governador de Buenos Aires a fim de controlar o comércio ilícito. Segundo o ouvidor, era o próprio governador de Colônia quem avisava Herrera y Sotomayor das atividades secretas dos contrabandistas que não estavam ligados à rede por eles controlada⁸.

O escandaloso procedimento do governador de Colônia deu origem a inúmeras queixas contra sua administração que, com certeza, não partiram somente dos comerciantes lesados, mas também das demais camadas da população, pois, através de um comerciante que lhe servia de “testa de ferro”, o governador cobrava preços extorsivos pelas mercadorias e mantimentos enviados do Rio de Janeiro para o sustento dos soldados e moradores (DOMINGUES, 1973, p. 103). A grande distância entre Colônia e o Rio – onde foi aberta uma devassa contra a administração de Ornelas – somada à ajuda dos seus amigos na cidade permitiram ao governador escapar à condenação. Encerrada a devassa, Ornelas de Abreu mandou dizer ao juiz que não pagaria os custos do processo porque era solteiro, vivia de seu soldo e o que deveriam fazer no Rio era mandarem-lhe reforços! (RIVEROS TULA, 1959, p. 100)

Devem ter pesado, na defesa de Ornelas, os lucros do contrabando remetidos para o Rio de Janeiro. Em 29 de julho de 1684, a câmara do Rio deu conta à Coroa que, por via das embarcações que levaram mantimentos para Colônia, entraram na cidade muitas moedas espanholas de meio real, as quais, em comum acordo entre a câmara, o governador e o ouvidor-geral, passaram a circular pelo valor de quarenta réis⁹. Em 1689, o então governador interino do Rio de Janeiro e futuro sucessor de Ornelas de Abreu no governo de Colônia, D. Francisco Naper de Lencastre, informava Sua Majestade da chegada de um patacho vindo de Colônia com mais de cem mil cruzados em patacas, prata lavrada e pinhas. Acrescentava ainda que os donos da embarcação lhe asseguraram que era contínua a remessa de prata (ALMEIDA, 1957, p. 510).

Embora as reais cédulas proibissem aos espanhóis, sob pena de morte, o trato com os portugueses, a repressão ao con-

trabando só se tornou efetiva quando D. Augustín de Robles substituiu Herrera y Sotomayor no governo de Buenos Aires, em 1691, o que ocasionou a paralisação temporária do comércio hispano-português. Robles sempre procurou cumprir as ordens que vedavam o comércio com os portugueses e por isso proibiu a venda de suprimentos que, através da guarda do Rio de São João, chegavam aos portugueses e que geralmente acobertavam o contrabando. A defesa dos interesses dos portenhos levou o *cabildo* de Buenos Aires a pedir ao rei a prorrogação do governo de Robles, chegando mesmo a garantir o pagamento de metade do salário do governador, se fosse atendido na sua solicitação (RODRÍGUEZ, 1958, p. 201).

Para a reativação do comércio ilícito, o novo governador de Colônia, D. Francisco Naper de Lencastre (1689-1699), contava com a conivência das autoridades espanholas, pois escrevia que: “Com o comércio dos castelhanos poderá por este porto entrar no nosso Reino muita prata, como já sucedeu, e se agora está suspenso com os apertos deste governador, amanhã poderá vir outro que mesmo o solicite, porque sempre são mais os que atendem a sua conveniência que ao serviço dos seus reis” (ALMEIDA, 1957, p. 340).

O seu sucessor no governo de Sacramento, Sebastião da Veiga Cabral (1699-1705), pensava o mesmo a respeito dos seus colegas espanhóis, dizendo “ser neles maior o empenho da conveniência própria, do que o estímulo da lei” (CABRAL, 1962, p. 63). Completava alegando que a razão do empenho das autoridades espanholas em reprimir o contrabando não se ligava ao cumprimento das suas obrigações, mas antes atendia aos seus interesses particulares, pois obtinham parte do lucro das mercadorias trazidas nos navios de registro, transação esta que ficava comprometida com a concorrência

portuguesa. Daí o rigor com que combatiam o contrabando.

Ainda segundo o governador Sebastião da Veiga Cabral, a principal causa do aumento da repressão, durante seu governo, ligava-se à atitude orgulhosa dos portugueses que, abertamente, faziam alarde das grandes quantidades de prata que obtinham no comércio com os espanhóis. Dizia ainda que o contrabando só fora coibido porque, até o fim da sua administração, em 1705, os portugueses só sabiam o caminho de Buenos Aires, sendo que as autoridades espanholas não poderiam impedi-lo se os contrabandistas utilizassem locais ermos para suas atividades (CABRAL, 1962, p. 67).

Completava dizendo que: “para os castelhanos nos poderem impedir o comércio não basta que lhes convenha, e o desejarem impedir: é necessário que o possam fazer, evitando a ocasião da introdução”. De fato, a repressão ao contrabando não era uma tarefa fácil para as autoridades coloniais espanholas, tendo em vista “a dificuldade de tão dilatadas navegações, a quantidade de tantos rios, a multidão de tantos portos, a vastidão de campinas desertas [e] a falta de guarnições” (CABRAL, 1962, p. 64).

Na verdade, a ideia de escapar à vigilância dos espanhóis buscando lugares ermos para efetuar as transações não era nova, pois, como vimos anteriormente, já em 1690 os portugueses utilizavam-se do pretexto de buscar lenha em Martim Garcia para desenvolver o contrabando na ilha, prática que talvez tenha caído em desuso durante o governo de Veiga Cabral. Também seu antecessor no governo de Colônia, Naper de Lencastre, pensara em controlar a navegação do Rio da Prata e seus afluentes, interrompendo desse modo o comércio entre as Missões e Buenos Aires através do Rio Uruguai. Além disso, escondidos pela vegetação das ilhas do delta do Paraná, os portugueses poderiam roubar a prata que descia do

Peru a caminho da capital da província do Rio da Prata (AZAROLA GIL, 1931, p. 205).

Contudo, os ambiciosos planos de Naper de Lencastre e Veiga Cabral para desenvolver o comércio ilícito no Rio da Prata foram arruinados pela ocupação da Colônia do Sacramento pelos espanhóis em 1705, como consequência da mudança da política de aliança portuguesa na Europa. Com a volta dos portugueses, em 1716, a rede contrabandista não tardaria a ser reativada.

A primeira notícia que temos do restabelecimento da rede contrabandista é datada de 20 de janeiro de 1720, quando um navio, saído do porto de Colônia em direção ao Rio de Janeiro, encalhou em frente às barrancas do Rio de Santa Luzia, próximo a Montevideu. Os tripulantes foram auxiliados pela tripulação de três lanchas espanholas. Porém os espanhóis encontraram na embarcação portuguesa uma grande quantidade de prata amoedada e lavrada, evidente indício de contrabando. A tripulação, incluindo os religiosos que seguiam para o Rio, foi remetida presa a Buenos Aires (RIVEROS TULA, 1959, p. 159).

A real cédula de 26 de maio de 1721 fez referência ao contrabando dizendo que, todos os anos, de quatro a seis embarcações seguiam do Brasil para Colônia e que, ao chegar ao Prata, eram descarregadas a quarenta ou cinquenta léguas de Buenos Aires, sem que fosse possível impedir tal comércio. Embora não fosse novidade a ordem de empenho na repressão ao contrabando, reconhecia-se então que a origem do mesmo estava na aplicação do sistema monopolista de comércio espanhol, que dificultava o abastecimento das colônias (CB, 1931, v. 1, p. 473). Mesmo que a metrópole buscasse a partir de então garantir o aprovisionamento de Buenos Aires, as comunicações diretas entre a Espanha e o Prata continuaram precárias, pois, em 1723, o governador

queixava-se ao rei de que os constantes atrasos dos navios espanhóis obrigavam os portenhos a ir comprar tecidos em Colônia (CB, 1931, v. 1, p. 485).

Até mesmo a guarnição de Buenos Aires funcionava como agente incentivador do contrabando, pois, através da real cédula de 16 de maio do mesmo ano, Filipe V avisou o governador, D. Bruno de Zabala, que chegara ao seu conhecimento que as moedas enviadas de Potosí para o pagamento dos soldados da guarnição de Buenos Aires faziam-se invisíveis naquela cidade, pois, devido ao contrabando, todas seguiam para Colônia (CB, 1931, v. 1, p. 476). Mantida para a defesa da cidade e para o combate ao comércio ilícito, a guarnição de Buenos Aires indiretamente acabava contribuindo para o aumento do contrabando na medida em que, através da remessa de seus soldos vindos de Potosí, burlava legalmente a limitação do envio de moeda para as províncias platinas.

Também a guarda do Rio de São João, criada para vigiar e bloquear o avanço dos portugueses, não resistia à tentação do contrabando. A redução de Santo Domingo Soriano, situada às margens do Rio Negro, perto do seu encontro com o Rio Uruguai, também se tornou um ativo centro de comércio ilícito, onde se trocavam couro e sebo por tecidos, ouro, aguardente, tabaco e escravos. Os numerosos rios e arroios das suas proximidades serviam de refúgio e centro de abastecimento para os contrabandistas espanhóis e portugueses (ASSUNÇÃO, 1963, p. 108).

Quando Bruno Maurício de Zabala foi substituído por Miguel de Salcedo no governo de Buenos Aires, os responsáveis pela fiscalização do comércio foram presos sob a alegação de envolvimento no contrabando com os portugueses de Colônia e os ingleses da South Sea Company, companhia que se dedicava ao comércio de escravos no Rio da Prata. Simultane-

amente o mais importante comerciante de Sacramento, José Meira da Rocha, queixava-se do favorecimento que o governador Antônio Pedro de Vasconcelos dava aos ingleses, o que prejudicava os mercadores portugueses (PRADO, 2002, p. 172). Como antes, os contrabandistas contavam com o apoio das autoridades nas duas margens do Rio da Prata.

Depois da guerra de 1735-1735 Colônia do Sacramento passou a viver sob a estreita vigilância das guardas espanholas que cerraram o acesso dos portugueses à campanha através da criação de um campo de bloqueio. Porém, a convivência dos guardas espanhóis com os contrabandistas possibilitou a continuação do contrabando, como bem observou o jesuíta Florián Paucke em sua visita a Sacramento em 1749, dizendo que: “Não é possível que desde o lado da terra possa introduzir-se alguma coisa se - bem entendido - as sentinelas não são astutas intermediárias. Eu não sei se tal coisa ocorre, porém é provável que seja assim” (BARROS-LÉMEZ, 1992, p. 76).

Na sua *Descripción de la Provincia del Río de la Plata*, publicada em 1772, Francisco Millau escreveu que: “São os de Buenos Aires ao presente que vendem e permutam com outros os gêneros que levam eles mesmos a Colônia, em cujo porto se proveem de quantas embarcações possam necessitar para continuar esse transporte, para o que em geral escolhem pequenas e de remos, para poder-se melhor livrar das lanchas corsárias que costumam apresar de quando em quando algumas das que perseguem” (MILLAU, 1947, p. 114).

Ainda segundo Francisco Millau, os inúmeros pequenos canais formados pelo delta do Rio Paraná constituíam um esconderijo seguro para os contrabandistas espanhóis que seguiam para Colônia em busca de mercadorias. Com vento sudeste a este lhes era fácil o retorno, em menos de uma noite, ao delta do Paraná onde, por

precaução, voltavam a se esconder nos canais do rio, e dali faziam o desembarque das mercadorias contrabandeadas na margem direita do Rio da Prata. Durante a noite, o contrabando era passado, aos poucos, de fazenda em fazenda até chegar a Buenos Aires, cuidadoso processo que, muitas vezes, não deixou de contar com a ajuda das autoridades encarregadas de impedi-lo (MILLAU, 1947, p. 115).

Como parecia ser impossível proceder a uma repressão eficaz ao contrabando, Carlos III tentou mudar a mentalidade dos seus vassallos com a ajuda da Igreja. Uma real cédula, em 1776, ordenou aos sacerdotes e pregadores que, dos púlpitos e confessionários, tentassem incutir nos fiéis o sentimento de que fraudando o rei desobedeciam também às leis divinas, pecando gravemente (PANTLEÃO, 1946, p. 236). Embora tal ordem não tenha resolvido o problema, é importante fazer referência a ela como uma tentativa do governo em mudar a mentalidade da população, muito mais interessada em atender às próprias necessidades que em contribuir com o fisco real.

CONCLUSÕES

O controle das vias de comunicação era muito importante para garantir a conservação da Colônia do Sacramento, uma vez que ela se encontrava quase que isolada das demais povoações da América portuguesa, principalmente do Rio de Janeiro, que era seu maior centro de apoio. A principal via de acesso a Sacramento era representada pelo Prata, um estuário que, devido à grande extensão e pouca profundidade era extremamente perigoso para a navegação. A malograda tentativa de efetuar uma fundação em Montevideu em 1723 e a fortificação do local pelos espanhóis no ano seguinte, seguido do fracasso em conquistá-la na guerra de 1735-1737 marcaram o fim das esperanças dos

luso-brasileiros de controlar o canal norte, que dá acesso ao porto de Colônia.

Apesar dos problemas enfrentados pela proximidade com Buenos Aires em tempo de guerra, Sacramento constituía-se num dos mais rentáveis entrepostos comerciais portugueses justamente por causa desse motivo. Além da possibilidade de trocar, com muita vantagem, produtos coloniais brasileiros e tecidos europeus por couros e prata, o comércio realizado em Colônia tinha ainda a vantagem de ser geralmente feito à vista, ao contrário do que ocorria no restante da América portuguesa, uma vez que o caráter ilícito das relações comerciais travadas entre portugueses e espanhóis na região platina impedia a criação de um eficiente sistema de crédito.

A disputa pelo território da Colônia do Sacramento implicava razões econômicas e estratégicas muito importantes para

as Coroas ibéricas. Para a Espanha, era de grande importância para a defesa do monopólio comercial com as suas colônias na América do Sul o controle das duas margens do Rio da Prata. Para Portugal, a posse da Banda Oriental significava o acesso à prata através do contrabando, além da participação no lucrativo negócio do comércio de couros.

Se o domínio da Banda Oriental era muito importante para a geopolítica das Coroas de Portugal e Espanha, a disputa pelos seus recursos era ainda mais intensa pelas pessoas que habitavam a região, um fator de atrito a mais a se acrescentar na tradicional rivalidade luso-espanhola. Enquanto os colonos espanhóis aumentavam a exploração do atual Uruguai, a partir da fundação de Montevideú em 1724, os súditos portugueses iniciavam a exploração do atual Rio Grande do Sul depois da fundação de Rio Grande, em 1737.

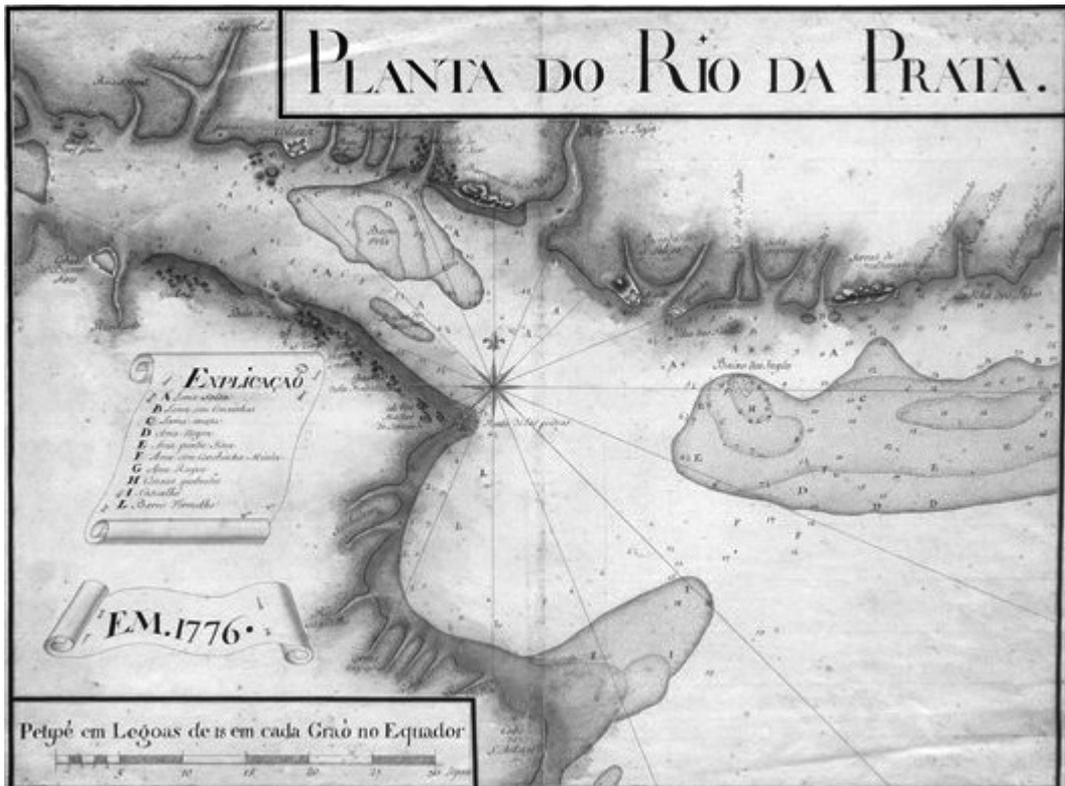


Figura: Planta do Rio da Prata. 1776. 1 planta ms., desenho a tinta nanquim, 43,5 x 57,5cm em f. 48,5 x 63. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart542745/cart542745.jpg. Acesso em: 22 Oct. 2023.

REFERÊNCIAS

ALDEN, Dauril. *Royal Government in Colonial Brazil with special reference to the administration of the Marquis of Lavradio*. Berkeley - Los Angeles: University of California Press, 1968.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Luís Ferrand de. *A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil (1493-1700)*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1957, vol. 1.

_____. *Páginas dispersas: estudos de História Moderna de Portugal*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1995.

ASSUNÇÃO, Fernando. "El Gaucho". *Apartado de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideo, tomo XXIV, 1963.

AZAROLA GIL, Luis Enrique. *La Epopeya de Manuel Lobo*. Madrid: Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, 1931.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *O expansionismo brasileiro e a formação dos estados na Bacia do Prata*. 2ª ed. São Paulo: Ensaio; Brasília: UnB, 1995.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Itatiaia - São Paulo: EDUSP, 1984.

CAPISTRANO DE ABREU, João. "Sobre a Colônia do Sacramento". In: SÁ, Simão Pereira de. *Historia Topographica e Bellica da Nova Colonia do Sacramento do Rio da Prata*. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1900.

_____. *Capítulos de História Colonial e Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*. Brasília: UnB, 1982.

DIFRIERI, Horacio A. *Buenos Aires: Geohistoria de Una Metropoli*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1981.

DOMINGUES, Moacyr. *A Colônia do Sacramento e o Sul do Brasil*. Porto Alegre: Sulina - Instituto Estadual do Livro, 1973.

FONSECA, Henrique Alexandre. *A Colônia do Sacramento*. Lisboa: Academia da Marinha, 1985.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. "A Colônia do Sacramento e a expansão no extremo sul". In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira - Período Colonial*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968, vol. 1.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Trad. de Manuela Barreto. Lisboa: Estampa, 1989, 2 vols.

MICELLI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e conquista*. Campinas: 2 ed. Ed. Da Unicamp, 1997.

MONTEIRO, Jonathas da Costa Rego. *A Colônia do Sacramento (1680-1777)*. Porto Alegre: Globo, 1937, vol. 1.

PANTALEÃO, Olga. *A penetração comercial da Inglaterra na América Espanhola de 1713 a 1783*. São Paulo: s/ed, 1946.

PRADO, Fabrício. *Colônia do Sacramento, o extremo sul da América portuguesa*. Porto Alegre: F. P. Prado 2002.

RIVEROS TULA, Anibal M. "Historia de la Colonia del Sacramento, 1680-1830". *Apartado de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideo, tomo XXII, 1959.

FONTES

BARROS-LÉMEZ, Alvaro (comp.). *V Centenario en el Río de la Plata: Pioneros, Adelantados, Caminantes, Fundadores*. 2.ª ed. Montevideo: Monte Sexto, 1992.

CABRAL, Sebastião da Veiga. "Descrição geográfica e Coleção Histórica do Continente da Nova Colônia da Cidade do Sacramento" [1713]. *Apartado de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideo, tomo XXIV, 1965.

CB: *Campaña del Brasil - Antecedentes Coloniales*. Documentos referentes a la guerra de la independencia y emancipación política de la República Argentina y de otras secciones de América. Segunda série, dirigida por Carlos Correa Luna. Buenos Aires: Archivo General de la Nación, 1931, v. 1 (1535-1749).

CONCOLORCORVO (Alonso Carrió de la Vandra). *El Lazarillo de Ciegos Caminantes* [1773]. Caracas: Biblioteca Ayacucho, vol. 114, 1985.

MILLAU, Francisco. *Descripción de la Provincia del Río de la Plata* [1772]. Buenos Aires: Espasa - Calpe, 1947.

MURATORI, Lodovico Antonio. *Il Cristianesimo Felice nelle Missioni de' Padri della Compagnia di Gesù nel Paraguai*. Venezia: Giambatista Pasquali, 1743.

PASTELLS, Pablo e MATEOS, F. *Historia de la Compañía de Jesús en la Provincia del Paraguay Según los Documentos Originales del Archivo General de Indias*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas - Instituto Santo Toribio de Mogrovejo, tomo VI, (1715-1731), 1946.

SEPP, Antônio. *Viagem às missões jesuíticas e trabalhos apostólicos* [1698]. Tradução de A. Reymundo Schneider. Belo Horizonte: Itatiaia - São Paulo: EDUSP, 1980, (Col. Reconquista do Brasil, vol. 21).

NOTAS

¹ Tratado Provisional de 1681, in: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 1986, v. 352 pp. 914-928.

² Carta de Vasconcelos a D. João V, 13 de maio de 1726. *AHU*, Colônia do Sacramento, cx. 2, doc. 165.

³ Carta de Vahia Monteiro a Vasconcelos, 30 de novembro de 1728. *ANRJ*, cód. 87, v. 3, f. 167.

⁴ Relatório do Conselheiro Antônio Rodrigues da Costa [1715], in: *Anais da BN*, v. XLVI, p. 111.

⁵ Carta do padre Ladislau Oros à D. Maria Ana d'Áustria, rainha de Portugal. Buenos Aires, primeiro de julho de 1749. *IEB*, Coleção Lamego: cód. 1.14, A8.

⁶ Carta de Abreu Prego a Gomes Freire, 6 de novembro de 1736, in: *Revista do IHGRS*, n.º 104, p. 368.

⁷ "Outra Relação da Guerra da Nova Colônia", in: *Revista do IHGRS*, n.º 99, p. 116.

⁸ Consulta do Conselho Ultramarino de 03/10/1687, in: *Documentos Históricos*, v. XCIII, p. 8.

⁹ Consulta do Conselho Ultramarino de 08/11/1685, in: *Documentos Históricos*, v. XCII, pp. 265-266.



Nas páginas da Canhoneira *Guarany*: hierarquia, disciplina e rotina a partir dos livros de bordo (1885-1900)*

On the pages of the Guarany Gunboat: hierarchy, discipline and routine from the board books (1885-1900)

Matheus Gomes de Lima

Mestrando em história da Amazônia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Pará - UFPA.

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar o dia a dia da Canhoneira *Guarany* abordando questões de hierarquia, disciplina e alimentação militar na Marinha de Guerra, considerando as atividades, relações sociais e ações de oficiais e praças. Como caminho para a compreensão das relações sociais a bordo do vaso de guerra, analisamos os livros de bordo e alguns periódicos que circularam no final do século XIX e início do XX. Na pesquisa também procuramos identificar os gêneros da dieta alimentar de oficiais e praças, os conflitos culturais e os rituais relacionados à alimentação e à rotina da referida canhoneira. Como principal referência metodológica, utilizamos a noção do paradigma indiciário de Carlo Ginzburg para investigar as minúcias dos documentos, a fim de elucidar os eventos já citados.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha do Brasil; Amazônia; Vida a Bordo, Canhoneira *Guarany*

INTRODUÇÃO

“Já tenho conhecido que não há coisa melhor para eles do que se alegrarem e fazerem bem na sua vida;
E também que todo homem coma e beba e goze do bem de todo o seu trabalho. Isso é um dom de Deus”.
- BÍBLIA, Eclesiastes 3:12-13

ABSTRACT

The following article aims to analyze the daily life of the Guarany Gunboat, addressing issues of hierarchy, discipline and military food in the Navy, considering the activities, social relations and actions of officers and soldiers. As a way to understand the social relations on board the warship, we analyzed the ship's books and some periodicals that circulated in the late 19th and early 20th centuries. In the research, we also sought to identify the types of diet of officers and soldiers, cultural conflicts and rituals related to food and the routine of the aforementioned gunboat. As the main methodological reference, we used the notion of Carlo Ginzburg's evidential paradigm to investigate the details of the documents, in order to elucidate the events already mentioned

KEYWORDS: Brazilian Navy; Amazon; Life on Board, Gunboat *Guarany*

Este artigo objetiva discutir questões a respeito da vida a bordo Canhoneira *Guarany*, embarcação da Marinha de Guerra, no período de 1885 a 1900, considerando os conflitos sociais e as diferenças culturais entre oficiais e praças da tripulação. A pesquisa resulta de um levantamento de dados realizado pelo grupo de pesquisa Militares, Políticas e Fronteiras na Amazônia. Nesta perspectiva, analisamos os livros de bordo da Canhoneira *Guarany*

*Artigo recebido em 21 de novembro de 2022 e aprovado para publicação em 10 de novembro de 2023.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 110-129 – 2023.

para acompanhar a vida cotidiana dos sujeitos que serviam a bordo do referido vaso de guerra. Analisando o cotidiano da embarcação com seu respectivo contingente, podemos obter um panorama mais abrangente dos conflitos ou tensões culturais em diversos âmbitos das Forças Armadas do final do Império e dos primeiros anos de República.

Nos livros de bordo, o oficial de serviço registrava à mão tudo aquilo que considerava relevante de acordo com os quartos de serviço, além de outros procedimentos formais da embarcação enquanto uma unidade militar¹, como: aquisição de produtos, itens de limpeza, gêneros alimentícios, bebidas e afins. O comandante, sendo o militar de maior grau hierárquico na embarcação, deveria ficar ciente dos fatos mais relevantes do cotidiano através do livro de bordo. Podemos dizer que esta documentação era de uso restrito aos oficiais da embarcação, não somente porque os documentos eram controlados pelos oficiais, mas também porque muitos praças não eram alfabetizados na virada do século XIX para o XX, ainda que progressivamente e de forma parcial as escolas de aprendizes tentaram modificar essa realidade.

De acordo com os estudos de Silvia Capanema, durante o século XIX o baixo número de voluntários era reparado com o recrutamento forçado, resumindo-se nas seguintes origens sociais: “excluídos, indigentes, homens livres pobres e escravos enviados, frequentemente, como substitutos de seus proprietários” (ALMEIDA, 2010, p. 155). A cautela com a educação primária e alfabetização teve um alerta na sociedade brasileira durante a Primeira República.

Após a proclamação da República brasileira, em 1889, o país se viu diante da necessidade de criar outro modelo de educação

pública. Os republicanos viam a instauração da escola primária como ação extremamente urgente — urgência justificada, talvez, pela taxa de analfabetismo, que chegou a 80% da população em 1900. (FERREIRA, 2013, p.18)

Como principal referência metodológica, utilizamos o paradigma indiciário para investigar as minúcias dos documentos, a fim de elucidar essas tensões internas e cotidianas na Marinha, cruzando dados encontrados nos livros e em jornais periódicos da época em questão. Assim como um médico analisa os sinais da patologia que o corpo apresenta para um diagnóstico mais eficaz, como, por exemplo, as dores no corpo, febre, hematomas ou inchaços, utilizaremos os sinais encontrados nas documentações para elucidar as questões com as quais estamos trabalhando na pesquisa (GINZBURG, 2016, p.143-179).

Para a história, ou “ciência da história”, tal paradigma é imperativo, haja vista que o objeto de estudo do historiador é o homem no tempo, temos que rastrear as minúcias de suas ações passadas. O olhar crítico do historiador perante esses vestígios é primordial, pois as minúcias das fontes possuem um propósito e transformar os pormenores em documentos faz parte do ofício do historiador (LE GOFF, 1990, p.535-539). No garimpo das fontes, encontramos diversas situações interessantes, questões que ajudaram a tecer a realidade do período trabalhado. Além dos livros de bordo e periódicos também foram utilizados alguns relatórios ministeriais.

Procedendo ao cruzamento de dados das documentações, conseguimos captar um panorama abrangente da época, como, por exemplo, através das informações sobre os preços de alguns alimentos e objetos adquiridos pela embarcação, já que os livros de bordo nos fornecem dados registrados no cotidiano da embarcação e

que podem ser utilizados na reconstrução de aspectos importantes da vida a bordo. O historiador Carlos Bacellar sublinha que: “O abnegado historiador encantase ao ler os testemunhos de pessoas do passado, ao perceber seus pontos de vista, seus sofrimentos, suas lutas cotidianas” (BACELLAR, 2008, p.15).

SOBRE A CANHONEIRA GUARANY

A Canhoneira *Guarany* fazia parte da segunda geração da Flotilha do Amazonas. A embarcação recebeu esse nome em homenagem ao grupo de indígenas habitantes da América do Sul, principalmente do território brasileiro. Em 18 de setembro de 1879 foi determinada sua construção no Arsenal da Marinha da Bahia, tendo como características:

Dimensão de 35.80 m de comprimento, 7.90 m de boca, 2,56 m de pontal e 1.75 m de calado. Tinha a propulsão de 2 máquinas gerando 280 hp, acionando 2 hélices. Velocidade de 8 nós. Possuía um armamento de 1 canhão de calibre 32, 25 carabinas, 25 sabres com baionetas e 25 espadas de abordagens².

Os estudos de Pablo Nunes Pereira nos permitem compreender o desenvolvimento do processo de modernização na Marinha de Guerra, no período de 1860 a 1920, juntamente com a mudança nos comportamentos dos militares, abordando a figura do tenente como agente principal deste feito. A Flotilha do Amazonas foi criada nesse processo, sendo a primeira unidade militar da região, pois a “criação da Flotilha do Amazonas, um ano após a criação do 13º Distrito Naval com sede no Pará, tinha como objetivo, policiar a fronteira naval com as repúblicas vizinhas” (PEREIRA, 2020, p.85-86).

No dia 1º de agosto de 1884 a Canhoneira *Guarany* foi incorporada na Armada

e em 1904 teve sua baixa. Em vinte anos atuando nos rios amazônicos, a embarcação desempenhou um papel fundamental para a manutenção da ordem e o controle dos rios. O vaso de guerra exerceu a importante missão de ser a principal embarcação utilizada pela Marinha de Guerra na Revolta de 11 de junho 1891³. De acordo com o historiador William Gaia Farias, esta revolta se estabeleceu quando um embate de grupos políticos que almejavam o controle do Pará se transformou em conflito armado, o apoio naval à força do governo do Estado foi essencial para a consolidação da República no Pará (FARIAS, 2005, p.253-327).

Em 1899, a *Guarany* foi importante na participação da Comissão de Demarcação de Limites Territoriais entre Brasil e França, na localidade de *Conany*⁴. Nessa missão, a embarcação desempenhou diversas funções como ser a base de assistência médica e prisão para alguns militares indisciplinados, estando de prontidão em caso de um conflito bélico (PEREIRA, 2016, p.36). Em março de 1904, ano da respectiva baixa, a Canhoneira *Guarany* localizava-se no Porto do Pará. Próximo à embarcação estava ancorada a Canhoneira *Cabedello*, que seria vítima de uma explosão cujos motivos não foram identificados na documentação. O comissário de quarta-classe, segundo-tenente Inácio Augusto Linhares, que fazia parte da tripulação da *Guarany*, salvou a vida de dois praças da *Cabedello* que estariam prestes a se afogar⁵. O militar requereu a concessão da medalha de distinção por mérito por ter salvado os dois militares naquela ocasião.

A rotina na canhoneira era mensurada por quartos de serviços, portanto a pontualidade era uma obrigação na instituição que primava pela disciplina e cumprimento do dever. Com isso, nos livros de bordo, o principal tipo de fonte

analisada nesta pesquisa, há registros de procedimentos rotineiros definidos pelos comandos superiores da Marinha e obrigatoriamente seguidos por todas as unidades da instituição no Brasil, tais como: as cerimônias de hasteamento e arreamento da bandeira nacional, horários das refeições, divisão dos quartos de serviço e afins. Os quartos de serviço registrados pelo oficial de serviço eram divididos em cinco períodos e da seguinte forma: das 8 às 12 horas; das 12 às 18 horas; das 18 às 24 horas; das 24 às 4 horas; e por fim, das 4 às 8 horas.

Além dos procedimentos definidos em regulamento da instituição com horários padronizados, certos hábitos eram escritos diariamente como forma de protocolo de bordo. Nessa linha, independentemente do quarto e do oficial de serviço, os registros começavam pela apresentação das condições climáticas, velocidade do vento, clima e condições de enchente ou vazante dos rios. As atividades da rotina oficial nas embarcações eram marcadas e informadas pelos silvos de apito efetuados por um marinheiro de serviço. No período da manhã, o oficial de serviço anotava os procedimentos de limpeza e a situação da embarcação (fundeadada, em movimento etc.). Questões específicas eram registradas apenas para que o comando da canhoneira tomasse conhecimento, como, por exemplo, as pessoas que ingressavam e deixavam a embarcação.

Das 12 às 18 horas era quando se trocava o serviço e se dava início ao primeiro quarto. O jantar e a ceia são concebidos no decorrer deste quarto. O rito de arriar a bandeira era realizado antes do pôr do sol e após a cerimônia. Se a embarcação não estivesse em viagem os tripulantes que não se encontravam na escala de serviço poderiam ir “para o chão”, termo usado pelos militares quando deixavam a embarcação e seguiam para a esfera civil.

No quarto das 18 às 24 horas, ocorria o toque de silêncio na embarcação, para o descanso ou a vigilância para quem estava de serviço. Já o quarto da meia-noite às quatro da manhã era normalmente o mais tranquilo, uma vez que geralmente somente as pessoas de serviço circulavam pela embarcação. Logo em seguida, o quarto das quatro às oito horas da manhã era conhecido como “quarto d'alva” e era nele que ocorria a alvorada (despertar). Nesse quarto, com a embarcação parada, alguns militares saíam em um escaler para obter as rações de alimentos e retornavam a bordo.

As faxinas começavam a ser executadas, na sequência, como a baldeação e esfregação. O rito diário mais singular do cotidiano a bordo se dava nesse quarto, o cerimonial de hasteamento da bandeira em um mastro com movimentos contínuos até chegar ao topo, momento no qual toda tripulação prestava continência como uma forma de respeito, deferência e demonstração de sentimento pátrio. O içar da bandeira demarca o início do próximo quarto de serviço. Por fim, tinha início o quarto das oito às doze horas, habitualmente um dos mais movimentados a bordo, principalmente quando a canhoneira estava atracada em algum trapiche, na medida em que o tráfego de civis⁶ e militares era mais constante. O almoço dos militares era servido por volta das onze horas à guarnição⁷.

DISCIPLINA, INDISCIPLINA E PUNIÇÕES A BORDO

Os princípios da hierarquia militar eram definidores da relação entre praças e oficiais em regulamento. As teias de relações sociais eram marcadas por conflitos culturais e sociais nos espaços militares na virada do século XIX para o XX. Ao mesmo tempo em que conflitos existiam, a inadequação de praças em alguns

setores deveria ser tolerada por parte dos oficiais, dependendo do local discutido, uma vez que a quantidade de oficiais para certas funções encontrava-se em *déficit*.

A hierarquia foi a engrenagem fundamental nesse âmbito. Por meio dela, a ordem e a disciplina se fizeram presentes. Por outro lado, como reflexo invertido de um espelho, a indisciplina se manifestava nas relações sociais em unidades militares e na canhoneira, como uma face dos aspectos marcantes que demonstram a dinâmica da vida nas casernas. Os conflitos internos da Marinha enfrentaram outros problemas no processo de transição do Império para a República. A esse respeito, é notório o evento de 1893, conhecido como a Revolta da Armada, propiciado pelo ambiente deixado na Proclamação da República (MARTINS, 1995, p.9-23).

Arias Neto afirma que a revolta foi galgada através de armas e punhos, pois a “escravidão na marinha” era infernal, o termo “escravidão” remete a uma herança deixada pelo império, onde as condições de igualdade e liberdade são nulas, pontos que os marinheiros consideravam um direito (ARIAS NETO, 2010, p.87). Nos primeiros passos que a Marinha de Guerra dava no alvorecer republicano, a diferença de trabalho entre oficiais e praças era gritante.

Os oficiais já possuíam parâmetros definidos como remuneração, aposentadoria e afins. Silvia Capanema P. Almeida analisa o paradigma que marcou o início da Primeira República, caracterizado por um abismo entre a dimensão material (supervalorizada) e pessoal (menosprezada), apontando certas nuances nesse paradigma, mas indicando que havia um mal-estar presente no meio dos marujos, que enxergam essas contradições. De fato, instituições como a Marinha buscavam um modelo de modernidade, acelerando a aquisição de materiais modernos e agravando, em muitos momentos, as tensões

e o excesso de trabalho a bordo. As contradições existentes não eram tanto entre a dimensão do pessoal e do material, já que havia tentativas de avanços nos dois campos, mas no interior dessas duas esferas. O que os marujos começam a sentir, no início da República é que, diferentemente dos oficiais, não eram tratados como cidadãos. (ALMEIDA, 2010, p.148)

Todo esse cenário de busca de inovações nos equipamentos e de mudanças para os indivíduos na Marinha foi fomentando um terreno ríspido no âmbito naval, o período se caracteriza por uma forte sede por modernização. No entanto, o estabelecimento da República não trouxe mudanças significativas ao cotidiano naval no sentido de melhorias de trabalho. Os sujeitos submetiam-se a longas horas de trabalho e às severas punições previstas em lei da época. Cabe ressaltar que o 3º decreto presidencial, ainda de 1889, extinguiu os castigos físicos, mas como a historiografia sobre a revolta de 1910 ressalta, ele nunca foi de fato aplicado⁸. “Os castigos corporais continuavam sendo aplicados com base na lei, que previa no máximo 25 chibatadas por dia, mas na prática esse número era ultrapassado em muito” (ALMEIDA, 2010, p.148).

De acordo com o historiador Álvaro Pereira do Nascimento, os oficiais da Armada utilizavam o Artigo de Guerra para punir as faltas cometidas pelas praças. Assim, tal artigo acabava criando dois tribunais: o Tribunal do Convés, para punir faltas leves, e o Conselho de Guerra, para punir faltas graves. Entretanto:

A morosidade dos Conselhos de Guerra e o número insuficiente de marinheiros para substituir o réu impulsionavam o oficial comandante a resolver a falta disciplinar ali mesmo no seu domínio, no próprio navio, de forma imediata e exemplar sem desfalcgar a guarnição, através do castigo

corporal. Dessa forma a dominação dos oficiais comandantes era reafirmada, demarcando os limites entre oficiais e marinheiros, ou seja, entre quem castiga e quem é castigado (NASCIMENTO, 1997, p.110-111).

Geralmente os detalhes desses castigos corporais não se encontravam mencionados diretamente nas cadernetas e livros de bordo. Nas fontes da *Guarany*, corriqueiramente constavam informações sobre praças sendo presos a ferros, ficando passivo às punições dos oficiais de bordo. Ademais, Nascimento também assinala a respeito dos 5 meses que a Marinha suspendeu os castigos corporais após a instauração da República, sendo este um momento em que o Governo Provisório adota um sistema de punição ainda mais rigoroso denominado Companhia Correccional:

A Companhia Correccional punia o faltoso de diversas formas, rebaixando-o de posto, descontando-lhe o salário, retirando-lhe a liberdade, castigando-o através da chibata e da prisão a ferros, entre outras perdas e humilhações que tornaram a relação entre marinheiros e oficiais praticamente insustentável (NASCIMENTO, 1997, p, 111-112).

Outrossim, Arias Neto argumenta que a Companhia Correccional foi introduzida pelo Decreto 328 de 12 de abril de 1890, de maneira discreta sem ao menos ser publicada nas decisões do Governo Provisório (ARIAS NETO, 2001, p.73-74). Na documentação do Centro de Memória da Amazônia, referente à primeira década do século XX, há um processo criminal sobre o homicídio cometido pelo Marinheiro nacional Manoel do Nascimento Vila Nova, conhecido como “gato”, acusado de matar Manoel Gregório Nascimento com um tiro de pistola nas redondezas do Bote-

quim Pátria, localizado em Belém⁹.

O réu Manoel Nascimento relata que, no dia 8 de fevereiro de 1910, estava saindo de serviço do Vapor *Comandante Freitas* e seguiu para o botequim, situação recorrente para uma parte dos militares que saíam de serviço. No entanto, no estabelecimento, encontrava-se Manoel Gregório com quem o réu já tinha desavenças passadas. Os dois marujos discutiram bastante antes do disparo de um tiro de pistola *mauser* na dorsal superior que levou à morte de Gregório. De acordo com o exame do cadáver, o projétil ficou alojado na coluna vertebral da vítima. Manoel Nascimento confessou o crime argumentando que agiu “de cabeça quente”, devido às punições severas que sofria a bordo do Vapor *Comandante Freitas*, com longas sessões de chibatadas e severas horas de serviço.

Os tenentes da Marinha exerciam um papel relevante a bordo, levando à frente a missão disciplinadora regulamentada pela instituição como meio de garantia da ordem de sua tripulação. Esses oficiais (tenentes) eram responsáveis por identificar problemas e situações não esperadas a bordo, quando estavam ocupando a condição de oficiais de quarto (PEREIRA, 2020, p.272-275). Manter a ordem e a disciplina era questão de grande importância na visão de um oficial de quarto. Não há dúvidas de que os imprevistos ocorriam, mas tais fatores poderiam afetar diretamente a performance da embarcação, como, por exemplo, no dia 22 de maio de 1890, quando a Canhoneira *Guarany* estava atracada no porto de Vizeu, rota que fazia quando viajava para o Maranhão. Nesse dia, um fato triste e inesperado ocorreu no quarto das oito da manhã ao meio-dia:

Tempo bom e susto como procede, largou-se o 3º escaler por ordens dos officiais superiores que se achavam em terra, regressando logo apoz com os mesmos. As

11 horas e 50 minutos atracou uma canoa trazendo para bordo o cadáver do Grumete Arthur Firmino que se afogara no quarto das ½ dia as 6 horas do dia 20, imediatamente foi o cadáver colocado sobre duas taboas e foram dados os passos para que o enterro fosse feito, sendo incubido deste trabalho o Sr. Imediato. O Carpinteiro de bordo desta canhoneira recebeu ordens para construir um caixão para que o cadáver fosse colocado, do mesmo grumete, sendo o caixão coberto com a bandeira nacional. (Mario G. Silveira – 2º Tenente)¹⁰

Tendo em vista que a decomposição cadavérica começa quatro minutos após a morte, o corpo do grumete encontrava-se no segundo estágio de decomposição, pois foram quase vinte e quatro horas até o cadáver ser trazido para bordo. Ou seja, o corpo do grumete¹¹ já estava começando a inchar, devido à dissolvença progressiva dos tecidos transformando-se em gases (MORGADO, 2018, p.10). A situação mudaria a rotina dos militares naquele dia, afetando diretamente o horário de almoço da guarnição. Através do livro de bordo escrito pelo 2º tenente Mário G. Silveira, podemos observar a questão da ordem e disciplina no trato da situação em destaque.

Os oficiais, sabendo da situação, já se encontravam em terra, pedindo para que o 3º escaler fosse buscá-los, faltando dez minutos para o meio-dia, o corpo do grumete chegou a bordo. Imediatamente o processo para sepultamento foi iniciado, mas como o ambiente estava desagradável por conta do forte odor, o almoço da guarnição foi adiado para o quarto seguinte. O imediato¹² da canhoneira foi encarregado de tomar frente do caso, ordenando que o carpinteiro de bordo construísse um caixão para conduzir o cadáver ao cemitério local com a bandeira nacional sobre a urna mortuária. A cerimônia de sepulta-

mento do militar ocorreu de forma rápida e simples, pois se tratava de um grumete. O caso foi relatado de forma prévia na documentação no livro de bordo.

Nos livros de bordo há muitos registros de práticas da rotina da tripulação, como as atividades do alvorecer, limpeza dos cômodos, cerimonial da bandeira, horários das seguintes alimentações: café, almoço, janta e ceia, assim como licenças dos oficiais. No entanto, as licenças das praças não constam nas anotações. Sobre estes, aparecem registros de situações adversas, envolvendo casos de deserção, punições e morte, como foi o fato do Grumete Arthur Firmino, além de outras situações voltadas às questões disciplinares.

Nas primeiras páginas dos livros de bordo, é detalhado o contingente de militares da embarcação, indicando nominalmente os respectivos oficiais de bordo. A tripulação da Canhoneira *Guarany* possuía em torno de 32 militares a bordo com a seguinte distribuição: Estado Maior (4 militares); Estado Menor (6 militares); praças (22 militares), e estes são definidos apenas pela numeração e a função exercida. Na documentação de 1890 essa questão fica visível: “2 cabos, 4 marinheiros de 1ª classe, 4 marinheiros de 2ª classe, 6 marinheiros de 3ª classe, 4 grumetes e 2 foguistas contratados”¹³.

Por mais que existissem divergências entre os indivíduos da Marinha, a relação entre eles poderia ganhar outras proporções dependendo do cenário. A falta de oficiais para determinados postos de serviço era comum, por isso praças e oficiais subalternos poderiam ocupar postos importantes nas embarcações. De acordo com Pablo Pereira, as ordens do dia de 1891 a 1904 detalham casos de cabos atuando em funções de prático, guardião, fiel de 2ª classe na Flotilha do Amazonas.

Essa escassez de mão de obra na instituição militar naval era uma situação

que assolava o governo desde o período imperial, se prolongando pelas primeiras décadas da República. Analisando alguns documentos de meados do século XIX, encontramos ofícios que detalham esse panorama de *déficit* de sujeitos. Em um ofício circular reservado do Ministério dos Negócios da Marinha do dia 29 de setembro de 1859, expedido para o presidente da província do Grão-Pará, é ordenada, em nome do Imperador Dom Pedro II, a atividade imediata de recrutamento para suprir essa falta de militares:

Tudo bastante sensível à falta que há de praças para guarnecer os navios da Armada e para o Batalhão Naval e Corpo de Imperiaes Marinheiros. Sua Majestade O Imperador manda recommendar a V. Ex. a maior atividade no recrutamento, tendo em vista as ordens em vigor acerca da remessa de recrutas.¹⁴

Entre os dias 22 e 27 de novembro de 1910, ocorreu a “Revolta da Chibata”. Dentre um dos principais motivos da revolta, apresentado pela historiografia, constava justamente a forma de tratamento dada aos marinheiros, com forte presença de ações com justificativas de cunho racial por parte dos oficiais e as péssimas condições de trabalho dos que compunham a base na hierarquia militar das embarcações. Nas Forças Armadas, era expressiva a quantidade de ex-escravizados, a presença de jovens nas instituições militares pode ser explicada pelas poucas alternativas de oportunidade de emprego e de reconhecimento na sociedade da época.

Silvia Capanema assinala que, em 1911, o Tenente da Reserva da Marinha Macedo Soares publicou um trabalho em Paris, que teve sua circulação proibida no Brasil, como uma forma de censura dos militares da República. Macedo Soares utiliza dados identificados pelo historia-

dor Alvaro Pereira do Nascimento que esboça uma estatística da cor da tripulação dos marinheiros que seria o seguinte: “50% negros, 30% mulatos, 10% caboclos, 10% brancos ou quase brancos” (ALMEIDA, 2012, p.15-33).

Os casos de castigos físicos eram frequentes na transição do século XIX para o XX na Marinha, pois chibatadas e outras punições eram praticadas como formas de represálias por parte dos oficiais. Na documentação da *Guarany*, também eram relatadas as punições de militares, sendo muitos marinheiros presos a ferros na embarcação, e outros ficavam presos na solitária chegando a sofrer castigos físicos. Tomando como exemplo um caso ocorrido no dia 31 de dezembro, na virada de ano de 1897 para 1898, em uma noite nublada de *reveillon* em Belém, o Marinheiro de Primeira Classe Francisco Coelho saiu de bordo em um escaler da Canhoneira *Guarany*, regressando à embarcação por volta das três horas da manhã, momento em que os militares de serviço já estavam cientes de sua investida.

A sentinela que estava de serviço, Souza Ribas D. Bispo, notou sua ausência e informou toda a situação para o Segundo-Tenente Ariloxenos A. Lima. Às três e quarenta da manhã, o marinheiro de segunda classe já havia sido posto a ferros, tal qual permaneceria o dia inteiro. Além de Francisco tentar burlar o sistema da *Guarany*, abandonou o escaler da embarcação no cais e voltou para bordo por outros meios, o que fica explícito quando, no quarto das oito ao meio-dia, alguns militares foram ordenados a buscar no cais o referido escaler usado na fuga pelo marinheiro. Francisco seguiu preso na embarcação pelos próximos seis meses.¹⁵

Além da alimentação escassa, o trabalho de praça na Marinha era bastante exaustivo e as péssimas condições de trabalho colaboraram para que grande

parte dos militares desertassem. Em 1897, a quantidade de praças fugitivos foi alar-

mante, como demonstra levantamento feito a partir dos dados dos livros de bordo :

Quadro 1 - Praças desertores na Canhoneira *Guarany* em 1897

Canhoneira <i>Guarany</i>	Patentes
Caciolano Ferreira da Costa	Marinheiro
Manoel Augusto	Marinheiro
Jaime Marques de Bulhões	Marinheiro
Ludigenio dos Reis	Marinheiro
Augusto Joaquim Amancio de Souza	Marinheiro
Inacio Carlos Lisbôa	Marinheiro
João Antonio Rodrigues	Marinheiro
G. Bernardo	Marinheiro
Francisco Alcino Calvino de Maria	Marinheiro
Francisco José de Castro Costa	Marinheiro
José Evaristo	Marinheiro
Paulo da Costa Ribeiro	Marinheiro
Severino Paulo da Silva	Marinheiro
Antonio Belanges	Marinheiro
Martiniano P. Ribeiro	Marinheiro
Gulherme Antonio de Souza Barras	Marinheiro
C. Pinheiro da Silva	Marinheiro
Joaquim Teixeira de Amaral	Foguista contr.
Joaquim Canteiro	Foguista contr.
Matheus Moreno	Foguista contr.
Francisco Olaviano de Oliveira	Foguista contr.

Fonte: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141, Registro de Bordo da Canhoneira *Guarany*.

Foram 21 praças desertadas, um número alarmante uma vez que o contingente da embarcação era, em média, 33 militares, contando com cerca de 9 oficiais. Nesta ocasião, dois marinheiros foram capturados, Guilherme Antônio de Souza Barras e C. Pinheiro da Silva, que ficaram presos na embarcação à disposição dos militares superiores aguardando sentenças. Vale ressaltar que o livro de bordo às vezes ocultava certos tipos de informações, como neste caso dos militares que seguiram presos, pois, pesquisando nos meses seguintes, não foi possível identificar a data que ambos conseguiram a liberdade.

No quadro, pode-se constatar a deserção de quatro foguistas contratados. Esses militares trabalhavam diretamente com o maquinário do navio sob as ordens dos maquinistas. Trata-se de um trabalho exaustivo, porém crucial para o funcionamento da embarcação. Pereira explica brevemente alguns costumes da rotina desses militares, que eram indivíduos autorizados a tomar mais banhos no decorrer do dia, devido ao ambiente de trabalho, já que eram responsáveis por alimentar as caldeiras com carvão. Porém, essas medidas adotadas pelos oficiais não supriam todas as necessidades em questão (PEREIRA, 2020, p.286).

Os militares que cometiam deserção ficavam sob a responsabilidade da polícia local e, ao serem detidos, eram encaminhados ao Arsenal de Marinha ou para a própria embarcação para serem submetidos a castigos. Em uma das edições do *Diário de Belém* de 1887, foi publicado a respeito de um militar apreendido pela polícia que tinha cometido o crime de deserção: “Arquivo da Polícia: foram detidos pela polícia ante-hontem: [...] Braz Coelho de Freitas, por ser desertor da Canhoneira *Guarany*”¹⁶.

Os possíveis motivos para essa quantidade de deserção de praças da Canhoneira *Guarany* no ano de 1897 podem ser explicados por dois elementos que as fontes indicam. O primeiro é o próprio ano de 1896, com o pico de casos de beribéri na embarcação. Na época, a medicina ainda não tinha uma resposta para tal doença e esse quadro acabou gerando um certo medo no cotidiano naval, além de indicar a subnutrição a bordo e as dietas alimentares carentes em vitamina B1. Silvia Capanema ressalta que: “Todavia, as verdadeiras causas do beribéri foram conhecidas apenas a partir de 1907, com a publicação de um estudo sobre um hospício em Kuala Lumpur que esclareceu a relação entre a doença e a má alimentação” (ALMEIDA, 2012, p.26).

O outro ponto foi que, no ano de 1897, a embarcação entrou em reforma e ficou por bastante tempo atracada no trapiche do Arsenal da Marinha. A reforma da *Guarany* demorou cerca de sete meses e, neste período, foi mais fácil ir para terra e não retornar. Com essa quantidade de tarefas acentuadas, as péssimas condições de trabalho e uma alimentação debilitada, as praças enxergavam a deserção como uma válvula de escape, o que chega a ser intrigante e curioso, pois uma parte desses militares a princípio via a instituição como uma oportunidade para uma vida melhor. Porém, quando se davam conta da realidade

de da vida a bordo, procuravam se desvencilhar da vida militar na embarcação.

Em novembro daquele ano, a *Guarany* já se encontrava em boas condições. No dia 9, às oito horas e cinco minutos, atracou a bordo alguns oficiais do Arsenal, e às oito e quarenta, subiu para bordo o governador Paes de Carvalho do Partido Republicano Federal¹⁷. O comissário de bordo se fazia presente, assim como os oficiais superiores. Podemos ter uma ideia clara de normas e etiquetas que uma parte da tripulação estava habituada a conviver, enquanto outra parte lidava com um cotidiano pesado, com ciclos de vivências distintas. Dois mundos diferentes compartilhando um mesmo espaço em uma linha tênue onde a hierarquia ditava as regras.

ALIMENTAÇÃO, DOENÇAS E HIERARQUIA

No início do século XIX, a sociedade paraense ainda não tinha definido seus “pratos típicos”. Desse modo, podemos afirmar que o século em questão foi um período crucial para esta formação. A “mestiçagem” foi um fator importante nesse processo da alimentação, assim como em todo âmbito cultural (MACÊDO, 2020, p.4), pois, neste processo, a hibridação dos hábitos alimentares ganhou força e foi predominante neste panorama.

O alimento adquirido pela Canhoneira *Guarany* em um certo período chegou a ser detalhado pelos oficiais de bordo. Assim, foi possível a produção de um quadro com os alimentos consumidos na embarcação, sendo que as rações mais frequentes eram pães, frutas, verduras e carne fresca. O abastecimento da canhoneira quanto a alimentos ocorria no quarto d'alva, antes do café da manhã. O militar escalado para essa missão geralmente atuava por volta das quatro e meia da manhã, sempre com a presença do fiel que era o responsável pelos

objetos do navio e trabalhava diretamente sob as ordens do comissário de bordo.

A alimentação disponibilizada pela Armada no início do século XIX era precária, e a quantidade de patologias nos militares era alarmante. Ademais, essa alimentação não era distribuída de forma igualitária para todos os militares da tripulação e isso acabava influenciando no cotidiano desses sujeitos. Havia um padrão de alimentação para os oficiais e outro para os praças e não existia uma tabela oficial de alimentos para os militares em geral, o que passou a acontecer a partir do ano de 1903 com o art. 3º da ordem Nº 48 do Comando da Flotilha do Amazonas, que estipulava uma dieta para os militares na região amazônica, definida em tabelas (PEREIRA, 2020, p.281).

Havia um regime alimentar discrepante entre os indivíduos a bordo. Os oficiais consumiam alimentação mais balanceada, enquanto os marujos sofriam por mais problemas de saúde em um período com escassos recursos para a assistência aos marinheiros embarcados. A disparidade era evidente entre oficiais e praças, no que se refere às patologias como o beribéri, que estava em alta em todo território nacional. A doença é ocasionada pela deficiência de vitamina B1 no organismo, também conhecida como tiamina, podendo ser agravada pelo consumo excessivo de álcool. Essa vitamina é encontrada em alguns alimentos como castanha do Pará, amendoim, carne de porco assada, entre outros. Alguns sintomas do beribéri são: falta de apetite, fraqueza e irritabilidade, câimbras musculares e problemas de memórias¹⁸. Silvia Capanema P. de Almeida analisou essa questão através dos relatórios dos ministros da Marinha, identificando deficiências na alimentação e vários problemas nos primeiros vinte anos após a abolição, deixando evidente a discrepância da dieta alimentar entre oficiais e praças (ALMEIDA, 2012, p.15-33).

O corpo é um espaço de exercício do poder e do conflito. É um objeto de disputa entre o indivíduo que o é inerente e do outro, que o considera seu superior. Do controle do corpo, nascem as marcas que acabam tocando cada indivíduo e ele, ao olhar seu congênere, percebe e se identifica. Do controle do corpo, há a possibilidade de os indivíduos agirem mais do que um, eles constroem o espírito coletivo de um corpo só (PEREIRA, 2017, p.104)

A passagem do ano de 1895 para 1896 ficou marcada pelo surto de casos de beribéri na *Guarany*, pois foi o período com maiores índices a bordo. Na ocasião, o vaso de guerra não contava com médicos em sua tripulação, havendo apenas um enfermeiro para tratar ferimentos leves ocasionados pelo cotidiano de trabalho. Os militares, ao apresentarem os primeiros sintomas de patologias, eram enviados para a enfermaria do Arsenal, onde eram diagnosticados e, dependendo do estado de saúde, recebiam encaminhamentos específicos, com tratamento em Belém ou na capital federal. A transferência de indivíduos era feita através de pacotes da Companhia Loyd Brasileiro, que eram embarcações de porte médio a vapor e possuíam a locomoção mais rápida quando comparados com um navio da Armada. O quadro 2 apresenta os militares da embarcação diagnosticados no ano de 1896.

Quadro 2 - Militares com beribéri na Guarany em 1896

Militares Diagnosticados pelo Arsenal	Patentes
Luís Duarte do Amaral Chaves	Maq. Sub. Ajudante
Cassiano B. de Assunção	Contra-Mestre
Olavo Manoel da Costa	Marinheiro 2ª Classe
C. Ferreira da Costa	Grumete

Fonte: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1144, Registro de Bordo da Canhoneira Guarany

Dos militares em questão, apenas o maquinista subajudante Luís Duarte do Amaral Chaves permaneceu no estado do Pará após a consulta na enfermaria do Arsenal, o restante partiu para a capital federal. Luís Duarte atuava como soldador na embarcação, o que pode ter influenciado diretamente em sua permanência no estado, pois, como já foi dito, muitos cargos estavam em falta na Marinha. No dia 4 de janeiro de 1896, fica detalhado no livro de bordo no quarto das oito ao meio-dia a permanência do maquinista que estava se recuperando a bordo da embarcação¹⁹.

Luís Duarte encontrava-se com a saúde mais estável entre os militares, por isso foi recomendado que ele recebesse tratamento na embarcação, constatando-se a tese de que sujeitos de patentes mais elevadas possuíam de fato uma alimentação mais balanceada, como mencionamos no decorrer da pesquisa. As demais praças seguiram para o Rio de Janeiro para dar início ao tratamento adequado.

Além da alimentação precária, a ingestão de bebida alcoólica foi agente direto nos casos de beribéri, pois o cotidiano da Canhoneira Guarany possuía uma demanda altíssima de esforço físico e o álcool serviu como uma espécie de anestésico para aqueles trabalhadores. O consumo de vinho era constante e em grande quantidade a bordo. Tomando como exemplo o dia 5 de fevereiro de 1896, no quarto do meio-dia às seis da tarde, o sol se escondia entre as nuvens, com o tempo nublado, o terceiro escaler seguiu para bordo com alguns mantimentos sob as ordens do comandante, dentre esses mantimentos desloca-se para a embarcação 227 litros de vinho²⁰. Além do vinho comum, o vinho do Porto também era consumido na embarcação, assim como a aguardente.

O quadro a seguir considera alguns alimentos mencionados nos livros de bordo. Investigando-se alguns periódicos, foi possível mapear alguns preços dos seguintes produtos:

Quadro 3 - Alimentos obtidos pela Guarany

Alimentos e Bebidas	Preços	Ano
Azeite Doce	*	*
Milho Branco	77	1890
Pirarucu	1kg 1\$800	*
Café	1kg 450\$	1908
Farinha de Mandioca	1L 200\$	1908
Feijão	1Kg 300\$	1892
Manteiga	*	*

Sal	250g 10\$	1913
Vinagre	*	*
Vinho	*	*
Assucar	*	*
Arroz	3\$ alqueire	*
Azeite	*	*
Batata		
Carne Fresca	1\$000	1908
Carne Seca	1\$000	1908
Frutas	*	*
Tabaco	400\$	1900
Chocolate	*	*
Aguardente	1L 200\$	1908
Vinho do Porto	1L Leilões	1890
Toucinho	*	*
Bolacha	*	*
Carne em Conserva	*	*
Cognac	1L Leilões	1890

Fonte: Arquivo Nacional. Série Marinha. Registros de Bordo da Canhoneira *Guarany* & Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital

Estes foram os alimentos que encontrei nos livros de bordo da *Guarany*. Conseguimos os preços de alguns produtos nos classificados de alguns jornais, como : *Diário de Notícias* (PA), nº41, *O Norte* (PA) nº126, *O Pará* (PA) nº226, *Estado do Pará* (PA) nº4 e *A República* (PA) nº807²¹. Além desses produtos registrados nos livros de bordo, encontramos uma lista de produtos obtidos pela *Guarany* no jornal *Diário de Belém* de 1888. Na coluna de importação, informavam-se os produtos que o Vapor Nacional *Espírito Santo* trazia do Rio de Janeiro para Belém, parte desta carga tinha como destino a Canhoneira *Guarany*:

IMPORTAÇÃO – CANHONEIRA *Guarany*. (Carga do Vapor Nacional ESPÍRITO SANTO do Rio de Janeiro: [...] 3 vls. A' ordem vinho 10 cxs, vinagre 10 brs, vinho do porto 15 caixas, agua de Vichy 10 caixas, cognac 22 caixas,

farinha 30 saccas, feijão 20 scs, calça 1 cx, xarque 150 frs.²²

Sobre o vinho do Porto e o conhaque, além de encomendas feitas pelos oficiais, tais bebidas não eram encontradas nos anúncios junto com os alimentos e bebidas mais comuns do período. Alguns produtos eram encontrados nas pautas de leilões, devido ao valor e preferência da mercadoria na sociedade. Assim, era provável que alguns oficiais frequentassem esse âmbito social; já que as encomendas não eram realizadas frequentemente, as casas de leilões eram destinadas aos que possuíam um certo prestígio social.

Ao analisar esses dados, precisamos considerar a quantidade de oficiais a bordo da embarcação e o número de visitas de sujeitos socialmente relevantes, como, por exemplo, a ida do governador do estado. Geralmente nessas reuniões havia os *drinks*.

As casas de leilões seguiam ganhando força no alvorecer republicano, pois eram muitos os anúncios publicados nos periódicos. Além de bebidas, era comum encontrar produtos alimentícios e outros objetos. Segundo Caroline Fernandes, o leilão se firmou no Brasil como uma prática comercial ao longo do século XIX, visto que o fluxo de mercadorias nos portos do Império e no início da República era intenso e o leilão foi uma forma que os sujeitos encontraram de movimentar esse cenário econômico. Fernandes assinala que: “Os leilões eram realizados em sua maioria em armazéns alugados para o evento ou de propriedade dos comerciantes, mas também costumavam ocorrer no imóvel que seria liquidado” (FERNANDES, 2017, p.67-80). O *Diário de Notícias*, assim como os demais jornais nacionais, possuía uma coluna exclusiva para a divulgação dos leilões que ocorriam semanalmente, com a data e o horário de cada sessão, como, por exemplo a divulgação do dia 23 de fevereiro de 1890:

LEILÕES: DATAS PARA MARÇO, QUARTA-FEIRA, 26. No armazem dos srs. José Alves de Freitas & C., o agente Sampaio venderá em leilão diversas estivas, a saber: arroz, banha, manteiga, fósforos, chumbo, louças de todas as qualidades, estopilha, alhos, cerveja, papel de embrulho, cognac, kerozene, toucinho, sebo de Holanda, vinho Collares em barris e caixas, dito verde em décimos e quintos, vinho do Porto etc. Terminando o leilão com uma importante factura de café, xarque e assucar, não se retira lote – A's 8 horas.²³

Ao levantar dados nos periódicos a respeito das casas de leilões, foi possível perceber que boa parte de suprimentos e bebidas era adquirida nesse ambiente de comércio, o que inclusive pode ser identificado com os dados presentes nos livros de bordo.

O leilão no armazém dos senhores José Alves e seu agente Sampaio era um evento que misturava diversos produtos, como bebidas, alimentos e objetos em geral. Analisando os livros de bordo, constatamos que a entrada de produtos na embarcação era variada, pois poderia ocorrer de três maneiras, uma delas era por importação como, por exemplo, o caso do Vapor Nacional *Espírito Santo* que trazia do Rio de Janeiro algumas mercadorias para diversos destinos do estado. A *Guarany* poderia estar incluída nesse trâmite, além de vapores, os paquetes também exerciam esse papel.

A segunda maneira de embarcar alimentação e bebidas era através do Arsenal de Guerra. Quando a embarcação estava fundeada nas proximidades desta unidade militar, os escaleres seguiam para o destino para buscar as rações e alguns produtos variados no quarto das quatro às oito horas. A outra possibilidade era quando o fiel e o comissário eram destacados para executar compras com o soldo que era disponibilizado pela Tesouraria da Fazenda, onde o comandante era encarregado de fazer a distribuição desse montante para suprir as necessidades do vaso de guerra.

Como as casas de leilões abriam geralmente às oito horas, provavelmente os militares encarregados de executar as compras saíam de bordo no quarto das quatro às oito. Dependendo do horário de saída dos militares, os produtos poderiam chegar a bordo no quarto seguinte. No livro de bordo do dia 2 de abril de 1891, foram destacados três escaleres para buscar no porto os produtos adquiridos pela embarcação, eram estes: 18 litros de azeite doce, aliás, 19 litros; 1 fardo com estopas de algodão; 8 barricas com bolachas; 3 barris com toucinhos; 1 garrafão com vinagre, 2 barricas com açúcar²⁴. A seguir, temos uma imagem retirada de um periódico de

1890 que retrata um leilão ocorrendo na capital paraense. As vestimentas dos in-

divíduos presentes na ilustração retratam bem a condição social desses sujeitos:



Figura 1 - Representação de um leilão no alvorecer republicano. Fonte: *Diário de Notícias*, Belém, Edição 25, 31 de janeiro 1890

O comissário de bordo era o militar geralmente autorizado pelo comandante para se ocupar dos leilões e dos preparativos em ocasiões de eventos especiais. Além de trabalhar diretamente com o setor financeiro da embarcação, o comissário de bordo estava habituado na lida com diferentes camadas da sociedade. Como foi mencionado anteriormente, na visita do governador do estado do Pará à Canhoneira *Guarany*, os oficiais superiores se faziam presentes. O comissário teve seu cargo destacado no livro de bordo para presenciar a reunião realizada em novembro de 1897, quando um banquete foi servido ao governador e oficiais presentes na embarcação.

Os banquetes realizados pela alta cúpula da sociedade no alvorecer republicano vão além de uma simples refeição. Sobre essa temática, Daniela de Almeida Moura defende que “os banquetes representam momentos de proximidade dos representantes do poder político com sua base de apoio, evidenciados na disputa por um lugar à mesa do presidente pelos deputados e senadores” (MOURA,

2008, p.67). Moura elucida que os banquetes eram momentos de alimentação que também exerciam um papel político e um local de ostentação de poder para uma certa demanda da sociedade.

Logo, podemos partir da premissa que os banquetes também ocorriam nas embarcações. Não devemos esquecer que o Estado-Maior estava presente em todas as unidades navais e era composto por oficiais. Na Canhoneira *Guarany*, foi possível encontrar os seguintes militares que constituíam esse escalão: comandante, imediato, chefe de máquinas e o chefe de fazenda (comissário de bordo)²⁵. Esses militares detinham o poder hierárquico e discutiam pautas referentes ao campo político da Marinha e do respectivo vaso de guerra onde eles serviam. A visita do governador na embarcação nos diz que essa aproximação de representantes políticos com sujeitos de relevância social também estava presente nas Forças Armadas.

Diferente do vinho do Porto, a aguardente era mais fácil de ser encontrada pe-

las mercearias das cidades. Com um preço bem mais acessível, a bebida era mais popular. Isto não quer dizer que oficiais não consumiam aguardente, mas sim que o produto era de fato mais ingerido pelos militares de classes inferiores. Com teor alcoólico sempre acima dos 32%, o vício e os danos no organismo se darão de forma mais acelerada. Devido ao cotidiano árduo das praças, a aguardente servia como uma forma de anestésico na vida daqueles sujeitos.

O vinho, por outro lado, com o teor alcoólico de 7% a 17% dependendo do produto, quando consumido em pequenas doses, pode trazer alguns benefícios à saúde. Apesar de compartilharem a mesma embarcação, oficiais e praças pertenciam a “mundos” totalmente diferentes, é sensato afirmarmos que o consumo alcoólico e a alimentação desses militares eram bem distintas na maioria das vezes em seus respectivos banquetes e momentos célebres.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A virada do século XIX para o XX foi um tempo de transformações, o país passava por um processo de transição na forma de governo e uma jovem República começava a dar seus primeiros passos. A Marinha de Guerra, assim como o país, também vivia um período de mudanças quanto ao reordenamento do Estado que em geral significaram novos comportamentos das instituições e costumes. Apesar dos conflitos existentes dentro e fora da Marinha, o órgão militar sempre manteve sua força, pois a hierarquia e disciplina, aliadas à função exercida como força de defesa do Estado, eram sustentáculos de prestígio institucional. É certo que nem sempre a situação correu nos trilhos, o que pode ser evidenciado com a eclosão de diversas revoltas.

A Canhoneira *Guarany* vivenciou todas essas etapas, com oficiais e praças compartilhando um mesmo espaço, dividindo momentos bons e ruins sob uma hierarquia rígida presente na regulamentação da Marinha. Com o levantamento de dados realizados na pesquisa, foi possível chegarmos à conclusão de que a alimentação dentro da embarcação era racional e baseada em patentes. Tal fato contribuiu para que uma série de problemas ocorresse no seio da tripulação.

A tripulação da embarcação constituía-se em sua maior parte de praças e esses sujeitos exerciam um papel fundamental no organismo da embarcação, uma vez que eles se encarregavam das tarefas braçais mais desgastantes. A má alimentação e as péssimas condições de trabalho tinham efeitos negativos, causando as patologias presentes na Canhoneira *Guarany* e as deserções das praças de maneira acentuada. Isto fica claro quando analisamos o quadro de militares que desertaram em 1897.

Dessa forma, a partir dos livros de bordo da Canhoneira *Guarany*, podemos levantar dados do cotidiano de oficiais e praças, sendo possível analisar o sistema de hierarquia que se fazia presente até nos momentos de alimentação a bordo, além das tensões que se instalavam no dia a dia desses sujeitos. Além disso, a pesquisa buscou contribuir com os debates da historiografia, dialogando, no processo de construção do trabalho, com diferentes campos historiográficos, como o militar, o político e a história da alimentação, fomentando e abrindo possibilidades de novas pesquisas acadêmicas.

REFERÊNCIAS

ARIAS NETO, José Miguel. *EM BUSCA DA CIDADANIA: Praças da Armada Nacional 1867-1910*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação do Departamento de História, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

ARIAS NETO, José Miguel. The Sailors' Revolution. *Antíteses*, v. 3, n. esp. dez. pp. 75-89 2010.

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições. *Est. Hist.*, Rio de Janeiro, vol. 23, jan.-jun. pp.147-169, 2010.

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1880-1910, *História, Ciência, Saúde*. Rio de Janeiro: Manguinhos, v.19, supl., dez. pp.15-33, 2012.

BACELLAR, C. de Almeida Prado. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla (org.). *Fontes históricas*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2008, pp.23-80.

BÍBLIA, A. T. Eclesiastes. In BÍBLIA. Português. *Sagrada Bíblia Católica: Antigo e Novo Testamentos*. Tradução: João Ferreira de Almeida. 19ª edição. São Paulo: King's Cross Publicações. São Paulo, 2010.

FARIAS, William Gaia. *A construção da República no Pará (1886-1897)*. 1ª edição. Belém: Editora Açai, 2016.

FERREIRA, Ana Emília Cordeiro Souto. *ORGANIZAÇÃO DA INSTRUÇÃO PÚBLICA PRIMÁRIA NO BRASIL: Impasses e desafios em São Paulo, no Paraná e no Rio Grande do Norte (1890–1930)*. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Uberlândia, 2013.

GINZBURG, Carlos. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. Tradução: Frederico Carotti. 2ª edição, 7ª reimpressão. São Paulo: Companhia das letras, 2016.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Tradução: Bernardo Leitão. Coleção Repertórios. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de Macêdo. *A cozinha mestiça: uma história da alimentação em Belém (fins do século XIX a meados do século XX)*. Universidade Federal do Pará. Instituto de Filosofia e Ciências humanas. Tese de Doutorado em História Social da Amazônia, 2016.

MARTINS, Hélio Leôncio. *História Naval Brasileira A*. Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha. 5º Vol. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995.

MORGADO, Rui André Gil. *Inumação em modelos de consumpção aeróbia: estudo tafonómico das consequências da utilização de caixão e acelerador enzimático na decompo-*



sição. Dissertação (Mestrado em Evolução e Biologia Humanas). Universidade de Coimbra, Coimbra, 2018.

MOURA, Daniella de Almeida. *A República paraense em festa (1890-1911)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.

PEREIRA, Pablo Nunes. *A MARINHA DE GUERRA NA AMAZÔNIA: SEGURANÇA E MODERNIZAÇÃO (1890-1918)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará. Belém, 2017.

PEREIRA, Pablo Nunes. O Tempo das Canhoneiras: Organização e atuação dos navios de guerra nos rios amazônicos. *Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro. V. 14. Nº 28, p. 28-40, 2018.

PEREIRA, Pablo Nunes. *Os almirantes dos rios: relações sociais, poder e combate na Amazônia (1868-1924)*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará. Belém, 2021.

FONTES

Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859.

- Acervo Arquivístico da Marinha do Brasil. Disponível em: <http://www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br/index.php/baldeacao-2> Acesso em: 19/01/2022.

- BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 3, de 16 de novembro de 1889. Reduz o tempo de serviço de algumas classes da Armada e extingue nesta o castigo corporal. In: Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brazil fasc.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p.3. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D0003.htm. Acesso em 31 jan.2022.

- Diretoria do patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/BenjaminConstant-CruzadorNavioEscola1894-1926_0.pdf Acesso em: 01.Fev.2022.

LIVROS DE QUARTO DA CANHONEIRA GUARANY:

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 869. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1890-1891

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 842. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1891.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1893-1894.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1144. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1895.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1897.
- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 2353. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1899.
- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 2353. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1900.

RELATÓRIO MINISTERIAL - MARINHA:

- BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Vice-Almirante Júlio Cesar de Noronha, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1904.

BIBLIOTECA NACIONAL - PERIÓDICOS:

A República, Belém, 1886 – 1900.

Diário de Belém, Belém, 1888.

Diário de Notícias, Belém, 1881 – 1898.

O Pará, Belém, 1897 – 1900.

Estado do Pará, Belém, 1911 – 1921.

NOTAS

¹ Cada embarcação de uma Marinha de Guerra constitui uma unidade naval, portanto, segue ritos e rotinas pertinentes a um quartel flutuante.

² Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

³ Também conhecida como Revolta de 11 de junho.

⁴ Região localizada na Guiana Francesa, próxima à área de fronteira com o Brasil.

⁵ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Vice-Almirante Julio Cesar de Noronha Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1904, p. 37. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=canhoneira%20Guarany&item_id=2416#?h=canhoneira%20Guarany&c=4&m=101&s=0&cv=661&r=0&xywh=-48%2C5%2C2351%2C1658 Acesso em 08-01-2022.

⁶ Ao analisar os livros de bordo constatamos que a presença de certos civis era comum em algumas ocasiões, desde trabalhadores, contratados para auxiliar o contingente da embarcação nos períodos em que ela estava ancorada, a políticos da alta sociedade como ficará explícito no decorrer do artigo.

⁷ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

⁸ BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 3, de 16 de novembro de 1889. Reduz o tempo de serviço de algumas classes da Armada e extingue nesta o castigo corporal. In: Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brazil fasc.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p.3. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D0003.htm. Acesso em 31 jan.2022.

⁹ CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA – UFPA: Processo criminal: Ano 1910.

¹⁰ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

¹¹ Graduação mais inferior das praças da Armada.

¹² O “Imediato” é o “Oficial executivo do navio”; é o substituto eventual do Comandante: seu substituto imediato.

¹³ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 869, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

¹⁴ Com base: Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859.

¹⁵ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

¹⁶ Diário de Belém, Belém. Nº68. p.2. 25 de março de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 11.nov.2022.

¹⁷ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*

¹⁸ Disponível em: tuasaude.com/beriberi/. Acessado em 15/2/2021.

¹⁹ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1144, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

²⁰ Idem.

²¹ Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acessado em 10/1/2022.

²² Diário de Belém, Belém, 28 de agosto de 1888, p.1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acessado em 10/1/2022.

²³ Diário de Notícias, Belém, Edição 45, 23 de fevereiro de 1890, p.1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acessado em 10/1/2022.

²⁴ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 842, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

²⁵ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 869, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

O sítio arqueológico Vapor de Baixo - Recife, Pernambuco, Brasil: estudo dos fatores causadores de naufrágio*

Vapor de Baixo Shipwreck cause factors - Recife, Pernambuco, Brazil: study of the causing factors of shipwreck

Marilia Perazzo

Doutora em Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE.

Atualmente é Diretora Assistente e Presidente do Conselho Curador da Fundação Paranã-buc para Estudos e Pesquisas Arqueológicas e Pós-doutoranda pelo Museu de Arqueologia e Etnologia da USP.

Carlos Rios

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE.

Atualmente é Professor Associado II do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco e Presidente da Fundação Paranã-buc para Estudos e Pesquisas Arqueológicas.

Daniela Cisneiros

Doutora em Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE.

Atualmente é Professora do Departamento de Arqueologia - Programa de Pós-graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco; Pesquisadora e Conselheira da Fundação Museu do Homem Americano – Fumdam e Coordenadora do Núcleo de Estudos Arqueológicos -Nea e do Laboratório de Registros Rupestres da Universidade Federal de Pernambuco.

Ialy Cintra Ferreira

Mestra em Arqueologia e Conservação do Patrimônio Cultural e Doutoranda em Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Atualmente é funcionária efetiva da Fundação de Cultura de Camaragibe e coordena as atividades da Biblioteca Pública Penarol de Camaragibe.

RESUMO

O artigo trata do naufrágio do Vapor de Baixo, localizado no mar adjacente a Olinda, PE, a cerca de 5 milhas do Porto do Recife, em uma profundidade de 21 m. É uma embarcação a vapor com propulsão a rodas de pás laterais, possui casco de ferro rebitado, sendo um dos exemplares construídos entre o final do século XIX e início do século XX. Desse modo, esta pesquisa buscou analisar os fatores causadores do naufrágio do Vapor de Baixo e se justifica na medida em que se propôs a identificar as características do navio, seu entorno e suas interações com o

ABSTRACT

This article examines the Vapor de Baixo shipwreck, located in the adjacent sea to Olinda-PE, about five miles from Recife Harbour, at a depth of 21m. It is a steam vessel with propulsion to side blade wheels, has riveted iron hull, being one of the specimens built between the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century. Thus, this research sought to analyze the factors causing the sinking of the Vapor de Baixo and is justified to the extent that it was proposed to identify the characteristics of the ship, its surroundings and its interactions with the environment using the methods and

*Artigo recebido em 26 de janeiro de 2023 e aprovado para publicação em 12 de junho de 2023.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 130-148 – 2023.

ambiente utilizando os métodos e técnicas da Arqueologia Subaquática. Para tal, a metodologia desenvolvida foi definida em três etapas: a pesquisa documental, bibliográfica e imagética; prospecção não interventiva do naufrágio e análise das variáveis estabelecidas nas dimensões materiais e contextuais. Foram realizados mergulhos, onde o casco, as peças e acessórios foram examinados, bem como foi realizada a planimetria, para identificação do tipo, porte e potência de sua máquina. Pela materialidade encontrada e pelo fator humano estar quase sempre associado aos outros fatores, este foi caracterizado preliminarmente como causador do naufrágio.

PALAVRAS-CHAVE: Arqueologia Subaquática; Sítio de Naufrágio; Fator Causador de Naufrágio; Vapor de Baixo; Pernambuco

INTRODUÇÃO

A partir do séc. XVI, quando o Porto do Recife se tornou fundeadouro obrigatório das embarcações que vinham da Europa para navegar no litoral da América do Sul, aconteceram cerca de três centenas de naufrágios na costa pernambucana (PEREIRA DA COSTA, 1983; ARAÚJO, 2000; SOUZA, 2007, 2010). Apesar de a historiografia citar muitos naufrágios ocorridos, de acordo com Souza (2007; 2010), apenas 51 têm suas localizações conhecidas. A costa pernambucana apresenta um diversificado patrimônio arqueológico naval submerso contando mais de 300 embarcações e navios soçobrados de diferentes classes, tamanho, propulsão, material e técnicas construtivas (AMARAL et al, 2018; SOUZA & AMARAL, 2021; CIRNE, RIOS e PERAZZO, 2022).

Neste contexto, o patrimônio subaquático localizado no Lamarão externo do porto do Recife encontra-se ameaçado, principalmente pelo descarte indevido de materiais, poluição e intensas atividades marítimas de fundear e suspender. Soma-se a esse contexto ambiental a dificuldade em se conseguir informações precisas

techniques of Underwater Archaeology. For this, the methodology developed was defined in three stages: documentary, bibliographic and imagery research; non-interventional prospection of the sinking and analysis of the variables established in the material and contextual dimensions. Dives were performed, where the hull, parts and accessories were analyzed, as well as the ship's planimetry was performed to identify the type, size and power of its machine. By the materiality found and the human factor being almost always associated with the other factors, this was characterized preliminary as the cause of the shipwreck.

KEYWORDS: Underwater Archaeology; Shipwreck Site; Shipwreck Cause Factors; Vapor de Baixo; Pernambuco

sobre a localização dos sítios de naufrágio, de identificação da embarcação naufragada e a intervenção dos mergulhadores que modificam o contexto material em que se encontra o navio, desde o seu momento do naufrágio até o equilíbrio do mesmo com o meio ambiente.

Com o intuito de auxiliar na classificação para as causas de um naufrágio, na interpretação arqueológica e na padronização dos procedimentos subaquáticos, este trabalho teve o propósito de analisar quais foram os fatores causadores do naufrágio do navio conhecido como Vapor de Baixo. Já os objetivos específicos foram definir as características construtivas e contextualizar o entorno do naufrágio.

O navio em questão é um vapor com propulsão a rodas de pás laterais, possui casco de ferro rebitado e está posicionado sob as coordenadas 08°02'48.12"S / 34°48'8.89"W; 08°02'42.74"S / 34°47'38.63"W; 08°03'15.23"S / 34°48'38.84"W e 08°03'208.03"S / 34°47'39.54"W, Datum: SIRGAS 2000 (Figura 1). Observou-se por meio de mergulhos que a embarcação se encontra no fundo marinho em posição de navegação, também é possível identificar o seu conjunto

propulsor, partes do casco e cavername (CARVALHO, 2016). Ainda de acordo com o pesquisador Maurício de Carvalho,

(...) existem duas grandes caldeiras convencionais, que mantêm sua posição original. Na frente e atrás delas, estão caídas duas câmaras de condensação das caldeiras, todo o conjunto de tubulações ou foi retirado ou está enterrado. Dois metros atrás da caldeira encontramos as máqui-

nas a vapor, constituídas por dois cilindros unidos por alavancas móveis do tipo: Side Lever Engine. Podem ser vistos os cilindros, válvulas de admissão de pressão, partes dos pistões, bielas, conectadas ao sistema das rodas de pás. As duas grandes rodas de pás de propulsão são as maiores estruturas do naufrágio, com aproximadamente 4 metros de diâmetro. Elas mantem a sua posição correta, porém já em adiantado estado de degradação.

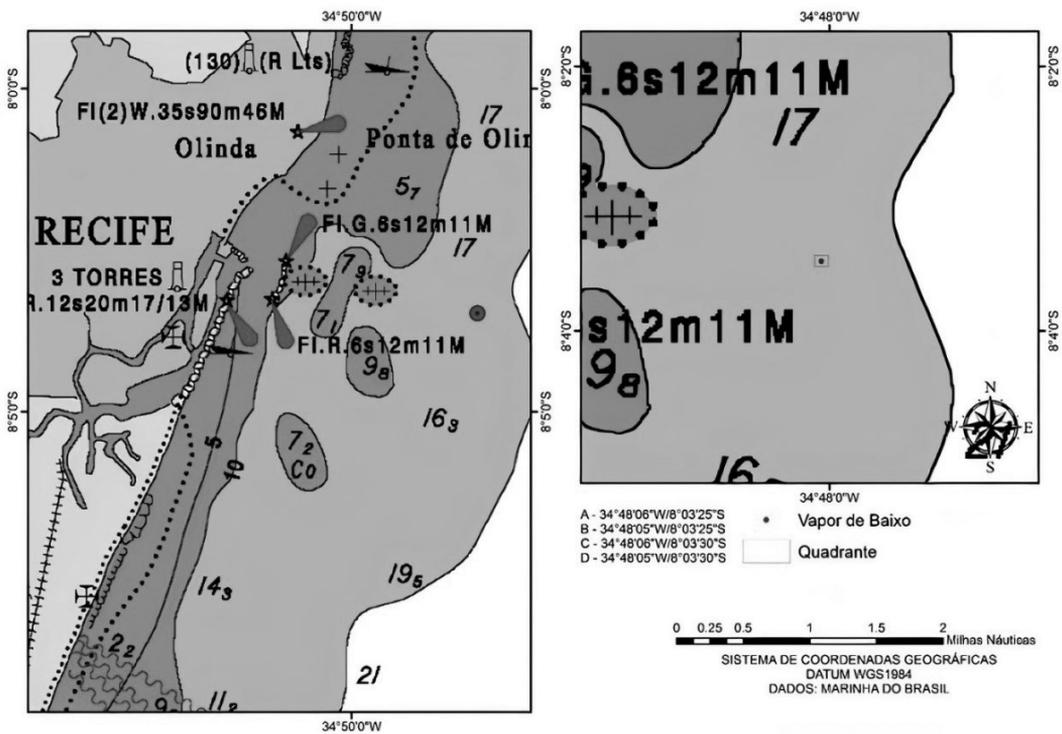


Figura 1: Posicionamento do Vapor de Baixo. Fonte: Carlos Rios, 2017

Logo, o Vapor de Baixo é um navio de rodas que ainda não pôde ser identificado. Este trabalho apresenta como hipóteses da dimensão material que ele seja um rebocador de porto do final do século XIX, que possivelmente pertenceu à Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor. Apresenta-se desmontado em relação ao casco e às pás das rodas, maioritariamente enterrado, parece ter se

partido ao meio e até o desenvolvimento desta pesquisa não tinha sido investigada a causa do naufrágio.

Tendo em vista o explicitado, o Vapor de Baixo mostra-se como uma incógnita que necessita da realização de estudos acadêmicos com fontes consistentes, principalmente por meio da cultura material, que auxiliem a responder de forma científica quais os fatores causadores do naufrágio.

Em se considerando o conhecido sobre os elementos da materialidade da embarcação e do seu entorno, sua localização – latitude e longitude –, assim como as condições do casco e das caldeiras, permitem inferir, enquanto hipótese da dimensão contextual, que os fatores que podem ter atuado isolados ou em conjunto para afundar a embarcação sejam o *Logístico, Estrutural, Hidrometeorológico ou Humano*.

Devido à ausência de evidências sobre explosões, o fator bélico para esta pesquisa foi desconsiderado. Por não se ter informações detalhadas vindas da historiografia sobre o Vapor de Baixo, o fator Fortuito não pôde ser investigado, assim como o fator Patológico, que não pôde ser analisado apenas a partir das evidências físicas. Como o trabalho não foi interventivo, não foi realizada escavação e o casco está semienterrado, não apresentando elementos que apontem para tal fator, bem como o Cartográfico, isto porque no local onde ele se encontra não existem afloramentos rochosos (penedos, escolhos, alto fundo) que remetam a essa possibilidade.

Já se pode afirmar que o Vapor de Baixo é um componente do patrimônio arqueológico subaquático de Pernambuco, possui relevante importância para a história marítima da navegação, para o comércio marítimo local e para o conhecimento dos sistemas de propulsão do século XIX, sendo o único exemplar no Brasil cujo estado de conservação ainda permite ver que suas rodas de pás se encontram posicionadas corretamente.

Mais informações obtidas, por meio do estudo dos fatores causadores de naufrágios, contribuirão para a padronização dos estudos em sítios de naufrágios na Arqueologia Subaquática. Como ele é um dos naufrágios mais visitados por mergulhadores no litoral de Pernambuco, existe a possibilidade de fornecer subsídios para o desenvolvimento do Arqueoturismo Subaquático.

As condições marítimas, as intensas atividades cotidianas do porto, a visitação por mergulhadores dos diversos ramos dessa atividade e até a natural passagem do tempo são causas que contribuem para que a embarcação já se encontre em acelerado processo de degradação. Quanto mais tempo sem que um estudo científico do naufrágio seja feito, os riscos de mais informações sobre esse patrimônio serem perdidas são consideráveis, haja vista que muito ainda se tem por conhecer a respeito do Vapor de Baixo.

Neste contexto, este trabalho também se justifica por dar processo de continuidade à identificação dos naufrágios na costa pernambucana, iniciado por Rios e Valls (2008), na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), aumentando o conhecimento sobre os sítios de naufrágios do litoral pernambucano, bem como o preenchimento da ficha de registro do Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

MÉTODO

O método utilizado abrangeu três etapas envolvendo processos e formas de investigações necessárias à obtenção e coleta de dados pertinentes ao desenvolvimento e propósitos do trabalho, quais sejam: pesquisa dos dados primários e secundários; prospecções arqueológicas subaquáticas não interventivas; e análise das variáveis.

2.1 Pesquisas dos dados primários e secundários

Na primeira fase foram efetuadas pesquisas documentais. O principal intuito com as fontes primárias foi buscar evidências de que a embarcação, ora conhecida como Vapor de Baixo, pertencia à Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor ou que essa embarcação

tivesse mantido relações comerciais com portos pernambucanos, sendo a mesma mencionada nos manuscritos. Para tal, procuraram-se relatos de naufrágios e embarcações registradas em nome da Companhia em documentos produzidos entre 1854 e 1909.

Os primeiros documentos analisados foram da Coleção de “Petições da Companhia Pernambucana de Navegação”, produzidas entre 1854 e 1904, que relata ações do cotidiano como compra e venda de passagens, transporte de cargas e prisioneiros, pagamentos e pedidos de licença de empresas estrangeiras para comercializar no Porto do Recife.

Nesses manuscritos não se tem menção a acidentes ocorridos no mar, mostrando apenas relações comerciais entre as empresas e o presidente da província, como cobrança de dívidas, pagamentos de multas, isenção de impostos e agendamento para transporte de cargas e pessoas. Foram observadas correspondências com Companhias de Navegação estrangeiras, as mais frequentes foram a Companhia de Vapores Franceses Mensageiros, Empresa de Vapores Thomas e Harrison (de Liverpool), Companhia Portuguesa Progresso Marítimo do Porto e a Sanders Brothers & Co.

Foi consultada a Coleção “Petições e Companhias de Seguro”, com o propósito de encontrar pedidos de resgate do valor do seguro em caso de naufrágio e com as informações da seguradora, do ano de naufrágio e nome da embarcação; e de levantar mais informações históricas, nas fontes secundárias, sobre a origem do vapor e seus fatores causadores de naufrágios. A busca se mostrou infrutífera, pois nenhum naufrágio foi tema entre as petições de seguros.

Por fim, ainda nos manuscritos, foram analisados os livros registros da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor, que estão divididos em

seis volumes e que cobrem os anos de 1854 a 1909. Os volumes contemplam ofícios e relatórios da Companhia ao presidente da província e governo do estado, relatórios anuais com receitas e despesas, tabelas de passagens, movimento das embarcações, transporte de cargas e passageiros, acidentes com as embarcações, naufrágios, encalhes, reparos, compras de novos barcos e reparos nos vapores já incorporados à frota.

Essa análise foi minuciosa devido à quantidade de manuscritos e a dificuldade no estado de conservação dos livros, que se encontram em níveis avançados de deterioração. A encadernação está gasta, o papel amarelado, quebradiço (sofrendo a ação da tinta ferrogálica), com a presença de insetos, além de reparos inadequados com fita adesiva transparente. O levantamento foi feito do último volume para o primeiro, partindo do princípio que o naufrágio ou abandono da embarcação coincidiria com os últimos anos de exercício da Companhia. Todas as páginas foram lidas e fotografadas.

A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor adquiriu, em 1908, a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor, além de enviar embarcações para o Porto do Recife, para transporte de cargas e passageiros, tornando-se alvo de queixas dos gerentes da Companhia Pernambucana, que reivindicavam o privilégio de suas embarcações para a realização destas atividades, concedido por resolução do Governo Imperial em 5 de março de 1860 e 21 de março de 1861.

Esse fato encaminhou a possibilidade de realizar pesquisa no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), em busca da documentação primária daquela Companhia que tivesse relação com as até então embarcações pernambucanas, mas sem retorno satisfatório. Os índices sistemáticos não comportavam o tópico naufrágio

e o arquivo intitulado “Compra e Venda de Embarcações da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor” não estava em seu local de guarda e não pôde ser localizado pelos funcionários do arquivo.

As fontes secundárias foram coletadas junto à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, com sede no Rio de Janeiro, caracterizadas por: mapas de embarcações naufragadas, com informações colhidas do Arquivo da Marinha; e lista de naufrágios ocorridos entre 1527 e 1950, elaborada pela Divisão de Arqueologia Subaquática. Não foi possível identificar nesta documentação elementos pertinentes que remetessem ao naufrágio do Vapor de Baixo.

A pesquisa on-line utilizou *O Diário de Pernambuco* (DP) (1850 a 1920), este título de periódico foi escolhido por ser o jornal em circulação mais antigo da América Latina, com 192 anos de história. O recorte da busca levou em consideração uma data-limite provável para o naufrágio da embarcação, conforme explicitado. A Hemeroteca Digital disponível no site da Biblioteca Nacional foi consultada e constatou-se a disponibilidade do referido jornal digitalizado. As matérias jornalísticas foram recuperadas nos arquivos microfilmados pela busca sistemática com a palavra-chave escolhida: *naufrágio*, tendo em vista que só se pode realizar uma busca na Hemeroteca Digital com uma palavra por vez.

Os jornais do DP estão separados por décadas que, em sua soma, foram recuperadas 1.778 ocorrências da palavra naufrágio, entre 1850 e 1920. Todas foram lidas e analisadas, muitas faziam realmente referências a naufrágios, sendo eles internacionais ou em outros locais do Brasil, o que não atende aos objetivos desta pesquisa. Também sinalizou informações sobre locais de desastre no litoral de Pernambuco, entradas e saídas de embarcações e relação de passagens, transporte de cargas e escravizados.

De posse desses conhecimentos foi possível resgatar parte das informações do cotidiano à época contemporânea ao Vapor de Baixo, como tipos de cargas, demanda de transportes, tipo de máquinas, portos atendidos, entendendo os seus diversos sistemas operacionais marítimos.

2.2 Prospecções arqueológicas subaquáticas não interventivas

A prospecção subaquática obedeceu ao Registro Sistemático Direto, com os mergulhadores na água realizando as prospecções em Linhas (retângulo em grupo), sendo tal atividade não intrusiva. O naufrágio é referência principal para a delimitação do perímetro, parte-se do centro do navio, observando correntes e ventos predominantes. Após essa demarcação, que foi feita de acordo com as coordenadas que delimitam o naufrágio, cada poita foi unida a um cabo de náilon de 10 milímetros de diâmetro, em cuja extremidade foi talingada ao arganém da poita e na outra talingada a boia com a bandeira de mergulho. Em seguida, foi efetuada uma filmagem de toda a área do sítio e entorno para identificação pormenorizada do seu estado atual.

Na presente etapa de prospecção arqueológica foram utilizados três trios de mergulhadores. Estes efetuaram até três mergulhos/dia, entre às 8h e 16h, dependendo das condições ambientais e das atividades a serem realizadas. Os mergulhos, de uma forma geral, têm duração de 30 minutos e um intervalo de superfície de 90 minutos.

Nessa etapa foi utilizado o Formulário de Campo, desenvolvido por Souza (2010) para a identificação de naufrágios, que visa sistematizar a coleta de dados subaquáticos para posterior análise, padronizando o trabalho do arqueólogo e otimizando o tempo de fundo.

A técnica escolhida foi a de retângulo em grupo, também conhecida como Li-

nhas. Com uma bússola em mãos segue-se a tomada de direção da proa do navio. Com esse ponto de referência estabelecido o mergulhador nada levando consigo uma carretilha, onde o ponto zero será o de partida. Essa técnica permite ao pesquisador mobilidade em diferentes direções, guiando-se pela bússola, sendo a limitação de distância dada pelo comprimento do cabo.

Para se obter a direção da dispersão dos artefatos, optou-se pela técnica de Linhas Direcionais, por seguir o rumo de 315º, ou seja, de Noroeste, uma vez que o vento predominante em PE é de Sudeste (135º). Outra possibilidade é o rumo de 225º, uma vez que o segundo vento predominante viria do Nordeste (45º), logo os vestígios estariam a Sudoeste. Em seguida, foi feita a aferição do comprimento total e da boca com uma trena contendo 100 m de náilon, o pontal deixou de ser tomado porque o sedimento marinho recobre até o convés principal. As caldeiras, as rodas, as pás, os pistões, virabrequins e o leme também foram aferidos e lançados em croquis.

2.3 Análises das variáveis

Com o objetivo de contrastar as hipóteses referidas na introdução, os dados coletados foram organizados, para fins de análise, em duas dimensões: material e contextual.

2.3.1 Dimensão material

A dimensão material consiste na escolha de variáveis pertinentes ao corpo da pesquisa e a elaboração de um protocolo, que foi seguido durante a prospecção subaquática no objeto da cultura material; foram destacados na entidade¹ **Embar-**

cação os seguintes *atributos*²: **Técnica e materiais construtivos, Sistema de propulsão, Porte, Comprimento e Tipo.**

Técnica e materiais construtivos

Compreende-se como objeto de análise o material construtivo do casco, tais como o ferro e rebites – cujo corte temporal para Pernambuco vai de 1854 a 1920, isto porque o primeiro navio da CNCPV chegou em Recife em 1854, já o uso corrente de solda no mundo só se deu a partir de 1920. Também foram submetidos à análise: o formato da proa e da popa (que no caso em questão a proa é reta e a popa arredondada, característica da virada do século XIX); o sistema de propulsão (caldeiras, roda, pás, virabrequins, pistões); e o comprimento total e boca, que podem remeter, caso haja alguma planta de um possível naufrágio para comparação.

Com a planimetria do casco, havia a expectativa de conhecer as dimensões da embarcação, como o seu comprimento total e a boca moldada da parte exposta que está preservada, além do espaçamento entre as cavernas, comprimento e diâmetro, o arranjo entre as chapas externas, pregadura, rebites etc. Essas medidas foram utilizadas de forma comparativa com as encontradas na bibliografia histórica.

- Sistema de propulsão

Ele recebeu uma abordagem específica por ser a parte da embarcação com melhores condições de ser detalhada. Foram evidenciadas as caldeiras, bem como o possível ponto de ligação entre estas e a chaminé, possibilitando, deste modo, a comparação entre este e outros naufrágios (Figura 2).



Figura 2: Vista de topo do Vapor de Baixo. Fonte: Acervo da Dolphin Eye, 2013

As rodas e pás possuem uma relação que define o mínimo que cada roda deve estar dentro d'água para atingir a eficiência de torque, de acordo com cada diâmetro de roda e sistema de pás que, associado ao tamanho do leme, fornece a posição da linha d'água. Também é necessário saber como cada pá se articula na roda para manter o máximo de torque em cada posição, depois que esta entra em contato com a água, o que permitirá um recorte cronológico com o período de fabricação desse mecanismo. A descrição da roda pode permitir saber se esta era uma embarcação exclusivamente para águas interiores ou também para mar aberto.

- Porte e comprimento

As embarcações ainda podem ser classificadas de acordo com o seu porte, que podem ser miúda, médio e grande. “Em geral, a determinação do porte é feita a partir do comprimento da embarcação, o qual é medido entre perpendiculares que é a distância entre a perpendicular de vante e a perpendicular de ré da embarcação” (SOUZA, 2010, p.108).

A embarcação miúda possui um comprimento inferior ou igual a 5 m, já a de médio porte é considerada toda embarcação com comprimento maior que 5 m e menor que 24 m e são denominadas grande porte aquelas com comprimento igual ou superior a 24 m (SOUZA, 2010).

- Tipo

As embarcações quando classificadas a que se destinam podem ser chamadas de embarcação de recreio, que vão desde navio de cruzeiros a veleiros utilizados em regatas, de propriedade particular, igualmente podem ser destinadas a serviços especiais como as de salvamento, navios de lançamento de cabo submarinos, dragas, rebocadores, embarcações quebra-gelos, barcas, chatas, embarcações de práticos e de interior porto. Além destas podem ser encontrados os navios de guerra e os mercantes (FONSECA, 2005).

Dimensão contextual

A dimensão contextual compreende as variáveis da pesquisa do entorno da embarcação, ou seja, as condições ambientais de onde está localizado o Vapor de Baixo, pois elementos pós-deposicionais vêm atuando na embarcação desde o momento do naufrágio, durante o seu assentamento no leito marinho até a atualidade, e essas condições afetam diretamente na preservação ou modificação desse artefato desde então. Foram observados: a direção atuante das correntes marítimas, o regime de ventos, a profundidade, sedimentos e *fouling*.

Para tal intuito, foi delimitada a área do sítio em 1 (um) hectare (isto porque o naufrágio se encontra dentro de um sítio depositário), só sendo possível identificar como pertencente ao naufrágio os artefatos compreendidos entre 1854 e 1920.

O regime de ventos, o direcionamento das correntes marítimas e os sedimentos implicarão no posicionamento e nas par-

tes enterradas da embarcação, bem como na distribuição de artefatos no local. A profundidade e a proliferação de *fouling* afetam a visibilidade de algumas partes do objeto a ser estudado, o que pode mascarar relevantes informações, tais como a placa de construção do navio, nome do mesmo que vinha na altura das bochechas e no espelho de popa.

A planimetria não intrusiva do navio é necessária para subsidiar o entendimento espacial do naufrágio e do seu entorno, como a dispersão dos materiais, possibilitando comparações com planos e desenhos de navios existentes semelhantes aos que atuavam nas Companhias Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor; Bahiana de Navegação a Vapor; da Brasileira de Navegação e até de companhias estrangeiras que comprovadamente navegavam no litoral pernambucano para subsidiar a possível confirmação de que se trata do navio pesquisado.

Essa etapa também teve por propósito localizar a placa de bronze do estaleiro ou outro tipo de artefato que permita identificar informações sobre a construção ou quaisquer outros registros sobre ele, como o armador, país de origem, ano de construção, assim como para confirmação ou não que o casco do navio está intacto ou se sofreu algum tipo de ruptura, haja vista que ele está maioritariamente enterrado da meia-nau para ré.

Com o intuito de auxiliar no registro e na interpretação dos traços tafonômicos que podem ser identificados no naufrágio, foi adotada a estratégia do uso da fotografia e filmagem seguindo o protocolo de fotografia e filmagem subaquática. Para tal, foi utilizada uma câmera adaptada para ambientes subaquáticos marinhos com um caixa estanque (Nikon – Modelo D7100), com 24 Megapixels, Lente Tokina 10/17 mm, cartões de memória com capacidade de 64 Gigabytes, 2 flashes Inon Z240, um LED 3200 lumens i-Torch.

O processo de filmagem começa com foco no naufrágio, em sua parte superior, e a imagem vai ampliando para registrar todo o entorno, considerando o alcance pela visibilidade da água, no sentido de proa para popa, capturando os detalhes até circular toda a área. O intuito de um registro fotográfico preciso, para além da preservação da memória, é a possibilidade de verificar, inúmeras vezes, cada detalhe e diminuir a quantidade de mergulhos. O fotógrafo subaquático ficou responsável pelo registro, processamento e edição das imagens.

Todo esse trabalho foi realizado em cumprimento às regras internacionais referentes à proteção e gestão ambiental do patrimônio cultural subaquático (Proteção e Gestão do Patrimônio Cultural Subaquático – ICOMOS 1996; Carta Internacional para Gestão do Patrimônio Arqueológico – ICOMOS, 1999; Convenção da UNESCO para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático – UNESCO, 2001) e em consonância com as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) vigentes na Marinha do Brasil (Normam nº 10 – DPC/03 (MARINHA DO BRASIL, 2003) e Normam nº 15 – DPC/16 (MARINHA DO BRASIL, 2016).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Vapor de Baixo está no leito marinho há pelo menos 100 anos. Por sua proximidade com a costa e vasta fauna que ele abriga, é um dos naufrágios mais procurados por mergulhadores e caçadores submarinos, principalmente nas décadas de 60 e 70 do século XX, quando foi bastante explorado no que concerne à caça. Ele chama a atenção pelo fato de suas rodas de pás se encontrarem em posição de navegação, bem como devido a existência de caldeiras e máquina.

O Vapor de Baixo tem grande potencial para pesquisas científicas e, por se tratar da terceira investigação arqueológica já realiza-

da no litoral de Pernambuco, houve dificuldade em se localizar os dados necessários para a pesquisa e alguns não foram encontrados (nome da embarcação, estaleiro, planta baixa do navio, fotografias).

Sendo assim, no trabalho de campo se buscou o máximo de dados possíveis para complementação do que já existe. O biólogo mergulhador Maurício de Carvalho, desde 1997, por meio de croquis, tem registrado o sítio de naufrágio, que não tem atualizações desde 2011. Portanto, tentou-se fazer uma comparação entre o que foi relatado no croqui e o que foi observado nesta pesquisa para identificar possíveis mudanças que podem ter ocorrido ao longo desses 8 anos. O sítio está situado na Latitude 08°03'289" S e Longitude 034° 47'634" W, a 6 milhas náuticas da costa,

no mar adjacente ao Farol de Olinda, no litoral pernambucano, a uma profundidade de 23 m.

3.1 Dimensão material

3.1.1 Técnicas, materiais construtivos, porte, comprimento e tipo

Para registro e observação foram realizados seis mergulhos não interventivos no Vapor de Baixo. No primeiro mergulho buscou-se mensurar a extensão do navio (Tabela 1), compreender como estava disposto no fundo e avaliar o estado das peças. Para tal, um dos mergulhadores ficou na proa, ponto de partida para mensuração, enquanto o outro seguiu usando a técnica de Linha Direcional, no rumo de 180° até o ponto atrás das caldeiras.

Tabela 1 - Planimetria primária do Vapor de Baixo

Planimetria do Vapor de Baixo	
Comprimento Parcial	23 m
Comprimento Total Estimado	46 m
Boca	8,30 m
Calado Estimado	2,80 m
Pontal Estimado	4 m

Fonte: Ialy Cintra, 2019.

No que diz respeito ao casco, ele precisa apresentar resistência mínima a propulsão, mobilidade e estabilidade. No tocante ao formato do casco, ele tem forma ogival, sugerindo que o seu fundo tem um formato de "V", remetendo a uma embarcação que vai cortar melhor a lâmina d'água, bem como imprimir uma maior velocidade.

O comprimento total não pode ser obtido, pois a embarcação está parcialmente enterrada, só a escavação permitiria o acesso a toda extensão. O comprimento parcial foi medido do bico de proa até a interseção entre as duas caldeiras. Em se considerando que as máquinas eram ins-

taladas a meia-nau, com objetivo de manter o equilíbrio da embarcação, pode-se estimar que o Vapor de Baixo tivesse 46 m, sendo por isso considerado um navio de grande porte para à época.

Durante a prospecção observou-se que o costado restante se conservou melhor na proximidade com as rodas, levando a crer que estas estruturas o protegeram. Fragmentos de ferro do casco podem ser encontrados próximo da proa na altura da bochecha de bombordo e na parte interna do naufrágio.

Ele está em posição de navegação e, por meio das análises de vídeo, foi possível observar que da meia-nau para ré ele

está em um plano ligeiramente inclinado e totalmente enterrado. As suas âncoras não foram encontradas, o que poderia responder, dependendo de suas posições, se ele estava ou não em navegação no momento do naufrágio. Também não aparecem os escovéns, as buzinas, as correntes e o assoalho. A posição do navio indica que ele estava sentido Norte e se encontra no rumo 000°. Não foram evidenciados vestígios dos mastros, mas pela sua configuração deveria existir ao menos um e no máximo dois.

3.1.2 Sistemas de Propulsão

O pesquisador Maurício de Carvalho, devido ao seu trabalho em naufrágios por

todo Brasil, foi quem se preocupou em detalhar e deixar registrado algumas particularidades sobre o Vapor de Baixo. Em comparação com o que foi escrito por ele, ainda é possível observar as duas grandes caldeiras que já apresentam corrosão acentuada no invólucro da sua parte superior, as portinholas da coleta de cinzas não estão presentes, os compartimentos estão abertos, e há relatos de que um possível apito esteja entre as mesmas, contudo não foi possível encontrar esse apito durante a realização dos mergulhos, bem como não foram localizadas nem cinzas dentro dos coletores nem dentro do naufrágio, assim como carvão mineral.



Figura 3: Detalhe do suporte de acesso à roda por bombordo, que repousa sobre o leito marinho entre a caldeira e a roda de bombordo. Fonte: Acervo da Fundação Paranã-buc, 2019

A caldeira de bombordo tem uma abertura, provocada pela corrosão natural do ferro, no seu terço superior, sem que seja possível fazer alusões à explosão (Figura 3). Não é mais possível observar uma segunda câmara de condensação por trás das caldeiras descrita nos relatos de Carvalho em 2011, abrindo margem para duas possibilidades: ou foi retirada ou está enterrada. No interior das caldeiras encontram-se preservados os tubos de cobre que faziam as trocas de calor.

Apesar de não ser visível vestígio que remeta à chaminé que estava posicionada a ré das caldeiras, esta provavelmente foi retirada, já se decompôs ou está enterrada. A presença do *fouling* dificulta a visibilidade das conexões existentes na caldeira, ligando as válvulas, manômetros e demais aparatos de aferição de pressão ou liberação do vapor. Elas são diferenciadas dos pertencentes à corrosão provocada pela combinação da alta temperatura a que estavam submetidos e do contato com o oxigênio.

Na chaminé, as conexões são alusivas às bordas mais reforçadas por material de espessura mais grossa e possuem, em toda a sua volta ou parcialmente devido ao desgaste, uma superfície circular com rosca, ou sua indicação, onde eram afixados os sensores como manômetro, válvula de segurança, termômetro e outros. Nas caldeiras, devido ao desgaste do metal, as bordas são afinadas em direção ao furo e existem pequenos furos similares a uma peneira.

Cabe acrescentar que nas caldeiras existem, também, em sua parte frontal, furos onde são introduzidos os queimadores (equipamento utilizado para introdução da chama que queimará o combustível (carvão mineral) e as “vigias” (aberturas cobertas por vidro onde se pode observar o interior da caldeira).

No tocante ao motor, os cilindros precisariam ter os diâmetros interno e externo coletados, onde essa medida iria definir se eles são de alta ou baixa pressão. O curso dos pistões é definido pela distância vertical em que se desloca o pistão no cilindro. A medida a ser tomada é do fundo a borda, com uma régua rígida e, para tal, seria necessária uma ação interventiva de limpar um pouco o cilindro por dentro, o que não foi possível ser feito dado ao caráter não interventivo da pesquisa. Com essas duas informações, poder-se-ia usar as tabelas dos manuais de construção naval do século XIX para estimar quantos cavalos de força (*Horse Power*) teria o motor. Por princípios termodinâmicos, converte-se energia térmica em mecânica, assim vapor das caldeiras é utilizado para mover os pistões nos cilindros que, de forma alternada, movem o virabrequim. Com isso, o eixo de transmissão é então ligado às rodas laterais, gerando um movimento circular.

Os eixos de transmissão (virabrequins) continuam presentes mesmo com uma seção faltando, possivelmente pela amarra-

ção indevida de barcos de mergulho. Essa parte do maquinário deve ter sofrido intervenção antrópica, provavelmente era composta por muitas peças de cobre que foram retiradas para serem vendidas ou colecionadas. Para uma futura reconstrução em escala foi medido o diâmetro do eixo (65 cm), levando-se em consideração que a boca tem 8,30 m, logo a extensão total é de 8,30 m, excetuando-se a parte do eixo ligada a roda após a sua saída pelo costado.

As rodas perderam suas pás de madeira, mas alguns encaixes continuam preservados. O diâmetro da roda é de 4,20 m. O que permite calcular quanto da roda precisava ficar dentro d'água para atingir boa eficiência de torque, estima-se então em 2,10 m, ou seja, metade da roda ficava submersa. As rodas possuíam em seu estado original uma proteção em ferro, que protegiam as pás de objetos flutuantes à deriva na altura da linha d'água, que viessem a ameaçar a estrutura. Entretanto, se existisse um perigo isolado a meia-água, ele seria capaz de afetar as rodas.

3.1.3 Dispersão de material

No que diz respeito aos artefatos, por ocasião do naufrágio, se eles são leves, tem capacidade de flutuabilidade e não estão peados, irão acompanhar o regime de ventos e as correntes de superfície; caso sejam coincidentes, eles irão seguir o mesmo rumo; se forem distintos, os vestígios seguirão a resultante dessas duas forças.

Os vestígios que foram para o fundo do mar, que não estão peados e que podem ser movimentados pelas correntes de fundo, seguirão dependendo da origem da corrente: se do quadrante Sudeste vai para o sentido Noroeste, caso sentido Nordeste vai para Sudoeste, podendo ficar próximo ao naufrágio se encontrar uma barreira física; de outra forma, poderá dar na praia mais próxima.

Outros acessórios, aparelhos ou cargas que tenham um peso capaz de não ser arrastado pela corrente ficarão em suas posições finais, após o equilíbrio da embarcação no leito marinho, sendo objeto de bioincrustação (*fouling*) e passará também a sofrer (dependendo da sua natureza metálica) processo de corrosão.

Por falência natural das chapas de ferro, mergulhadores com ferramentas, como pés de cabra, ou amarrando as peças a um cabeço de bordo, retiram as mesmas, aproveitando a potência dos motores dos barcos para levá-las à superfície. Neste contexto, as peças de bronze foram coletadas em sua quase totalidade.

Como é natural em área de sítio depositário, foram encontrados materiais que podem ou não estar relacionados com o objeto de estudo. Na área entre a meia-nau e a popa, foi encontrado um tijolo refratário, que não foi possível identificar logomarca alguma ou nomenclatura que remetesse à sua origem, mas todos os registros imagéticos e planimétricos foram feitos (comprimento x altura x largura) e ele foi deixado no local. Tijolos com essas características são utilizados em caldeiras e tem origem em vasas de diatomito (microalgas marinhas denominadas diatomáceas), cuja carapaça é constituída de sílica e resiste a altas temperaturas.

Também é possível ver um artefato bélico, identificado posteriormente como uma granada antissubmarino *Hedgehog*, uma bomba de contato. Esse material não é pertinente ao período de naufrágio do Vapor de Baixo, relaciona-se com a 2ª Grande Guerra Mundial.

A 15 m das caldeiras foi encontrada uma peça que, só após um segundo momento de análise, pode ser identificada como o leme do navio, mede 3,04 m de comprimento e 1,64 m de largura, cujo peso estimado é de 300 kg e está completamente fora de sua posição original, ou

seja, ele foi retirado da popa e abandonado a meia-nau por boreste, sem que se saiba o motivo, talvez tenha sido arrastado por alguma rede de pesca.

Não foram localizadas as governaduras (macho e fêmea) que possivelmente eram um mínimo de 3 e um máximo de 4. Muito menos as correntes que ligavam a cana do leme (que foi encontrada a 34 m de distância das caldeiras no rumo de 180º, com 1 m de comprimento; o diâmetro não pôde ser medido, pois ela encontra-se semienterrada) ao timão. O timão normalmente possui aplicações em bronze com o nome do navio.

3.2 Dimensão contextual

3.2.1 Variáveis ambientais

Em Arqueologia as variáveis ambientais estão em contato direto com o vestígio, que pode influenciar em seu estado de preservação ou degradação e cada modificação concorre com a formação do sítio arqueológico. Nos sítios de naufrágios, as correntes marítimas, o regime de ventos, a granulometria, as taxas de sedimentação e o *fouling* são os principais agentes atuantes em uma embarcação.

A direção do vento atua no posicionamento do navio desde o momento anterior ao naufrágio cessando após a sua submersão, assim como a força dos ventos, as correntes de superfície, de fundo e a profundidade do local. Deste modo, a fim de compreender os processos sofridos pelo Vapor de Baixo, no que diz respeito ao seu estado atual, ao posicionamento que ele assumiu no fundo e à distribuição espacial dos vestígios, o contexto ambiental será tratado da forma como as variáveis da dimensão contextual atuam sobre a formação do sítio.

Durante a prospecção também se tinha o objetivo de localizar a placa do construtor, é possível que ela esteja caída

entre as caldeiras ou já muito mascarada devido a bioincrustação, não podendo ser identificada durante os mergulhos. Informações sobre a origem também poderiam ser encontradas no costado ou no espelho de popa, caso estivessem evidenciados e bem conservados. Buscou-se encontrar peças e/ou acessórios que apresentassem símbolos ou nome do estaleiro que subsidiassem as buscas na documentação histórica.

Os processos naturais da vida marinha, oxidação e desgaste do material ferroso inviabilizam perceber possíveis detalhes. Os fenômenos naturais atuando juntos ou separadamente e somados à intervenção humana alteram os vestígios. A proa, devido à ação das correntes e ao movimento constante de sedimentos se fragmentou com mais facilidade. A popa, por estar enterrada, acredita-se que esteja em melhores condições, sendo necessária uma escavação arqueológica para realizar a localização e identificação dela.

Do bico de proa até pouco mais da bochecha, o costado de boreste está no mesmo plano do leito marinho, no lado de bombordo ele apresenta mais elementos construtivos, sendo o costado mais afetado de bombordo para boreste. Esse pode ser um indicativo que as correntes predominantes que atuam no navio veem no sentido Leste para Oeste.

3.2.1.1 Orientação

O navio encontra-se posicionado no rumo Norte, ou seja, 000º, onde sucinta três hipóteses: A primeira de que ele estava navegando – neste contexto seria uma navegação de cabotagem, uma vez que tem sempre a costa por bombordo, fazendo a leitura de pontos notáveis da navegação, ou seja, faróis, faroletes, igrejas, torres conhecidas. Neste caso os ferros estariam localizados nos escovéns, o que caracteriza a embarcação navegando. Como não foi

possível a escavação para a confirmação deste pressuposto, não se tem como concluir que ele estava navegando.

A segunda hipótese é de que, caso o navio estivesse fundeado, de acordo com as regras de marinharia e arte naval, o ferro de boreste ou de bombordo estaria a uma distância compreendida entre 69 m e 115 m. Logo, como o bico de proa está apontando para o Norte, o vento estaria vindo de Norte a Sul e, nas prospecções realizadas, nenhum ferro foi encontrado que remetesse a esse raciocínio.

Seja navegando ou fundeado, o material faltante nesses dois últimos casos, os acessórios e aparelhos, de uma maneira geral, seriam vilipendiados por mergulhadores, a título de *souvenir* ou para venda como objeto de decoração.

A terceira possibilidade levantada é concernente a um naufrágio proposital por abandono da embarcação, tendo em vista que ela não se prestava mais para o serviço proposto, cujo custo versus benefício do reparo a ser realizado tornaria inviável. Neste caso estaria justificada a ausência de vários aparelhos e acessórios que não foram encontrados no atual estado da arte do navio, pois eles seriam vendidos a terceiros, como sucata ou peça de segunda mão, por ocasião do desarmamento.

3.2.1.2 Profundidade, Correntes Marítimas, Regime de Ventos e Visibilidade

O navio está na cota batimétrica na interseção máxima de 23 m chegando até 21 m por causa da variação de amplitude de maré pertinente a Pernambuco, cuja média é de 1,40 m. No que diz respeito às correntes predominantes elas são de Sudeste e de Nordeste que se correlacionam com os ventos alísios dos mesmos quadrantes (pontos Colaterais).

A visibilidade local é algo em torno de 10 m, aumentando um pouco na inten-

sidade do verão para 15 a 20 m. Isso em detrimento dos alísios de Nordeste e dos ventos de Terral nas marés de Quadratura, fazendo com que o sedimento, por ação da gravidade e força de Coriolis atinja, mais rapidamente, o leito marinho, ficando a água mais transparente. A relação inversa se encontra no inverno, quando os ventos de Sudeste são predominantes e a corrente que era de 0,5 nó a 1 nó passa a ser 2 a 3 nós, levantando o sedimento marinho, acarretando a diminuição da transparência da água.

3.2.1.3 Fouling

Termo inglês que é traduzido por bioincrustação, o *fouling* é a “fixação de animais e/ou vegetais, microscópicos ou não, a quaisquer substratos em meio aquoso” (SOUZA, 2010, p. 286). Neste contexto, a partir do momento em que o navio soçobra, as partes que não tinham contato direto e contínuo com o mar, ou seja, as obras mortas da carena até a superestrutura e mastro passam a oferecer um novo substrato para povoamento de animais e vegetais planctônicos e/ou bentônicos.

Nessa sucessão biológica vão se fixar primeiro as microalgas que, por sua vez, irão oferecer substratos para as macroalgas e animais bentônicos, criando camadas sucessivas de animais e vegetais após as suas mortes, finalizando em uma concreção que envolve todo material que está exposto, seja em ambiente fótico ou afótico, isto é, na parte iluminada ou escura (dentro do naufrágio – cabine, cobertas abaixo, porões).

Em seguida, cardumes de peixes passarão a povoar o naufrágio, tais como: sardinhas, meros, dentões, ciobas, araias, além de tartarugas e de peixes não comerciais que vivem em tal ambiente, como se fosse um recife de coral ou de arenito (*beach rock*). Também são visíveis esponjas, briozoários, anêmonas e outros seres bentônicos.

3.2.1.4 Característica geológica

A Geomorfologia Marinha é a ciência que estuda o relevo submarino no que concerne às suas características e os processos que determinam a sua gênese. A plataforma continental pode ser definida como a continuação da extensão submarina do bloco continental, que tem uma configuração de tabuleiro ou terraço, terminando em direção do mar com uma quebra abrupta, chamada quebra de plataforma ou talude (COUTINHO, 1976).

Em se considerando os vários aspectos da morfologia e da diversidade dos tipos de sedimento da Plataforma Continental do Nordeste, Coutinho (1976) a dividiu em três segmentos, nomeando-os de plataforma interna, média e externa, estando a área do Vapor de Baixo compreendida na Plataforma Média.

A Plataforma Média corresponde à área entre as isóbatas de -20 m e -40 m. Apresenta relevo bem mais irregular, com a presença de canais representativos e paleovales, formados a partir da dissecação da plataforma, quando exposta em épocas pretéritas. Dominam os sedimentos carbonáticos representados por areias e cascalhos formados por algas coralinas, ramificadas, maciças, concreções e/ou artículos de *Halimeda*, moluscos, briozoários e foraminíferos. As associações carbonáticas não mostram sinais de retrabalhamento (MANSO et al., 2004, p.83).

3.3 Fatores causadores de naufrágios no sítio arqueológico Vapor de Baixo

A ausência de âncoras pode indicar que o navio foi rebocado e afundado sem os ferros, caracterizando um Fator Humano – naufrágio proposital, ou elas encontram-se enterradas ou foram retiradas em um segundo momento. O condensador caído, por trás das caldeiras, e as próprias caldeiras não apresentam sinal de explosão.

Existem algumas possibilidades levantadas para o contexto observado, tais como:

3.3.1 Fator Humano

Existe a possibilidade de o naufrágio ter ocorrido com viés proposital, tendo como embasamento teórico a inexistência de boa parte dos aparelhos e acessórios do navio, isto porque são materiais vendáveis e alguns de alto custo como âncora, sino, barômetros, termômetros, medidores de pressão, cordoalha, amarras, correntes, materiais feitos principalmente de bronze ou contendo bronze em sua maior parte.

3.3.2 Fator Estrutural

No que concerne a este fator existe a falta de manutenção de equipamentos e reparos, provocando avarias nas máquinas, no costado, pois leva o navio a trabalhar além de sua capacidade física e com peças já danificadas, indo ao limite da flexibilidade do material, causando a fragilidade das chapas ou peças.

3.3.3 Fator Logístico

Como o navio tinha um viés de carga pode ter acontecido algo que ainda hoje é muito comum: o excesso de material, tentando colocar mais carga do que o preconizado para aquele navio, pelo determinado nos cálculos da engenharia naval, fazendo com que ele perca a estabilidade ou a integridade e arranjo da própria carga.

3.3.4 Fator Hidrometeorológico

As condições marítimas para a navegação, desconhecimento das correntes, a mudança brusca dos regimes de ventos, chuvas torrenciais acarretando a elevação na amplitude das ondas, e se o navio não estiver em estanqueidade, a água pode adentrar comprometendo a estabilidade, levando-o ao soçobro.

Os últimos três fatores seriam possíveis de serem investigados, caso esta pesquisa fosse interventiva, ou seja, existindo uma escavação. Nesse contexto, como não foi possível escavar, só resta o fator Humano como indicação lógica ao naufrágio.

CONCLUSÕES

Os sítios de naufrágios, apesar de explorados maioritariamente como locais de práticas recreativas, como o mergulho e caça submarina, abrigam um sistema integrativo de patrimônio cultural subaquático e vida marinha que merece o máximo respeito por parte de quem visita. Os estudos arqueológicos cumprem o seu papel ao desenvolver pesquisas, que resgatem o máximo possível de informações e divulguem os resultados para que a população em geral passe a apreciar o naufrágio com o sentido de identidade e pertencimento.

Toda pesquisa científica visa responder perguntas sobre um objeto de pesquisa. O Vapor de Baixo desde o início apresentou diversos questionamentos e quanto mais respostas foram buscadas, mais vertentes se mostraram capazes de ser abertas. Mesmo com a pesquisa longe de se dar por completa, hoje ele já se apresenta menos indecifrável que no início de 2017. Já se sabe que ele está perpendicular à costa no rumo Norte de 000º. A primeira hipótese, quanto ao contexto material, era que o Vapor de Baixo fosse um rebocador de porto, devido ao que se observava da potência de seu sistema propulsor e pelo tamanho que era considerado reduzido.

Com a realização da planimetria a partir do bico de proa é possível estimar o seu comprimento total em 46 m, um pontal de 4 m, boca de 8,30 m e um calado de 2,80 m, logo a hipótese de rebocador de porto foi refutada, ele é considerado um barco de grande porte à sua época. Com um casco ogival e rebitado em suas chapas, foi utilizado o corte cronológico de sua construção até o momento do naufrágio entre 1850 e 1920. Ele possuía pouco espaço para passageiros, caso realizasse o transporte de pessoas era em pequena escala, contava com uma tripulação média de no máximo oito pessoas, um convés principal e um porão para carga.

Poucas modificações puderam ser observadas em comparação ao croqui de 2011, ano do último registro feito por Maurício de Carvalho, no tocante às caldeiras e às rodas. As rodas já perderam suas pás, apesar de preservar alguns encaixes, com um diâmetro total de 4,20 m. Já o virabrequim tem um diâmetro de 65 cm com uma extensão total de 8,30 m. Suas caldeiras ainda preservam a tubulação interna em cobre.

Devido ao que foi observado, acredita-se que seja um rebocador de alto-mar, fabricado no Reino Unido (provavelmente na Inglaterra ou na Escócia, principais países construtores das embarcações que vinham para Pernambuco), que possivelmente fazia o transporte de carvão.

O método aqui utilizado pode servir de modelo a ser replicado em outras investigações de sítios de naufrágios. Os estudos precisam ser mais aprofundados objetivando identificar, principalmente, informações sobre o estaleiro, acuidade quanto ao país de origem, identificar novos materiais construtivos dos vestígios que porventura estejam enterrados, dimensionar a capacidade de seus motores, quando foi a sua última viagem e o possível números de sobreviventes e mortos.

Estes se configuram como novos potenciais de pesquisa que podem ser resgatados com a análise de outros tipos de documentação primária, os relatórios da Seção de Inquéritos do Tribunal Marítimo, por exemplo, que ajudam a rastrear toda a trajetória marítima, como estaleiros e rotas comerciais. As listas com estaleiros e engenheiros ingleses também se mostrou um caminho promissor, assim como investigar nos jornais da época (1850 – 1920) as atividades da empresa de rebocadores Wilson & Sons.

Algumas dificuldades foram observadas no decorrer desta pesquisa. A principal foi a lentidão nos trâmites para autorização dos mergulhos por parte da Marinha do Brasil. É de conhecimento dos arqueólogos que as

atividades da Arqueologia Subaquática são de alto custo e quando autorizadas não encontram fácil financiamento.

Os sítios de naufrágios apesar de serem os mais estudados, em detrimento aos demais temas da Arqueologia Subaquática, poucos são os trabalhos práticos. É provável que tanto a demora nos trâmites legais, dificuldades em permissões para atividades interventivas, quanto a falta de incentivo financeiro por parte das Universidades Federais e demais órgãos de fomento à pesquisa científica, desestimulem os pesquisadores a permanecerem na área.

A falta de documentos como, por exemplo, relatórios da CPNCV, que não se encontram mais anexos aos livros de registro, assim como não foram encontradas as plantas baixas dos navios, nem os relatórios de venda da Companhia Pernambucana à Companhia Bahiana, bem como das péssimas condições nas quais se encontra o acervo, dificulta sobremaneira, e por vezes impossibilita, a leitura de várias folhas.

Apesar da documentação da CPNCV ter sido analisada não se encontraram indícios suficientes para descartar o Vapor de Baixo como não pertencente à Companhia, portanto, ainda é possível que ele fizesse parte da frota.

Os inquéritos administrativos, que porventura foram abertos nas Capitâneas dos Portos, cujas cópias foram enviadas para o Serviço de Documentação Geral da Marinha, com sede no Rio de Janeiro, só estão disponíveis em formato físico, para consulta local na biblioteca de sua sede. Como proposta, todo o acervo do Serviço de Documentação da Marinha, que não seja reservado, confidencial, secreto ou ultrassecreto, poderia ser viabilizado online ou ter seu acesso facilitado aos pesquisadores. Esta instituição conta com um vasto e rico acervo histórico podendo subsidiar material para outros problemas de pesquisas arqueológicas.

Fatores Estrutural, Logístico e Hidrometeorológico. Pela materialidade encontrada e pelo Fator Humano estar quase sempre associado aos outros fatores, este se sobressaiu como causador do naufrágio.

Com esta pesquisa pretendeu-se ressaltar a importância de sistematizar as investigações nos Sítios de Naufrágios, mesclando as interfaces da Arqueologia Naval, Marítima e Subaquática para potencializar o resgate histórico do navio, sua identificação e a preservação dos naufrágios que compõem o patrimônio arqueológico submerso, além de contribuir para futuros trabalhos na área, como exemplo, o Arqueoturismo Subaquático, enriquecer o Parque de Naufrágios e subsidiar elementos para a Carta Arqueológica de Naufrágios de Pernambuco – século XX.

Pernambuco tem sido pioneiro nos estudos dos Fatores Causadores de Naufrágios, sendo esse ainda um tema pouco explorado na Arqueologia Subaquática, o que leva ao desconhecimento da sistematização dessas informações não só a nível regional, mas nacional. Sistematizar e identificar os fatores causadores de naufrágios permite ao arqueólogo traçar sua metodologia de forma a compreender quais circunstâncias atuaram para que uma embarcação tenha vindo a soçobrar, sendo este quase sempre um dos primeiros problemas levantados pelo pesquisador que estuda naufrágios.

Não realizar escavações prejudicou os resultados conclusivos desta pesquisa, pois implica a não obtenção da confirmação de alguns dados que só poderiam ser vistos com métodos interventivos, como os

REFERÊNCIAS

AMARAL, M. P. V.; SOUZA, C. C. R; LEITE, M; LINS JUNIOR, H. M. M. 2018. O Rebocador Florida (1908-1917): o nascimento de um sítio arqueológico subaquático no litoral Pernambucano com cara de museu. In: Revista *Navigator*, Vol. 14, Nº 27, p. 145 – 156.

ARAÚJO, J. G. 2000. *Catálogo de naufrágios e afundamentos na costa do Brasil, 1503 a 1995*. Salvador: IGHB.

CARVALHO, M. 2016. *Naufrágio Vapor de Baixo*. Naufrágios do Brasil (on-line). Disponível em: <https://www.naufragiosdobrasil.com.br/naufvaporbaix.htm>. Acesso em: 28 out.

CIRNE, L; RIOS, C. PERAZZO, M. 2022. *A relação entre sítio e contexto arqueológico: um estudo de caso da Draguinha no mar adjacente a praia de Boa Viagem, Recife – PE*. Fumdhamentos, Vol. XIX, N.1. p. 67-89.

COUTINHO, P. N. 1976. *Geologia Marinha da Plataforma Continental Alagoas – Sergipe*. Tese Livre Docência, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

FONSECA, M. M. 2005. *Arte Naval*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha,

ICOMOS. *Proteção e Gestão do Patrimônio Cultural Subaquático*. Sófia: ICOMOS, 1996.

Disponível em: <http://www.revista.sabnet.com.br/index.php/revista-de-arqueologia/article/View/303/302>. Acesso em 10.mai.2017.

ICOMOS. *Carta Internacional para Gestão do Patrimônio Arqueológico*. Laussane – ICOMOS, 1999. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/>

Carta%20de%20Lausanne%201990.pdf. Acesso em 10 mai. 2017.

MARINHA DO BRASIL. 2003. Diretoria de Portos de Costas. Portaria nº 108/DPC, de 16 dezembro de 2003. Normas da Autoridade Marítima para pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, encalhados e perdidos (NORMAM - 10/DPC.). Rio de Janeiro: Marinha do Brasil.

MARINHA DO BRASIL. 2016. Diretoria de Portos de Costas. Normas da Autoridade Marítima para Atividades Subaquáticas (NORMAM - 15/DPC.). 2. ed. Rio de Janeiro: Marinha do Brasil. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam15_0.pdf. Acesso em: 15 mar. 2017.

MANSO et al. 2004. *Sedimentologia da Plataforma Continental*. In: ESKINAZI-LEÇA, E.; NEUMANN-LEITÃO, S.; COSTA, M. F. Da (Orgs.). *Oceanografia: um cenário tropical*. Recife: Bagaço, p. 59 – 86.

PEREIRA DA COSTA, F. A. 1983. *Anais Pernambucanos*. Recife: Fundarpe, 2 ed.

RIOS, C.; VALLS, M. 2008. *Carta arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco: de 1503 a 1600*. CLIO. Série Arqueológica (UFPE), v. 23,

SOUZA, C. C. R. 2007. *Identificação arqueológica de um naufrágio localizado no lamarão externo do porto do Recife, PE Brasil*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife.

SOUZA, C. C. R. 2010. *Arqueologia subaquática: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco*. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife: Via Design Publicações.

SOUZA, C. C. R.; AMARAL, M. P. V. 2021. O panorama da Arqueologia Subaquática no Nordeste do Brasil. In: VIANA, D. L et al. *Ciências do Mar: dos oceanos do mundo ao Nordeste do Brasil*. Recife: Via Design Publicações.

TAKAI, O. K.; ITALIANO, I. C.; FERREIRA, J. E. 2005. *Introdução a Banco de Dados*. São Paulo: USP.

UNESCO. 2001. *Convenção da UNESCO para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático*. Paris.

NOTAS

¹ É denominado de entidade todo objeto que é representado na base de dados. (TAKAI; ITALIANO; FERREIRA, 2005).

² Propriedades particulares que descrevem as entidades. (Ibidem, 2005).

Documento

Vagner da Rosa Rigola

Documento: PEREIRA, Luís Barroso. Rellação Nautico-Militar da viagem da Fragata do Imperio do Brazil a Nitherohy a cargo do Cappitão de Mar e Guerra João Taylor Commandante; sendo oficial Immediato o Cappitão de Fragata Luís Barroso Pereira. Compreendendo o periodo de sua sahida do Morro de S. Paulo em 2 de julho, até 9 de novembro, dia em que aferrou no porto da Bahia.

Data: 1823

Fonte: Revista Marítima Brasileira (1881)

200 anos da viagem da Fragata *Niterói*

Vagner da Rosa Rigola

Capitão-Tenente (AFN) e Mestrando em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) e Escola Naval de Portugal. Atualmente é pesquisador do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

No contexto das comemorações do bicentenário da criação da Esquadra não se pode prescindir de ressaltar um dos mais notáveis fatos protagonizados pela Marinha brasileira no contexto da Guerra de Independência: a viagem da Fragata *Niterói* em 1823. Com intuito de rememorar essa efeméride naval que também completa duzentos anos de sua realização, traz-se novamente à luz a transcrição do manuscrito do então Imediato daquele navio, o Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira.

A viagem da Fragata *Niterói* iniciou com a retirada da esquadra lusa da Bahia em 2 de julho de 1823. Na ocasião, vislumbrando a impossibilidade de atacar com a nau Pedro I, duas fragatas e uma corveta a poderosa esquadra portuguesa de mais de 80 navios, o Almirante Thomas Cochrane concebeu que a melhor estratégia seria deixar o comboio do Almirante Félix de Campos sair, para em seguida tomar-lhes os navios que pudesse “acometer a salvo”. Na viagem realizada entre os dias 2 de julho e 9 de novembro de 1823, a Fragata *Niterói* navegou até a foz do Rio Tejo, tendo acossado e apreendido 18 navios portugueses ao longo de seu cruzeiro.

A Fragata *Niterói* era um navio de 42 canhões e desde 2 de março de 1823 encontrava-se sob o comando do Capitão de Fragata inglês John Taylor. Na viagem durante o segundo semestre de 1823, Taylor navegou com uma tripulação de 300 homens, dentre esses 160 marinheiros, 67 soldados de Marinha e 7 oficiais de patente.

Pelo fato de a fragata ter sido um dos primeiros navios a receber tripulação no Rio de Janeiro, havia entre os marinheiros um grande quantitativo de brasileiros, ainda assim, 80 deles eram ingleses. Entre os oficiais de John Taylor estava o autor do documento que ora se república, o Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira, o imediato do navio. Além desse, a oficialidade estava composta pelos Primeiros-Tenentes Justino Xavier de Castro e Samuel Chester, os Segundos-Tenentes Antônio Venceslau da Silva Lisboa, Francis Drummond, James Wallace e João Pinto Drummond, o escrivão¹.

Em meio à tripulação da Fragata *Niterói*, encontrava-se servindo como voluntário, com apenas 16 anos de idade, o jovem Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante e Marquês de Tamandaré, o maior herói naval nacional e Patrono da Marinha do Brasil. Apesar da tenra idade do voluntário, ao retornar o Comandante Taylor não deixou de enaltecer o zelo, dedicação e coragem do jovem que naquela viagem realizava o seu batismo de fogo; desempenhando a primeira missão de relevância de uma carreira coroada de glórias.

Nesse sentido, o manuscrito do Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira apresenta a narrativa de uma viagem repleta de simbolismos. Era a primeira vez que um navio da nascente Marinha de Guerra do Brasil navegava até o hemisfério norte. A primeira ocasião em que o pavilhão brasileiro foi desfraldado em mares europeus.

Pelo menos até o final do século XIX, o documento original encontrava-se sob a posse do então Chefe de Divisão Arthur Silveira da Mota (Barão de Jaceguai) e foi pela primeira vez transcrito e publicado pelo Primeiro-Tenente Garcez Palha na Revista Marítima Brasileira em 1881². No ano seguinte, Theotônio Meirelles da Silva também inseriu o teor dos escritos de Barroso Pereira no segundo volume de sua obra *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*³. Já no século XX, dois anos após as comemorações do centenário da viagem da Fragata *Niterói*, o Almirante Henrique Boiteux novamente trouxe a público o teor do documento republicando-o na Revista Marítima Brasileira em 1925⁴.

Para além da relevância da viagem da Fragata *Niterói*, essa é também uma oportunidade para rememorar os feitos do autor do documento ora novamente trazido a público, o Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira. Após retornar da notável jornada, Barroso Pereira recebeu o comando de um navio para combater a Confederação do Equador, e em 1826 encontrava-se no Rio da Prata na luta contra as Províncias Unidas durante a Guerra da Cisplatina.

Lá, morreu em combate defendendo a Fragata *Imperatriz*, o navio que comandava quando foi atacado na noite de 27 para 28 de abril de 1826. Mortalmente atingido no peito durante o combate, deixou como último suspiro uma frase que bem simbolizou o seu valor como homem do mar: “Não se assustem que não he nada”⁵.

Pela transcrição que se segue será possível conhecer um pouco mais desse personagem da história naval brasileira e das circunstâncias da memorável viagem da Fragata *Niterói*. Cumpre ressaltar, por fim, que pelo fato de não se ter encontrado o documento original, a versão ora transcrita segue a publicação de Garcez Palha na Revista Marítima Brasileira de 1881. Nesse sentido, optou-se por preservar a escrita original da publicação, mantendo a ortografia da época.

RELLACÃO NAUTICO-MILITAR DA VIAGEM DA FRAGATA DO IMPERIO DO BRAZIL A NITHEROHY

A CARGO DO CAPPITÃO DE MAR E GUERRA JOÃO TAYLOR COMMANDANTE; SENDO OFFICIAL IMMEDIATO O CAPPITÃO DE FRAGATA LUIS BARROSO PEREIRA. COMPREHENDENDO O PERÍODO DE SUA SAHIDA DO MORRO DE S. PAULO EM 2 DE JULHO, ATE 9 DE NOVEMBRO, DIA EM QUE AFFERROU NO PORTO DA BAHIA. 1823.

A Esquadra Brasileira, que com inesperada fortuna, e como por evidente Protecção da Providencia largou do Rio de Janeiro debaixo do commando do Illustre e Bravo Primeiro Almirante Lord Cocraine Marquez do Maranhão, para libertar a Bahia da oppressão e tyrania dos satellites da facção revolucionaria das Côrtes de Portugal, não tinha podido prehencher o seu fim por concussão de fataes circunstancias: occorrerão outras que fizerão estacionar parte das Embarcações dentro do Morro de S. Paulo, bem que erão corollarios das primeiras: Eis a razão por que a Fragata Nitherohy se achava separada da Nau Pedro Primeiro, e não gozava da glorioza tarefa de bloquear a Bahia: o seu commandante porem com os officiaes e mari-nhagem Ingleza teve a fortuna de acompanhar Sua Excellencia o Snr. Marquez do Maranhão nas suas operações a bordo da Náu, ficando a Fragata com o resto da guarnição Brasileira: Assim bem que innocentemente o official immediato padecêo immersão no serviço militar durante aquella epoca da campanha, todavia não deixou de lhe tocar sobeio trabalho, e de atendivel consideração.

Apurados porem os inimigos, e conhecendo, que o desastre militar era inevitavel obstinando-se na sua louca e criminoza defesa, decidirão evacuar; apezar porem de todos os estratagemas, seus intentos e projectos não escaparão nem podião surprehender a penetração e agudo talento do Primeiro Almirante; e sem duvida com tal receio elles promoverão antecipar a evacuação, antes da epoca decretada: e todavia assim mesmo dando a véla no dia dous

de Julho não conseguirão illudir o Almirante Brasileiro, mas desgraçadamente não estava ao alcance de Sua Excellencia crear recursos do nada, nem fazer effectivas suas sabias providencias no meio de insuperaveis obstaculos.

Neste conceito e estado de cousas apparecêo no Morro o Commandante da Nitherohy com os seus officiaes Inglezes e marinagem, e alem de chegar inopinadamente no dia primeiro, trazia ordem terminante para dar a véla no seguinte dia dous de Julho. Considerado o estado da Fragata, a escassez dos meios, pode bem avaliar-se quaes dilficuldades se vencerião, qual trabalho, e energica actividade era necessariamente correspondente para cumprir a ordem, mas sobrava a disciplina, o amor da Gloria e o Patriotismo: assim bem que falta de muitos artigos a Fragata estava fora no dia apontado; seria injusto negar os louvores merecidos a toda a guarnição, naquella epoca com maioridade de Brasileiros.

Reunida a pequena Esquadra no dia trez, e não se compondo senão da Nau Pedro Primeiro, Fragata Nitherohy, Real Carolina, Curveta D. Maria da Gloria, e Bergantim Andrade, velejou em alcance do inimigo tendo todos os Commandantes recebido suas instrucções e ordens particulares acerca de seus destinos e operações; ignora-se quaes fossem, mas pelo rezultado, pelo modo de navegar do Navio General, se pode sem erro concluir que Sua Excellencia queria operar sobre si, para não ser constrangido a acceitar hum combate que não lhe conviesse em attenção aos interesses do Brazil naquele entoncos: confiando no demais na pericia, coragem e honra dos officiaes que tinham a seu cargo Embarcações de guerra, deixando-os por isso manobrar a seu arbitrio e vontade: soprando vento favoravel, perto das cinco horas da tarde apparecêo em vista o Comboy inimigo navegando ao Nordeste, não com força de vela para se conservar reunido, cautella que não lhe valeo, pois em breve teve sinistra separação.

Huma noite escura chuvosa e de tempestade veio apóz de hum dia aprazivel, foi favoravel ao inimigo que conseguiu roubar-nos o rumo, mas foi ao mesmo tempo para elles gravemente prejudicial por não poderem conservar-se reunidos; o mesmo accoteco a Esquadra Brasileira, porem em razão de obrarem e navegarem cada um Commandante sem preceito de comboy, por taes serem suas instruções: Assim no seguinte dia so estavam em vista a Real Carolina e Maria da Gloria, e mesmo em distancia, tal comtudo que se vio fazer fogo sobre embarcações inimigas separadas do comboy, e tomallas: Indecizo o Commandante a que rumo lhe demoraria o Almirante e o inimigo, e achando-se proximo da Costa pairou bordejando até a meia noite.

Fez-se na volta de Lesnordeste a huma hora da madrugada, e não tardou muito que se não vissem luzes, que se suppozerão ser do comboy Luzitano, demorando ao Nornordeste; e ao amanhecer com effeito se divizarão grande numero de vélas: de tarde claramente se distinguio sua força e qualidade; a Nau, duas Fragatas, trez Curvetas, hum Bergantim e nove Galeras⁶, todavia na distancia não se podia affirmar com moral certeza, o que no dia seguinte se verificou pelo registo da Sumaca S. José Triumpho, que se remetteo para o Rio com offiicios: do seu Mestre constou serem as mesmas embarcações de guerra assima referidas, suppondo-se já tomados os transportes que faltavão, ou ao menos extraviados; constou mais serem as ordens das Côrtes que parte das Embarcações e tropa passassem ao Maranhão: esta circumstancia se possivel he dobrou o cuidado do Commandante, e seu zelo para não desemparar o inimigo conservallo sempre em susto e cuidado pelo temor dos Vasos do Império do Brazil, observando seus movimentos, por cujo motivo na tarde do mesmo dia se aproximou o mais possivel, e era sem duvida huma scena bem extraordinaria vêr huma pequena Fragata navegar a rumo de caça de uma força tão superior, e esta conservar-se em indolente permanencia, quando o Commandante da Nitherohy montado dias inteiros sobre a verga do velaxo parecia escarnecer de seu poder; alias lhe restava o pezar e a toda a guarnição de não se offerecer opportuna occazião de os hostilizar, e provar-lhe a bôa disposição da importuna embarcação Brasileira, que felizmente para elles se achava só.

Attendendo ao informe do Mestre da Sumaca, mesmo não sendo certo, era de razão, e como tal julgou o Commandante acertado hir ao Maranhão, logo que a Esquadra inimiga se fizesse na volta da Europa, mas emquanto isto não tinha execução quiz o Commandante a todo o risco tentar algum golpe atrevido, mesmo que não tivesse muito fructo: Achava-se a Fragata na Latitude de nove para dez grãos, dia sete, entrou de noite no comboy, que navegava em linha, passou a tiro de fuzil da vanguarda, e correndo para a retaguarda sempre a distancia de fogo despejou toda a banda de estribordo sobre o ultimo navio, que depois se soube ser o S. Gualter: Ha neste passo couzas raras a notar; não ser caçada a Fragata passando tão perto da Nau; o arrojido do Commandante; o denodo da guarnição; a certeza e silencio das manobras, e a reciproca confiança, rivalizando a Guarnição com o Commandante, este no seu denodo e temeridade, aquella na firmeza e alegre obediencia em satisfazer as ordens, pois apezar de ser feliz não se deve escurecer o risco e perigo, nem negar o louvor a tenção e motivo de fazer brilhar a Gloria da Marinha Brasileira. Não podia deixar de causar na alma do Commandante a mais grata sensação o vêr dar hurna tão primorosa banda no meio das trevas sem o mais leve borborinho: a não ser louca temeridade o Commandante tentaria cortar a linha, e no momento de surpresa despejaria huma banda pela poupa de huma das Fragatas ou mesmo saudaria a Nau, pois segundo confessou por vezes o invistio vehemente tentação, suffocada porem pela responsabilidade de huma Embarcação do Estado á elle entregue com plena confiança.

Navegou a Fragata sempre em caça de observação ate que na tarde de dez de Julho achando-se ja na Latitude de seis para cinco grãos pareceo quazi certo que o inimigo seguia para Portugal: em virtude do que passou o Commandante a pôr em execução o seu projecto de hir a altura do Maranhão: moveo o maior dissabor ao Commandante receber neste tempo parte de achar-se bem ferido o mastro grande, rendido e arruinado o mastro da Mezena, isto alem de todo o pano da Fragata se achar sumamente diafano e dilacerado, pois do Rio sahio com elle velho, parecia fazer impraticavel a brioza derrota, que se projetava: com actividade se cuidou em remediar a avaria e cerrando os olhos a sustos e receios proceder na carreira ja incetada com tão felizes auspicios: Correo-se pois com vento forte pelo canal de S. Roque não sem picante cuidado dos seus perigozos baixos, em attenção a extraordinaria corrente que se encontrou, e ao tempo ser tempestuozo; tudo superou a fortuna do Brazil.

Na tarde de onze encontramos uma Sumaca preza da Maria da Gloria, o tempo não permittio hir a bordo, mas passando a falla duas vezes o Commandante prevenio o joven e inexperiente official que a commandava, da sua perigoza posição, pois bordejava para tomar Pernambuco, o que sendo impossivel, lhe fez dizer demandasse o Ceará, como no seguinte dia se não avisasse, pungente receio existe da sua sorte, talvez bem funesta. Com feliz viagem se avistou o Ceará na tarde de doze, e anciozo o Commandante de enviar embarcação á terra, tanto para tomar lingua, quanto para espalhar a grata noticia da salvação da Bahia, quando alias o embaraçava o receio da demora, e de outras não pensadas occurrencias hum venturoso acazo deparou sobre a Costa hum cutre que vinha de Pernambuco; fêz-se vir a bordo o Mestre bem que com custo pois nos tomava por Luzitanos. Sem a menor demora o Commandante escrevendo ao Governo huma civil carta remetteo para ser derramada pelas Provincias a seguinte Proclamação.

Aos Valerosos Habitantes das Provincias do Norte do Brazil. Livre da tyrania exulta já a malfadada Bahia agora Feliz por se ter lançado nos Braços do Melhor dos Soberanos: Os vis e crueis oppressores constrangidos pelo valerozo Exercito Brasileiro, e pela denodada Esquadra a cargo do Benemerito Primeiro Almirante Lord Cochrane pizão em fuga sobre o Oceano: he porem dolorozo que vão carregados de despojos, bem como vão carregados de crimes e de maldições: Nem os Vazos Sagrados, nem as Santas Relliquias escaparão á sua sacrilega avareza! Deve comtudo, consolar-nos

que o valerozo Almirante vai em seu alcance: a Fragata Nitherohy debaixo de meu commando tem a mesma commissão; he de esperar haja ocasião de os hostilizar o mais possivel. A' honra e gloria de tal empreza eu sou bem feliz de ajuntar o prazer de levar ao vosso conhecimento tão aprazivel nova: Successo que immediatamente decide da sorte do Brazil. Tudo se deve primeiro a Providencia, e depois aos Disvelos Sabios e Augustas Medidas do Nosso Adorado Imperador. Em breve do Amazona ao Prata so retumbarão os Venturozos e Gloriosos Vivas — Ao Primeiro Imperador do Brazil Pedro o Grande. Bordo da Fragata Nitherohy a véla a vista de Ceará 12 de Julho de 1823 – Assignado - João Taylor— Cappitão de Fragata Commandante.

Deve-se fazer a justiça que não foi vaidade ou orgulho que deo nascimento á anterior peça, mas sim a intima conviçãõ de que seria util aos interesses do Imperio, devendo o Publico relevar o apparecer sem o cunho da eloquencia digna do objecto, e por ser obra de hum momento. Bordejava o Cutre para tomar o Ceará, e ja a Fragata demandava o Maranhão com força de véla, embellezada a Guarniçãõ em seus futuros destinos.

Preenchida a altura do Maranhão com navegaçãõ proxima da costa conservou-se a Fragata cruzando sem que apparecesse véla alguma ate o dia quatorze, era por tanto certo que vistas as circumstancias do tempo e vento favoravel, ou as Embarcações que erãõ destinadas para o Maranhão ja estavãõ dentro, ou tinhãõ tomado diferente destino, e por tanto se fazia inutil a demora e prejudicial quanto ao alcance do inimigo: deitou-se a caminho para cortar a linha quanto antes: com effeito na noite seguinte pela vêz primeira sulcou o Oceano do Norte huma Embarcaçãõ de Guerra do Imperio, salvo, se a Nau Pedro Primeiro não o praticou algum dia antes: Se o coração de todo o bom Brasileiro não pode deixar de palpar com alegre sensibilidade ao reflecionar em tal passo, julgue-se do que deviãõ sentir os que a bordo da Fragata hiãõ com intrepidez buscar o inimigo a Região das Ursas, não deixando com tudo de soffrer magua e saudade ao ver mergulhar o Augusto Cruzeiro.

Com ventos prosperos em veloz carreira seguia a Fragata sem que occorresse novidade, quando no dia vinte e hum fallou-se a hum Bergantim navegando de Pernambuco para Gibraltar, deo noticia de terem entrado naquele porto varios transportes aprezados pela Nau D. Pedro Primeiro; e no dia vinte e quatro á huma Galera da mesma Naçãõ, deo a espantosa noticia da contra-revoluçãõ em Portugal, e de terem sido derribadas as Cortes pelo Partido Realista anticonstitucional: No dia sete de Agosto porem, estando em vista huma grande embarcaçãõ, e tendo sido reconhecido o pavilhãõ Portuguez julgou-se seria hum dia de Gloria para a Nitherohy battendo uma Fragata Luzitana, e era tal a confiança do Commandante, que não duvidava da victoria, e mais de que esta seria declarada sem longo combate; fallou á Guarniçãõ não para a incorajar, era superfluo, vendo os semblantes e a dispoziçãõ, mas sim para lhe fazer entender que não seria contente se o combate em dez minutos não estivesse finalizado, protestando da sua parte pôr a Fragata a beijar os laizes da inimiga: quanto ao demais o entregava a honra e coragem da sua valeroza guarniçãõ: he de crêr não se equivocasse, mas a fortuna deparou em vez de Fragata o Transporte Grão Pará.

Erãõ as ordens passadas ás Batteringas só fazer tres tiros para intimar arriassem a Bandeira, e se rendessem: quis porem a fatalidade que louca temeridade e pouca pericia sem nenhuma prudência levasse o Commandante da tropa do transporte ao delirio de querer batter-se: ao approximar-se forãõ vistos soldados a postos, rectificando as pontarias, e tendo outros prompts para a taifa: Sendo do dever de hum official em commando poupar a effuzãõ de sangue, não sacrificar a vida de seus subditos para minorar a perda do inimigo, e emfim decidir a accãõ o mais prompto possivel, o Commandante levado de taes reflexões, apesar de que repugnasse a seu generoso coração, immediatamente alterou as ordens, e em minutos de intervallo foi arriada a Bandeira Ingleza que estava hissada, para tremular a Brasileira: ainda bem não tocava o penol, quando choveo sobre o inimigo hurna banda clara de bala, raza; sau-

davel medida; aterrados nem um só⁷ dispararão: forão bem felizes de ter poucos mortos, devido isto ao desprezo ou pouco interesse que os artilheiros tomarão contra hum mercante, bem que tivesse montadas e promptas oito peças por banda era debil competidor para o seu orgulho.

Perplexo se achou o Commandante sobre o destino que daria á tal preza, carregada de duzentos e setenta soldados e grande numero de passageiros, sobre a Latitude de quasi trinta e hum graos Norte : a Fragata não podia prescindir dos poucos mantimentos que tinha a bordo, e menos de agua: o transporte não tinha os suficientes para regressar ao Brazil: nem era conviniente despir a Fragata de gente para o guarnecer, quando hia buscar combates sobre a Costa de Portugal. Assim mandou arrojor ao mar toda a sua artilharia, tomou-lhe a polvora, e todo o armamento, fez que todos assignassem termo de prizioneiros de guerra, e como taes não poderão tomar armas contra o Brazil durante a presente guerra: isto concluido o despedido. Deve acreditar-se que este era o melhor arbitrio, e o mais proprio das circunstancias; seguindo na mesma derrota registou-se no dia onze uma Galera Franceza vindo da India para a Europa: não communicou novidade de consequência.

Achando-se a fragata próxima á altura das Ilhas, e não havendo aguada para que se podesse demorar sobre a Costa, pareceo acertado refrescar, e fazer agua na Ilha das Flores, onde ella aportou no dia dezanove do mesmo mez: conservou-se sempre sobre a vela e com a bandeira Ingleza, afim de evitar contestações desagradaveis, bem que tendo ali chegado já de officio a certeza da queda das Côrtes, e liberdade Del Rey S. M. F., he muito de suppôr não houvesse implicancia, mesmo que se hissasse a Bandeira Brasileira: todavia não se deixou apparecer senão a porção da guarnição Ingleza: houve reciproca hospitalidade, sem a menor diplomacia; e superando mil dificuldades conseguiu-se progredir na derrota para Portugal a vinte e quatro: Logo, ao separar-se da Ilha a Fragata, se registou hum Bergantim Inglez que nada dice de que se deva fazer menção: era da tenção do Commandante tocar no Faial onde devião ter arribado muitas embarcações inimigas, mas não dando o vento, cedeo-se a esta má fortuna; correo-se quazi no paralelo da Roca como derrota mais obvia a encontrar embarcações que o devião demandar.

A vinte e seis deo-se caça e tomou-se o Hyate Alegre, que apesar de não ser de valor, o Commandante aproveitou para remetter para o Rio officios dirigidos a S. Exa. o Sr. Marquez do Maranhão e ao Ministério, cujos conduzio hum official; correndo para a Costa na manhã de vinte e nove apparecendo em vista duas embarcações, huma pela proa e outra pela poupa, decidio-se a caça pela primeira; a calma porem não consentio approximar-se a Fragata, que tendo Bandeira Ingleza, o navio caçado hissou bandeira inimiga: não estando a atmospheria clara não se pode bem conhecer a qualidade da embarcação sendo certo ser mui grande, quazi ao sol posto deu todas as ideas de ser a Nau D. João VI: logo por consequencia devia ser Fragata a que navegava pela nossa poupa. Então se multiplicou a vigilancia do Commandante na sua navegação nocturna, sendo o vento variavel não valeo a falsa derrota, pois de noite em bordo opposto vinha a Nau cortar o caminho da Fragata, e tão proxima que foi preciso arribar para dar passagem á tal superior competidor, sendo esta Fragata mui debil para disputar o passo: tão proxima que evidentemente se conheceo o tombadilho e as baterias: apesar disso não se deixou de procurar a Roca, e assim ao amanhecer vio-se a Nau velejada e a Fragata atravessada; motivou alguma desconfiança, e por isso se parilizou a tomada do Hyate Correio de S. Miguel, que logo depois se effeituou mesmo tendo em vista os inimigos; foi enviado para o Rio, pois não apparecendo prezas de valor não se queria disgustar a tripulação desprezando os que a sorte apresentava: e havendo-se ao mesmo passo registado o Bergantim Inglez Elisabeth, que hia para Gibraltar, á rogos do Commandante, e com sacrificio de quarenta pezos por cada hum em metal ou mantimentos, recebeo o seu Cappitão vinte e cinco prizioneiros: dous dias depois igualmente se aprezo o Hyate Esperança, que foi dirigido para o Rio: ao mesmo passo se

registou uma Galera Ingleza que não deo novidade: Forão consecutivamente apreizados os Hyates Vigilante e Bom Successo, e o Bergantim União, estes dous forão destruidos, o ultimo queimado, e o penultimo mettido a pique, depois de se aproveitar o possivel, o primeiro foi guarnecido e velejou para o Rio, bem como a oito a Galera Prazeres e Alegria vinda do Pará: he bem singular que ao mesmo passo que se guarnecia a Galera e se mettia a pique o Hyate apparecesse em vista e se approximasse parte da Esquadra inimiga, composta de trez Curvettas e duas Charruas: assim tendo já feito duas prezas em vista da Nau e Fragata Perola, que a esse tempo corrião para Lisboa o mesmo se repetio com geral contentamento da tripulação á vista das referidas embarcações; pode julgar-se dos sentimentos do Commandante e Officialidade Brasileira vendo assim tremular e escarnecer do poder dos Luzitanos o Pavilhão Brasileiro guardado por uma Fragata de pouca força. Sem risco de adulação se pode acreditar que com tal guarnição se poderia tentar alguma couza contra o inimigo, e o Commandante não estando alheio de tal projecto esperava hir inopinadamente sobre elle na seguinte noite julgando de presente o dever proteger a preza, pois que o inimigo só appareceu pela meia tarde; estavamos em distancia de o caçar antes de poder entrar no Tejo. Hum acontecimento imprevisto e singular fez desvanecer tal idéa; era noite escura, da-se parte de embarcação proxima por sotavento, não custou chegar a postos a guarnição, pois dormio nessa noite junto das peças inclusivamente o Commandante da batteria do convèz : sobe á Tolda o Commandante e julgando ser embarcação das que hião na retaguarda das Curvettas manda metter o leme de encontro, em tres minutos estavamos a tiro de pistola da Nau D. João Sexto; trez vezes nos fallou com arrogancia em claro Portuguez, e outras tantas o silencio foi a unica resposta, fallou em Inglez, então o Commandante respondeu Fragata Britanica Commandante F., hindo com amura contraria ao momento se apartou: loucura seria idear combate, mas a não ser a consideração de que retaguarda viria a Fragata que dias antes se achava na sua conserva, he muito natural que virando a Fragata de bordo a fosse saudar pela poupa com huma banda, como se dezejava fazer no dia sete do mez anterior; por instantes se esperava encontrar a Fragata, e como cumpria intrepidamente se achava prompta para acção: vãa esperança, a Perola se achava junto de Lisboa, como depois nos constou.

Nada tardou que não apparecesse outra embarcação, que se pensou ser o Bergantim Audaz, e com a mais presteza se caçou, infelizmente era estrangeiro amigo: virou-se para demandar a Roca, apesar de termos moral certeza que ao mesmo rumo corria o inimigo em forças tão superiores: de caminho aprezou-se o Hyate S. José, e de tarde avistamos o Cabo. Poderia talvez sem aumentar o perigo hir mostrar-se o Augusto Pavilhão Estrellado ás Fortalezas do Tejo, mas isso não daria lugar a que podessemos continuar o curso por muito tempo: assim na distancia de vinte e quatro milhas viramos: Eis para a Gloria do Novo Imperador huma pequena Fragata á vista do promontorio illusorio escolho da Liberdade Brasileira, arrostando as bandeiras da oppressão e tyrania e fazendo tremular o Nacional e Imperial Pavilhão: tal empreza com tanta presteza effectuada não podia deixar de sensibilizar todos os honrados Brasileiros e aterrar os oppressores; e será sempre digno honrozo e glorioso laurel para o primeiro official Brasileiro que cooperou e para o commandante que o executou. Graças sejam dadas ao Imperador em tudo Primeiro - Pedro o Grande.

Pairando se conservou Fragata, e assim aprezou o Hyate Providencia, e a Galera Nova Amazona, recém sahida de Lisboa, prezas que ambas forao logo para o Rio: Contava-se dez de setembro, estava preenchida a commissão da Fragata, pois pelo Cappitão da Amazona com certeza constava ter entrado no Tejo o resto da Esquadra, cuja segurança queria o commandante trazer a Corte; aberto o Prego de S. Ex. o Sr. Primeiro Almirante, parece que era concebido em ordens terminantes de regressar ao Rio immediatamente; hião-se incurtando os bastimentos, achava-se o pano da Fragata o mais arruinado possivel, havia em Portugal mudança Politica e Ministerial relativamente ao Brazil: assim todas estas considerações e ragoes imperiozamente decretavão que a Fragata regressasse para o Austral Hemispherio: neste supposto tendo registado hum Bergantim Inglez que hia para Faro, nelle se deitarão varios prizioneiros,

e sem demora no dia seguinte onze se aproximou a Fragata do Norte de Lisboa para lançar em terra o resto: cumpre advertir que na altura de Lisboa se registrarão varias embarcações amigas neutras, e que se deixou seguir para seu destino hum triste Hyate Portuguez, em razão de ter todo o seu carregamento de propriedade Ingleza, e navegava para a Irlanda.

Com a maior fortuna no seguimento da costa aprezo de tarde o Hyate Paquete de Setúbal, metteu-se-lhe agua e mantimentos a bordo e nelle se lançarão á noite os prizioneiros para seguirem para sua Patria no dia doze, assignando um termo analogo ao que prestarão os officiaes a bordo do Gran Pará: este Hyate fez delle doação o commandante a dois Mestres prizioneiros, e deu ordem que entrasse na Figueira; a hum delles entregou o commandante a seguinte carta de officio, cuja julgou acertado dirigir ao Ministerio.

Ilm. e Exm. Sr. - Os meus sentimentos o decoro e delicadeza de hum official honrado, que pelo amor da Gloria abraçou e jurou defender a Cauza Sagrada do Brazil, a bem posta opinião da Brava e Generosa Nação Brasileira que tão primorozamente e tão gloriozamente Proclamou a Sua Independencia, debaixo dos Auspicios de hum Heroe seu Augusto Imperador; fazem que eu tome a penna para produzir a V. Ex. os justos motivos e irrefragaveis razoes que me tem levado a obrar hostilmente contra a Nação Portugueza, victima de seu delirio em acreditar demagogos carbonarios. Deve V. Ex. porem fazer-me a honra de se persuadir quanto peza a meu coração vêr ateadada uma guerra tão superflua e prejudicial á Portugal, e tão contraria aos Filiaes e Paternaes Sentimentos de tão Altos e Augustos Soberanos. Abrindo mão de entrar em axiomas politicos, ou questões de direito publico, que não me pertencem, e são superfluas, logo que á luz publica apparecêo, e a face do mundo o Generoso e Briozo Manifesto de Sua Magestade Imperial, me limito a ponderar a V. Ex. o seguinte: primeiro, o mesmo Manifesto a formal Declaração de guerra, com os fundamentos que a motivarão, cujo seria sem effeito no cazo das Cortes revolucionarias se não obstinarem no seu louco e barbaro sistema, ou a Nação não corresse allucinada apoz de uma ideal Soberania sobre o Brazil; em segundo lugar o infame comportamento de parte das tropas Luzitanas na Bahia, mesmo quando forão constrangidas a evacuar a Cidade, a barbara obstinação de seus cheffes, e as instruções que receberão para no Maranhão hir proseguir na guerra de vandallagem, cazo evacuassem a cidade que dominavão, procurando sempre semear nas nossas Felizes Regiões o veneno do sistema carbonario e oppressor, tanto para adulterar a religião dos incautos Brasileiros, quanto para enthusiasmar ingratos europeus. Finalmente o ver S. M. F. conservar o Titulo vão e injusto de Reino Unido, e não dar-se nos despachos das embarcações que seguem viagem para o Brazil a Glorioza Cathegoria que merece e possui, isso com desdoiro da Nação Brasileira e seu Augusto Soberano. A' vista de tão claras reflexões não encontro a menor duvida de qual devera ser o meu comportamento dever e conducta, tendo a honra de commandar hum vazo de guerra da Armada do Imperio; e tendo prehenchido as militares e guerreiras funções inherentes á tal commando, posso sem vaidade applaudir-me da maneira humana e generosa com que tratei e fiz tratar os prizioneiros, bem que neste ponto eu tirei a satisfação que V. Ex. será inteirado pela vóz publica, e por elles pessoalmente, dando huma clara prova que a Nacção Brasileira segue na prezente guerra por violencia, a não por vingança ou rancor apesar de ter altos queixumes. Certo porem na Alta e Augusta Magnimidade de S. M. I., tenho ate com sacrificios e despezas feito regressar para sua patria os prizioneiros constantes da incluza rellação, obrigando-se sem violencia todavia pela sua palavra de honra de não servirem hostilmente, nem tomarem armas contra o Brazil, e sua Independencia, durante a prezente guerra: assignando termo as pessoas qualificadas, por si, e pelos seus subditos os que commandavão; neste estado eu considero como prizioneiros de guerra, que podem so ser riscados desta qualidade,

ou havendo troca ou feita a Paz, e para tal fim he que se remette a V. Ex. a relação assima referida. Tenho toda a honra e prazer em offerecer a V. Ex. os meus respeitos, com sinceros votos por huma prompta e feliz Paz - Deus Guarde a V. Ex. Muitos Annos. Bordo da fragata Nitherohy a véla dezoito milhas da Roca aos 12 de Setembro de 1823. Illm. e Exmo. Snr. Ministro e Secretario de Estado das Rellações Estrangeiras. - Assignado. João Taylor Cappitão de Fragata e Commandante.

Ao passo que o Hyate navegou para a Costa, a Fragata se fez na volta da Madeira, contava-se Doze de Setembro, foi neste dia que a Nitherohy começou a sua viagem de regresso para o Brazil.

Não tardou muito que não prezasse o Hyate S. Antonio Triunpho que foi remetido para o Rio, e logo depois a Escuna Emillia, que depois de se lhe tirar o que convinha á Fragata recebeu os prizioneiros do S. José, e se deixou seguir o seu destino: no mesmo dia quinze quando se deixou a Escuna tomou-se o Hyate Harmonia, cujo igualmente se não guarnecio e se deixou por não convir despir mais a Fragata de tripolação, necessario para algum encontro, se não provavel ao menos possivel: hia a Fragata na volta dos Açores quando se fizerão estas ultimas prezas, tendo o Commandante variado de projecto, por querer ainda de caminho hostilizar o commercio Portuguez; constando porem pelos individuos das mesmas prezas todos contestos que na estação das Ilhas nada havia ja, rezolveo o Commandante outra vez demandar directamente o Brazil, estando já, em longitude quinze grãos a Oeste de Greenwich: prospero vento favorecia, e com rapidez nos aproximavamos de Canarias quando na Latitude de vinte e oito grãos se prezou o Bergantim S. Manoel Augusto, que guarnecido seguiu immediatamente para o Rio em vez de ir para Pernambuco sua directa descarga: continuava a viagem com felicidade, porem temendo-se o contratempo de larga viagem e que a escassez da agua viesse aumentar os males da guarnição já falta de differentes artigos de bastimento pareceo acertado arribar á Ilha de S. Nicolau, o que se praticou, preferindo este porto levado o Commandante dos exagerados informes dos roteiros: achamos o contrario do que se esperava; mau ancoradouro, hum paiz aflito á dois annos com a praga da fome, em razão de seca, uns habitantes por assim dizer meio selvagens: todavia fomos tratados com toda a hospitalidade, nem houve dissonancia por ser Vazo de guerra do Brazil por terem ahi aportado as novas occurrencias do sistema político de Portugal em os públicos papeis. He comtudo impossivel descrever o trabalho insano que custarão doze toneis de agua que sómente podemos conseguir, tal era a exasperada seca das fontes do paiz!

Estavamos a sete de Outubro, dia aprazado para darmos á vela, dia que hia sendo bem fatal á Nitheroy: importuno e violento sueste soprava á dias, neste porem se declarou terrivel, tanto que fazendo diligencia para suspender foi impraticavel executar-se, e sendo arriscada e temeraria a demora por ser provavel variar o vento, e não ser então possivel salvar a Fragata, foi forçoso pica a amarra, o que se effeituou sem demora. Ainda bem não estavamos livres do cuidado penozo de montar as Ilhas, correndo já com as Gavia nos últimos e Gata ferrada, quando de improvizo em mar dezencontrado a Fragata vem arremeçada de guinada para Bombordo, ao mesmo passo hum terrivel furacão a toma e a arroja sobre o costado de Estribordo: não levava véla de estay de prôa, por não haver a bordo, achava-se supprida por huma mui pequena tomada a huma Escuna: o traquete hia carregado á barlavento por pouco antes se ter rasgado: assim não era facil obedecer ao governo, mesmo que se podesse dar agua ao leme; a muita agua que sorvêo pelas portas da batteria, ainda que bem fechadas não cauzou sustos, pois de antemão se achavão já condemnadas as escotilhas, com xadrezes e encerdos pregados: assim nada havia a recear, senão o peor, era de ser a Fragata tragada pelo mar, pois apezar de mui valente era impraticável poderse resistir ao mar que a golfadas entrava por sima da borda: Neste conflito não he para estranhar que o pavor, os sentimentos religiosos e o natural instincto de olhar a morte com horror apoucasse a coragem de parte da tripolação

mas he por isso mesmo mais apreciavel a intrepidez de alguns Inglezes Brasileiros, dignos de todo o elogio: não queria o Commandante lançar mão dos extremos recursos se na ultima crise, mas parecendo a Fragata querer esquecer-se adormecida, á voz do Commandante cahem machados sobre a Enxarcia da Mezena, e em hum momento he precipitado no mar o mastro, na sua queda faz em pedaços e desmonta a roda do leme, mas já se tinha prevenido prudentemente tendo talhas em baixo, o que valêo para governar até que novamente se montou a roda mesmo assim quebrada: não foi necessário senão cortar os cabos principaes a força do mar, e a velocidade da Fragata fez o resto estalando até alguns fusis da abatucadura de estribordo.

Emquanto a rascada se não desenvolveu, fomos obrigados nos foi fiel, tudo o mais rasgado e despedaçado se espalhou pelo oceano; havendo a carga do porão sido arrojada a Estribordo pelo rápido e forte embate, foi necessário precipitar no mar a artilharia da Tolda do mesmo lado, para de algum modo manejar o equilíbrio da Fragata na sua flutuação: Assim resurgio a Nitherohy, e não quis a governar com o velaxo, unica vela que nos favoreceo, e a Providencia rouballa ao serviço do Império: Assim pretende vingar a injuria recebida o Genio de Portugal, mas triumphou o Grande Genio Protector do Brazil.

Doze horas afrontada correo a Fragata, mas propicio alluvião de chuva rebatia a furia dos mares: foi socegando a tempestade, e com a começa de bonança se foi remediando a avaria; bem feliz de não ter contrario vento ate a altura de sete grãos Norte e vinte e seis grãos de Longitude, a cujo tempo se contavão dezaseis de Outubro: nesse dia depois de tomar uma Sumaca que de cabo Verde hia para o Maranhão, com generosidade o deixamos por ser mui natural estar já aquella Provincia unida a cauza do Imperio, e por não ser de propriedade positivamente europea: dias antes se tinha fallado a dous Bergantins estrangeiros, hum seguia para o Rio, e outro para Buenos Ayres: ao dissabor do acontecimento occorrido á Fragata veio ajuntar-se a falta de vento a esta epoca, tanto que sómente no dia vinte e oito podemos outra vez sulcar o oceano antartico, e já na longitude de trinta grãos e meio Oeste de Greenwich; parecia que as Nereidas do Sul se recuzavão a recebernos: ou escramentados os Genios do Brazil dos males aportados pelas embarcações vindas do Tejo, receavão receber uma filha sua: Mas não; tinham razão; a Nitherohy tinha preenchido seus deveres mas não tinha feito assaz pela Gloria do Brazil: crea-se faltou-lhe a Fortuna da boa occazião.

Vencida se duvidava se seria a costa, temivel occurrencia; pois nem havia agua nem vi-veres para fazer a conquista bordejando; propicia briza porem no dia trinta e hum nos livrou de sustos e com alegria se determinou aportar a Bahia: não foi o vento tão favoravel como se devia esperar em tal monção, e por tanto o que no principio era arribado de prudencia foi ao fim de necessidade urgente: Emfim com diíficuldade afferrou a Fragata no dezejado porto a nove de Novembro, não tendo mais que dois dias de agua e hum resto de mau legume, nada mais, nem lenha havia; tudo porem com satisfação se esqueceo encontrando hum paiz de hospitalidade, hum activo e benefico Intendente; hum Governo Liberal e Generoso e alem das esperanças concebidas vai a fragata regenerada brilhantemente e digna de apparecer na Corte Imperial.

Eis a tosca narração fructo de rude talento de hum velho Guarda Marinha Brasileiro, feita porem com singelo coração e pura verdade, com a mesma póde proclamar ao Mundo os fieis verdadeiros e patrioticos sentimentos que naquelle existem pelo Brazil e pelo Seu Mui Alto e Augusto Imperador.

NOTAS

¹ MARTINS, Hélio L.; BOITEUX, Lucas A. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. *In: História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 3º vol., tomo I, 2002, p. 104.

² PALHA, E. G. Viagem da Fragata *Nitherohy*. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, ano I, n. 1, pp. 138-149 e 210-223, jul., 1881.

³ SILVA, Theotonio M. da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882, pp. 234-264.

⁴ BOITEUX, Henrique. Dous de Julho. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, ano XLV, n. 1, pp. 8-27, jul., 1925.

⁵ BN. *Diário Fluminense*, vol. 7, nº 118, de 29 de maio de 1826, p. 3.

⁶ E huma Sumaca (nota de Garcez Palha).

⁷ Tiro, naturalmente. (nota de Garcez Palha).

