



**“O PODER NAVAL BRASILEIRO  
ENTRE A HISTÓRIA E AS RELAÇÕES  
INTERNACIONAIS”**





---

**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) Gilberto Santos Kerr

**Departamento de História**

Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Fragata (T) Ericson Castro de Santana

REVISTA NAVIGATOR

<https://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

<b>NAVIGATOR</b>	<b>RIO DE JANEIRO</b>	<b>N.41 V.21</b>	<b>p. 148</b>	<b>2025</b>
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

## 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](http://www.latindex.unam.mx)  
**REDIB**  
[www.redib.org](http://www.redib.org)  
**CLASE**  
[www.clase.unam.mx](http://www.clase.unam.mx)  
**Diadorim**  
<http://diadorim.ibict.br>  
**DOAJ**  
<http://doaj.org>

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

Prof. Dr. Leonardo da Costa Ferreira  
Prof. Dr. Wellington Dantas de Amorim

### Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

### Editoração Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

### Capa

Designer Gráfico Luiz Cesário do Nascimento

### Revisão

Segundo-Sargento Douglas Schellbaner Vargas

### Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Portal de periódicos da Capes

[www.periodicos.capes.gov.br](http://www.periodicos.capes.gov.br)

Miguilim

<https://miguilim.ibict.br/>

ICAP-Pergamum

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

Sumários de Revistas Brasileiras

[www.sumarios.org](http://www.sumarios.org)

Web of Science

[www.webofknowledge.com](http://www.webofknowledge.com)

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.40 (dez. 2024)

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**

**O PODER NAVAL BRASILEIRO ENTRE A HISTÓRIA E AS  
RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

7 **Apresentação do Dossiê**

*Leonardo da Costa Ferreira | Wellington Dantas de Amorim*

12 **A ação naval e diplomática da Grã-Bretanha e o fim do tráfico intercontinental  
de africanos escravizados para o Império do Brasil (1849-1851)**

*The Britain's naval and diplomatic action and the end of the intercontinental  
trade of enslaved Africans to the Empire of Brazil (1849-1851)*

*Pedro Gustavo Aubert*

31 **The Norfolk-Pará route: american steamships in the commerce between  
Brazil and the United States of America (1840-1860)**

*A rota Norfolk-Pará: paquetes a vapor estadunidenses no comércio entre o Brasil e  
os Estados Unidos da América (1840-1860)*

*Ilana de Macedo Vaz*

45 **Limitações orçamentárias e políticas ao desenvolvimento do poder naval  
brasileiro no Atlântico Sul dos oitocentos (1831-1870)**

*Budget and political limitations to the development of Brazilian sea power in  
nineteenth-century South Atlantic (1831-1870)*

*Pedro Henrique de Souza Ribeiro*

68 **Navegação de cabotagem no Brasil: história, desenvolvimento  
econômico e o poder naval**

*Coastal shipping in Brazil: history, economic development and Brazilian naval  
power*

*Erika Almeida Ribeiro | Caio Moreira Siqueira*

**ARTIGOS**

88 **El Atlántico, el oriente venezolano y su relación con la piratería durante los  
siglos XVI y XVII**

*O Atlântico, o leste da Venezuela e sua relação com a pirataria durante os  
séculos XVI e XVII*

*Gabriel Armando Herrera Cuenca*

107

### A pedagogia da viagem: educação de guardas-marinha no “Diário de uma viagem ao Brasil” de Maria Graham (1821-1822)

*La pedagogía del viaje: educación de guardiamarinas en el “Diario de un viaje a Brasil” de Maria Graham (1821-1822)*

**Daniel Barreto Lopes**

122

### Cultura material e a estruturação das refeições no século XVII: o caso do Galeão Sacramento, 1668, Bahia

*Material culture and the structuring of meals in the 17th century: the case of the Galeão Sacramento, 1668, Bahia*

**Leandro Vieira da Silva**

## RESENHA

144

### As múltiplas travessias na obra Nós: O Atlântico em solitário de Tamara Klink

**Luciana da Costa Ferreira**



#### Navio Mercante *Bagé*

**Autor:** Desconhecido

**Data:** Desconhecida

**Acervo:** Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM)

**Descrição:** Cartão postal, de origem francesa, com a imagem do navio mercante brasileiro *Bagé* e a seguinte inscrição: “Paquebot poste rapide brésilien, à double hélices. Télégraphie sans fil à bord”.

Construído no estaleiro alemão *Stettiner Maschinenbau AG Vulcan*, em 1912, o *Bagé* foi batizado originalmente *Sierra Nevada* e operado pela empresa alemã *Norddeutscher Lloyd*. Retido em porto brasileiro por ocasião da Primeira Guerra Mundial, foi formalmente confiscado pelo Brasil em 1917 e, rebatizado *Bagé*, adquirido pelo Lloyd Brasileiro. Já no contexto da Segunda Guerra Mundial, foi torpedeado pelo submarino alemão *U-185*, em 31 de julho de 1943, quando navegava em comboio de Recife-PE para Salvador-BA.

# Apresentação

Aspecto singular do saber humano, a complementaridade entre as diferentes áreas do conhecimento é fator inescapável ao nosso desenvolvimento e, nesse sentido, fundamental, no âmbito da História, para uma compreensão cada vez mais completa acerca da atividade humana ao longo do tempo. Desse modo, cada vez mais têm se destacado estudos dedicados a estabelecer análises que, por meio também do ferramental teórico-metodológico de outras disciplinas, procuram contribuir com a ciência histórica no processo de construção do conhecimento a ela afeto. No campo da história marítima, principalmente em função do caráter multifacetado e da amplitude do universo de objetos de estudo por ela abarcados, essa relação se mostra ainda mais importante.

Destarte, considerando que oceanos, mares, rios e demais meios navegáveis são, historicamente, marcos fronteirços naturais e que, assim sendo, são também limites de disputa, cooperação e outros tipos de relacionamentos entre diferentes sociedades. No ano em que celebramos os 80 anos do fim da Segunda Guerra Mundial, a Revista *Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*, periódico científico dedicado à divulgação de estudos afetos à história marítima e áreas afins, traz aos leitores esta edição destinada, principalmente, a privilegiar a difusão de trabalhos que, sob as diferentes perspectivas da historiografia, conjuguem saberes transdisciplinares, notadamente entre a História e as Relações Internacionais. Tendo em conta que a guerra, em especial a guerra no mar, pode ser compreendida como ponto de interseção entre essas duas importantes áreas do conhecimento humano aqui destacadas.

Com oito contribuições distribuídas em três seções, este número 41 da Revista *Navigator* apresenta, em sua primeira parte, o dossiê temático intitulado “O poder naval brasileiro entre a História e as Relações Internacionais”; organizado pelos professores Leonardo da Costa Ferreira, da Escola Naval (EN), e Dr. Wellington Dantas de Amorim, da Escola Superior de Defesa (ESD); que reúne quatro artigos, três dos quais, dedicados a analisar, a partir dessa perspectiva transdisciplinar, diferentes aspectos relativos ao preparo, objetivos e emprego do poder naval brasileiro no Atlântico em meados do século XIX. E um texto que, ao se debruçar sobre período mais recente, procura destacar a relevância do poder naval do país para a segurança e ampliação de sua navegação de cabotagem, e o potencial de contribuição desta para o desenvolvimento econômico brasileiro e, conseqüentemente, sua projeção internacional.

Em seguida, apresentamos três textos na seção de Artigos em fluxo contínuo. No primeiro, intitulado “*El Atlántico, el oriente venezolano y su relación con la piratería durante los siglos XVI y XVII*”, de Gabriel Armando Herrera Cuenca, o autor investiga a dinâmica de algumas relações estabelecidas por meio do Atlântico, em especial aquelas afetas à pirataria, que impactaram o oriente venezuelano durante os séculos XVI e XVII. O segundo artigo, “*A pedagogia da viagem: educação de guardas-marinha no “Diário de uma viagem ao Brasil” de Maria Graham (1821-1822)*”, de Daniel Barreto Lopes, apresenta uma análise da referida obra, com foco no modo como Maria Graham utilizou a própria viagem como instrumento pedagógico. Finalmente, o terceiro texto, com o título “*Cultura material e a estruturação das refeições no século XVII: o caso do Galeão Sacramento, 1668, Bahia*”, de Leandro Vieira da Silva, traz ao leitor uma análise utensílios de mesa que foram recuperados na área do Galeão Santíssimo Sacramento, com foco na morfologia das diferentes peças e artefatos, buscando contribuir para uma melhor compreensão acerca do espectro de objetos que compunham a mesa no período colonial e o modo como as refeições eram estruturadas.

Fechando este número, a seção Resenha apresenta “*As múltiplas travessias na obra Nós: O Atlântico em solitário de Tamara Klink*”, contribuição de Luciana da Costa Ferreira que se debruça sobre o livro no qual a navegadora Tamara Klink relata detalhes da experiência que a tornou a velejadora brasileira mais jovem a cruzar sozinha o oceano Atlântico.

Na esperança de que os estudos que integram esta edição da Revista *Navigator* venham contribuir para aprofundar debates e reflexões, estimulando assim novas pesquisas no campo da história marítima.

Desejamos a todos uma excelente leitura!

Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro

Me. Pierre Paulo da Cunha Castro

Me. Carlos André Lopes da Silva

Editores

# Dossiê

## O poder naval brasileiro entre a História e as Relações Internacionais

---

*Prof. Dr. Pedro Gustavo Aubert*

---

*Profa. Me. Ilana de Macedo Vaz*

---

*Prof. Me. Pedro Henrique de Souza Ribeiro*

---

*Profa. Dra. Erika Almeida Ribeiro  
Caio Moreira Siqueira*



# Apresentação do Dossiê

O presente dossiê temático apresenta a interação entre duas áreas de análise que se complementam virtuosamente.

O desenvolvimento dos estudos históricos é um dos traços distintivos do movimento intelectual do século XIX e, nesse sentido, a História era definida como ciência e esse novo campo se inscrevia, de acordo com a ideologia herdada das Luzes e da Revolução Francesa. Assim, o fazer história oitocentista está baseado numa relação que compreendia aquele fazer como a ação dos chamados grandes homens do processo histórico (reis, presidentes, almirantes e embaixadores) envolvidos em uma produção de história marcadamente política (a ação dos Estados-Nação) e baseada em fontes oficiais e escritas. Após o movimento dos Annales (1929), o produzir história foi expandido para outras modalidades como a cultural e a econômica numa perspectiva que também podia ser das massas anônimas, das classes sociais e dos excluídos, baseados em fontes plurais como iconográficas, orais e, obviamente, a escrita. Tudo isso em uma ótica que pode ser interdisciplinar com a Geografia, a Antropologia e as Relações Internacionais.

Já as Relações Internacionais, se estabeleceram como disciplina autônoma a partir de 1919, com a preocupação inicial de tentar explicar um fenômeno de imensas proporções como a I Guerra Mundial. Em termos acadêmicos, pode-se traçar que as origens da disciplina se encontram no Direito, posteriormente se afinando para os cursos de Ciência Política, no século XVIII. O estudo de como Estados se relacionam foi ampliado, ao longo do tempo, com a inclusão de outros atores, como empresas, organizações internacionais, organizações não-governamentais, indivíduos, religiões etc.

Portanto, a integração das duas análises (cada qual com metodologias e sustentações teóricas próprias), se feita de maneira virtuosa, permite que ambas contribuam mutuamente para ampliar a visão dos acontecimentos, enriquecer os achados analíticos e colaborar decisivamente para tirar lições do que aconteceu, de modo a aplicar tais conhecimentos em fenômenos atuais, tirando lições de como se dever agir (ou não).

Os quatro artigos presentes neste dossiê confirmam a possibilidade de tal ciclo virtuoso. O primeiro texto, "Ação Naval e Diplomática da Grã-Bretanha e o Fim do Tráfico Intercontinental de Africanos Escravizados para o Império do Brasil (1849-1851)", da autoria do Prof. Pedro Gustavo Aubert, mostra como a forte

pressão diplomática e naval do Império britânico ameaçou a soberania brasileira em nossas águas jurisdicionais afetando o equilíbrio da política interna do Império do Brasil e colocando sob pressão o domínio dos conservadores (saquaremas) no governo central. Tudo isso, em um momento em que a expansão da plantation cafeeira nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais gerava demanda para a vinda maciça de escravizados do continente africano para as terras brasileiras. Desse modo, a robusta pesquisa do autor evidencia que a estratégia dos saquaremas (em particular de Paulino José Soares de Souza), diante a intimidação vinda de Londres, propagandeava a heroica resistência dos nacionais ao imperialismo britânico (com o objetivo de preservar o apoio das elites escravistas) quando, na realidade, assumia, por medo de invasão, o compromisso de extinguir o tráfico intercontinental.

Já o segundo, “The Norfolk-Pará route: american steamships in the commerce between Brazil and the United States of America (1840-1860)”, da Prof.<sup>a</sup> Ilana de Macedo Vaz, debruça-se sobre o intrincado balé diplomático e comercial derivado da proposta dos EUA em instituir e solidificar uma rota comercial entre Norfolk (Virgínia) e Belém (Pará). Entre os vários elementos presentes, destacam-se a importância do relacionamento comercial entre os dois países (com predominância do café), a necessidade de expansão geopolítica dos EUA pelo Caribe, a preocupação brasileira em fomentar indústria naval autóctone e, em termos velados, uma das contradições básicas do posicionamento externo brasileiro no período. Enquanto buscávamos a livre navegação no Prata, mesmo não tendo soberania sobre a jusante, defendíamos o controle da navegação no Amazonas, justamente por termos controle sobre a foz. Com sólida pesquisa documental das preocupações diplomáticas brasileiras, especialmente em Washington e Nova Iorque, o texto evoca diversas semelhanças com temas que ainda hoje nos desafiam, ou seja, o nível de abertura possível, em termos de comércio internacional, de modo que a nosso potencial inserção compense as inevitáveis transformações internas subsequentes.

O terceiro texto, “Limitações orçamentárias e políticas ao desenvolvimento do poder naval brasileiro no Atlântico Sul do oitocentos (1831-1870).” do Prof. Pedro Henrique de Souza Ribeiro, é um elegante e extenso estudo da constituição do Estado-Nação imperial. O autor fazendo uso das ferramentas analíticas da Nova História Militar mostra a dinâmica da política institucional do Império do Brasil em relação ao poder naval brasileiro em um momento histórico marcado pelo receio da quebra da unidade nacional e de ameaça à soberania da nação. Ao dar enfoque em questões orçamentárias, às forças operativas e aos debates parlamentares, de maneira dinâmica e original, o autor se distancia do fazer história da Velha História Militar, geralmente focados na factualidade, na curta duração e na centralidade dos grandes homens.

O quarto texto, “Navegação de cabotagem no Brasil: história, desenvolvimento econômico e o poder naval”, da Prof.<sup>a</sup> Erika de Almeida Ribeiro e Caio Moreira Siqueira, é uma bela e ampla análise do histórico do setor, com todos os desafios

enfrentados ou por enfrentar, culminando na leitura da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, conhecida como Lei BR do Mar. Ao amalgamar a análise histórica propriamente dita com elementos de Economia Industrial, passando por questões de relacionamento internacional, os autores lançam luz para um aspecto fundamental em termos de desafio para o nosso país. Afinal, pode-se afirmar que, dos chamados países continentais, somos o que utiliza de forma menos eficientes os modais de transporte. Ao mostrar todos os elementos necessários para reverter o quadro de obsolescência forçada, os autores apresentam possíveis soluções e não se esquivam de demonstrar a extensão dos desafios, especialmente no tocante às crescentes responsabilidades do Poder Naval para garantir a eficiência e segurança de todo o sistema.

Logo, podemos dizer que o Dossiê cumpre plenamente com os objetivos originalmente traçados, de mostrar a possibilidade de reforço mútuo entre História e Relações Internacionais para a análise do Poder Naval.

Prof. Dr. Leonardo da Costa Ferreira  
Prof. Dr. Wellington Dantas de Amorim



# A ação naval e diplomática da Grã-Bretanha e o fim do tráfico intercontinental de africanos escravizados para o Império do Brasil (1849-1851)

*The Britain's naval and diplomatic action and the end of the intercontinental trade of enslaved Africans to the Empire of Brazil (1849-1851)*

**Pedro Gustavo Aubert**

Doutor em História pela Universidade de São Paulo (USP), é Professor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de São José do Rio Pardo.

## RESUMO

O gabinete de 29 de setembro de 1848 contou com Paulino José Soares de Souza à frente dos Negócios Estrangeiros. O Império enfrentou forte pressão britânica, inclusive militar da Royal Navy, pelo fim do tráfico intercontinental de africanos escravizados. Desde 1845, com o Bill Aberdeen, a Grã-Bretanha realizava ações militares em território brasileiro, ameaçando sua soberania. Paulino construiu, nas comunicações diplomáticas, a narrativa de que o gabinete assumira o compromisso de extinguir o tráfico. Contudo, os saquaremas foram os grandes defensores do tráfico no período do contrabando (1831-1850). A seleção das comunicações publicadas nos Relatórios Ministeriais buscava construir a narrativa de uma resistência heroica à pressão britânica com o objetivo de preservar o apoio das elites proprietárias. O ministério se via entre a pressão externa inglesa e os interesses internos escravistas com os quais era comprometido.

**PALAVRAS-CHAVE:** Tráfico, Ministério, Marinha, Soberania.

## ABSTRACT

*The cabinet of 29 September 1848 included Paulino José Soares de Souza as head of Foreign Affairs. The Empire faced strong British pressure, including military pressure from the Royal Navy, to end the intercontinental slave trade. Since 1845, with the Aberdeen Bill, Great Britain had been carrying out military actions in Brazilian territory, threatening its sovereignty. Paulino constructed, in diplomatic communications, the narrative that the cabinet had committed itself to ending the trade. However, the Saquaremas were the great defenders of the trade during the smuggling period (1831-1850). The selection of communications published in the Ministerial Reports sought to construct a narrative of heroic resistance to British pressure with the aim of preserving the support of the property-owning elites. The ministry found itself caught between external pressure from England and the internal interests of the slave-owning classes to which it was committed.*

**KEYWORDS:** Slave Trade, Ministry, Navy, Sovereignty.

## INTRODUÇÃO

Entre o fim da década de 1840 e o início dos anos 1850, o Império do Brasil viveu uma conjuntura marcada pelo recrudescimento das pressões britânicas contra o tráfico transatlântico de africanos escravizados. No cerne desse embate, o gabinete de 1848, capitaneado pelo Partido Conservador, buscou articular uma retórica de defesa da soberania nacional, ao mesmo tempo em que negociava dentro dos limites impostos por seus compromissos com a ordem escravista interna. Os parágrafos a seguir ilustram, de um lado, a construção da narrativa de resistência empreendida por Paulino José Soares de Souza, e de outro, a ameaça explícita representada pela política naval britânica.

As visitas e apresamentos feitos nos portos e águas do Brasil, constituem portanto uma violência e um abuso da força; e da violência e do abuso da força não se pode derivar direitos. A violência e a força é repelida pela força quando a há. (...)Se o Cormorant não tinha direito de visitar a aprisionar navios, ainda mesmo negreiros, no Porto de Paranaguá, se violou o território do Império, é o Brasil que tem direito de pedir satisfação, em vez de ter obrigação de a dar. Se a desse, o governo imperial reconheceria que os cruzeiros britânicos tem o direito de exercer atos de jurisdição nos seus portos, e não há calamidade que ele não prefira a esse reconhecimento (Paulino José Soares de Souza, 31 de janeiro de 1851)<sup>1</sup>

[...] porém, o governo de S.M. deve observar que se as relações entre a Grã-Bretanha e o Brasil tiverem por infelicidade de ser as de guerra, há medidas navais próprias de um tal estado de coisas, cujo emprego pela Grã-Bretanha poria termo a todo o comércio de cabotagem entre os

portos do Brasil, qualquer que possa ser a nacionalidade dos navios a que recorram os brasileiros para fazer o comércio de cabotagem. (James Hudson, 31 de dezembro de 1851)<sup>2</sup>

O então ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Souza e o Plenipotenciário britânico James Hudson estiveram no epicentro do processo político que levou à efetiva liquidação do tráfico intercontinental de africanos escravizados para o Brasil. Ao longo dos anos de 1849 a 1851 trocaram uma série de notas diplomáticas que evidenciam um tensionamento militar crescente entre a monarquia sul-americana e a maior potência militar da época. Conforme discutiremos adiante, o então ministro brasileiro tinha vínculos familiares e políticos com os grandes traficantes. Na qualidade de ministro de Estado, selecionava as correspondências que comporiam os anexos de seu Relatório Ministerial. Percebe-se a partir da seleção das notas publicadas, dos discursos parlamentares e da própria atuação de Paulino que buscou-se erigir uma narrativa segundo a qual o Império estava sob coação militar da Grã-Bretanha contra a qual o governo interpunha uma resistência “heroica” por meio de suas notas, uma vez que era desprovido de força militar. Tal narrativa foi de fundamental importância para que a base social do Partido Conservador continuasse pelas décadas seguintes apoiando os diversos gabinetes por ele liderado e que tomaram acento no Império do Brasil.

Segundo Dale Tomich (2004), os princípios liberais oriundos da Revolução Industrial inglesa provocaram a desarticulação de diversos sistemas escravistas no Novo Mundo, embora em países como Brasil, Estados Unidos e Cuba tenha ocorrido o fenômeno oposto: a transição da escravidão colonial para a chamada segunda

escravidão, caracterizada pela intensificação do uso do trabalho cativo articulado à expansão capitalista das *plantations*. No Brasil, ao longo da primeira metade do século XIX, as elites políticas luso-brasileiras operaram uma complexa engenharia política onde por um lado construíam uma retórica antiescravista, deplorando a escravidão em abstrato, e por outro louvavam os frutos econômicos da mão de obra escrava e enfrentavam os interesses da maior potência econômica e militar da época. Essa contradição se amparava nos interesses econômicos internos e na resistência à pressão britânica. Eric Hobsbawm (1997) também aponta que o crescimento do consumo global no século XIX impulsionou a demanda por produtos agrícolas, o que fortaleceu a lógica escravista ao oferecer mão de obra às elites investidoras do sistema *plantation*.

Roberto Schwarz em *As Ideias Fora do Lugar* (publicado pela primeira vez em 1973) considera que havia uma grande contradição entre a difusão de ideias liberais pela sociedade imperial e a permanência/expansão da escravidão (SCHWARZ, 2000, p.13). Tal dubiedade, todavia, foi ainda na década de 1970 contestada por Maria Sylvania de Carvalho Franco para quem as ideias estavam “no lugar” (FRANCO, 1976, pp.11-32). Em sua visão, a aparente dissonância entre o discurso liberal e a manutenção da escravidão revela-se uma articulação intencional e funcional à expansão capitalista na primeira metade do XIX. Deste modo, seguindo a crítica da referida autora, as ideias estavam no lugar exato: o sistema escravista foi incorporado à lógica da expansão econômica nas *plantations* do Atlântico, especialmente no Brasil, em Cuba e no sul dos Estados Unidos, configurando a chamada “segunda escravidão” que consolidou interesses políticos e econômicos de modernização subordinada à expansão do capital.

A existência de um Estado Nacional na totalidade do território herdado de Portugal não era um dado de antemão. Foi um processo complexo e multifacetado no qual a escravidão esteve no centro. Autores como José Murilo de Carvalho, Ilmar de Mattos, Paula Beiguelman e Jeffrey Needell, embora não centrados exclusivamente na escravidão, a tratam como um problema de Estado Nacional em formação enfrentado pelos políticos do Império. Para Mattos, a escravidão influenciou a formação do Partido Conservador, cujo poder e unidade se consolidaram com os saquaremas quando se colocaram como garantidores do “governo da casa”, ou seja, do exercício do poder senhorial no âmbito privado (MATTOS, 1990, p. 131). Carvalho, por sua vez, elaborou o conceito de “dialética da ambiguidade”, em que o Estado Imperial, embora liberal em discurso, dependia da sustentação dos grandes proprietários. Já István Jancsó e João Paulo Pimenta veem a América Portuguesa como um mosaico de formações sociais diversas, articuladas pela escravidão (JANCSÓ e PIMENTA, 2000, pp. 129-175), sendo esta, portanto, elemento estruturante na consolidação do Estado Nacional.

Ao longo do século XIX, intelectuais ligados ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) apoiaram o projeto pró-tráfico promovido pelos conservadores, destacando-se o artigo *Como se Deve Escrever a História do Brasil* de Carl Von Martius, que via o elemento português como agente civilizador destinado a absorver as raças indígena e africana (MARTIUS, 1843, p. 333). Essa perspectiva influenciou intelectuais da Primeira República, como o médico legista, psiquiatra e professor da Faculdade de Medicina da Bahia Nina Rodrigues (1862-1906), que, apoiado em teorias eugênicas difundidas nos Estados Unidos, atribuiu às populações de origem africana uma maior propensão ao crime.

Na década de 1930, sob influência dos *Annales* e de um viés marxista, Caio Prado Júnior rompeu com as interpretações anteriores ao inserir a escravidão nos marcos do capitalismo industrial do século XIX, destacando a pressão britânica e a expansão das *plantations*, além da “hipócrita reserva” das elites em defenderem o tráfico mesmo após a Lei de 1831 (PRADO JÚNIOR, 2000). A partir dos anos 1950, estudiosos da chamada Escola de São Paulo — como Florestan Fernandes, Fernando Henrique Cardoso, Octávio Ianni, Oracy Nogueira, Fernando Novais e Emília Viotti da Costa — ampliaram essa abordagem, relacionando escravidão e capitalismo e criticando o mito da democracia racial difundido por Gilberto Freyre. Já nas décadas de 1960 e 1970, a História Social, por meio de historiadores como Robert Slenes, Hebe Matos e Sidney Chaloub, passou a valorizar a agência dos cativos, entendendo-os como sujeitos históricos. Dada a complexidade do tema, este artigo se concentrará no diálogo com análises relativas ao tráfico intercontinental de africanos escravizados no século XIX, período marcado pela intensificação das pressões militares britânicas sobre o Brasil.

Aqui, destacam-se diversas pesquisas que nas últimas décadas focaram na perspectiva transatlântica do tráfico. Vale aqui mencionar os trabalhos de Jaime Rodrigues, Beatriz Mamingonian e Tâmis Parron que propõem uma maior problematização metodológica a partir do uso das fontes parlamentares e da recuperação do papel do Parlamento como articulador da continuidade do tráfico. Parron (2009) demonstra que diante da necessidade de braços para a lavoura cafeeira do Vale do Paraíba e com a Lei de 1831 proibindo o tráfico, os políticos imperiais, via Parlamento, criaram um quadro institucional interno que permitiu a continuidade do tráfico mesmo que às margens da lei.

Conforme destaca Robert Conrad, o volume de pessoas transportadas pelo tráfico intercontinental de africanos escravizados tornava a posse da propriedade escrava acessível a uma considerável parcela da população livre e liberta, sendo parte do cotidiano dessa população (CONRAD, 1985, pp. 7-8). Conforme destaca Beatriz Mamingonian, desde a transferência da família real em 1808 e o início das pressões britânicas pelo fim do tráfico, a defesa do tráfico e a manutenção da escravidão se tornaram políticas da monarquia portuguesa (MAMINGONIAN, 2009, p. 210).

A política britânica de repressão ao tráfico iniciada no início do XIX envolveu uma grande mobilização de recursos humanos e materiais em sua estratégia naval para combater a referida atividade. Gilberto da Silva Guazelin destaca que ao final da década de 1830 a Grã-Bretanha mobilizou cerca de mil homens entre sua esquadra e suas estações marítimas na África para esse objetivo. Apesar de a relação entre Brasil e Grã-Bretanha estar no centro do processo da abolição do tráfico, Guazelin destaca um ponto pouco abordado nas diversas pesquisas sobre o tema que é a importância das relações entre Brasil e Portugal no tocante ao tráfico<sup>3</sup>. A relação com Angola era tão estreita que quando da independência houve movimento naquela colônia por sua adesão ao recém-criado Império do Brasil (GUAZELIN, 2013, pp. 124-129). Guazelin desenvolve o conceito de diplomacia do tráfico que foi levada a cabo por Estados diretamente ligados ao referido comércio como Brasil, Portugal, Espanha e Estados Unidos. A referida diplomacia do tráfico seria uma série de reações políticas de âmbito internacional que buscaram colocar em prática na defesa desse interesse. Guazelin complementa esse conceito com outro de Tâmis Parron que é o de política da escravidão<sup>4</sup> que referendava internamente a diplomacia do tráfico.

Tomando a perspectiva naval do Império do Brasil e o papel da Armada na construção do Estado Nacional brasileiro, Jéssica Gonzaga da Silva e Edina Nogueira da Gama destacam a atuação da Marinha Imperial na questão do tráfico. Entre sua criação nas guerras de independência e a aprovação da Lei de 1831 extinguindo o tráfico a referida instituição atuou na defesa dos interesses do tráfico, sendo criada em 1827 a Divisão do Leste com sede em Cabinda, sendo desativada em 1831 (GONZAGA DA SILVA e NOGUEIRA DA GAMA, 2018, p. 139). As referidas autoras destacam que em 1837 no Relatório do Ministério da Marinha apresentado ao Poder Legislativo pelo então ministro Joaquim José Rodrigues Torres o mesmo afirmava ser papel de sua repartição atuar na “manutenção da integridade, independência, honra, favorecer os progressos da agricultura, proteção ao comércio e enriquecer a ciência com novas observações” (apud: GONZAGA DA SILVA e NOGUEIRA DA GAMA, 2018, p. 127). Torres foi um dos grandes próceres do Partido Conservador e junto com Paulino e Euzébio de Queiroz formava a chamada “Trindade Saquarema”. Ora, os saquaremas tinham relações estreitas com o comércio de escravizados e com a classe proprietária fluminense interessada em sua manutenção. Vale mencionar que uma das formas de defesa da referida instituição consistia justamente em não citá-la diretamente mas em louvar os seus frutos, ou seja, o desenvolvimento da agricultura.

Outro tema que não será o foco do presente artigo, mas que tem aparecido crescentemente em pesquisas sobre o assunto, é o da agência popular como fator que contribuiu para o fim do tráfico. Aqui destaca-se o trabalho de Dale Graden, que considera que a revolta dos Malês, em 1835, colocou o fim do tráfico no cen-

tro do debate político imperial. Conforme demonstra, houve vários pedidos da Assembleia Provincial da Bahia pela cessação do referido comércio (GRADEN, 2010, p. 154-156). Contudo, convém lembrar que o contrabando reaberto em 1835 contou com o apoio e entusiasmo de diversos segmentos da elite política imperial, independentemente de seu cariz partidário. Embora o presente artigo esteja centrado no conflito entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha pelo fim do tráfico, cumpre reconhecer a importância da agência dos escravizados, que tem sido objeto de ampla produção historiográfica. Destacam-se os estudos de João José Reis *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos Malês em 1835* (2003), de Sidney Chalhoub (cuja primeira edição data de 2003), *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista* (2012), bem como a coletânea organizada por Mônica Duarte Dantas, *Revolutas, motins e revoluções: homens livres pobres e escravizados no Brasil do século XIX* (2011), que reúne diversas análises sobre a agência popular no Brasil oitocentista.

Por fim, esse artigo dialoga com o trabalho de Leslie Bethel, *A Abolição do Comércio Brasileiro de Escravos* (2002). Bethel destaca o reforço dado pela Grã-Bretanha em sua esquadra de guerra no Atlântico Sul. Bethel traz ao debate alguns pontos que serão discutidos aqui como a preocupação dos dirigentes imperiais com as violações de soberania realizadas pela Grã-Bretanha e as tensões entre Paulino e Hudson. Bethel destaca a partir do estudo de documentações britânicas do Foreign Office como Paulino em diversos momentos procurou Hudson buscando suspender a ação da Armada britânica e cedendo muitas vezes ao referido Plenipotenciário. Contudo, nenhum dos trabalhos aqui mencionados, nem mesmo o de

Bethel atentam para a narrativa que foi erigida pelo então ministro. Vinculado inclusive pelo casamento aos proprietários fluminenses e entusiasta da escravidão, o mesmo em seus Relatórios ministeriais selecionou meticulosamente a correspondência diplomática a ser publicada, no caso as que expressava maior indignação com a ação armada britânica. Vale mencionar que o uso dos Relatórios como fonte requer a devida crítica documental. Tal documento era uma peça de propaganda dos gabinetes imperiais. Apresentados anualmente ao Poder Legislativo, continham aquilo que os ministros pretendiam apresentar às Câmaras. No caso em tela é nítido o contraste entre o que o ministro selecionou para publicação e os diversos meandros da relação com James Hudson na liquidação do tráfico.

Paulino se mostra no material publicado como um ministro pressionado militarmente pela maior potência da época, mas que não aceita sucumbir à pressão. Se apresenta como um herói da honra nacional contra a opressão estrangeira afirmando não reconhecer na Grã-Bretanha o direito de realizar operações armadas em território imperial em uma flagrante violação de soberania. Essa narrativa transformava também a defesa do tráfico em uma questão de honra nacional. Tal estratégia do ministro foi tão calculada que em 1850 publicou um aditamento ao seu Relatório Ministerial com o subtítulo: *Atos cometidos pelos navios de guerra de S.M. Britânica contra os barcos brasileiros, sob o fundamento de se empregarem no tráfico de africanos*. Tal “heroísmo” o ministro ainda buscou monumentalizar mandando publicar em 1852 os *Três Discursos do Ilmo. e Exmo. Sr. Paulino José Soares de Souza, Ministro dos Negócios Estrangeiros* nos quais entre outros temas de sua administração reside o do tráfico. Buscou cons-

truir a partir de seu próprio tempo uma memória sobre o mesmo que influenciou diversos trabalhos.

Conforme se verá, o processo que levou ao fim do tráfico não foi exatamente como monumentalizado pelo ministro Paulino Soares de Souza. Por outro, não foi uma negociação tranquila para o gabinete conservador agir contra sua principal base social, os cafeicultores do Vale do Paraíba fluminense. A seguir, discutiremos alguns marcos importantes do processo histórico, como a relação do Império com a Grã-Bretanha entre o reconhecimento da independência até a aprovação da Lei de 7 de novembro de 1831. Por fim, nos debruçaremos sobre o período mais tenso que foi o do contrabando até a efetiva eliminação do tráfico no chamado gabinete saquarema (1848-1852), período no qual as relações entre Brasil e Grã-Bretanha chegaram ao auge do tensionamento.

## **A POLÍTICA ANTI-TRÁFICO BRITÂNICA E O CONTRABANDO.**

No âmbito da chamada “segunda escravidão”, Cuba, Brasil e Estados Unidos configuraram-se como polos centrais do tráfico de africanos, vinculados ao Antigo Sistema Colonial. Durante os séculos XVI a XVIII, as ilhas portuguesas na costa africana funcionaram como laboratórios agrícolas sustentados por mão de obra escrava, com o tráfico configurando-se como empreendimento altamente lucrativo, conferindo poder financeiro a seus operadores, como demonstram os inventários post-mortem dos comerciantes do Rio de Janeiro (MAMINGONIAN, 2009, p. 212).

No século XVIII, o ideário liberal, impulsionado pela Revolução Industrial britânica, passou a inserir a escravidão na agenda política, resultando em medidas

como a proibição do tráfico em Portugal em 1761 e a equiparação civil entre reinos e nativos asiáticos (MAMINGONIAN, 2009, p. 212). A Grã-Bretanha, monopolizando o comércio de escravos para as colônias espanholas após o Tratado de Asiento (1713), aboliu o tráfico em suas possessões em 1807 e, em 1833, promulgou a Lei de Emancipação, que entrou em vigor em 1834 com abolição definitiva em 1839 (PARRON, 2009, p. 94).

Em 1808, com a chegada da corte portuguesa ao Brasil, cerca de 31% da população da América Portuguesa era escravizada, sendo o destino de 40% dos africanos traficados no Atlântico (MAMINGONIAN, 2009, pp. 211-213). Em 1810, Portugal assumiu compromissos com a Grã-Bretanha que reconheceram o tráfico como política injusta, limitando sua prática aos territórios africanos portugueses e concedendo direito de visita à marinha britânica (MAMINGONIAN, 2009, pp. 214-216). Este movimento foi marcado por tensões jurídicas e políticas, evidenciadas pela divergência nos julgamentos das comissões mistas, variando entre absolvições no Rio de Janeiro e condenações em Serra Leoa (MAMINGONIAN, 2009, pp. 214-216).

Após a emancipação política do Império do Brasil, mediada pela diplomacia britânica, foram renovados os Tratados de 1810 e foi firmada uma convenção em 1826 segundo a qual o recém-criado país assumia o compromisso abolir o tráfico três anos após a troca dos instrumentos de ratificação. Afora isso, os Tratados de 1810 conferiam aos cidadãos britânicos o direito à extraterritorialidade sendo esse direito renovado em 1826 (MANCHESTER, 1973, pp. 173-189).

Passado o prazo estipulado na Convenção de 1826 e sob forte pressão interna, foi promulgada da Lei de 7 de novembro de 1831, que proibiu formalmente o tráfico,

não impediu sua continuidade clandestina, sendo denominada “Lei para inglês ver” devido à sua ineficácia prática, sobretudo diante da articulação de fazendeiros e políticos que garantiam o contrabando em regiões produtoras como o Vale do Paraíba (MAMINGONIAN, 2009, p. 215).

Segundo Tamis Parron, esse contexto pós-abdicação favorecia a efetiva implementação do diploma legal de 1831, pois o ex-monarca era identificado como inimigo da lei ao passo que seus antigos opositores, no poder desde o início da Regência, se declaravam seus fiéis executores (PARRON; 2009; p. 96).

Todavia houve mudanças no panorama político-econômico mundial que alteraram essa configuração. A abolição da escravidão nas colônias britânicas em 1833 tornava seus produtos mais caros, expandindo o mercado para a produção brasileira. Internamente houve a aprovação de uma série de leis, dentre as quais podemos destacar a Lei da Regência (1831) – que limitava o uso do Poder Moderador por parte do Regente, não podendo esse dissolver a Câmara dos Deputados – o Código de Processo Criminal (1832), e a lei autorizando a reforma da Constituição (1832), que culminou no Ato Adicional de 1834<sup>5</sup>.

A partir de 1835 passou a haver uma defesa aberta de reabertura do tráfico no Parlamento, em especial por parte dos liberais moderados que viriam posteriormente a formar o grupo dos regressistas<sup>6</sup>. Cabe aqui a importância, neste caso, de figuras como Bernardo Pereira de Vasconcelos, Honório Hermeto Carneiro Leão, Joaquim José Rodrigues Torres, Euzébio de Queiroz e Paulino José Soares de Souza (AUBERT; 2011; p. 138). Conforme aponta Parron, este núcleo dirigente do futuro Partido Conservador se colocou na linha de frente da defesa do tráfico. Segundo o referido autor, os defensores do tráfico uti-

lizavam a estratégia do discurso indireto livre. A vontade da nação era a justificativa para a continuidade do tráfico. Segundo Parron:

Com efeito, diante da maior potência do mundo, a Grã-Bretanha, políticos brasileiros pró-escravistas apelaram até 1850 para a forma oblíqua do discurso indireto livre. Com isso, confundem governo com povo, defendem o indefensável e livram a si mesmos. Cometem, é verdade um crime contra o Estado e um erro de conduta moral, mas conhecem bem a sintaxe que empregam (PARRON; 2009; p. 99).

Com a reforma da Constituição houve, em 1835, a eleição para regente Uno. Parron atenta para o fato de que a despeito de não pertencer a esse grupo político ligado às *plantations* do Vale do Paraíba Fluminense, Feijó em sua campanha para regente também se valeu da defesa do tráfico (PARRON; 2009; p. 98). Ainda que propostas de revogação do diploma de 1831 não tenham ido adiante, fato é que o tráfico continuou ocorrendo, e por muitos anos. Em 1837 foi eleito o segundo regente uno, o pernambucano Pedro de Araújo Lima. Aliados do poder o grupo que futuramente formou o Partido Liberal, articulou a antecipação da maioria do imperador como forma de voltar ao poder em 1840. Contudo, em 1841, os regressistas mais uma vez estavam à frente dos gabinetes, onde permaneceriam até 1844<sup>7</sup>.

Nesse período, de 1841 a 1844, com Paulino José Soares de Souza à frente do Ministério da Justiça, os regressistas (futuros conservadores), foram capazes não só de aprovar leis que alteravam em grande parte os diplomas regenciais – como o restabelecimento do Conselho de Estado (1841) (AUBERT; 2011; pp. 33-34) e a Reforma do Código de Processo Criminal (Lei de 3 de dezembro de 1841)<sup>8</sup> - como reitera-

ram o discurso sobre o tráfico que já vinha sendo forjado na década anterior. Soares de Souza, em seus Relatórios Ministeriais, insistia, por exemplo, que as dificuldades para fazer cumprir a Lei de 7 de novembro de 1831 advinham de causas alheias à vontade do governo.

No Relatório de 1841, o ministro afirmava que a despeito da circular de 1<sup>o</sup> de março de 1840, exortar os presidentes das províncias marítimas a empenharem seus esforços para garantir o cumprimento da Lei, o status quo de inobservância persistia (AUBERT; 2011; p. 22). Atribuía isso ao fato de que o tráfico:

[...] acoroçoado pelo lucro, pela convicção em que esta uma parte mui avultada da nossa população, de que a ruína da nossa Agricultura tem de ser inevitável consequência da cessação desse comércio, e finalmente pela absolvição constante de todos os indivíduos que são acusados de o fazerem (Relatório da Repartição dos Negócios da Justiça, 1840, p.41)

Em 1844 com a saída dos conservadores iniciou-se o chamado “quinquênio liberal”. Entre 1844 e 1848 diversos gabinetes de mesmo cariz partidário se sucederam. Justamente nesse período recrudesceram as pressões britânicas pelo fim do tráfico. Em 1844 expirava o tratado de comércio celebrado com a Grã-Bretanha, assinado quando do reconhecimento da independência do Brasil, e que garantia tarifas alfandegárias extremamente vantajosas ao comércio britânico, afora o direito de extraterritorialidade. Em função disso, o governo britânico enviou ao Rio de Janeiro o ministro Henry Ellis com o fim de negociar um novo Tratado. Dentre as bases por ele apresentadas, propunha o fim da extraterritorialidade e que nenhum favor seria concedido a qualquer país sem que fosse concedido aos ingleses<sup>9</sup>.

O governo não cedeu às propostas, visto que os tratados estavam vencidos e se via livre para taxar as importações inglesas com tarifas semelhantes às pagas por outras nações. A promulgação da Tarifa Alves Branco pelo Decreto nº 376, de 12 de agosto de 1844, elevando as tarifas sobre mercadorias inglesas entre 30% e 60%, desencadeou forte reação britânica. No ano seguinte, o Parlamento inglês aprovou o *Bill* Aberdeen, que conferia ao Almirantado britânico poderes para julgar embarcações envolvidas no tráfico negreiro, resultando em frequentes apresamentos em águas brasileiras e até incursões em terra, o que agravou os impasses diplomáticos. Em resposta, o ministro dos Estrangeiros, Antônio Paulino Limpo de Abreu, propôs um projeto de convenção ao governo britânico, cuja análise coube a Honório Hermeto Carneiro Leão. No parecer de 10 de outubro de 1846, este advertia que o projeto não expressava a posição oficial do governo e criticava o *Bill* como uma “interpretação extensiva e exorbitante do tratado de 1826”, afirmando ainda que se tratava de um “ato de violência de governo estrangeiro, com manifesto abuso e infração do direito das gentes” (REZEK, 1978, pp. 227-231). Destacava, ademais, que o Brasil não poderia assumir compromissos incompatíveis com sua realidade, uma vez que a agricultura – principal atividade econômica – já sentia os efeitos da escassez de mão de obra e que a aplicação da Lei de 1831 era inviável diante da pressão social contrária à sua execução.

Caetano Maria Lopes Gama (futuro visconde de Maranguape) divergiu do relator Honório Hermeto Carneiro Leão e apresentou voto separado, defendendo a celebração de uma nova convenção com a Grã-Bretanha. Para ele, o *Bill* Aberdeen representava uma violação da soberania brasileira, e um tratado negociado permitiria disciplinar sua

execução por autoridades de ambos os países (REZEK, 1978, pp. 232-233). Tal divergência revela que, em momentos de crise da política externa, especialmente quando os interesses dos grandes proprietários estavam em jogo, as distinções partidárias tornavam-se menos relevantes. Segundo o Regulamento de 1842 do Conselho de Estado, as Seções eram provocadas por Avisos Ministeriais que indicavam um Relator. Assim, quando era indicado significava que era aquela opinião que o governo desejava tomar em consideração em seu processo decisório. A nomeação de Carneiro Leão, um dos principais líderes conservadores, como relator de matéria sensível envolvendo a maior potência internacional da época, feita pelo ministro liberal Limpo de Abreu, é evidência desse recorte partidário mais difuso quando se tratava de defender a escravidão.

Segundo Tâmis Parron, o cativo no Brasil precisou de um ambiente institucional que favorecesse a sua expansão. Segundo o referido autor: “Para tanto, cumpre recobrar a existência de um ativo plano que identificou a nação brasileira com a instituição por longos e injustos anos” (PARRON, T.; 2009; p. 91). Cabe aqui ainda remeter às reflexões de Isván Jancó, João Paulo Pimenta e Ilmar Mattos citadas na Introdução. Não é demais lembrar, conforme se discutirá no próximo item, que a defesa do tráfico contra a ação britânica tornou-se uma questão de honra nacional.

## **O GABINETE SAQUAREMA E A AÇÃO MILITAR BRITÂNICA**

Com a eclosão da Rebelião Praieira em Pernambuco, em 1848, findou-se o período de governos capitaneados pelos liberais. A 29 de setembro de 1848 ascendeu à presidência do Conselho de Ministros Pedro de Araújo Lima, já visconde de

Olinda, época em que as pressões militares da Grã-Bretanha haviam recrudescido. Em 1849 Olinda foi substituído na chefia do ministério pelo visconde de Monte Alegre. Tal gabinete contava com a chamada trindade saquarema em seus quadros: Paulino Soares de Souza (Estrangeiros), Joaquim Rodrigues Torres (Fazenda) e Euzébio de Queiroz (Justiça). Desde a promulgação do Bill Aberdeen a esquadra de guerra britânica fazia incursões militares em águas territoriais brasileiras e mesmo em solo.

Diante das violações da soberania do Império com a atuação militar da Marinha britânica, o ministro Paulino Soares de Souza em suas comunicações oficiais com James Hudson, representante inglês na Corte, insistia que o gabinete já subira determinado a liquidar com o tráfico. Tal discurso foi corroborado por certa historiografia encomiástica, em que se destaca a obra de José Antônio Soares de Souza *A Vida do Visconde do Uruguai*, dando a entender que, de fato, o fim do tráfico era algo que já estava nos planos do ministério. Há, contudo, que colocar certas ponderações. Primeiramente, Paulino de Souza não emitiu qualquer Aviso Ministerial provocando a Seção dos Negócios Estrangeiros acerca do assunto. Ademais, somente cinco meses depois de investido no cargo de ministro é que abordou a questão em uma reunião do Conselho de Estado Pleno que teve assento em 9 de fevereiro de 1850, convocada pelo monarca.

Vale retomar o que mencionou-se na introdução sobre a publicação do aditamento ao Relatório Ministerial de 1849. Importante esclarecer que os relatórios eram sempre publicados no ano seguinte ao ano ao qual se referiam. Por isso, aquele que se refere a 1849 e seu respectivo aditamento foram ambos publicados em 1850; ou seja, no ano de 1849 evitou-se

debater a questão, salvo diretamente com Hudson, o que era inevitável. No Relatório de 1849, o ministro afirmava ser um erro “combater de frente as necessidades da única indústria que tem o país, sem procurar ao mesmo tempo satisfazê-las, por um modo diverso, mais útil, mais moral, e mais humano, isto é, por meio do trabalho livre” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1849, p. 14.). Com isso, ao mesmo tempo que fazia um aceno para a política britânica ao condenar o cativoiro e por conseguinte o tráfico, também sinalizava para a classe proprietária que o governo se preocupava sobremaneira com a sua sorte.

Na referida discussão do Conselho de Estado Pleno<sup>10</sup>, de 9 de fevereiro de 1850, o ministro dos Negócios Estrangeiros dirigiu as seguintes palavras aos conselheiros, nas quais expunha o estado de coação ao qual o país estava sujeito pela Grã-Bretanha, o que, dentre outras coisas, influía negativamente nas questões platinas:

[...] o Governo Britânico fundando-se em que o Brasil não quer, ou não pode reprimir o tráfico, e armado com o Bill de 1845, está deliberado a fazer essa repressão por si mesmo, e com os meios fortíssimos, que tem à sua disposição, visitando, detendo, e julgando as nossas embarcações, entrando em nossos portos, queimando nossos navios, e destruindo toda a resistência, que se lhe opuser. Os fatos o provam. A posição, em que está o Brasil é muito perigosa. Este estado de coisas abala-o, e agita-o, e há de dar lugar a conflitos, e represálias, que hão de agravar o mal, e que é impossível prevenir. Tira a força moral ao Governo, paralisa o nosso comércio, influi sobre as rendas públicas, e agrava terrivelmente as complicações dos nossos negócios no Rio da Prata (RODRIGUES, J.H.; 1978; p.110).

Durante a discussão no Conselho Pleno, o visconde de Olinda defendeu a negociação com a Grã-Bretanha, argumentando que o Brasil não dispunha de meios para enfrentar militarmente o poderio inglês. Segundo ele, “um tratado é prejudicial aos interesses de uma nação, o que esta devia fazer era diligenciar a sua revogação, ou ao menos a sua modificação”, defendendo que se ordenasse às fortalezas que não opusessem resistência (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.111). O visconde de Abrantes, ainda que compartilhasse do juízo sobre a inferioridade militar brasileira, via a resistência como uma questão de honra. Contudo, reconhecia a fragilidade moral da posição brasileira frente ao tráfico e defendia que a repressão ao tráfico precedesse qualquer tentativa de negociação, pois isso fortaleceria a legitimidade do Brasil perante as nações civilizadas (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.112).

Caetano Maria Lopes Gama, embora contrário à aceitação de tratados impostos pela Grã-Bretanha, via como indispensável que o próprio governo imperial atuasse contra o tráfico, pois considerava que o país sofria simultaneamente pressões britânicas e de traficantes. Defendia a resistência por meio das fortalezas (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.115). Francisco de Paula Souza argumentava que, com o vencimento do Tratado de Comércio, a Convenção sobre o tráfico havia perdido validade jurídica, cabendo ao governo agir com base em lei interna e receber autorização legislativa para conduzir as negociações. A resistência deveria se dar por meio de protestos diplomáticos e defesa costeira (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.116). Já Manuel Alves Branco e Limpo de Abreu posicionaram-se abertamente a favor da negociação, sendo este último também defensor da mediação pelos Estados Unidos (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.117-118).

Honório Hermeto Carneiro Leão assumiu postura mais firme: defendia a iniciativa imperial de repressão ao tráfico e a resistência às exigências britânicas. Segundo ele, “qualquer mudança no procedimento do Governo Imperial será necessariamente atribuída a ampliação, e nova execução do *Bill* em questão”. Argumentava que a melhor conduta seria o governo assumir a liderança da repressão e solicitar ao Legislativo os meios necessários para isso, sem recorrer a mediações (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.118). Por fim, José Joaquim de Lima e Silva também reconhecia a limitação de forças do Império, mas afirmava que as fortalezas não deveriam permitir agressões. Defendia a negociação e que fosse feito um pedido de mediação aos Estados Unidos, além da necessidade de medidas legislativas para repressão ao tráfico (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.119).

A ação da esquadra britânica na costa brasileira e o tráfico eram temas que não estariam fora da pauta dos debates parlamentares naquele contexto. Ouvir ou não a Seção dos Negócios Estrangeiros estava na governabilidade do ministro. Já a oposição no Poder Legislativo escapava de sua alçada e como representante do gabinete era constantemente cobrado pelas violações britânicas. Há que se considerar também que na discussão havida no Conselho de Estado Pleno sobre a matéria foi sugerido por muitos conselheiros a autorização pelo Poder Legislativo ao governo para tomar medidas eficazes contra o tráfico.

Conforme indica Leslie Bethell, Paulino enviou a Hudson o projeto que o governo apresentaria no Poder Legislativo para liquidar o tráfico. Em reunião entre ambos em 3 de julho de 1850 foi acertada uma suspensão temporária das operações para haver um espaço de negociação

com o Poder Legislativo. Contrariando inclusive estipulações do governo inglês, Hudson aceitou o acordo com Paulino (BETHELL, 2002, pp. 380-381). Discursando na Câmara dos Deputados a 15 de julho de 1850, o ministro pediu à casa temporária apoio para liquidar efetivamente com o tráfico. Dedicou a maior parte de um longo discurso de 36 páginas para demonstrar a persistência da Grã-Bretanha na repressão ao tráfico, o que tornava difícil fazer frente a tal movimento. Em sua visão o poderio econômico-militar inglês havia selado a sorte do tráfico:

Quando uma nação poderosa, como é a Grã-Bretanha, prossegue com incansável tenacidade, pelo espaço de mais de 40 anos, o empenho de acabar o trafico com uma perseverança nunca desmentida; quando ela se resolve a despende 650,000 libras por ano somente para manter os seus cruzeiros para reprimir o trafico; quando ela obtém a aquiescência de todas as nações marítimas europeias e americanas; quando o trafico está reduzido ao Brasil e a Cuba, poderemos nós resistir a essa torrente que nos impele, uma vez que estamos colocados neste mundo? Creio que não. (Apoiados.) Demais, senhores, se o trafico não acabar por esses meios, ha de acabar algum dia (Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 15 de julho de 1850).

Uma vez que, a seu ver, não haveria outra saída senão o Império, por seus próprios meios, reprimir o tráfico, pedia à Câmara dos Deputados apoio ao gabinete a fim de levar adiante essa tarefa. A partir desse discurso, de julho até a aprovação da Lei nº 581, chamada Lei Euzébio de Queiroz (aprovada em 4 setembro de 1850), as críticas ao gabinete no tocante à questão do tráfico arrefeceram bastante nos debates parlamentares, reaparecendo somente no ano seguinte. Aprovada a Lei, em outubro

e novembro o governo passou regulamentos a respeito<sup>11</sup>. Segundo Gonzaga da Silva e Nogueira da Gama, os diplomas legais em questão atribuíram à Auditoria da Marinha a jurisdição sobre os julgamentos relacionados ao tráfico, permitindo que a Armada Imperial atuasse diretamente na repressão e, com isso, inibisse a ação militar britânica (GAMA e GONZAGA, 2018, p.140). A repressão ao tráfico também implicou a criação de um sistema de inteligência. Bethell observa que Hudson cooperou com Paulino e Eusébio, colocando-os em contato com informantes, o que permitia antecipar movimentos dos traficantes (BETHELL, 2002, pp. 396-397), revelando uma dimensão das relações diplomáticas não explicitada nos relatórios oficiais. Nesse sentido, destaca-se também o estudo de Gilberto Guiazelin (2022), que analisa a estratégia de inteligência organizada pelos saquaremas para rastrear traficantes refugiados em Portugal.

A aprovação do referido diploma legal não implicou a imediata cessação do tráfico atlântico de africanos escravizados, tampouco o fim das ações militares britânicas. A experiência da Lei de 1831 encorajava os traficantes à continuidade da atividade, ainda que agora se verificasse um esforço efetivo por parte da administração imperial, pressionada pela coação naval britânica, para coibir o tráfico. No Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros referente ao ano de 1850 (publicado em 1851), o ministro afirmava que “a causa do tráfico está julgada e condenada por todo o mundo para sempre” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, p. XIV), apresentando dados que, a seu ver, evidenciavam a ação firme do governo: entre outubro de 1819 e a promulgação da lei, foram apreendidos 819 africanos; já de 1850 a 14 de maio de 1851, esse número subira para 1678, sinal de que o país, “armado legalmente”, obti-

nha resultados superiores aos alcançados pela violência dos cruzadores britânicos.

Essas declarações, estrategicamente inseridas no preâmbulo do relatório, buscavam reforçar a legitimidade do governo diante da opinião pública interna e internacional, uma vez que o Parlamento britânico ainda não confiava na efetividade da repressão brasileira ao tráfico. Embora o ministro Paulino Soares de Souza tivesse negociado com os britânicos a suspensão das ordens para perseguições navais no litoral brasileiro, tal entendimento não foi compartilhado unanimemente por Londres. Em correspondência a Hudson, datada de 15 de outubro de 1850, Lord Palmerston reforçava o ceticismo britânico, afirmando que o governo imperial apenas cedeu por não ter força para resistir. Para ele, a experiência da legislação anterior ainda era válida: “in Brazil the existence of a law is one thing, and its practical enforcement another and very different one” (BOURNE, K.; WATT, D.C., 1991, pp. 10-11). Concluía que somente a extinção definitiva do tráfico levaria à suspensão das operações britânicas.

Afora o que afirmava no início do relatório, Soares de Souza fez publicar parte de sua correspondência com Hudson. Buscou nesse documento justificar que o governo brasileiro cumpria sua parte na Convenção de 1826 e que o principal obstáculo, na efetivação do combate ao tráfico, era a intransigência britânica. Ademais, a seleção do conteúdo publicado também servia para que os deputados e senadores, representantes de setores econômicos ligados à escravidão vissem que a abolição do tráfico foi resultado das canhoeriras britânicas contra as quais o Império resistira como pôde.

Justamente aqui entra a discussão entre Paulino e Hudson citada na epígrafe. Em nota dirigida a Hudson, em 31 de ja-

neiro de 1851, Soares de Souza respondia aos protestos da Legação britânica contra o fogo aberto pela fortaleza de Paranaguá contra o cruzeiros britânico *Cormorant*, em maio de 1850, que resultou na morte de dois marinheiros ingleses e em danos à embarcação. Segundo o ministro, isso decorria do abuso de força praticado pela força naval estrangeira nos portos brasileiros.

As visitas e apresamentos feitos nos portos e águas do Brasil, constituem portanto uma violência e um abuso da força; e da violência e do abuso da força não se pode derivar direitos. A violência e a força é repelida pela força quando a há. O governo britânico não tem portanto direito de mandar fazer visitas e apresamentos nos portos e mares territoriais do Brasil. Se o tivesse, também teria o de exercê-la em terra e de varejar as nossas casas e povoações. Dir-se-ia então que o tratado de 1826 não fazia diferença entre terra e mar. O Brasil deixaria de ser nação. **Se o *Cormorant* não tinha direito de visitar a aprisionar navios, ainda mesmo negreiros, no Porto de Paranaguá, se violou o território do Império, é o Brasil quem tem direito de pedir satisfação, em vez de ter obrigação de a dar. Se a desse, o governo imperial reconheceria que os cruzeiros britânicos tem o direito de exercer atos de jurisdição nos seus portos**, e não há calamidade que ele não prefira a esse reconhecimento (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo B, p.p. 21-22. Grifos Meus.).

No mesmo mês de janeiro de 1851, Hudson requisitava ao governo imperial a expedição de ordens para que as fortalezas não abrissem fogo contra embarcações britânicas que fossem aos portos brasileiros com o propósito de reprimir o tráfico. Em resposta datada de 28 do referido mês, Paulino Soares de Souza afirmava que o governo não poderia expedir se-

melhantes ordens. Em resposta dois dias depois, Hudson ameaçava de que caso houvesse tal procedimento pelas guarnições costeiras do Império, uma grande calamidade cairia sobre aquele ponto do país e a responsabilidade seria toda do governo imperial. Replicando em 8 de fevereiro, o ministro dos Negócios Estrangeiros refutava a ameaça e dizia declinar o governo da responsabilidade que Hudson lhe lançava. Em sua opinião, uma vez que os cruzeiros britânicos não tinham tal direito, o Brasil tinha o direito de resistir (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo B, pp. 48-49).

Embora os Relatórios Ministeriais revelem episódios de pressão direta do representante britânico sobre Paulino Soares de Souza, a realidade das negociações diplomáticas era mais complexa do que o discurso oficial sugeria. Apesar da tensão inicial entre os dois países em 1851, Lord Palmerston, em 23 de janeiro daquele ano, declarou em correspondência a Hudson ter lido os regulamentos brasileiros e considerava-os eficazes para extinguir o tráfico, autorizando Hudson a comunicar ao governo imperial que, diante de um empenho efetivo, os cruzeiros britânicos cooperariam com as autoridades brasileiras (BOURNE, K. e WATT, D.C.; 1991, p.12). No entanto, Hudson adiou o gesto conciliatório, transmitindo a declaração apenas em 3 de abril, optando por adiar o aceno para um entendimento entre os dois Estados.

No relatório de 1851 (publicado em 1852), Paulino Soares de Souza acusava a Grã-Bretanha de manter as ordens para que seus cruzeiros continuassem realizando abordagens em território brasileiro, mesmo diante do esforço repressivo do governo imperial. Segundo ele, os britânicos buscavam os méritos exclusivos pela abolição do tráfico. Reiterando uma retórica de defesa da soberania, o ministro

publicava novamente correspondências em que protestava energicamente contra tais intervenções. Em 6 de agosto de 1851, denunciou a apreensão de uma embarcação que transportava escravizados entre províncias, qualificando-a como tentativa de desestabilizar o país por meio de uma “funesta influência que devem exercer sobre certos elementos semibárbaros da população deste país, em detrimento da civilizada” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo A, pp. 1-2). Rejeitando a ideia de confronto armado, afirmava a Hudson que, embora sem poderio naval, o Império considerava tais ações “atos de guerra feita ao Império”, e que, “apelando para a justiça de Deus e dos homens, recorrerá a todos os meios e recursos extremos para atenuar as calamidades de que se vê ameaçado” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo A, pp. 1-2). Justamente aqui é que tem lugar a missiva de Hudson mencionada na epígrafe.

Em nota a Palmerston, datada de 14 de outubro de 1851, Hudson citava um discurso parlamentar de Paulino Soares de Souza em que este afirmava que estaria disposto a negociar com a Grã-Bretanha um acordo de cooperação para reprimir o tráfico desde que o governo estrangeiro aceitasse as seguintes bases: respeito ao território e independência do Império, o que significava não exercer qualquer ato de jurisdição em seus portos, rios, mares e terra. Hudson relatava ter chamado o ministro dos Negócios Estrangeiros para uma conferência verbal na qual ele teria confirmado o teor do discurso (AUBERT; 2017; pp. 55-57). Mediante tal confirmação, Hudson escreveu que respondera que caso fosse efetivo o fim do tráfico por ação do governo brasileiro, o governo britânico daria ordens para que o comandante de suas forças navais obrasse em co-

operação com as autoridades imperiais. Ponderou, porém, que não haveria como suspender essas ordens como pré-condição para entrar em um ajuste.

Se, por um lado, o governo britânico abria um caminho para o diálogo, por outro, o ministro fazia publicar em seu relatório os momentos de tensão dessa relação. Tal seleção de informações, se devia ao fato de que o governo imperial estava levando adiante uma repressão efetiva ao tráfico, medida essa que ia na contramão dos interesses dos grandes proprietários rurais que dependiam da mão de obra africana escravizada para expandir suas *plantations*. Assim, dando publicidade e mostrando a coação militar na qual o país se encontrava, a responsabilidade pela atuação do governo caía nos ombros da Grã-Bretanha. Por mais que declarasse nas tribunas e relatórios que a repressão era política do governo, a seleção dos documentos oficiais era cuidadosamente calculada.

Além das tensões diplomáticas evidenciadas na repressão ao tráfico, o contexto internacional foi decisivo para o enfraquecimento da escravidão no Brasil. A derrota dos estados sulistas na Guerra de Secessão (1861–1865) nos Estados Unidos marcou o declínio do modelo escravista na América, enquanto a Guerra do Paraguai (1864–1870) mobilizou escravizados e libertos no esforço militar brasileiro, fortalecendo sua agenda política e social. Como aponta Ricardo Salles, a incorporação de grandes quantidades de escravizados e libertos às fileiras do exército “fez com que os estadistas imperiais temessem pela manutenção da ordem pública” (SALLES; 1996; p. 167). Esses fatores colocaram o Brasil em isolamento diplomático crescente, tornando-o o único país independente das Américas a manter a escravidão. Em *Ideias em movimento: A geração 1870 na crise do Brasil-Império*,

Ângela Alonso analisa as transformações sociais e políticas desse período, destacando como a crise do Império, em meio a tensões internas e externas, abriu espaço para novas demandas por direitos e mudanças sociais (ALONSO, 2005, pp. 85-102). Esses elementos intensificaram o debate abolicionista, conduzindo parte da elite política imperial, em especial no Partido Conservador à defesa da abolição gradual como estratégia para prolongar o regime escravista (RIBEIRO; 2015; p. 150).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o encerramento definitivo do tráfico intercontinental de africanos escravizados, a política externa do Império brasileiro passou a concentrar seus esforços na região do Rio da Prata, onde, nos anos seguintes, o país se envolveu em diversas intervenções. A Convenção de 1826 acerca do tráfico colocou os líderes do Estado imperial diante de um dilema político relevante. Embora a Lei de 7 de novembro de 1831 tenha declarado ilegal a importação de cativos, o tráfico continuou sendo abertamente defendido na tribuna parlamentar. Durante quase vinte anos, entre a promulgação da referida legislação e a adoção de medidas efetivas pelo governo, a repressão ao tráfico foi ignorada e sua continuidade atribuída à vontade de nação. Foi somente diante do ápice da pressão militar britânica que Paulino Soares de Souza assumiu o comando da política externa brasileira com o desafio de responder a essa conjuntura.

Durante sua atuação ministerial, além das ações já discutidas, Paulino Soares de Souza passou a construir uma narrativa própria sobre o tráfico, vinculada diretamente às disputas políticas de seu tempo. Parte desse discurso, entretanto, foi posteriormente incorporada pela his-

toriografia sem grandes questionamentos. Um exemplo disso é a publicação, em 1852, dos *Três Discursos do Ilmo. e Exmo. Sr. Paulino José Soares de Souza, Ministro dos Negócios Estrangeiros*. Na introdução anônima da obra, declara-se que se reuniram ali discursos notáveis do ministro, que “acabava de escrever uma página brilhante da história do Brasil” (SOUZA, P.J.S., 1852, pp. 5-6). A introdução apresenta o volume como uma síntese de dois grandes temas — o tráfico e o Rio da Prata — bem como suas respectivas resoluções. Entre os discursos, destaca-se aquele proferido em 15 de julho de 1850, em que Paulino pede o apoio da Câmara dos Deputados para que o governo possa efetivamente suprimir o tráfico. Esse discurso transmite a impressão de que o gabinete já havia assumido o compromisso de combater o tráfico desde o início de sua gestão. O texto também traz críticas à atuação britânica, condena a atividade negreira e enaltece o trabalho livre. Dessa forma, consolidou-se a versão de que Paulino estaria decidido, desde o princípio, a pôr fim ao tráfico. Essa leitura aparece, por exemplo, em *A Vida do Visconde do Uruguai*, de José Antônio Soares de Souza, e em estudos mais recentes, como *The Party of Order*, de Jeffrey Neddell, ambos reforçando a ideia de que o ministério já tinha como meta a extinção do tráfico. Vemos assim que uma narrativa construída em meio a disputas políticas do século XIX sobreviveu por longo tempo.

É importante lembrar que, em um cenário no qual a soberania do Brasil era frequentemente violada pela Armada britânica — que realizava incursões e atos de jurisdição em território nacional —, a publicação de correspondências diplomáticas selecionadas por Paulino como anexos aos relatórios ministeriais também cumpria um papel político. Merece

destaque, nesse sentido, a divulgação das exigências feitas por Hudson em relação à emancipação dos africanos livres que haviam chegado ao país após 1831, bem como a firme resposta do ministro brasileiro. Essa iniciativa visava tranquilizar os proprietários ao reforçar que o governo não colocaria em questão a legitimidade da propriedade escravizada adquirida ilegalmente. Apesar das diferentes justificativas e versões articuladas por Paulino e outros políticos da época, o que de fato determinou o fim do tráfico foi o poder militar britânico.

A análise do processo que levou ao fim do tráfico durante o período conhecido como “segunda escravidão” permite compreender os mecanismos de manutenção das elites políticas imperiais ao longo do século XIX. A derrota dos estados sulistas na Guerra de Secessão, em 1865, somada à convocação de escravizados e libertos para servirem no Exército imperial durante a Guerra do Paraguai, representou um abalo significativo na instituição escravista. Esses episódios também contribuíram para o isolamento diplomático do Brasil, que se tornava o único país independente do continente americano a preservar a escravidão. Já na década de 1870, quando o movimento abolicionista ganhou força e passou a contar com o apoio de diversos setores da sociedade, os mesmos grupos políticos que anteriormente retardaram a extinção do tráfico passaram a defender uma abolição gradual. Longe de significar ruptura, tal estratégia visava administrar a transição de forma controlada, prolongando ao máximo o regime escravista. Compreender essa articulação entre diplomacia, escravidão e sobrevivência política permite lançar luz sobre as ambivalências do Império diante das pressões externas e internas por mudança.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALONSO, Ângela. *Ideias em movimento: A geração 1870 na crise do Brasil-Império*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

AUBERT, P.G. *Entre as Idéias e a Ação: o Visconde do Uruguai, o Direito e a Política na Consolidação do Estado Nacional*. Dissertação de Mestrado São Paulo, FFLCH/USP, 2011.

AUBERT, P.G. *Fazemo-nos Fortes, Importantes e Conhecidos*. Tese de Doutorado, São Paulo, FFLCH/USP, 2017.

BETHELL, L. *A Abolição do Comércio de Escravos no Brasil*. Brasília: Senado, 2002.

BOURNE, K. e WATT, D.C. *British Documents on foreign affairs : reports and papers from the Foreign Office Confidential Print. Series D. . Latin America, 1845-1914*. Bethesda, MD: UPA, 1991.

CONRAD, R.E. *Tumbeiros. O Tráfico Escravista Para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

CARVALHO, J.M. Entre a Autoridade e a Liberdade. in: CARVALHO, J.M. (ORG), *Visconde do Uruguai*. São Paulo: Editora 34, 2002.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012 [1ª ed., 2003].

DANTAS, Mônica Duarte (org.). *Revoltas, motins e revoluções: homens livres pobres e escravizados no Brasil do século XIX*. São Paulo: Alameda, 2011.

FLORY, T. *El Juez de Paz y El Jurado em El Brasil Imperial, 1808-1871 Control y estabilidad política em el nuevo Estado.*, México: Fondo de Cultura Económica, 1986.

GONZAGA DA SILVA, J.F. e NOGUEIRA DA GAMA, E.L.C. A atuação da Marinha Imperial no Processo de Consolidação do Estado Nacional (1824-1852) in: ABREU, G.M. e BARBOSA JÚNIOR (org.). *Marinha do Brasil: Uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.

GRADEN, D.T. A Resistência Escrava e a Abolição do Tráfico Transatlântico de Escravos para o Brasil em 1850. In: *AFRICANA STUDIA*, nº 15, 2010.- Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto.

GUIZELIN, G.S. No rastro dos traficantes retornados e foragidos para Portugal: a -inteligência saquarema- no combate ao tráfico atlântico de escravos depois de 1850. *Almanack*, v. 1, p. 1-42, 2022.

GUIAZELIN, G.S. A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos. *ALMANACK*, p. 123-144, 2013

JANCSÓ, I. e PIMENTA, J.P.G. Peças de um Mosaico (ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira. In: MOTA, C.G. *Viagem Incompleta*. São Paulo: SENAC, 2000

MAMINGONIAN, B.G. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRIMBERG, K. e SALLES, R. *O Brasil Imperial*, volume 1: 1808-1831. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, pp. 207-233

MANCHESTER, A.K. *Preeminência Inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MATTOS, I.R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.

MARTIUS, C.F. *Como se deve Escrever a História do Brasil*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1845.

PARRON, T.P. *A Política da Escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, FFLCH/USP. São Paulo: 2009.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

REZEK, J.F. (org.), *Conselho de Estado (1842-1889) Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros* Volume 1 (1842-1845). Brasília: Câmara dos Deputados, 1978

RIBEIRO, F.N. *Império das Incertezas: política e partidos nas décadas finais da monarquia brasileira (1968-1889)*. Tese de Doutorado, São Paulo, FFLCH/USP, 2015.

RODRIGUES, J. H. (ORG.) *Atas do Conselho de Estado Pleno, Terceiro Conselho de Estado*. Brasília: Senado Federal, 1978

RODRIGUES, Jaime. *O nefando comércio: tráfico atlântico de escravos no império brasileiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

SALLES, R. *Nostalgia imperial. A formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. 1. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

SCHWARZ, Roberto. As ideias fora do lugar [1973]. In: SCHWARZ, Roberto. *Que horas são?* São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SOUZA, J. A. S. *A vida do Visconde de Uruguai (1807-1866)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944.

SOUZA, P.J.S. *Três Discursos de Ilmo. e Exmo. Sr. Paulino José Soares de Souza, Ministro dos Negócios Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Companhia, 1852

TOMICH, D. *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and the World Economy*. World Social Change Series. Lanham, MD: Rowman and Littlefield, 2004.

## NOTAS

<sup>1</sup> Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo B, p.p. 21-22.

<sup>2</sup> Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1851, Anexo A, p.6.

<sup>3</sup> A independência do Brasil fizera com que as discussões da Grã-Bretanha sobre o fim do tráfico em um primeiro momento se voltassem para o Brasil, adiando o entendimento com Portugal. Com a Lei de 1831 proibindo o tráfico no Brasil, muito desse comércio passou a ser feito com a bandeira portuguesa. Em 1839 o Parlamento Britânico aprovou o Bill Palmerston que autorizava a marinha britânica a capturar navios negreiros de bandeira portuguesa, mesmo sem o consentimento de Portugal, como parte da política britânica de repressão ao tráfico transatlântico. Voltado diretamente contra o tráfico lusitano, o Bill gerou tensão diplomática, mas sua aplicação foi breve: em 1842, Portugal cedeu à pressão britânica e firmou um tratado que autorizava a ação inglesa contra navios portugueses envolvidos no tráfico. Com isso, o Bill tornou-se desnecessário e foi revogado.(GUAZELIN, 2013, pp. 136-137).

<sup>4</sup> O conceito de “política da escravidão”, formulado por Tâmis Parron, refere-se à articulação entre os interesses da classe senhorial e o Estado imperial brasileiro na defesa institucionalizada do regime escravista ao longo do século XIX. Segundo o autor, essa política não se limitava à preservação jurídica da escravidão, mas envolvia ações deliberadas do governo — como legislação, diplomacia e repressão — voltadas a garantir a continuidade do tráfico negreiro e da exploração do trabalho escravo, em diálogo com as pressões internacionais e os interesses econômicos internos (PARRON, 2009, pp. 20-23).

<sup>5</sup> Entre outras coisas, o Ato aboliu o Conselho de Estado, criou as Assembléias Legislativas Provinciais, e transformou a Regência Trina em Regência Una. Foi eleito então regente o padre Diogo Antonio Feijó, ficando no cargo até 1837 (FLORY, T; 1986. p.217).

<sup>6</sup> Abdicando Pedro I em 1831, seus antigos apoiadores constituíram no Parlamento o bloco restaurador, ao passo que seus antagonistas se dividiram entre exaltados e moderados. Nos primeiros anos da regência houve um predomínio dos exaltados. Com a morte de Pedro I os restauradores se juntaram aos moderados, formando o grupo dos regressistas.

<sup>7</sup> Durante o gabinete maiorista foi aprovada a Lei de Interpretação do Ato Adicional. Em linhas gerais, não permitia que as Assembleias Provinciais alterassem a natureza e as atribuições de cargos de nomeação geral.

<sup>8</sup> A reforma do Código de Processo Criminal retirou poderes do Corpo de Jurados e do Juiz de Paz, estabelecendo uma série de funcionários policiais e judiciais de nomeação direta pelo Ministério da Justiça. (AUBERT; 2011; p.22).

<sup>9</sup> Documento de Trabalho Preparado pelo 2º Barão de Cairú ( REZEK, J.F; 1978; p.p. 263-265).

<sup>10</sup> Nessa sessão estavam presentes o Visconde de Macaé, o Visconde de Olinda, Francisco de Paula Souza, Visconde de Abrantes, José Joaquim de Lima e Silva, Antônio Paulino Limpo de Abreu e José Antônio da Silva Maia.

<sup>11</sup> Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850, (assinado por Eusébio de Queiroz, Ministro da Justiça) regulando a execução da Lei de 7 de novembro de 1831 que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos. Decreto nº 731 de 14 de novembro de 1850, ((assinado por Euzébio de Queiroz, Ministro da Justiça), regulando a execução da Lei nº 581 sobre repressão do tráfico de africanos no Império.



# The Norfolk-Pará route: american steamships in the commerce between Brazil and the United States of America (1840-1860)

*A rota Norfolk-Pará: paquetes a vapor estadunidenses no comércio entre o Brasil e os Estados Unidos da América (1840-1860)*

**Ilana de Macedo Vaz**

Doutoranda vinculada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), possui Mestrado em História pela mesma universidade e graduação em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Atualmente é pesquisadora do Núcleo de Pesquisa Impérios e Lugares no Brasil da UFOP.

## ABSTRACT

This paper analyzes commercial relations between Brazil and the United States from 1840 to 1860, focusing on American attempts to establish a steamship company on the Norfolk-Pará route. By examining correspondence and dispatches from the Brazilian consulate in Washington and New York, we observe the Imperial government's concern with creating national shipping companies, developing naval industries, and protecting against foreign encroachment. The study concludes that although the United States remained Brazil's primary coffee buyer throughout this period, the commercial relationship maintained an unfavorable imbalance for Brazil..

**KEYWORDS:** Bilateral Trade; Maritime Companies; Steamships.

## RESUMO

*O objetivo deste trabalho é mostrar uma aEste artigo analisa as relações comerciais entre Brasil e Estados Unidos no período 1840-1860, com ênfase nas tentativas norte-americanas de implantar uma companhia de vapores na rota Norfolk-Pará. Analisando os ofícios e despachos do corpo consular brasileiro em Washington e Nova York, observa-se a preocupação do governo Imperial em criar companhias nacionais de embarcações, desenvolver a indústria naval e se proteger das investidas estrangeiras. Conclui-se que, embora os Estados Unidos fossem o maior comprador do café brasileiro durante todo o período, a relação comercial ainda mantinha um desequilíbrio desfavorável ao Brasil..*

**PALAVRAS\_CHAVE:** Comércio Bilateral; Companhias Marítimas; Navio a Vapor.

## INTRODUCTION

The research presented here examines aspects of diplomacy and trade with the United States during the period known as the consolidation of the Brazilian nation-state, from 1840 to 1860. The consolidation of the nation-state was the central axis of the internal political process of the Brazilian Empire throughout the 19th century. On the external front, the Empire sought commercial partnerships that would strengthen its trade balance, thereby supporting this consolidation process. One such ally in this context was the United States, which became the largest buyer of Brazilian coffee by mid-century.

In this study, we analyze the North American initiative to promote a packet company with a route to Brazil. This action fits within a broader context of numerous other initiatives aimed at increasing profits in trade with Brazil, such as the proposal to ratify a new Treaty of Commerce and Friendship and the opening of the Amazon River to free navigation. At the time, the Empire faced a series of external attempts to access and navigate the rivers of the Amazon basin, driven by the rhetoric of 'enlightened' liberalism, which promoted the principles of free trade and unrestricted transit across the globe<sup>1</sup>.

These topics were discussed in diplomatic spheres and proved important enough to their agents that they were brought to a higher level, the Council of State, to issue opinions that could guide the Empire's foreign policy. The discussions encompassed legal aspects pertaining to Brazil and the world, considering the histories of other nations and looking to decisions from more developed countries to support the Empire's internal deliberations.

This research considers the existence of a planned tightening of Brazil's

commercial relations with the United States since at least the opening of Brazilian ports to friendly nations in 1808, when direct trade with North America became possible, and especially following the alignment with the conservative Regresso policy centered on coffee and slavery—the main axes connecting the Brazilian economy to the North American one. Celso, when discussing 19th-century Brazilian politics, stated that "it would be difficult to impose an idea that did not correspond to the reality of dominant interests" (FURTADO, 2003, p. 95). Since coffee and slavery were matters of interest to the nation's leaders, moving closer to the United States was an idea embraced by many Brazilian politicians and merchants, securing agro-export interests. It is thus assumed that the relationship between the two countries can be seen as the result of deliberate governmental intention.

The 1840s, in particular, were a time of internal changes to meet the new demands of the international situation, with a new economy being articulated to sustain Atlantic demand. In other words, state-building was linked to processes external to the Empire. Juliana Jardim Oliveira argued that, in the second half of the 19th century, "... ideological, political, and economic disputes were at play, integrated around the world but primarily in the Atlantic and Western world." (OLIVEIRA, 2017, p. 17).

Mastery of foreign relations was a point of importance for 19th-century Brazilian diplomacy. In this study, we approach foreign policy as a field of state action that coordinates governmental directives of a state in relation to other governments, states, regions, and power structures, within specific historical contexts. This policy can be conflictive or cooperative and is part of a global system that, as a

whole, constitutes international politics (Visentini, 2020). Martin Wight (2002), a theorist of International Relations, considers that diplomacy "(...) is the system and art of communication between states. The diplomatic system is the master institution of international relations." (WIGHT, 2002, p. 107). In other words, diplomacy can be considered the tool used by states to manage their foreign policy.

The documentation used here to discuss the proposal of the Packet Company included, therefore, official dispatches and letters from the Brazilian consulate general in New York and the Brazilian Legation in Washington, which sent communications to the Secretariat of Foreign Affairs in Rio de Janeiro (and vice versa) to improve this commercial relationship.

Initially, we observed a disparity in the volume of voyages made by Brazilian and American vessels on this route, based on data extracted from commercial reports by the Consul General in New York. These reports were sent to the Secretariat of Foreign Affairs in Rio de Janeiro at the end of each fiscal year and contained statistical data on that trade. Next, we examined the proposal to create an American Steamship Company, considering it an attempt to establish a close commercial relationship with Brazil.

## **FLAGS IN THE TRADE BETWEEN BRAZIL AND THE UNITED STATES**

The history of navigation in Brazil since the early 19th century has been marked by attempts and challenges widely discussed in historiography (GOULARTI FILHO, 2011; TELLES, 2001; CAMINHA, 1980). Our objective, however, is not to revisit the development, or underdevelopment, of the merchant marine and river commerce in the Brazilian Empire. The focus is to highlight a specific aspect of this relation-

ship: trade with the United States, whose ships dominated transportation between the two countries, especially in the export of Brazilian coffee.

Throughout the 19th century, the United States attempted to obtain negotiations with the Imperial government that would economically favor them. The proposal to inaugurate a steamship company from Norfolk, Virginia, to Pará, Brazil, was one among many offered to Brazilian diplomatic agents, who often delayed responses or outright refused them, understanding that, given the Empire's economic structure where the main revenue came from imports, they needed to ensure that fiscal revenue would not be harmed by unequal agreements.

After the opening of ports to friendly nations in 1808, D. João VI enacted a decree granting the incorporation of a steam navigation company in the captaincy of Bahia, taking the first steps in this field. Marcos Sampaio (2006) considered that this initiative was not long-lasting due to the lack of investments and government incentives. Only in 1837, with the emergence of the Brazilian Steam Packet Company, did steam navigation gain significant momentum, establishing a northern route connecting the Court to Belém do Pará and a southern route reaching Montevideo, Uruguay. However, as noted by Sampaio, English dominance in steamship technology restricted its use mainly to cabotage and navigation in rivers and lakes, hindering its application in the transatlantic slave trade, which faced strong English pressure to be abolished. In any case, steam navigation contributed to the development of the Brazilian economy, speeding up contacts and exchanges, even if exports were not conducted through steamships of national companies (SAMPAIO, 2006, p. 38).



Although steam navigation still faced limitations, its consolidation in the national scenario was driven by economic policies, such as the Alves Branco Tariff of 1844, which created a more favorable environment for these ventures, indirectly benefiting steam navigation. By seeking to increase the country's fiscal revenues, it protected and encouraged industrial development, resulting in eighteen companies organized throughout Brazil in the decade before the end of the slave trade. From 1850 onward, the Bahia and Amazonas Company would be created in 1852; the Pernambuco Company in 1853; the Espírito Santo Company in 1854; the Intermediate Company in 1855; the Maranhão Company in 1856; and the Alto Paraguá Company in 1859 (SARAIVA, 2024, p. 129).

The United States, on the other hand, were pioneers in steam navigation and transatlantic voyages. In 1819, they made a voyage from New York to Liverpool (SPARTT, 1947). Although the engine operated for only three days, the vessel completed the crossing using sails during the remaining 29 days. Despite this pioneering effort, the total number of steamships was considered insignificant compared to the total number of sailing ships they possessed—about ten times fewer. Moreover, there was no investment in improving the vessels, which allowed England to take the lead in the expansion and development of transportation from the mid-19th century onward (SAMPALIO, 2006, pp. 22-23).

During the 1840s, Brazilian leaders were already discussing the tax losses they suffered in this commercial relationship, particularly concerning transportation. In 1843, the Brazilian minister in Washington, in an official letter to the Secretariat in Rio de Janeiro, called attention to the disproportionality between the Brazilian and American merchant ma-

rines, pointing out the U.S. government's concern with the shipbuilding and naval traffic sector. In this letter, Gaspar José Lisboa responded to Honório Hermeto Carneiro Leão, the Minister of Foreign Affairs, about the best way to facilitate commercial operations, while avoiding opening doors to smuggling. He noted that it was customary for the U.S. government to deploy armed vessels to patrol the coasts near anchorages and bays to prevent smuggling and suggested that Brazil should follow the same path.

Two years later, in 1845, Luiz Henrique Ferreira de Aguiar, the consul general in New York, sent an official letter to Gaspar José Lisboa with information about the fees imposed on vessels in American ports, as well as details on the cost of merchant shipbuilding. According to the consul, no tonnage, pilotage, lighthouse, or any other fees were charged to Brazilian ships by the federal government because they had the same privileges as American ships, although each state in the Federation had its own regulatory laws for the ports in their districts, which led to the collection of pilotage fees. In these states, the fees varied according to the vessel's draft. For example, in Boston, ships entering during the period from May to November of that year would pay a minimum of \$1.10 for up to nine feet of draft, gradually increasing to \$3 for 22 feet or more. Upon departure, they would pay 75 cents for up to nine feet, increasing to \$2.25 for up to twelve feet (AHI Washington 235/1/16).

In the port of New York, the "harbour-master" received fees of 1.5 cents per ton for ships arriving from foreign ports; some other American ports also charged tonnage duties ranging from two to four cents. These charges were applied to American-flagged ships and those from nations that had ratified commercial treaties with

the U.S. For countries without agreements, these charges were higher (AHI Washington 235/1/16).

According to the data in the letter, the cost of merchant shipbuilding in the U.S. ranged from \$40 to \$54 per ton, and the cost of the hull and rigging after the ship was completed was around \$23 to \$29. The consul noted in the letter that these values depended on the cost of materials, the wages of the builders, and the manner in which they were constructed, causing the values to fluctuate. According to him, the average lifespan of a ship was twelve to twenty years, with some lasting up to thirty years, depending again on the materials, construction, the trade in which

it was employed, and the good management and direction of the captains. The payment of the latter ranged from \$50 to \$100 per month, depending on the size of the ship and the venture undertaken; that of the mates was \$20 to \$30; of the sailors, \$12 to \$16; and of the cabin boys, \$5 to \$10 per month, according to their ability (AHI Washington 235/1/16).

All this information illustrated to the ministers how much the United States typically earned from its dominance over the trade route to Brazil. The table below indicates the nationality of vessels that entered or left Brazilian ports for American ports, and vice versa, during the period from 1840 to 1859.

**Table 1** - Nationality of vessels entering/departing Brazilian and U.S. ports, 1840–1859

Year	American*	Brazilian	English	Portuguese	Total
1840	1				1
1841	201	2			203
1842	352		2		354
1843	399	1	3		403
1844	401		5		406
1845	403	4			407
1846	107	5	1	1	114
1847	67	22	1	8	98
1848	300	15	1		316
1849	397	8			405
1850	123	1	1		125
1851	36				36
1852	12				12
1853	7				7
1854	13				13
1855	38				38
1856	7				7
1858	148	1	2		151
1859	192	4	2		198
<b>Total</b>	<b>3222</b>	<b>63</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>3315</b>

Data extracted from the database compiled from Itamaraty-RJ archives.

\*Note: "American" refers to U.S. vessels. The original documental designation has been preserved.

The predominance of the United States in vessel ownership is undeniable, even for the years of the 1850s when the number of vessels decreased drastically. In April 1852, Luiz Pereira Sodré, chargé d'affaires in Washington, wrote to the Minister of Foreign Affairs, Paulino José Soares de Souza, about the general state of trade between the two nations during the period from July 1, 1850, to June 30, 1851, and pointed out the nationality of the ships used on this route:

286 ships — 255 of them American — departed the United States for Brazil during this period, while 344 vessels (261 American) entered U.S. ports from Brazil. Brazilian ships accounted for merely 9 arrivals and 8 departures: 5 came directly from Brazil (with an equal number returning), 1 from the British WestIndies, 1 from the Cisplatine Republic, and 2 from Chile. Departures included 1 bound for the Cisplatine Republic, 1 for Chile, and 1 for Peru (AHI Washington, 233/3/3).

This excerpt shows figures different from those in Table 1, but reaffirms the American predominance in owning the transports that conducted trade between the countries – in that fiscal year, there were 255 American vessels operating on that route while Brazil had only eight. Sodré further highlighted that the United States had a greater number of steamships than England, totaling 1,400 against 1,100, and that an American senator had proven in a Senate meeting, "with statistics in hand," that the United States possessed more steamships than all of Europe combined, which totaled around 1,200.

Indeed, the United States maintained a greater quantity of steamships than England until the 1860s. From then on, in 1870 for example, England already had 1,202,000 tons of steamships in contrast to the 192,000 of the Americans (SAMPAIO,

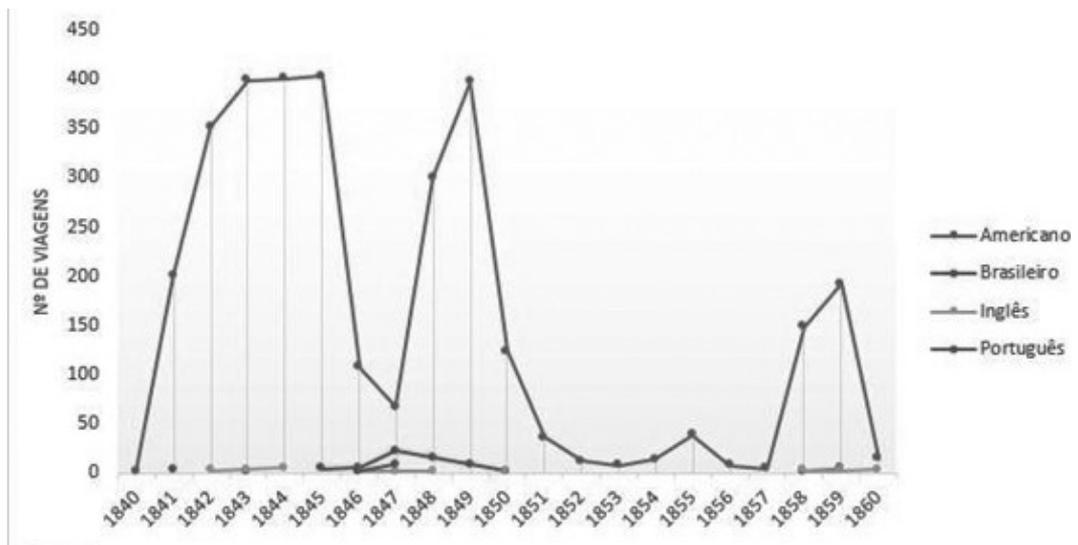


Chart 1 - Nationality of vessels entering/departing Brazilian and U.S. ports (1840-1860). Source: Bd\_Ita database.

2006, p. 25).

Vessel ownership was not Brazil's sole concern, as the U.S. also boasted a far more developed shipbuilding indus-

try. Sodré's report indicated that 1,357 ships (including 233 steamships, totaling 298,000 tons) had been constructed in the U.S. during 1850-1851.

Brazil's shipbuilding efforts, initiated in 18th-century naval arsenals, fluctuated between intense activity and near-abandonment throughout the following century. Though the *Arsenal da Marinha* in Rio employed 1,898 shipyard workers by 1850 (GOULARTI FILHO, 2011), domestically built vessels rarely participated in international trade.

### **PROPOSAL FOR THE ESTABLISHMENT OF THE NEW STEAMSHIP COMPANY**

A few months after the dispatch of Sodré's report, the same Brazilian Legation in Washington sent an official letter with considerations about the establishment of a steamship company, in which it was stated that the legislature of the State of Virginia had granted the privilege of establishing a line from Norfolk to Pará. Norfolk was a city in the State of Virginia, a strong commercial center of the slaveholding South of the United States. The province of Pará was where the entrance to the Amazon River was located, an object of much dispute and covetousness by the United States during that century.

According to the official letter sent from the Legation in Washington, the company considered itself formed, with captains ready for navigation, and requested a subsidy from the U.S. Congress. The Legation was then asked to have the Imperial government grant the same exemptions and privileges that had been given to the En-

glish Southampton Company in the port of Rio de Janeiro, and to pay the sum of \$10,000 per voyage, or half of the shares that the Brazilian Post Office would receive from the correspondence brought and received in Pará by the North American line.

The Brazilian chargé d'affaires in Washington described aspects he considered important to weigh regarding the establishment of the company, such as the increase in trade between Brazil and the United States annually (around 29 thousand *contos de réis*) and, principally, the average duration of a voyage between the United States and Rio de Janeiro. Considering that a sailing ship took 45 to 50 days to complete this route, the need for greater speed through steamships was considered, which took 12 days from New York to Liverpool, 29 days from Southampton to Rio, that is, around 41 or 42 days from New York or Washington to Rio de Janeiro, including one or two days for embarkation/disembarkation and the overland trip to Southampton, as the English Company did (route in Figure 1).

Expanding modern society demanded not only speed in transport but also punctuality. Steamships could bring greater regularity to commerce and communication between the countries, in addition to having greater cargo capacity. But while on one hand they would provide greater safety, which would reduce insurance costs, on the other hand they had high construction costs and freight rates higher than those of sailing ships (SAMPAIO, 2006, p. 27).



Figure 1 - Route taken by the English Steamship Company from the United States to Rio de Janeiro, passing through England. Map of the steamship route made by MarineTraffic, a maritime analysis provider developed as an academic project by the University of the Aegean, Greece, in 2007.

The American steamship line proposed by the entrepreneurs would thus fulfill this objective of reducing travel time, ensuring better communication between the countries. The route would go from Norfolk, passing through Puerto Rico and arriving in Pará in 12 days. From Pará to Rio in another 12, and from there to England in another 12 days, totaling 36 days of travel (Map 2). The proposal aimed to join the Brazilian steamship line, which went from Pará to other ports, with the American one, which would go from the

U.S. to Pará. In this way, Brazil could establish competitive opposition to the English line, which connected Southampton to Rio, forcing them to lower their prices for mail, passages, and freight. The chargé d'affaires clarified that they could also profit from European and American correspondence with the Río de la Plata republics, which would be transported by Brazilian steamships from Montevideo to Rio in conjunction with the Rio-Pará line, and on the North American line from Pará to the U.S.

The proposed American steamship line would thus fulfill this objective of re-

ducing travel time, ensuring better communication between the countries.



Figure 2 - Proposed route of the North American Steamship Company, from the United States to England, passing through Rio de Janeiro. Map of the steamship route created by MarineTraffic, a maritime analysis provider developed as an academic project by the University of the Aegean, Greece, in 2007.

All these considerations aimed to clarify points of advantage or disadvantage in creating the steamship line for the Brazilian Empire. The opinion of the chargé d'affaires in Washington was that the establishment of the Company would be advantageous because, in addition to shortening the distance between the two countries, it would facilitate migratory flows from Germany and Ireland, which, according to his calculations, would be 24 or 25 days away from Pará. Despite this advantage, he viewed with concern the request for \$10,000 per voyage and the Company's desire that the steamships be built with the possibility of being armed, in case of war.

In November of the same year, the chargé d'affaires sent another official letter stating that the establishment of a

steamship line would be inevitable, especially with the initiative of the American Congress, which would encourage greater commercial flows between the countries of America. He also noted that he did not assume that this Company's project had interests in the Amazon River, because the consul-general had informed him that there was already a constant navigation of small merchant ships maintained between the United States and the ports of Maranhão and Pará, making such a route perhaps not new to the Americans.

Seven years later, in 1859, the secretary of the Brazilian Legation in Washington, Harmodio de T. M. de Montezuma, wrote to José Maria da Silva Paranhos about letters received regarding "a projected line" of steamship packets between Brazil and the U.S. The first of these had been written

by Mr. James D. Stevenson, who declared himself a lawyer and representative of a New York company with capital of one and a half million dollars, intending to establish steam communication between that city and Rio de Janeiro (AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

Others interested in the same matter were Mr. John Gardner, who had been a merchant in Rio for many years and intended to establish a line to Rio de Janeiro and a subsidiary line for service to the Río de la Plata; and Mr. Thomaz Rainey, who had made several trips to various Brazilian ports and was committed to establishing a North American line that would go to Pará and connect there to the south with the Brazilian packet line. There was also a letter written by Kidder & Hetcher, which detailed Rainey's efforts toward this goal. These men awaited responses so they could begin the packet service as soon as they obtained a subsidy from the U.S. Government, without which they deemed the enterprise impossible(AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

First, they sought Counselor Cavalcante to communicate their ideas and the steps they had taken with the U.S. legislative body. Mr. Rainey's project was the first to be submitted to Congress, and although no decision had been made by that time, the committees presented favorable opinions. The secretary explained that, since the U.S. government had not yet authorized subsidies for any of the requesting companies, the new New York company was seeking to obtain in Brazil the assistance that "in the United States are difficult, at least for now, given the financial state of the country." In making this explanation, he attached a printed document that Mr. Gardner had published about his own company, demonstrating that there might be some plausibility to

the idea that the Brazilian government could offer subsidies for the project (AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

That year, Miguel Maria Lisboa had just arrived in Washington as Brazil's representative to the U.S. He had been secretary of the Brazilian legation in Chile in 1838 and in Venezuela in 1842, plenipotentiary minister in Bolivia in 1851, and went on a special mission through Venezuela, New Granada (present-day Colombia), and Ecuador between 1852 and 1855 to negotiate navigation treaties and territorial boundaries, where he saw abolitionist laws passed during that period. Alain El Youssef (2017) analyzed his trajectory and pointed out that Lisboa had witnessed firsthand the reach of the economic interests of England and the United States over America, noticing how they influenced local politicians to strengthen their commercial ties with countries in the region. Lisboa's experience in South American countries, years before arriving in Washington, would have provided him with knowledge about the global economy of tropical commodities, as well as the global geopolitics of slavery and the international isolation being imposed on Brazil at that time.

In October 1859, in the absence of a response from the Imperial government, Stevenson sought out Miguel Maria Lisboa, who gave his personal opinion on the packet matter and pointed out aspects of the project that would be difficult for the Brazilian government to accept, such as exclusive privilege, compensation for mail transport, and exemption from certain port duties. According to him, there was no doubt that the Brazilian government would provide the American company with the same protection and favors it gave to the steamships of the English West Indies Company. There would be great difficulty

in obtaining from the Chambers anything resembling a subsidy in favor of a foreign company while there were national companies that needed protection from the Imperial government. Still, Mr. Stevenson expressed his intention to register his ships as Brazilian. However, he was informed that this process would not be as simple as he imagined, as the nationalization of vessels in Brazil would be subject to laws incompatible with the foundations of his project (AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

Another official letter notes that Mr. Stevenson approached Miguel Maria Lisboa once more to clarify other points. He explained that the company intended to create the packet line would be composed of seven individuals interested in trade between Brazil and the United States. These individuals were driven by the advantages that direct trade would bring, and one of the pillars of their operations was the freight charged for transporting precious metals. This freight, according to Stevenson, should generate considerable profits, since the trade balance between the two countries favored Brazil, with the difference being remitted in gold to the Empire. Additionally, Stevenson mentioned that he was not inclined to sign a contract with the Postmaster General, preferring to request a subsidy from Congress (AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

Two days after this conversation, Lisboa reported being invited by the U.S. Postmaster General, Mr. Holt, to a conference. During the meeting, he was questioned about the veracity of the information that Stevenson had already reached an agreement with the Imperial government. Holt explained that the U.S. Post Office had previously denied Stevenson a contract because they believed he was unreliable due to his failure to pay fines

on a previous occasion, which gave a "bad impression of the company." This detail caught Lisboa's attention, who considered the matter "not to be overlooked" and that it should be treated with caution (AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

In November 1859, Mr. Stevenson made another attempt by writing a long letter addressed to Lisboa, detailing every occasion he had tried to contact the Brazilian government since January of that year and claiming to have a contract with the Post Office Department for sending mail from New York to the Caribbean island of São Tomás, to Pernambuco, Bahia, and Rio de Janeiro, in an attempt to demonstrate his experience in the business despite what Mr. Holt had communicated to Lisboa at the conference (AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

In this letter, he asked for the Imperial government's protection for the packet line because it would bring benefits to trade between Brazil and the United States, which at that time was rising to millions of dollars annually. Beyond that, he considered the existence of an affinity between the countries that should be taken into account for the establishment of the line:

(...) laying aside the natural affinity that two countries the same quarter of the globe should have towards each other, whose history is some what similar, both having been colonies of an European nation, and both nearly contemporary in birth (AHI Washington Ofícios, 233/3/9).

The argument of affinity between the nations referred to a shared historical value, in which both shared legacies of European colonization, despite the unmentioned political-economic disparity. For him, there was no reason for the United States not to be as connected with Brazil as other countries were, as this was

an inevitable demand of commerce. He observed that Brazil accepted ideas that would bring wealth to the nation and increase its commercial importance, just as the United States did, and therefore he hoped that the U.S. government would take corresponding measures to enhance commercial relations. He believed that "in the peaceful walks of commerce will join together in the successful establishing of any enterprises that will attain the desired result"(AHI Washington Ofícios, 233/3/9), understanding that the success of bilateral trade depended on mutual efforts.

Despite these efforts, the Company did not obtain the privileges of the Imperial government. Only in 1866 would a similar initiative be completed with the creation of the United States and Brazil Mail Steam Ship, a mixed-capital company that began operating in the coastal trade after it ceased to be a national monopoly in 1860.

## **FINAL CONSIDERATIONS**

In summary, this article explored an aspect of commercial relations between Brazil and the United States within the context of 19th-century merchant navigation. By examining attempts at economic integration, the American desire to draw closer to Brazil and establish tight commercial connections becomes evident. On the Brazilian side, we observe a refusal to commit to business arrangements that would not directly increase fiscal revenue, mirroring their rejection of a new treaty ratification with the United States (VAZ, 2022) to secure tariffs that could be freely modified without treaty obligations.

The power dynamic between the two countries oscillated between pursuing close partnership (with mutual benefits) and resisting external proposals that would primarily advantage the stronger

nation—the United States. The Brazil-U.S. Relationship displayed certain ambiguity in the American context: while both nations were viewed as the region's strongest, a clear power asymmetry existed, with the United States exercising predominance over Brazil. Imperial foreign policy aimed to establish long-term parameters for national consolidation through international partnerships, particularly those boosting domestic profits.

Regarding the Steam Packet Company, greater Imperial government attention to port traffic was expected, especially given rising import/export flows since the century's beginning. This sector, with developmental potential, could generate significant fiscal income for the Crown. However, the commercial balance favored the United States, as most transit occurred on American vessels that profited from freight while benefiting from Brazilian port tax exemptions. Conversely, though Brazilian ships were exempt from U.S. federal taxes, they still paid state port fees governed by local laws. To Brazilian politicians, this represented a theoretically fair but practically disadvantageous commercial relationship. Consequently, since at least the century's start, governmental spheres had debated establishing national navigation companies to stimulate industry and thereby consolidate the nation-building project envisioned by leaders.

## DOCUMENTARY REFERENCES

Itamaraty Historical Archive (AHI), Rio de Janeiro, RJ:  
Washington Dispatches folders 235/1/16 and 235/1/17  
Washington Official Letters folders 233/3/1 to 233/3/9  
New York Dispatches folder 259/2/2  
New York Statistical Maps folder 259/2/1

MAURY, F. *O Amazonas e as costas atlânticas da América Meridional*. Rio de Janeiro: Typographia de M. Barreto, 1853

## BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

CAMINHA, João Carlos. *História marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

DOURADO, Bruna. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, 2017.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A companhia brasileira de pacotes a vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História de Empresas*, v.2, 2002.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32. Ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 32, n. 2, p. 409-434, 2011.

GOULARTI FILHO, Alcides. História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa. *Revista Economia*, Maio/Agosto de 2011.

JUNQUEIRA, Mary A. Ciência, técnica e as expedições da marinha de guerra norteamericana, *U.S. Navy*, em direção à América Latina (1838-1901). *Varia Historia*, Belo Horizonte, vol. 23, nº 38, pp.334-349, 2007.

OLIVEIRA, Juliana Jardim de Oliveira e. *A Guerra Civil no espaço Atlântico [manuscrito]: a secessão norte-americana nos debates parlamentares brasileiros (1861- 1865)* / Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação da UFOP, 2017.

PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009

PARRON, Tamis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826- 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

SARAIVA, Luiz Fernando; NABARRO, Wagner; GOLDFEDER, Pérola (orgs). *Atlas histórico e econômico do Brasil no século XIX*. Brasília: Senado Federal; Niterói: Eduff, 2024.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: A Companhia bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese de Doutorado defendida no Programa de Pós-Graduação em História Econômica da USP, 2006.

SPARTT, H. Philip. The Origin of Transatlantic Steam Navigation, 1819-1833. *Transactions of the Newcomen Society*, 26:1, 131-143, 1947.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: FEMAR/LAMN, 2001.

WIGHT, Martin. *A Política do Poder*. Brasília: Editora UNB, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.

VAZ, Ilana de Macedo. *Brasil e Estados Unidos: comércio e políticas consulares (1840-1850)*. Fino Traço, 1ª ed., 2022.

VISENTINI, Paulo. História e Relações Internacionais: o caso do Brasil, *Inteligere, Revista de História Intelectual*, nº10, 2020.

YOUSSEF, Alain El. Miguel Maria Lisboa: escravidão, geopolítica global e economia Imperial durante a Guerra Civil norte-americana (1860-1871). *Cadernos do CHDD (FUNAG)*. V, ano 14, 2015.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> For discussion of the opening of the river and international attempts, see: PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009; MAURY, F. *O Amazonas e as costas atlânticas da América Meridional*. Rio de Janeiro: Typographia de M. Barreto, 1853; JUNQUEIRA, Mary A. Ciência, técnica e as expedições da marinha de guerra norteamericana, *U.S. Navy*, em direção à América Latina (1838-1901). *Varia Historia*, Belo Horizonte, vol. 23, nº 38, pp.334-349, 2007.



# Limitações orçamentárias e políticas ao desenvolvimento do poder naval brasileiro no Atlântico Sul do oitocentos (1831-1870)

*Budget and political limitations to the development of brazilian sea power in nineteenth-century South Atlantic (1831-1870)*

**Pedro Henrique de Souza Ribeiro**

Doutorando em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), possui Mestrado em História pela Universidade de Brasília (UnB) e graduação em História pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).

## RESUMO

O presente artigo visa apresentar a constituição do Estado-nação brasileiro e sua manifestação pela via do poder naval sob um prisma duplo: tanto orçamentário, quanto atinente à força humana embarcada nos navios de guerra à disposição da Marinha Imperial. Nessa medida, seu objetivo precípua é demonstrar as possibilidades metodológicas do fazer historiográfico militar para além das mais tradicionais vertentes que se concentraram numa história da técnica ou de um sentido “evolutivo” dessa última como temporalidade. Por um lado, realizo uma análise serial das leis orçamentárias e das leis de fixação das forças de mar; por outro lado, analiso os debates parlamentares que ensejaram essas leis, tendo-os em mente como paradigma indiciário da realidade em que se produziram, chegando a concluir que inexistiu uma política imperial consistente de projeto de um poder naval, ausência manifestada em favor de outras prioridades daquele sistema político.

**PALAVRAS-CHAVE:** Poder Naval; Estado-Nação; Orçamento; Império do Brasil; Marinha Imperial do Brasil.

## ABSTRACT

*This paper's aim is to present the constitution of the Brazilian Nation-State and its manifestation by its Sea Power under a double insight: both budget-wise and concerning the human manpower aboard the war vessels under the Imperial Brazilian Navy. To that extent, its main goal is to demonstrate the methodological possibilities of the military historiography beyond the more traditional currents which focused on a history of crafting techniques or on an evolutionary sense thereof as temporality. On the one hand I undertake a serial analysis of the budget acts as well as of the acts on the fixation of sea and land forces; on the other hand, I analyse the parliamentary debates that gave birth to such acts, having them in mind as an evidentiary paradigm of the reality in which they were crafted, coming to the conclusion that there was no consistent imperial policy towards the project of sea power, an absence manifested in favour of other priorities ascribed to that political system.*

**KEYWORDS:** Sea Power; Nation-State; Budget; Empire of Brazil; Imperial Brazilian Navy.

## INTRODUÇÃO: UM PROBLEMA ORÇAMENTÁRIO E SEU CONTEXTO

“Excelente indicador da distribuição de poder em um sistema político são as contas do governo. O poder de lançar impostos e as condições de legitimidade em que ele se exerce estiveram no centro das lutas que fundaram o Estado Moderno.”

Com essa afirmação, José Murilo de Carvalho abriu seu capítulo primeiro de *Teatro de Sombras*, que, em tomo único, figura, junto à obra *A Construção da Ordem*, como seu principal trabalho especificamente a respeito do período imperial, embora se tenha celebrizado o autor também por outras obras sobre o período republicano, tais quais *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi* e *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. De fato, a avaliação da distribuição do orçamento é imprescindível para a compreensão de como o Estado aloca seus recursos. Num Brasil monárquico e agroexportador, o que está em jogo do ponto de vista tributário, ao fim e ao cabo, é o poder do Estado de extrair recursos às receitas dos súditos do soberano, o que faz de diferentes formas: fiscal, sanguínea e disciplinarmente, a fim de aplicá-las em nome de um ou mais projetos políticos. Em última análise, a extração de recursos sobre as trocas comerciais possibilitadas pelo trabalho de escravizados nos cafezais do Vale do Paraíba (MATTOS, 2017, p. 45) e sobre as importações convertem-se em ferrovias, iluminação e instrução públicas, estradas, navios de guerra ou mesmo nas roupas do próprio imperador, despesas vinculadas ao poder de tributação de recursos imposto à sociedade em favor do Estado em construção.

Deve-se, contudo, acrescentar à afirmação de Carvalho que abre o presente

texto que essa extração – e concentração – de recursos materiais nas mãos do Estado andava *pari passu* com a discussão de sua aplicação nos ramos naval e de guerra: desde a década de 1830, ou seja, após os turbulentos anos do Primeiro Reinado e, em particular, da Guerra da Cisplatina. Desse modo, por força de lei<sup>1</sup>, ficavam os ministros da Marinha e da Guerra obrigados a fornecerem subsídios anuais à Câmara dos Deputados para a fixação das forças de mar/terra, conforme o caso. Mas não se tratava de um fluxo meramente administrativo e livre de impedimentos de ordem conflituosa; ao revés, as discussões sobre a fixação das forças de mar ensejaram centenas de páginas nos *Annaes do Parlamento Brasileiro*, acaloradas, acusatórias, tudo menos pacíficas. Notavelmente efervescentes são os anos regenciais, quando o perigo de desagregação territorial rondava o projeto de poder gestado no Rio de Janeiro, de maneira que a discussão de 1836 sobre a fixação das forças de mar de 1837-1838, na qual se verificam menções à Cabanagem e à Farroupilha, redundou mesmo em acusações de incompetência ao então ministro, Salvador José Maciel.

É tendo em mente esse contexto, marcado por revoltas regenciais e pela contestação de fronteiras pelos países platinos, que o presente artigo visa analisar a conformação do Estado-nação brasileiro na manifestação – ou, antes, na contenção – de seu poder naval. O ponto de partida teórico-metodológico é o quadro conceitual pelo qual se definiu a “Nova História Militar Brasileira” (doravante, NHM). Atentando para a carência de estudos centrados no século XIX que extrapolassem o binômio mais recorrente composto por Guerra do Paraguai e Proclamação da República, Celso Castro, Vitor Izecksohn e Hendrik Kraay (2004) definiram a NHM como campo pró-

prio na História indissociavelmente vinculado às relações econômicas, culturais e sociais estabelecidas com os demais atores não militares. Chamando a atenção para a necessidade de um retorno a uma “história institucional” (CASTRO; IZECKSOHN; KRAAY, 2004, p. 31), com foco em uma “análise cuidadosa do funcionamento do Exército e da Marinha” (CASTRO; IZECKSOHN; KRAAY, 2004, p. 31), os proponentes da NHM estabeleceram um arcabouço temático que excede o esquema tradicional baseado em histórias da estratégia e da técnica – cuja tessitura textual constitui-se pela sucessão de eventos, sempre na esfera do acontecimento, da história-batalha – para materializar-se em um rol de questões-chave, especialmente no que diz respeito a: “vínculos de sociabilidade”, “operações formais e informais de hierarquia” e “sistemas de progressão e punição” (CASTRO; IZECKSOHN; KRAAY, 2004, p. 12).

Tal objetivo geral desmembra-se em dois objetivos específicos: de um lado, apresentar serialmente os dados disponíveis sobre orçamento e forças de mar decretados para a Marinha Imperial no período de 1831 a 1870; de outro lado, como paradigma indiciário<sup>2</sup>, apresentar o papel do debate parlamentar ao redor do orçamento da Marinha e da fixação das forças de mar na determinação de um rumo para o que, extemporaneamente, poder-se-ia denominar a constituição – ou, antes, a delimitação – de um poder naval no Atlântico Sul por parte de um Estado-nação – o brasileiro – em construção. Determinou essa constituição, mas não a definiu, como se verá, uma vez que a organização da força inicialmente ainda atendia às ordenações portuguesas, assumindo uma conformação descentralizada com ímpeto centrípeto. As reformas por que passou a Marinha na década de 1850 década de 1850, notadamente a criação do Conselho Naval e reforma da Secretaria de

Estado e do Quartel-General da Marinha (ALMEIDA, 2014) são precisamente a vitória desse ímpeto sobre as forças centrífugas que, em termos orçamentários, estavam ainda vinculadas à administração de receitas provinciais (ALMEIDA, 2014).

Para alcançar os supraditos objetivos específicos e, assim, o objetivo geral, quais sejam, circunscrever a restrição imposta ao crescimento material do poder naval, estabelecer como e por que motivo de igual restrição deu-se da mesma forma no plano do pessoal embarcado e, por fim, concluir quanto à inexistência de um projeto perene de poder naval no Império, o artigo utiliza dois tipos distintos de fontes documentais, implicando metodologias ligeiramente diferentes no tratamento dos dados fornecidos por cada tipologia.

O primeiro tipo documental são as leis orçamentárias anualmente fixadas, que definiam as dotações existentes para cada ministério e, dentro desses últimos, para cada aplicação específica, bem como as leis de fixação das forças de mar. No caso da Marinha, trata-se de tropas, companhias de marinheiros, navios armados, arsenais, dentre outras subdivisões.

De outro lado, o segundo tipo documental constitui-se das discussões na Câmara dos Deputados ensejadas pelos relatórios anuais dos ministros e que são apresentados sempre que tal discussão encontre dissenso naquela instituição, o que se vincula ao impacto dessas discordâncias de aspecto político na própria definição de quantitativos de tropas.

A metodologia aplicada para o primeiro conjunto documental será a análise, uma a uma, das leis orçamentárias e de fixação de forças de mar, que culminam nos gráficos abaixo propostos; de outra parte, a metodologia aplicada ao segundo tipo documental será a de um paradigma indiciário, isto é, buscar-se-á, por meio da leitura de

diversas posições acerca do objeto estudado, chegar-se a concluir sobre um todo maior, num movimento que se estabelece do micro para o macro e que, pelo jogo de escalas, permite ao artigo beneficiar-se da micro-história (GUINZBURG, 1989).

Busco, portanto, comparar as instabilidades percebidas em duas séries de gráficos, a primeira referente ao orçamento da Marinha; a segunda, referente ao quantitativo de forças embarcadas, definindo, pelo jogo de escalas imediatamente acima referido, a correlação entre o contexto político apresentado, as dotações orçamentárias destinadas exclusivamente para os navios armados (ocupados, portanto, por aquele quantitativo de tropas fixado em lei) e os quantitativos de forças de mar embarcadas aprovados por lei, buscando compreender o impacto dessa correlação hipotética na constituição do “poder naval” brasileiro ao longo do século XIX, tendo como marcos temporais inicial e final o início da Regência e a Guerra do Paraguai ou da Tríplice Aliança, respectivamente.

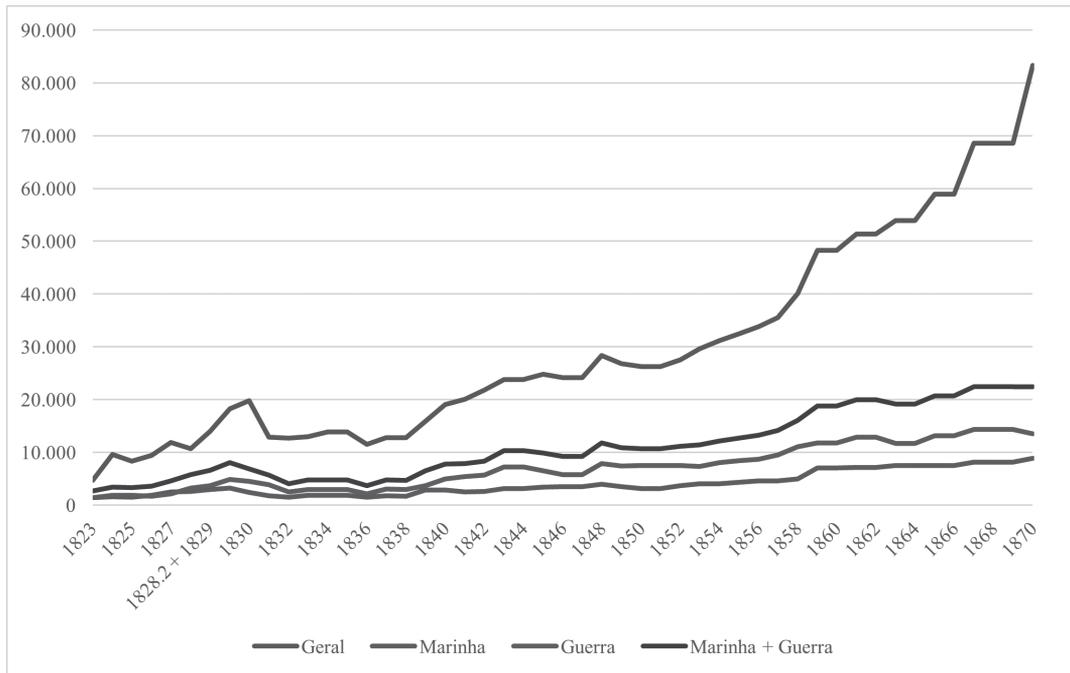
Os contextos que tal empreitada perscruta abarcam mais de um período da temporalidade que envolveu o Império do Brasil. Assim, empregando os marcos propostos por Carvalho (2003), destacam-se a Regência (1831-1840), a Consolidação (1840-1853) e o Apogeu (1853-1871). Respectivamente, esses períodos foram marcados por liberalização e descentralização política, que foi rechaçada e culminou no regresso conservador (MATTOS, 2017); retorno da centralização do poder e consolidação da monarquia constitucional tendo em seu seio o Poder Moderador como chave da dissolução de conflitos entre Conservadores e Liberais, que desestabilizavam o sistema; e, por fim, a preponderância da administração saquarema (MATTOS, 2017), isto é, conservadora, até a crise ensejada pela Lei do Ventre Livre, que marcou o início da decadência

do regime monárquico.

Especialmente interessante para o presente artigo, portanto, é a noção de que a política era fluida e metamorfoseava-se constantemente, dotando-se o sistema ora de mais, ora de menos estabilidade, o que se reflete amplamente tanto nos dados quantitativos disponíveis sobre o período, quanto na análise qualitativa desses dados. Essa última equaciona a imperativa necessidade de manter-se em mente o contexto em que se votaram leis orçamentárias e de fixação das forças de terra e mar, ora havendo menos recursos disponíveis (Regência e Consolidação), ora havendo maior disponibilidade de numerário para fazer frente às despesas da pasta da Marinha (Apogeu), o que não necessariamente significou que tal pasta se tenha priorizado entre as demais, como se vê a seguir.

### **PRIMEIRO CORPUS DOCUMENTAL: AS LEIS ORÇAMENTÁRIAS E DE FIXAÇÃO DAS FORÇAS DE MAR**

Uma análise do orçamento destinado à Marinha requer uma série de cuidados metodológicos. Conforme apontou Vilella (2022), trata-se de entender que os históricos orçamentários variam significativamente de acordo com a fonte de que são extraídos. Assim, seguindo os dados apresentados por Liberato de Castro Carreira em *História financeira e orçamentária do Império do Brasil* (CARREIRA, 1980), apresento o gráfico abaixo, em que se visualiza o orçamento geral, sua parcela destinada à Marinha e, para efeito de comparação, sua parcela destinada à pasta da Guerra e ao total das Forças Armadas (Marinha + Guerra).

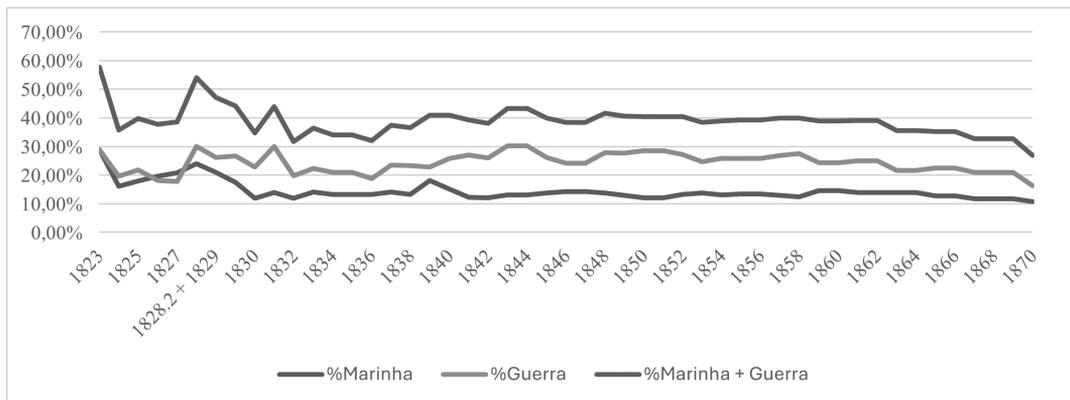


**Gráfico 1:** Orçamento Geral, da Marinha e da Guerra por ano, em contos de réis.  
 Fonte: dados disponíveis em Liberato de Castro Carreira (1980)

Podem-se perceber duas tendências: em primeiro lugar, quanto ao crescimento do orçamento imperial, não havendo preocupação, para o presente estudo, em distinguir o crescimento real da parcela gerada pela inflação do período. Importa, sim, destacar que a segunda tendência aponta para uma permanência relativa do orçamento da Marinha e das Forças Armadas como um todo ao mesmo nível, o que ocorre até a década de 1860, quando

há um descolamento entre um crescimento geral do orçamento e uma virtual estagnação, quando não um encolhimento, da despesa autorizada pelo Congresso com o setor dito “destrutivo” da economia.

Tal tendência fica ainda mais clara quando se gera um segundo gráfico dedicado a mostrar somente a composição percentual dessas despesas relativamente à despesa autorizada geral:



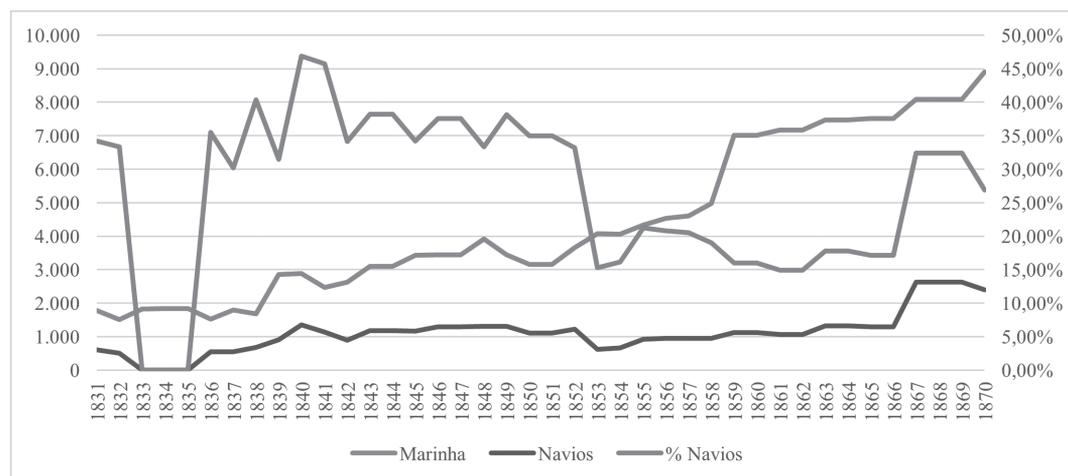
**Gráfico 2:** Orçamentos de Marinha e Guerra em % do Geral, por ano.  
 Fonte: dados disponíveis em Liberato de Castro Carreira (1980)

Conforme demonstrou Villela (2022), não é possível, por limitação imposta pela qualidade das fontes, realizar análise quantitativa significativa acerca do período imediatamente pós-independência, bastando indicar que se trata de perceber a relevância do poder naval no processo de ratificação da interiorização da metrópole (DIAS, 1972), o que logo depois encontra uma duradoura estagnação acima já referida, com decréscimo real em direção a 1870.

Neste caso, impende realizar um reparo de ordem metodológica: as guerras regenciais e do Paraguai implicaram um aumento real das despesas não indicado nos gráficos acima. Tal aumento, contudo, realizava-se por meio de créditos suplementares, isto é, extraordinários, que viviam atender tão somente necessidades

momentâneas e inapeláveis na ordem da defesa da soberania do Rio de Janeiro sobre o seu território, quer interna, quer externamente ameaçado<sup>3</sup>. Ou seja, a abertura de créditos suplementares para as pastas da Marinha e da Guerra ocorria somente mediante a caracterização de situações extraordinárias, não previstas, portanto, no orçamento delineado ao longo do ano legislativo anterior.

Especificamente a respeito da subdivisão interna existente nos orçamentos da Marinha, percebe-se uma série de variadas rubricas, dentre as quais este estudo elencou a parcela destinada à manutenção e construção de navios. Assim, com base nas leis orçamentárias que figuram na relação de fontes, pormenorizadas nas referências bibliográficas, coligiram-se os dados que redundaram no gráfico abaixo:



**Gráfico 3:** Orçamento da Marinha, navios, por ano, em contos de réis e % navios/Marinha.  
Fonte: leis orçamentárias pormenorizadas na seção "Leis orçamentárias"

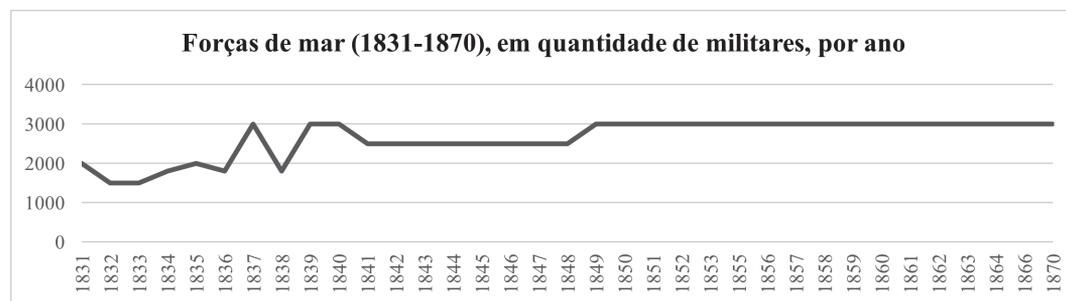
Pode-se perceber uma instabilidade nos níveis de investimento na manutenção e na construção de novos navios, atividades que ficavam ao sabor da variação do jogo político, o qual, por sua vez, gerava as leis orçamentárias responsáveis por essas dotações específicas.

Embora haja grande variação, nota-se como, no período regencial, destinou-se

maior percentual de recursos aos navios, percentual esse que cai abruptamente com a Conciliação<sup>4</sup> em 1853, somente tornando a aumentar já deflagrada a Guerra do Paraguai e, mesmo assim, para alcançar um nível menor do que aquele mantido no período conflagrado das décadas de 1830 e 1840.

Mais estáveis que essas estatísticas são aquelas referentes à fixação das forças de mar. Se devia o governo determinar as rubricas que cabiam à manutenção e à conservação dos navios da Armada Imperial, impedia também definir o quantitativo de militares que deveria ocupar esses navios, o que gerava um impacto orçamentário não explícito nas contas públi-

cas e constituía, na prática, uma definição extraordinária de uma das dimensões do poder naval brasileiro: a do pessoal embarcado e, portanto, destinado a tripular os navios. Coligindo-se todas as leis de fixação de forças de mar desde 1831 até 1870, que figuram abaixo, pormenorizadamente, na seção fontes, chegou-se ao seguinte gráfico:



**Gráfico 4:** Forças de mar (1831-1870), em quantidade de militares, por ano.

Fonte: leis de fixação das forças de mar pormenorizadas na seção "Leis sobre fixação das forças de mar"

É clara a distinção dessa série relativamente à primeira: se a parcela do orçamento destinada aos navios apresentava variação de ano para ano, a estabilidade da fixação das forças de mar é sua marca distintiva. Percebem-se três fases distintas analisando-se esse gráfico: a primeira estende-se de 1831 a 1841, década em que os quantitativos variam significativamente. Na sequência, atinge-se um primeiro platô, que dura de 1842 a 1848 e, por fim, um ainda mais estável e duradouro platô, que dura a partir de 1849 até 1870.

A análise serial das fontes propostas até o presente momento permitiu a identificação de tendências distintas: por um lado, a perda de espaço orçamentário destinado às Forças Armadas ao longo do distendido período imperial analisado, o que pode ser explicado pela tendência civilista daquele Império. Conforme apontou Carvalho (2017, p. 189), depois da Abdicação, os liberais à frente da Regência criaram ojeriza ao setor militar, o que pode justificar a tendência de contenção de um even-

tual aumento do espaço fiscal destinado à expansão do poder naval. Em outras palavras, feita a obra da independência, cabia cercear a dimensão militar do Estado-nação em construção em favor de uma administração civil.

Tal tendência é agravada na percepção das forças navais embarcadas, que, malgrado tenham apresentado uma série dotada de maior estabilidade nos três períodos percebidos, os quais se estudam abaixo sob um paradigma indiciário, têm contido o seu potencial de crescimento, confirmando a afirmação de Carvalho de que tal contenção do setor militar se fazia devido, entre outros fatores, à preocupação com a retirada de mão de obra do setor produtivo (CARVALHO, 2017, p. 189), o que, a propósito, impunha-se pela via de um recrutamento forçado – e algo silenciado nessas fontes – previsto desde a Lei de 25 de novembro de 1830:

Art. 9º O Governo fica autorizado a recrutar na fôrma das Leis tantas praças, quantas forem necessarias

para completar o numero de marinheiros e soldados agora decretados, no caso de não poder engajar a maruja por meio de premios, e haver os soldados, concedendo meio soldo de gratificação diaria áquelles, que, tendo concluido o tempo do seu serviço, quizerem novamente alistar-se.<sup>5</sup>

Esse silenciamento aponta, portanto, para um desejo de que o estado “normal” de destinação de recursos às Forças Armadas fosse estável e contido, o que de antemão delimitava a capacidade de expansão do exercício de um poder naval “crível” no Atlântico Sul, uma vez que não parecia ser esse o intuito imediato dos mais altos escalões políticos do Império. Essa afirmação gerada a partir do primeiro contato com a leitura dos gráficos encontra lastro na análise qualitativa dos debates parlamentares havidos na Câmara dos Deputados acerca da fixação das forças de mar, de maneira que passa a ser necessário abordar o segundo conjunto documental.

## **SEGUNDO CONJUNTO DOCUMENTAL: ANÁLISE DO DEBATE PARLAMENTAR**

De antemão, impende caracterizar as fontes que doravante abordo: trata-se dos *Annaes do Parlamento Brasileiro*, ou seja, dos anais da Câmara dos Deputados do Império do Brasil. Conforme a Constituição imperial de 1824 (BRASIL, 1824), cabia aos deputados, entre outras atribuições, legislar sobre recrutamentos (art. 36, II) e sobre as propostas feitas pelo Poder Executivo (art. 37, II). Isso significa dizer que, necessariamente, é nos debates parlamentares que se encontrarão a mobilização de ideias e o vigor retórico da política imperial contra e a favor das propostas do governo, secundado especialmente no período do 2º Reinado – mas não na regência – pela ingerência política do Poder Moderador (Carvalho, 2003). De

outra parte e conforme já referido, o art. 41 do decreto de 12 de abril de 1835 obrigava o Executivo a, anualmente, apresentar proposta de fixação de forças de mar e de terra até o dia 8 de cada maio.

Tal apresentação era feita pelo relatório do ministro competente: para as forças de mar, o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha; para as forças de terra, o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Guerra. Em ambos os casos, como, ademais, em todas as repartições do executivo geral do Império, ficavam os ministros obrigados a submeterem relatórios anuais à Câmara dos Deputados, em cujo bojo encaixavam-se as supraditas propostas. Os relatórios articulavam o conhecimento sobre as pastas às propostas de país do governo do momento. Não obstante, seu estudo não é o foco do presente trabalho. Ao revés, detenho-me especificamente sobre o debate parlamentar, por entender que os relatórios já se encontram implicitamente nele contidos. O modelo metodológico para o estudo desses debates deriva de sua utilização por Carvalho em *Teatro de Sombras*, sempre em cotejamento com as fontes quantitativas, como, aliás, ressalta realizar também aquele autor.

Conforme já apontado na seção anterior, anualmente se votavam as leis orçamentárias e a lei de fixação de forças de mar (e de terra, no caso do Ministério da Guerra), as quais definiam, para além da dimensão orçamentária de que naturalmente dependiam, os quantitativos de forças objetivados pela vontade política do congresso geral. É nesse contexto que proponho a análise de três debates parlamentares especificamente sobre a fixação das forças de mar para cada um dos períodos que a análise do primeiro conjunto documental permitiu circunscrever: 1831-1841, 1842-1848 e 1849-1870.

Na Sessão de 4 de junho de 1836 (BRASIL, 1887, p. 132-139), isto é, já eclodidas as duas mais relevantes “revoltas” regenciais – a Cabanagem, no Pará, e a Farroupilha, no Rio Grande do Sul –, críticas ferrenhas ao ministro da Marinha são tecidas, dada a percepção de sua inépcia na lida com a situação. Referindo-se a haver uma esquadra inglesa furado o bloqueio brasileiro a Belém, afirma

O **Sr. Sebastião do Rego** [grifo original] depois de notar as poucas informações dadas pelo Sr. ministro, passa a fazer algumas observações sobre os nossos negocios no Pará. Diz que não ha brasileiro que não deixe de ressentir-se, sabendo que a bandeira nacional fôra arriada por forças estrangeiras, que desobedeção ao governo legal do paiz. Deseja que o Sr. ministro apresente á câmara suas idéas a respeito dos negocios do Brazil, que elle deputado julga abandonado. Seria muito de desejar que a camara enviasse uma mensagem ao throno afim de que ou o ministério arripie da carreira que tem seguido, ou então declare qual a sua maneira de encarar os negocios do estado, para que o corpo legislativo dê remedio aos males da nação, pois que, na posição actual, a assembléa vê-se na mais critica posição, por um lado sem as informações necessarias, por outro as medidas do governo sobre Pará e Rio Grande inefficazes, mal applicadas, mal concebidas e mal executadas.

É preciso considerar que o Ministério da Marinha compunha um dos degraus iniciais da carreira política dos magistrados imperiais (CARVALHO, 2017), sendo desempenhado geralmente por um civil. Neste caso, Salvador Maciel fugia à regra, mas nem por isso estava informado sobre o que acontecia na repartição recém-assumida. Assim, responde o ministro da Marinha:

**O Sr. Salvador Maciel (ministro da marinha)** está prompto a dar todas as informações necessarias. Leu hoje nos jornaes que uma força estrangeira mandou arriar a nossa bandeira no Pará, mas os jornaes dizem o que entendem. A persuasão em que está sobre a ida desta força naval ingleza ao Pará, é que para alli foi, como vão para toda a parte, isto é, proteger o commercio inglez; no caso porém que o Sr. deputado julga que outro fôra o motivo, pode fazer o seu requerimento pedindo informações ao governo, pois que por ora elle ministro só vem assistir á discussão do projecto que fixa as forças marítimas, para o que prompto está a dar todas as informações.

Quanto ao abandono em que julga o illustre deputado estar o Brazil, refere-se ao seu relatorio: ahi se vê o mappa das embarcações existentes no Pará, e quando houvesse necessidade de rebater algum insulto dessas tres embarcações estrangeiras, as embarcações nacionais no Pará seriam bastantes; nem tão pouco pôde-se julgar abandonado o Rio Grande á vista das forças para lá mandadas. Não sabe em que sentido quer o Sr. deputado que o governo arripie da carreira, salvo se quer que se retirem as forças navaes existentes no Rio Grande e Pará, julgando-se de sobejo.

**As críticas, porém, não cessam, e uma nova investida contra o ministro vem de Bernardo José da Gama<sup>6</sup>:**

**O Sr. Visconde de Goyanna** observa a má interpretação dada pelo Sr. ministro ao que disse o Sr. Sebastião do Rego ; porque se este senhor julga pouco o que se tem feito, como quereria que se retirassem as forças do Pará e Rio Grande?

Nota que o Sr. ministro nenhuma resposta déra ao que hontem dissera o Sr. Seára sobre os negocios do Pará. Parece-lhe extraordinário que a opposição nesta discussão seja mais ministerial que o mesmo ministério.

Lembra que pontos no Pará que estão pela legalidade se têm rebellado; e por isso não pode comprehender como o Sr. ministro pôde dizer que a guerra do Pará está a terminar. (grifo do autor. Frequentemente, na documentação, o nome do orador aparece grifado.)

De fato, em 1836, a Cabanagem estava longe de findar-se, informação que, vale lembrar, não era dada enquanto se desvelava o conflito, sendo possível verificá-la somente extemporaneamente. E segue o Visconde de Goiana criticando a habilidade de Grenfell e pondo em dúvida sua lealdade ao Império, ao que reputa sua escolha pelo governo para uma função de comando como “impolítica”:

Sente que o Sr. ministro nada tenha dito sobre as evoluções navaes que têm tido lugar no Amazonas ; sobre a perda do brigue Pirajá ; se foi por culpa do commandante Taylor que mandára por pratico um preto boçal, ou se por culpa do respectivo commandante.

Observa que o Sr. ministro dissera que os officiaes existentes no Pará se portarão bem ; no emtanto elle deputado, vê um desses officiaes preso ; e nisto mesmo nota incoherencia no ministério, porque este official existe na mesma circumstancia de outro que está solto. Esta falta de informações que julga precisas sobre o estado do Pará existe a respeito do Rio Grande, accrescendo a impolitica escolha do governo do commandante Greenfell, o mesmo que no Pará fez perecer duzentos e tantos brasileiros no porão do navio Palhaço; official que existindo em Montevidéo, onde conserva grandes relações, é chamado para comandar uma esquadriha em operações n'uma provincia, onde se suspeita querer uma facção unil-a a Montevidéo.

Conclue que o Brazil não está em circumstancias de adoptar a mesma força naval no corrente anno, no pre-

supposto de que a tranquillidade se restabeleça, pois que existio Malcher no Pará que foi substituído por Vinagre; o primeiro morreu ; o segundo, proximo a isto, consta que communicára cousas de grande importância; e hoje existe o Eduardo, sobrinho de uma alta personagem que figura no império; taes circumstancias merecem muita consideração, e mister se tornão exactas informações para tranquillisar a camara; por isso elle deputado concorda na opinião do Sr. Sebastião, enquanto melhor informado não é, de que **o Brazil está á borda do precipício.** (grifo meu)

Ora, se o Brasil estava à beira do precipício, por que, então, cabe perguntar, a demora na votação da lei e discussão tão arrastada? Impossível é responder incisivamente a esta pergunta. Cumpre indicar, contudo, duas hipóteses: por um lado, o silêncio do ministro Salvador José Maciel pode ser explicado por um real desconhecimento do que sucedia no Pará, como tenta ele próprio justificar com o curto tempo em que estivera à frente da pasta; de outra parte, seu silenciamento pode indicar uma preocupação em abafar os eventos ocorridos naquela provincia, especialmente os vinculados à figura de Grenfell, que já se envolvera, a 21 de outubro de 1823, com o caso do Brigue “Palhaço” (HARRIS, 2017, p. 229-230), cujos ecos, quase treze anos depois, ainda se sentiam na memória da provincia mais setentrional do Império, àquela altura em estado de rebeldia.

Em ambos os casos, o fluxo temporal dos processos legislativos e, nessa medida, das decisões políticas, parecia correr em ritmo próprio característico do “presente omnitemporal do discurso jurídico” (OST, 1999, p. 95). É dizer, “que o seu tempo [do Direito] é fora do tempo, intemporal ou omnitemporal no sentido em que os gramáticos falam de ‘presente om-

nitemporal' para designar 'um facto permanente ou habitual' que o espírito pode olhar como presente, independentemente do momento em que o perspectiva" (OST, 1999, p. 95). O processo legal corria no seu próprio tempo, enquanto, a norte e sul do Império, digladiavam-se forças restritas recrutadas entre as camadas mais despossuídas da população. Nem todos eram da opinião de que tal força fosse suficiente, contudo, e, se as forças eram suficientes, então deveriam os oficiais ser inábeis:

**O Sr. Maciel Monteiro (...)** Não concorda na opiniao de que a força do Pará é sufficiente ; se tal fosse, esse comandante inglez nao se animaria a semelhante procedimento; **e se essas forças sao suficientes, então os officiaes são inhabeis.** Em todo o caso é preciso que o Sr. ministro diga se a força decretada é sufficiente; e quando o seja, se tem ainda de mandar mais vasos de guerra á Europa, porque então é preciso augmentar a força. (grifo meu)  
O Sr. deputado passa a fazer algumas reflexões ácerca da falta de fiscalisação que ha na administração da marinha, das dilapidações que se observão nos generos embarcados a bordo dos navios de guerra; e no emtanto admira-se que o Sr. ministro quando tenha de punir indivíduos que se locupletão á custa da nação, queira beneficial-os, como propõe no seu relatório a respeito dos commissarios e escrivães da armada.

A preocupação com a efetividade da alocação dos recursos demonstra haver uma elasticidade entre a decisão legislativa e a real aplicação do erário público, e segue Maciel Monteiro:

Finalmente termina analysando as medidas tomadas pelo governo a respeito do Rio Grande, para onde no principio manda a amnistia, agora suspensão de garantias; podendo elle deputado dizer que, á vista dos

actos do governo, nunca este encarrrou o objecto debaixo do seu verdadeiro ponto de vista, mostrando sempre uma vacillação extraordinaria.

**O Sr. Salvador José Maciel (ministro da marinha)**, respondendo ao Sr. deputado, entre outras observações diz que póde o mesmo senhor estar certo de que o governo logo que saiba de factos dignos de responsabilidade praticados pelos officiaes de fazenda da marinha, os mandará responsabilizar; observa que é muito fácil apontar os erros de uma repartição em geral, mas que mui difficil é corrigil-os; que para isso preciso é ter conhecimento das cousas.

**O Sr. Visconde de Goyanna** insiste na sua opinião de se augmentar as forças navaes; pois julga que **desde que se proclamou a independencia, nunca appareceu um facto como o acharem-se duas províncias, que fazem os extremos do império em declarada rebellião.** Não contesta a bravura de Greenfell; mas a sua naturalidade fazia com que não fosse empregado em commissão de semelhante natureza. (grifo meu)

**O Sr. Limpo de Abreu (ministro da justiça)** (...) Depois destas explicações, o Sr. ministro da justiça, entrando na matéria, diz que com a emenda do Sr. Vasconcellos nada lucra o govêrno, como esse illustre deputado se persuade, pois que tal emenda manda dar ao governo 1,800 praças, quer em casos ordinários quer extraordinários. A sua emenda parece-lhe mais favorável; mas votaria por ella se em lugar de duas mil praças se dissesse tres mil, que sao as que dá o artigo terceiro para as circumstancias extraordinarias; no emtanto julga melhor prever todas as hypotheses, e a cada uma dellas applicar uma medida; lembrando por isso o que **nos paizes constitucionaes se pratica com a fixação de forças, cujas leis são sempre mui detalhadas.** (grifo meu)

É reticente a preocupação dos legisladores em encontrar, nesse momento, uma quantidade ideal de praças a comporem a esquadra, zelando por aquilo que acreditavam ser a boa conduta de “paizes constitucionaes” como o que o Brasil pretendia ser. Aspirando a modelos ocidentais, realizava-se a política imperial num “*teatro de sombras*” (CARVALHO, 2017), cujas dimensões reais não eram plenamente conhecidas pelos autores envolvidos. Assim,

**O Sr. Hollanda Cavalcanti**, depois de muitas reflexões, diz que é sua opinião que todos os nossos males provém da indiferença com que são tratados os negocios públicos. Censura a maneira porque na camara se tem votado nas leis da fixação de forças sem informações necessarias; que por isso o Sr. ministro segue o systema de seus antecessores, etc.

Concorda na opinião do Sr. Vasconcellos sobre a necessidade de se crear **um tribunal que garanta à homogeneidade, e proteja a disciplina nesta repartição**, etc. (grifo meu)

Aqui figura uma das primeiras defesas da criação de um Conselho Naval, ou do Almirantado, órgão consultivo ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha, ao qual cabia consultar sobre todos os temas afetos à administração da força de mar<sup>7</sup>:

**O Sr. Calmon** (...) Passando a tratar do artigo, diz que lhe dá o seu voto. E como alguns senhores iniciarão a idéa da organização do almirantado, elle pede ao Sr. ministro que não proponha uma tal organização; deseja que o Sr. ministro fiscalize a sua repartição, e cuide na academia de Marinha. Declara não ignorar quão admiravel é esta instituição do almirantado, a que principalmente deve a marinha britannica todo o seu esplendor, mas não deseja que para o Brazil se transplante uma instituição desta ordem; a **experiencia em**

**mostrado o que os jurados e judicatura de paz, aliás excellentes instituições, têm sido entre nós:**

quando pois o Brazil tiver a illustração, quando tiver o pessoal necessário, é então que poderá compôr um almirantado. (grifo meu)

Defende Calmon, já após o Ato Adicional, as atribuições dadas aos juizes de paz, cargo criado em 1828, e que se dotou de maiores poderes e independência com o referido Ato:

Depois disto o illustre deputado diz que seu principal fim, pedindo a palavra, foi dizer duas reflexões que julga de muita importancia; a primeira é a conveniência ou melhor rigorosa obrigação de não votar a camara por piniões emittidas em discursos filhos do enthusiasmo do momento, e que podem peiorar o estado actual das cousas do Brazil, que elle deputado julga gravíssimo. Lembra que a camara está compromettida a restituir a tranqüillidade ao Brazil, acabando com esses dous incêndios que infelizmente conflagrão a paz no império: e por isso convém sim censurar os erros da administração, mas de modo que essas censuras não vão ser nocivas aos interesses (...)

Já ouvira dizer na camara que Bento Manoel, homem em que devemos confiar, era individuo de fraca opinião; acaba-se de censurar a nomeação de outro cabo de guerra, o capitão Greenfell: opiniões taes emittidas na câmara por individuos que gozão de influencia parlamentar têm um écho muito maior do que se pensa; e não deseja elle orador que se vá tirar a esses militares a força moral de que neessitao.

O Sr. E. F. da Veiga manda á mesa, e é poiada, a seguinte sub-emenda: «Se passar a emenda do Sr. Vasconcellos em lugar de 1,800 – diga-se 3,000 praças – E. F. da Vega.» Julga-se discutida a matéria, e tendo-se retirado o Sr. ministro com

as formalidades com que entrára, é aprovado o artigo, e regeita-se a emenda do Sr. Vasconcellos, ficando prejudicadas as outras. O Sr. Presidente dá para ordem do dia 6 de Junho a mesma de hoje, e levanta a sessão ás duas horas da tarde.

Tal quadro de contendas na Câmara dos Deputados repetir-se-ia *ad nauseam* nas votações acerca da fixação das forças de mar. No ano seguinte, o contingente torna a ser rebaixado, para ser restituído no exercício subsequente, até atingir um platô, que durou de 1841 a 1848. São perceptíveis as incongruências entre deputados de filiações diversas em plena regência. Em suma, as contendas e, portanto, a caracterização geral desse primeiro período girava em torno de definir-se uma quantidade ideal – nem além, nem aquém – do estrito necessário para a manutenção da integridade do Império. A perspectiva da gestão do poder naval é eminentemente interna. De fato, importava ao Império a manutenção de seus interesses no Prata, conforme apontou Vidigal (1985), porém tal manutenção implicava antes a estabilização interna a partir da perspectiva de uma metrópole interiorizada, o Rio de Janeiro.

Já na Sessão em 4 de junho de 1847, em que a realidade da relação do Rio de Janeiro com as províncias era já outra – dadas as conquistas militares dos pontos revoltosos (Pará e Rio Grande do Sul, especialmente) do território herdado pela elite (MATTOS, 1985, p. 22) –, o conteúdo da discussão terá passado por modificação qualitativa, não se achando grandes óbices que justificassem demoradas sessões a respeito da fixação das forças de mar. Com os ânimos arrefecidos em favor da forja de uma nacionalidade (BARMAN, 2003), a inteligência das leis e, nessa medida, o tempo do Direito aceleram-se em favor de uma estagnação numérica de forças. Doravante, bastava replicar o número

de tropas embarcadas acordado e aprovado para o ano anterior. As discussões, quando as havia, eram generalistas ou focadas em outros aspectos atinentes à Marinha, como o recrutamento forçado já aludido. Na sessão de 4 de junho de 1847 (BRASIL, 1850, p. 250), aprovou-se rapidamente o projeto, com um óbice de natureza pontual, mas não definidora:

#### **FIXAÇÃO DAS FORÇAS DE MAR**

Entra em discussão o seguinte:

«A assembléa geral legislativa resolve: «Artigo unico. As disposições da lei n. 343 de 6 de Março de 1845, que fixou as forças da mar para o anno financeiro de 1815 a 1846, terão vigor no anno financeiro de 1848 a 1849, com a declaração a autorisações estabelecidas na resolução n. 376 de 13 de Junho de 1816, ficando revogadas as disposições em contrario». Paço da camara dos deputados, 21 de Maio de 1847. – Coelho. – Gavião Peixoto».

O Sr. Oliveira Lisboa: – Sr. presidente, é minha opinião, e já com franqueza emitida nesta casa, que devemos estar preparados para as emergencias da uma guerra externa ; porque, posto que a não desejemos, somos para ella de alguma maneira provocados : não é pois o meu fim, pedindo a palavra para encetar a presente discussão, fazer encurtar ou diminuir as forças pedidas pelo governo, e sim rogar ao meu nobre amigo, o Sr. ministro da marinha que se acha presente, se digne declarar-nos se julga sufficiente a força decretada pelo presente projecto para tripolar os navios que temos em bom estado, aquelles que se achão em construcção e em concerto, e outros de que por ventura possa o governo fazer acquisição, por meio de compra até á data em que tem de vigorar a presente lei.

A provocação é interessante, mas cândida e curiosamente respondida pelo ministro da Marinha, não em favor do au-

mento do quantitativo de tropas embarcadas, mas em favor da manutenção do que a “experiência” já consolidara.

O Sr. Cândido Baptista de Oliveira (ministro da marinha) (Profundo silencio):  
– Senhor presidente, antes mesmo de terem os illustres corr. Sr. deputados fallado sobre a matéria, tencionava eu apresentar algumas observações ácerca do assumpto de que se trata, offerecendo algumas modificações á resolução que se discute; mas sendo esta resolução a mesma que já foi approvada duas vezes; V. Ex. póde julgar do desanimo eu, que entrado ha pouco no ministério, teria de apresentar modificações a uma lei que parece ter recebido a sancção da experiencia. Abalanco-me todavia a apresentar o resultado das minhas meditações a este respeito.

**Agora a officialidade já não figuraria como inábil, mas exemplar, percebendo-se um nítido giro no sentido da valorização das competências técnicas introjetadas no seio do que se concebia como capacidade para a gestão da força de mar, especialmente na vindoura criação de um Conselho Naval:**

Encarregado da direcção da repartição da marinha ha poucos dias, foi o meu primeiro cuidado informar-me dos objectos relativos a esta repartição, e com muita especialidade daquillo que se refere á força naval, tanto pelo que diz respeito ao pessoal como ao material da armada. Eu irei notando aquillo que observei em cada um destes differentes objectos, acompanhando das observações que julgo conveniente fazer.  
Quanto ao pessoal da arma, consta elle de differentes elementos, e sem duvida o mais importante ó o que tem o nome especial de corpo da armada. Aqui reproduzirei a opinião de um deputados que tocárão nesta matéria; Srs. não achei, ao menos nas informações que tomei, senão

motivos de louvor para esta classe de funcionarios. Pelas observações próprias e pelas informações ministradas por pessoas competentes, posso dizer que a corporação de nossos officiaes offerece uma mocidade instruída, briosa e capaz de satisfazer a todas as exigencias do serviço publico. (Apoiados.)

**E então passa a tratar especificamente da marinagem, reputando melhora qualitativa ao fato de se haverem instituído as companhias de marinheiros, num projeto civilizacional em linha com a instância modelar que a política do *teatro de sombras* implicava:**

Passando as [sic] segundo elemento, isto é, á marinagem, ao corpo dos denominados imperiaes marinheiros, muito folgo também de puder asseverar à câmara que esta instituição, que data apenas de dez annos, tem correspondido completamente a seus fins. É tal a minha satisfação a este respeito, que desejo dar ao corpo de imperiaes marinheiros maior desenvolvimento, o corpo de imperiaes marinheiros foi instituído em 1836 apenas com quatro companhias, da força de 100 praças cada uma; passou depois a ser, por differentes leis de fixação de forças, elevado a dez companhias, e na ultima lei, a quatorze. O seu estado effectivo não é certamente de quatorze, mas de dez; restão ainda para o estado completo a preencherem-se quatro companhias. Além deste corpo de adultos, existe uma companhia denominada – companhia de aprendizes marinheiros. – Esta companhia é de força duplicada em numero á effectivo das companhias que compoem a força de imperiaes marinheiros, isto é, de 200 praças; mas o desta parte do corpo de imperiaes marinheiros acha-se superior á fixação legal. Devo em primeiro lugar explicar esta circumstancia.

O meu antecessor por motivos mui-

to justificáveis sabendo ou sendo informado que em razão do flagello que assolára ultimamente a província do Ceará, muitos pais oferecerão seus filhos para terem este destino, os acolheu sem dificuldade e os incorporou na companhia que já tinha preenchidas as 200 praças é esta a razão por que esta parte do corpo de imperiaes marinheiros apresentou um excedente de perto de 200 praças. O computo dos aprendizes marinheiros monta portanto a cerca de 400 praça : eis-aquí o que respeita ao effectivo deste corpo.

É agora a occasião de fazer uma observação importante que serve de fundamento a uma das modificações que tenho de propôr.

Mas fica implícito no discurso do ministro que, se as companhias de aprendizes, isto é, os corpos de formação de novos imperiais marinheiros para a Armada Imperial e Nacional haviam sido estabelecidos para, em primeiro lugar, inibir-se a prática “vexatória” do recrutamento forçado, deveria ela seguir ocorrendo enquanto não triunfasse o projeto de civilização dos corpos:

A instituição deste corpo teve dous fins: 1º, acabar por uma vez, se fosse possível, com essa pratica vexatória, com essa pratica anti-administrativa, com essa pratica reprovada do recrutamento forçado; e 2º, fazer também o serviço proprio dos artilheiros de marinha. Com effeito, os imperiaes marinheiros têm recebido uma outra instrucção, isto é, não só se habilitão na manobra naval mas também na pratica da artilharia, de maneira que, segundo as informações que tive não só do commandante dos imperiaes marinheiros, mas dos differentes chefes que os têm à prova em um e outro mister, acho que posto os o imperiaes marinheiros já satisfazem plenamente ambos estes fins; por consequencia é chegado momento de tirar desta instituição o partido que se tinha em vista, isto é, acabar por uma vez com a ve-

xação do recrutamento, e isto far-se-ha desde que o corpo de imperiaes marinheiros fôr elevado ao estado completo, quero dizer, ao estado que satisfaça completamente as necessidades da nossa marinha no estado ordinário. Segundo informações que tomei a este respeito, creio que elevando-se o corpo de imperiaes marinheiros a 14 companhias effectivas que as necessidades do servido ficão completamente satisfeitas independente mesmo do engajamento de marinhagem.

As preocupações nesse sentido são recorrentes. Mas, até o Paraguai, não chegam a constituir motivo para a expansão do poder militar, nem mesmo na sua vertente naval. Ainda com a eclosão do conflito, a preocupação com a manutenção de uma normalidade numérica mantém-se. Avalia-se, então, o período final proposto pela análise gráfica das leis de recrutamento, aquele que vai de 1849 a 1870. Um comentário do deputado Wanderley comprova o casamento da preocupação entre as necessidades de pessoal e a disponibilidade de material:

O Sr. Wanderley: (...) Pelo mappa anexo ao relatório [referindo-se ao relatório anual do ministro da marinha] vê que ha apenas os navios necessários para serem guarnecidos pela força em circumstancias ordinárias; isto é, por 3,000 praças, e que não ha esperança alguma de que se possa obter navios suficientes para nelles se empregar a força extraordinaria: portanto lhe parecia que mesmo para as circumstancias ordinarias se podia admittir alguma economia nas forças, dar-se o que já se tem dado ha muito tempo, e é 2,500 praças, pedindo-se quando fosse occasião de circumstancias extraordinarias a força que mais fosse precisa. (BRASIL, 1848, p. 226).

A fala de Wanderley demonstra uma preocupação redobrada com a diferencia-

ção entre uma normalidade “ordinária” e uma circunstância “extraordinária”. Embora o quantitativo legal tenha sido elevado a 3.000 praças, essa questão permeava todos os debates desde a primeira fixação de forças navais e a percepção dessa continuidade reforça a hipótese de busca por tal estado normal de coisas, ainda que, no plano prático, esse quantitativo tenha sido não raramente excedido, como explicavam os ministros.

## CONCLUSÃO

Em primeiro lugar, o debate parlamentar acerca das forças ordinárias de mar envolveu uma estabilidade significativamente maior que aquele ensejado pelas leis orçamentárias. Embora tenha havido atritos maiores entre os deputados a respeito da definição de uma quantidade ideal de tropas, esse quantitativo, uma vez definido na regência, variou pouco durante todo o período analisado, inexistindo tal grau de detalhamento para os anos imediatamente pós-independência, que, aliás, reitero, somente figuram nos dois primeiros gráficos com o intuito de manter seu registro, sendo infactíveis análises frutíferas sobre o período, dada a limitação das fontes.

A estabilidade nos números das forças regulares traduz uma despreocupação com a expansão de um poder imperial sobre uma zona de influência sobre o Atlântico Sul, isso porque o poder político estava mais importado com a manutenção da integridade territorial ao longo de toda a década de 1830 e metade da década de 1840, para, logo em seguida, voltar sua atenção para o Prata, envolvendo-se, seguidamente, em questões que culminariam na Guerra do Paraguai. Mesmo esse conflito, a propósito, apesar das dimensões colossais que tomou e dos créditos

suplementares aprovados para permitir o funcionamento de quantitativos de navios e de tropas extranumerários, não foi capaz de introjetar esses números na fórmula pétrea que a estabilidade desejada pelo poder político impôs. Isto é, as tropas excedentes mobilizadas pelo conflito foram explicitamente consideradas extraordinárias, e não figuraram como parte de um projeto maior de expansão do poder naval, cuja capacidade de tripular navios seguiu limitada a 3.000 praças ao longo de todo o conflito.

A segunda conclusão possível é de que a maior variação na política fiscal para a Marinha traduzia as agruras que punham em conflito diversos interesses políticos ao redor do orçamento imperial. A tendência clara do período é a de que, conforme o sistema se tornava mais árido e impermeável à participação política de grupos alijados do poder, a “contra-elite” militar<sup>8</sup>, conforme apontou Carvalho, vai perdendo espaço orçamentário em favor de outros pactos que não a envolvem. Mesmo assim, do orçamento destinado à Marinha, a parcela correspondente ao gasto com os navios raramente esteve abaixo dos 25%, isto é,  $\frac{1}{4}$  dos recursos, no mínimo, seguia sendo destinado às embarcações, cujos picos de gastos foram proporcionalmente maiores nas campanhas regenciais comparativamente à Guerra do Paraguai.

Ao fim e ao cabo, a política exercida sobre corpos era mais efetiva que aquela exercida sobre recursos materiais. É dizer, o poder de gestão dos tributos de sangue (BEATTIE, 2009) era mais efetivo que aquele sobre tributos sobre operações comerciais, malgrado mesmo essa gestão sanguínea não encontrasse consenso sequer entre os detentores da pasta da Marinha, conforme demonstra a transcrição da fala do ministro Cândido Baptista de Oliveira.

No Império do Brasil, o poder naval es-

teve limitado, portanto, por fatores de natureza política, menos que pelos de natureza fiscal. Se havia espaço orçamentário para maiores investimentos em tecnologia e navios, tal espaço não foi utilizado por não haver um projeto de poder coeso que o incorporasse como necessidade incondicional de uma elite dirigente. Ao revés, era a contenção do poder militar – e, nessa medida, da sua vertente naval – que caracterizava a política militar imperial, seriamente preocupada com o acúmulo personalista de poder na mão de chefes militares, a exemplo do que diagnosticava como vício das repúblicas lindeiras – em especial as platinas – que ameaçavam a monarquia.

Num contexto mais amplo, trata-se de entender que a gestão do território realizava-se numa perspectiva centrípeta e não

centrífuga, e que as energias da política do Rio de Janeiro focavam-se em manter o Império unido à custa de sua expansão para fora. Havia, em lugar disso, uma expansão para dentro<sup>9</sup> (MATTOS, 2005), e foi nessa medida – especialmente nas guerras regenciais – que o poder naval esteve a serviço instrumental de um projeto político, o qual, uma vez atingidos seus objetivos, desfez o pacto tácito entre a elite dominante e a elite militar (CARVALHO, 2017). Tal fato às vezes implicou tachar de excessivas, às vezes de insuficientes, as forças navais, ou, por vezes mesmo, os oficiais de “inhabeis” na condução dessas tropas, retórica sintomática dos ânimos que inflamaram a discussão acerca de uma opção política pelo tamanho restrito do poder naval brasileiro.

## FONTES

BRASIL. *Annaes do Parlamento Brasileiro, 1836, t. 1*. Rio de Janeiro: Typographia de Viuva Pinto & Filho, 1887.

\_\_\_\_\_. *Annaes do Parlamento Brasileiro, 1847, t. 1*. Rio de Janeiro: Thypographia de Hyppolito J. Pinto, 1880.

\_\_\_\_\_. *Annaes do Parlamento Brasileiro, 1848, t. 1*. Rio de Janeiro: Thypographia de H. J. Pinto, 1880.

\_\_\_\_\_. Constituição (1824). Lex: Constituição Política do Império do Brazil, de 25 de março de 1824. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao24.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm)> Acesso em: 12 mai. 2024.

## LEIS ORÇAMENTÁRIAS

BRASIL. Lei de 15 de dezembro de 1830.

\_\_\_\_\_. Lei de 15 de novembro de 1831.

\_\_\_\_\_. Lei de 24 de outubro de 1832.

\_\_\_\_\_. Lei nº 58, de 8 de outubro de 1833.

\_\_\_\_\_. Lei nº 38 de 3 de outubro de 1834.

- \_\_\_\_\_. Lei nº 99, de 31 de outubro de 1835.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 70, de 22 de outubro de 1836.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 106, de 11 de outubro de 1837.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 60, de 20 de outubro de 1838.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 108, de 26 de maio de 1840.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 164, de 26 de setembro de 1840.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 243, de 30 de novembro de 1841.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 317, de 21 de outubro de 1843.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 369, de 18 de setembro de 1845.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 396, de 2 de setembro de 1846.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 514, de 28 de outubro de 1848.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 555, de 15 de junho de 1850.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 628, de 17 de setembro de 1851.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 668, de 11 de setembro de 1852.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 719, de 28 de setembro de 1853.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 779, de 6 de setembro de 1854.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 840, de 15 de setembro de 1855.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 884, de 1º de outubro de 1856.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 939, de 26 de setembro de 1857.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.040, de 14 de setembro de 1859.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.114, de 27 de setembro de 1860.
- \_\_\_\_\_. Lei de 21 de setembro de 1861.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.177, de 9 de setembro de 1862.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.198, de 16 de abril de 1864.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.245, de 28 de junho de 1865.



\_\_\_\_\_. Decreto de 15 de junho de 1865.

\_\_\_\_\_. Lei nº 1.507, de 26 de setembro de 1867.

\_\_\_\_\_. Lei nº 1.764, de 28 de junho de 1870.

## **LEIS SOBRE FIXAÇÃO DAS FORÇAS DE MAR**

BRASIL. Lei de 15 de setembro de 1827.

\_\_\_\_\_. Lei de 25 de novembro de 1830.

\_\_\_\_\_. Lei de 31 de agosto de 1831.

\_\_\_\_\_. Lei de 29 de agosto de 1832.

\_\_\_\_\_. Lei nº 31, de 26 de agosto de 1833.

\_\_\_\_\_. Lei nº 22, de 22 de agosto de 1834.

\_\_\_\_\_. Lei nº 16, de 27 de agosto de 1835.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 42, de 15 de outubro de 1836.

\_\_\_\_\_. Lei nº 83, de 10 de outubro de 1837.

\_\_\_\_\_. Lei nº 49, de 20 de setembro de 1838.

\_\_\_\_\_. Lei nº 86, de 26 de setembro de 1839.

\_\_\_\_\_. Lei nº 148, de 27 de agosto de 1840.

\_\_\_\_\_. Lei nº 192, de 30 de agosto de 1841.

\_\_\_\_\_. Lei nº 281, de 6 de maio de 1843.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 287, de 19 de julho de 1843.

\_\_\_\_\_. Lei nº 342, de 6 de março de 1845.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 376, de 12 de junho de 1846.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 451-A, de 31 de julho de 1847.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 497, de 22 de julho de 1848.

\_\_\_\_\_. Lei nº 534, de 3 de maio de 1850.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 569, de 28 de julho de 1850.

- \_\_\_\_\_. Lei nº 613, de 21 de agosto de 1851.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 646, de 31 de julho de 1852.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 753, de 15 de julho de 1854.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 820, de 14 de julho de 1855.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 863, de 30 de julho de 1856.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 904, de 8 de agosto de 1857.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 960, de 22 de julho de 1858.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.043, de 15 de setembro de 1859.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.100, de 18 de setembro de 1860.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.142, de 4 de setembro de 1861.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.164, de 1º de agosto de 1862.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 1.165, de 9 de agosto de 1862.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.204, de 13 de maio de 1864.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.250, de 8 de julho de 1865.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.689, de 28 de agosto de 1869.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.505, de 25 de setembro de 1867.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Felipe Pessanha. A Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha (1822-1891). *Cadernos MAPA* n. 8. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2014. Disponível em <<http://mapa.an.gov.br/index.php/publicacoes?layout=&id=472>>. Acesso em: 16 mar. 2024.

BARMAN, Roderick J. *Brazil, The forging of a nation, 1798-1852*. Stanford: Stanford University Press, 2003.

BEATTIE, Peter M. *Tributo de sangue: exército, honra, raça e nação no Brasil, 1864-1945*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario bibliographico brasileiro*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

CARREIRA, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Brasília – Rio de Janeiro: Senado Federal – Casa de Rui Barbosa, 1980.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem e teatro de sombras*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

DIAS, Maria Odila da Silva. A interiorização da metrópole (1808-1853). In: MOTA, Carlos Guilherme. *1822: dimensões*. São. Paulo: Editora Perspectiva, 1972.

DOLHNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Contexto, 2021.

GUINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

HARRIS, Mark. *Rebelião na Amazônia: Cabanagem, raça e cultura popular no Norte do Brasil (1798-1840)*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2017.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. Construtores e herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política. *Almanack braziliense*, n. 1, p. 8-26, 2005.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2017.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

OST, François. *O tempo do direito*. Lisboa: Instituto Piaget, 1999.

RESTIER JUNIOR, Renato J. P. O Conselho Naval no oitocentos: propostas para o estudo da relação entre civis e militares no Império. *Navigator*, v. 6, p. 35-45, 2011.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora.

VILLELA, André Arruda. As estatísticas de receitas e despesas do governo do Império do Brasil: uma proposta de sistematização. *Estudos Econômicos* (São Paulo), v. 52, p. 465-502, 2022.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> BRASIL. Decreto de 12 de abril de 1835. Declarando como permanentes varias disposições das Leis de Orçamento de 15 de Dezembro de 1830, de 15 de Novembro de 1831, de 24 de Outubro de 1832, e de 8 de Outubro de 1833.

“Art. 41. Ordenando que o Orçamento da Fazenda, e as informações para as fixações das Forças de mar e terra, sejam apresentadas impressas na Camara dos Deputados até o dia 8 de Maio”.

<sup>2</sup> Método de produção historiográfica composto pelo jogo de escalas. Carlo Guinzburg (1989, p. 170) compara tal método a um “tapete”, cujos fios podem ser observados varian-

do-se a perspectiva horizontal, vertical ou diagonalmente. Esse tapete “é o paradigma que chamamos a cada vez, conforme os textos, de venatório, divinatório, indiciário ou semiótico” (GUINZBURG, 1989, P. 170). Ademais, embora tal paradigma possa ser usado “para elaborar formas de controle social sempre mais sutis e minuciosas” (GUINZBURG, 1989, p. 177), por outro lado:

(...) pode se converter num instrumento para dissolver as névoas da ideologia que, cada vez mais, obscurecem uma estrutura social como a do capitalismo maduro. Se as pretensões de conhecimento sistemático mostram-se cada vez mais como veleidades, nem por isso a ideia de totalidade deve ser abandonada. Pelo contrário: a existência de uma profunda conexão que explica os fenômenos superficiais é reforçada no próprio momento em que se afirma que um conhecimento direto de tal conexão não é possível. Se a realidade é opaca, existem zonas privilegiadas – sinais, indícios – que permitem decifrá-la. (GUINZBURG, 1989, p. 177).

Tal método, por fim, implica buscar “pistas” (GUINZBURG, 1989, p. 177) capazes de desvelar implicações maiores para além de sua escala micro. Neste artigo, portanto, busca-se perceber, nas falas dos deputados gerais, indícios que permitam reconstituir a realidade social e o discurso afeto à Marinha que articulam, com especial atenção para os silêncios de Salvador José Maciel, Ministro da Marinha (1836-1837).

<sup>3</sup> Vide, por exemplo, o envio de José Marques Lisboa ao Reino Unido, em 1839, a fim de “ser o Governo autorizado a levantar um empréstimo na soma de 4.558:000\$000 (quatro mil quinhentos e cinquenta e oito contos de réis) para suprir o *deficit* do corrente ano, relativo aos Ministérios da Fazenda, Marinha e Guerra (...) (grifo do autor). (CARREIRA, 1980, p. 263.)

<sup>4</sup> Trata-se do Gabinete Paraná, no qual conviveram conservadores e liberais. Por isso, é conhecido como “Conciliação”. Cf. Miriam Dolhnikoff (2021, p. 97),

O Ministério da Conciliação foi uma estratégia para tentar organizar de nova forma a disputa política ao incluir conservadores moderados e liberais. Era um realinhamento partidário, que colocava na oposição os conservadores chamados de emperrados ou regressistas.

Conciliação não significava pacificação ou neutralização dos conflitos. Não foi o fim das disputas partidárias. Até porque temas candentes continuavam em aberto. Depois do fim do tráfico, a abolição da escravidão entraria na pauta e agitaria o país. Novos conflitos no Prata estavam no horizonte. As disputas políticas internas continuavam acirradas em torno da organização das instituições.

Em 1856, com a morte de Paraná, o ministério passou a ser chefiado pelo Duque de Caxias, também ele do Partido Conservador. Na composição dos ministérios seguintes, houve ainda a tentativa de acomodar liberais e conservadores. Mas a ideia da conciliação havia sido praticamente enterrada junto com Paraná.

<sup>5</sup> A propósito do recrutamento forçado de praças para a Marinha Imperial e demais questões concernentes a práticas disciplinares nas décadas finais do século XIX, ver NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001

<sup>6</sup> Cf. Blake (1883, p. 412) “nomeado presidente do Pará no mesmo anno [1831], foi poucos dias depois da administração deposto por uma sedição militar, e até preso com outros, mas os paraenses deram depois provas de pesar e ao mesmo tempo de sua consideração para com elle, elegendo-o deputado em 1834”.

<sup>7</sup> Um incipiente estudo acerca do tema foi realizado por Restier Junior (2011).

<sup>8</sup> Por contra-elite militar, Carvalho designa as Forças Armadas imperiais, que, aliadas do poder e dotadas de formação acadêmica apartada da formação jurídica da maior parte da elite detentora do poder formal, foram aderindo ao programa positivista e republicano, além de alinharem-se com as contra-elites civis, as quais, passo a passo, passaram a deter o poder real, isto é, os agricultores da lavoura destinada à produção interna e aqueles agricultores latifundiários voltados à exportação de café sediados nas zonas cafeeiras de ocupação mais recente (Minas Gerais e São Paulo). Para Carvalho, essa aliança de elites aliadas do poder formal – e, por isso, denominadas “contra-elites” – teria sido a responsável pelo derruimento da monarquia e a implantação da república.

<sup>9</sup> Cf. Mattos (2005):

A associação entre Império do Brasil e Nação brasileira era propiciada pela construção do Estado imperial. E esta construção, por sua vez, impunha a própria constituição da Nação. À dominação das demais “nações” somava-se a direção pelo Governo do Estado daqueles brasileiros em constituição, o que implicava um padrão diverso de relacionamento entre aquele governo e o da Casa, “quebrando” as identidades geradas pela colonização, por meio da difusão dos valores, signos e símbolos imperiais, da elaboração de uma língua, uma literatura e uma história nacionais, entre outros elementos. Impossibilitado de expandir suas fronteiras, o Estado imperial era obrigado a empreender uma expansão diferente: uma expansão para dentro. E aí reside o traço mais significativo na construção de uma unidade.



# Navegação de cabotagem no Brasil: história, desenvolvimento econômico e o poder naval

*Coastal shipping in Brazil: history, economic development and brazilian naval power.*

**Erika Almeida Ribeiro**

Doutora em Economia Aplicada pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), é Professora Associada de Economia na Escola Naval.

**Caio Moreira Siqueira**

Bacharel em Ciências Navais pela Escola Naval

## RESUMO

Este trabalho tem como foco a análise da navegação de cabotagem e sua possível contribuição para o desenvolvimento econômico brasileiro. A pesquisa apresenta um histórico do setor, explora os principais benefícios (dentre eles os menores custos logísticos) desse modal de transporte e discute a necessidade de proteção da navegação de cabotagem por parte do poder naval. Além disso, são identificados diversos desafios enfrentados pela cabotagem, como a deficiente infraestrutura portuária, a dificuldade de integração entre os modais, a complexidade das regulamentações que regem o setor e os elevados custos operacionais, que encarecem as operações. O estudo também avalia iniciativas de mudanças regulatórias, como a Lei BR do Mar. Entre as recomendações estão a modernização dos portos, uma maior integração entre os modais de transporte e a criação de incentivos para atrair investimentos privados.

**PALAVRAS-CHAVE:** Cabotagem; Desenvolvimento Econômico; Lei BR do Mar.

## ABSTRACT

*This paper focuses on the analysis of coastal shipping (cabotage) and its potential contribution to Brazil's economic development. The research provides a historical overview of the sector, explores its main benefits—among them lower logistical costs—and discusses the need for naval power to protect coastal shipping. In addition, the study identifies several challenges faced by cabotage, such as poor port infrastructure, difficulties in modal integration, complex regulations governing the sector, and high operational costs that increase the expense of operations. The study also evaluates regulatory reform initiatives, such as the “BR do Mar” Law. Recommendations include port modernization, greater integration between transport modes, and the creation of incentives to attract private investment.*

**KEYWORDS:** Coastal Shipping; Economic Development; BR do Mar Law.

## **INTRODUÇÃO**

O Brasil é um país que, desde sua origem, é voltado para o mar. Detentor de uma costa de mais de 7400 quilômetros navegáveis de extensão, o país possui uma relação íntima com o oceano, evidenciada tanto na cultura, quanto na distribuição populacional ou mesmo na sua história. O modal de transporte mais utilizado dentro do país, porém, é o rodoviário, que possui altos custos para o transporte de cargas pesadas a longas distâncias. Existem diversas soluções para esse problema, dentre as quais pode ser destacada uma maior utilização do modal marítimo.

Um dos marcos históricos importantes do setor de cabotagem no Brasil é a lei nº 9432, de 08 de janeiro de 1997, que regula o setor e define cabotagem como o transporte marítimo realizado entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima e as vias navegáveis interiores. Com base nisso, é possível que o uso desse modal possa ser um importante vetor de desenvolvimento do país, uma vez que pode oferecer uma alternativa mais econômica em comparação com o transporte rodoviário, principalmente no que tange a cargas mais pesadas e maiores distâncias. Outro possível benefício para o Brasil é a promoção da conectividade entre as regiões, pois permitiria o transporte eficiente de mercadorias entre os estados costeiros e estimularia o desenvolvimento econômico em áreas menos desenvolvidas, resultando em uma melhor integração nacional.

Neste contexto, destaca-se o importante papel da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (DPC) enquanto agências reguladoras. A resolução nº 5/2016 da ANTAQ, por exemplo, garante que toda Empresa Brasileira de Navegação (EBN) deve possuir

ao menos uma embarcação com bandeira nacional em condições de operar comercialmente, salvo caso a EBN possua embarcação em processo de construção em estaleiro nacional (D'OLIVEIRA, 2017). Já a Marinha do Brasil, por meio da Diretoria de Portos e Costas, traça normas referentes a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e questões ambientais, emitindo as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

Assim como observado por d'Oliveira (2017), o desenvolvimento do setor de cabotagem conjuga diversos componentes do poder marítimo. O poder marítimo, definido "como a capacidade de uma nação utilizar o mar e suas águas interiores" é constituído por: Poder Naval, Marinha Mercante, Infraestrutura marítima e hidroviária, Indústria Naval, Indústria de Defesa e Aprestramento Naval, Indústria de Pesca, Meios de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, Meios de exploração e exploração dos recursos do mar e Pessoal. Portanto, o desenvolvimento do setor de cabotagem envolve e impulsiona os diversos destes componentes, ampliando o Poder Marítimo do país. No que tange especificamente ao Poder Naval, vale salientar ainda que, para além da regulamentação do setor, sua atuação garante a existência de um ambiente propício e seguro para a realização das atividades econômicas, dentre elas a navegação de cabotagem.

Os desafios do setor, porém, são grandes. A falta de infraestrutura adequada nos portos brasileiros é uma adversidade significativa, visto que investimentos são necessários para melhorar sua capacidade, eficiência e segurança, a fim de lidar com o aumento da demanda por serviços de cabotagem. Outro obstáculo enfrentado pelo setor é a grande quantidade de normas e de regulamentações, que, por serem complexas e burocráticas, podem

dificultar a operação eficiente do setor. Já no que se refere a aspectos afetos às questões internacionais, percebe-se um protecionismo do setor no Brasil e um distanciamento dos benchmarks internacionais, como discutido nas seções a seguir.

Este trabalho, portanto, tem como objetivos apresentar os marcos históricos do setor, discutir a necessidade de investimentos (domésticos ou estrangeiros), discutir o papel do poder naval para a segurança do setor, analisar os possíveis benefícios do desenvolvimento da navegação de cabotagem e os desafios que podem surgir no seu decorrer, por meio de uma revisão bibliográfica, de forma a mapear o conhecimento existente sobre o tema, assegurando uma análise abrangente e detalhada da importância do desenvolvimento do setor para o desenvolvimento econômico brasileiro.

Posto isso, este estudo se organiza da seguinte forma: na próxima seção será abordado o histórico da navegação de cabotagem no país, bem como suas características atuais. Em seguida, serão abordados os desafios, tanto referentes à infraestrutura quanto à regulamentação do setor. Por fim, o artigo apontará as perspectivas futuras do modal.

## **HISTÓRICO DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL**

Durante o período colonial brasileiro, a navegação de cabotagem tinha uma particularidade interessante, ela se iniciou na medida em que os colonos foram ocupando o interior do território colonial lusitano na América portuguesa. Desse modo, segundo Carlos Davidoff, na região atualmente chamada de Nordeste, foi com o avanço da criação de gado para o interior baiano e pernambucano que a navegação de cabotagem cresceu, já que

o abastecimento dos vaqueiros e rancheiros com gêneros agrícolas e insumos para as suas fazendas foi por meio do transporte de mercadorias e serviços através do rio São Francisco com as cargas entrando pelo seu delta através de navios de bandeira portuguesa e holandesa. Já no atual Sudeste brasileiro, a navegação de cabotagem foi incentivada em meio ao avanço dos bandeirantes através dos rios Tietê e Paraná, de onde atingiram rincões do Centro-Oeste e a fronteira com as colônias espanholas do Paraguai e do Prata (atual Argentina), onde havia a conexão com o porto de Buenos Aires e Montevideu onde se encontravam navios de bandeira espanhola, francesa e inglesa (DAVIDOFF, 1982).

A situação permaneceu em estado de baixo investimento e desenvolvimento até a criação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro em 1763, responsável pelo lançamento de alguns navios a vela com capacidade para navegação de cabotagem de curta distância e foi ampliada quando houve o lançamento da primeira frota mercante do país, criada em 1833, durante o período regencial, por meio do Decreto nº 60/1833. Tal publicação foi proposta pelo Senador Nicolau Pereira Vergueiro e consistia na criação de uma frota de seis navios que operavam duas linhas, ambas a partir do Rio de Janeiro: uma com destino a Montevideu e a outra para Belém. A partir desse decreto, surgiram diversas companhias de navegação de cabotagem, financiadas por subvenções governamentais (GOULARTI FILHO, 2010).

Em pouco tempo, porém, essa situação se alterou. Com a permissão de empresas estrangeiras operarem a navegação costeira em território nacional, em 1866 as companhias nacionais sofreram um forte revés, haja vista que eram fortemente dependentes do protecionismo concedido

ao setor. Essa abertura gerou uma grande dualidade, pois, por um lado, dificultou imensamente a expansão das companhias nacionais, que eram incapazes de competir com os operadores estrangeiros nos principais portos, enquanto, por outro lado, abriu novas possibilidades para a cabotagem, tendo em vista que o maior fluxo mercantil gerado por embarcações de outros países causou um efeito positivo na atuação dos navios brasileiros, que cobriam todo o litoral do país (GOULARTI FILHO, 2010).

Para Burlamaqui (1918 apud GOULARTI FILHO, 2010, p. 428), esse período de abertura econômica abortou a formação da Marinha Mercante brasileira: “dá a impressão de um organismo a que um corpo estranho impedisse de funcionar regularmente e de tomar maior incremento, cerceando seu progresso”.

Segundo Goularti Filho (2010, p. 428), porém, tal abertura não foi responsável por desmontar a Marinha Mercante Nacional:

A crescente participação de embarcações estrangeiras nos portos brasileiros, fazendo o transporte de cabotagem, acelerou o processo de integração e formação de um amplo mercado interno. A formação desse mercado abriu novas oportunidades de transporte, tanto entre praças comerciais maiores, como entre as menores, feito, em larga medida, por companhias nacionais.

A partir do fim do século XIX, o Governo Imperial passou a subsidiar a integração entre os núcleos de povoamento do Brasil que, até então, eram dispersos entre si. Assim, tanto os investimentos na navegação quanto em ferrovias aumentaram, permitindo, por exemplo, a exploração da borracha na região amazônica, que era escoada por meio de navios a vapor, bem como a expansão da cultura do café para o interior paulista, tendo sua produção escoada por meio de ferrovias (TEIXEIRA, 2018).

Ainda no fim do Império, foi feito um esboço de um projeto para a criação de uma grande companhia de navegação entre o Brasil e a Europa, denominada Lloyd Brasileiro. Essa iniciativa, porém, só foi posta em prática após a Proclamação da República, com a fusão das maiores companhias nacionais em uma única empresa e a volta do protecionismo, com o monopólio da navegação aos navios brasileiros (TEIXEIRA, 2018).

Ainda segundo Teixeira (2018), até a década de 1930, em virtude das péssimas condições das ferrovias e rodovias no país, a navegação de cabotagem era extremamente importante, tendo se mantido relevante durante todo o período, apesar das graves turbulências decorrentes dos ciclos de abertura e fechamento do mercado. Essa situação, porém, começou a se modificar com o Governo de Washington Luís (1926-1930). Com seu lema “governar é abrir estradas”, o transporte rodoviário começou a ser fortemente priorizado. Esse foco foi ainda mais acentuado no Governo Juscelino Kubistchek (1954-1961), que favoreceu a indústria automobilística.

Em virtude desse intenso foco no modal rodoviário, o modal aquaviário acabou por sofrer com a falta de recursos, perdendo espaço no transporte de cargas nacional. A fim de tentar melhorar esse cenário, diversas medidas foram tomadas, como a criação do Fundo da Marinha Mercante, por meio da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958. Tal Lei busca prover recursos para a renovação e ampliação da frota mercante nacional. Outro marco importante foi a criação da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN), de modo a estimular a indústria de construção naval brasileira, bem como aprimorar a infraestrutura portuária (PORTOGENTE, 2016; D’OLIVEIRA, 2017).

Essas medidas foram muito benéficas para a indústria naval do período, permitindo uma modernização da frota mercante e a consolidação de um parque de estaleiros no Brasil, culminando, no fim da década de 1970, no país alcançando o posto de segunda maior indústria naval do mundo, atrás apenas do Japão (TEIXEIRA, 2018).

Esse período de bonança, porém, não foi duradouro, uma vez que diversas irregularidades foram encontradas nas operações da Sunamam, que concedia empréstimo mesmo para as empresas já afundadas em dívidas. Tais problemas resultaram em atrasos nas obras e uma alta inadimplência dos armadores e construtores para com a Superintendência. Diante desse cenário, e em virtude da grave crise que o país se encontrava, a Sunamam foi extinta em 1989, resultando em um grande desmonte da construção naval (GOULARTI FILHO, 2015).

Essa situação de declínio só veio a apresentar leves sinais de melhoras em 2002, com o Programa Navega Brasil, que, apesar de seu fraco desempenho, iniciou uma fase de retomada de investimentos. A partir de então, a Petrobras e o BNDES foram fortes indutores do crescimento do setor, através da construção de novos estaleiros e programas de renovação de frota (GOULARTI FILHO, 2015).

Essa retomada da indústria gerou um aumento, também, da utilização da cabotagem, como pode ser observado na Figura 1, aumentando mais de 58% em 12 anos. Esse crescimento, porém, não foi suficiente, ainda, para recuperar a grande defasagem que o modal possui no país, uma vez que sua participação na matriz de transportes nacional passou apenas de 10% em 2010 para 13% em 2022, o que evidencia o quão incipiente é em comparação ao rodoviário, que representa 63% das cargas transportadas (ILOS, 2023).

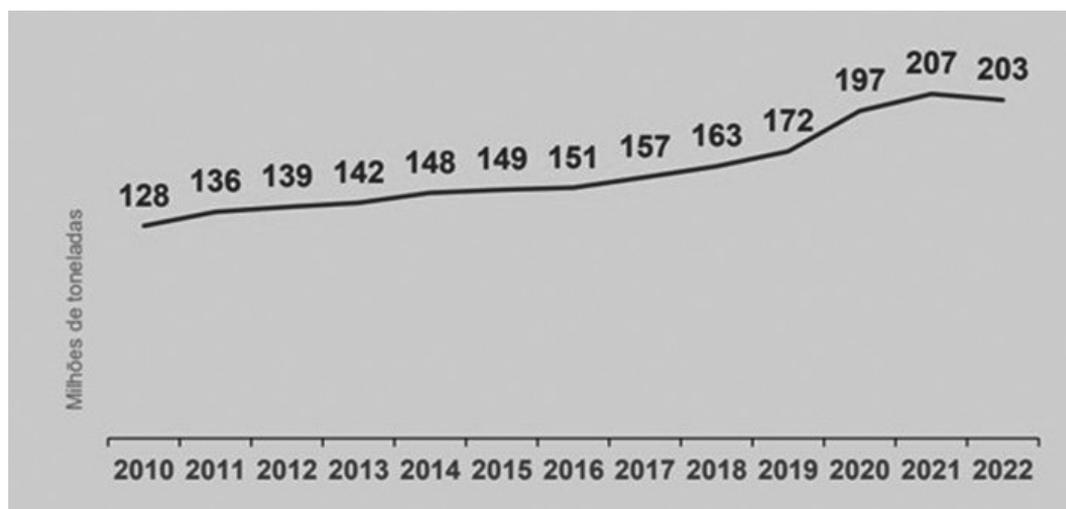


Figura 1 - Volume de Cabotagem (MM Ton)  
Fonte: Hijjar (2023), com base nos dados da ANTAQ (2023).

## ATUALIDADE DA CABOTAGEM NO BRASIL

A cabotagem geralmente é dividida em quatro categorias quanto ao perfil da car-

ga: 1) Granel Líquido e Gasoso: Petróleo e derivados, produtos químicos, gás, álcool, etc; 2) Granéis Sólidos: Minérios, sal, açúcar, fertilizantes, trigo, malte, etc; 3) Containerizados: Alimentos, máquinas, eletro-

eletrônicos, veículos, entre outros tipos de cargas, quando embarcados em contêineres; 4) Carga Geral: Mesmas cargas da categoria acima, sem o uso de contêineres.

Em virtude da grande quantidade de riquezas naturais concentradas em nosso território, a maior parte da carga transportada consiste, como se pode observar na Figura 2, em Granel Líquido, em especial óleo bruto, que é retirado na nossa plataforma continental e levado, principalmente, para os portos da região sudeste, especialmente para o Rio de Janeiro e São Paulo.

O transporte de granel sólido, no Brasil, é majoritariamente composto por bauxita e minério de ferro. Esses minérios têm um for-

te destaque em função das grandes minas na região Norte e Nordeste do país, em especial no Pará, uma vez que, das 22 milhões de toneladas desse tipo de carga, 14,1 são decorrentes desse estado (ANTAQ, 2023).

Em virtude da forte concentração de produção industrial e agrícola nas regiões Sul e Sudeste, as cargas containerizadas tendem a ter como origem nos portos dessas regiões. Isso é evidenciado por mais de 60% dos transportes de contêineres serem advindos de um porto do Sul ou do Sudeste. Outra consequência dessa concentração é o fato de mais da metade dessas cargas terem como destino as regiões Norte e Nordeste (LOBO, 2023).

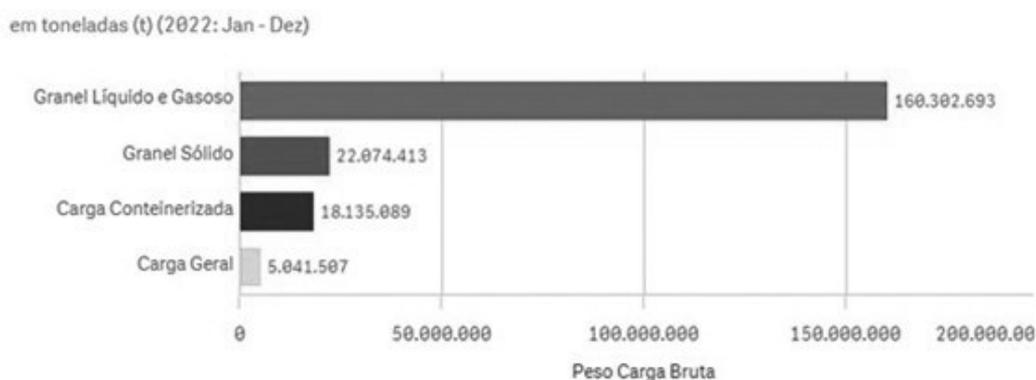


Figura 2 - Cabotagem por Perfil de Carga (ton)  
Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ, 2023.

Apesar de as maiores rotas de cabotagem de contêineres serem de portos do Sul/Sudeste para o Norte/Nordeste, a maior dessas percorre o caminho contrário. Trata-se da rota de Manaus a São Paulo, que transportou, em 2022, 1,3 milhão de toneladas. Isso se explica em decorrência do escoamento da produção da Zona Franca, que não pode ser feito por meios rodoviários (LOBO, 2023).

A baixa participação das cargas containerizadas na cabotagem brasileira evidencia o grande potencial de crescimento que esse setor tem, uma vez que esse tipo

de transporte possui um maior valor agregado do que os granéis líquidos e sólidos, e a maior parte da população do país se encontra nas regiões litorâneas (SILVEIRA JÚNIOR, 2018).

Apesar do crescimento nos últimos anos, ainda existem grandes desafios para o desenvolvimento do setor, como será abordado mais à frente neste artigo. A ineficiência portuária é um desses problemas, bem como as altas tarifas incidentes e a elevada burocracia nas operações dos portos. Todos esses fatores, aliados a uma tributação complexa

e legislações extremamente restritivas e encarecedoras, são fortes entraves que mantêm o alto potencial do Brasil subutilizado (TEIXEIRA, 2018).

Os desafios da infraestrutura portuária para o desenvolvimento da cabotagem são diversos. No Brasil, a atividade portuária é regulamentada principalmente pela Lei nº 12.815/2013, também conhecida como Lei dos Portos, e pelo Decreto nº 8.033/2013, que regulamenta aquilo que está disposto na referida Lei. Essa legislação é muito importante, visto que estabelece as regras para a concessão, arrendamento e autorização para as instalações portuárias, bem como define as atribuições da Autoridade Portuária.

Segundo Campos Neto et. al. (2009), o porto é uma área abrigada das ondas e correntes e localizada, na maioria das vezes, à beira de um oceano, mar, lago ou rio, sendo destinada à atracação de barcos e navios. Ainda para esse autor, a infraestrutura portuária corresponde aos ativos fixos sobre os quais a movimentação de cargas entre navios e os modais terrestres é realizada. Dessa forma, essa infraestrutura é composta por bens imobilizados, cujo deslocamento para outros lugares ou atividades é restrito. Neste sentido, serão apresentados os principais gargalos referentes à infraestrutura portuária no que tange à navegação de cabotagem.

Os portos são pontos de entrada e saída de mercadorias, sendo as rodovias e ferrovias os meios pelos quais é possível o transporte eficiente de mercadorias entre os portos e os centros de produção, distribuição e consumo. As condições dessas ferrovias e rodovias, porém, atualmente, no Brasil, não estão aptas a atender as necessidades dos responsáveis pelo transporte de cabotagem (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

A falta de ferrovias e rodovias ligando diretamente os portos aos centros de consumo dificulta bastante a cabotagem,

tornando mais vantajoso o uso direto do transporte rodoviário, visto que este é mais simples e flexível, por possibilitar o despacho de uma carga diretamente para o seu destino final, ainda que a um custo mais alto (SANTOS, 2021).

Um dos principais gargalos destacados por Felipe Junior (2019) para o desenvolvimento da navegação de cabotagem é a ineficácia das ligações ferroviárias. Isso resulta em uma utilização demasiada do modal rodoviário, que apresenta, por si só, diversos problemas, como má sinalização e asfaltamento e falta de duplicação.

O principal problema da utilização de ferrovias para escoamento é a falta de opções de linhas ligadas aos portos. Além disso, as condições ruins das estradas de ferro aumentam a necessidade de manutenção dos veículos e dos trilhos, sendo também m entrave para o transporte ferroviário (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

Segundo um levantamento realizado pela Revista Ferroviária (2019), 57,6% da malha ferroviária brasileira se encontra inoperante ou subutilizada. Isso se deve devido a diversos fatores, como a inviabilidade econômica do trecho ou a uma falta de demanda comercial e de produção. Diversas dessas linhas férreas se encontram inoperantes nos acessos aos complexos portuários brasileiros, em especial àqueles situados na Região Nordeste do País (PNLP, 2019).

Outro problema do modal ferroviário consiste no tipo de bitola, visto que 78% da nossa malha é composta por bitola métrica, 20% por bitola larga e 2% por bitola mista. A existência desses diferentes tipos de bitola prejudica a interconexão das ferrovias, restringindo as movimentações pelo modal e elevando custos operacionais. A bitola mista é uma das soluções para resolver esse problema, porém sua adesão ainda é bem baixa (PNLP, 2019).

O fato de apenas 5% da extensão das ferrovias ser duplicada também é uma barreira para o modal, visto que a utilização de trechos duplicados permite não só aumentar o volume de carga transportado, mas também otimizar a operação da ferrovia, diluindo custos (PNLP, 2019).

Desde 1992, com a inclusão da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) no Programa Nacional de Desestatização, houve um aumento significativo da movimentação ferroviária de cargas em direção aos portos (PNLP, 2019).

Outro importante ponto de inflexão para as ferrovias foi a aprovação do novo marco regulatório do setor, a Lei 14.273/2021, conhecida como Lei das Ferrovias. Essa Lei possui um caráter inovador, visto que ampliou a variedade e a possibilidade de combinações de estratégias, mecanismos e instrumentos regulatórios responsivos passíveis de utilizações, bem como incluiu a possibilidade da formação de associações autorregulatórias dos operadores ferroviários. Apesar de ainda estar em construção, esse marco já representa uma perspectiva futura promissora para o setor (MELO FILHO, 2022).

Mesmo com um prospecto relativamente promissor, a situação atual das ferrovias brasileiras sobrecarrega o modal rodoviário, que assume a responsabilidade de escoar a maior parte das cargas que chegam por meio dos portos. No que diz respeito aos fluxos nas portarias das instalações portuárias para as rodovias, onde são feitos os processos de entrada e saída, sabe-se que a realização dos procedimentos administrativos, como pesagem, cadastramento e confirmação de motoristas e veículos demanda um grande tempo. Isso, aliado à falta de equipamento para automação desses processos e de um sistema de agendamento para programar o recebimento de veículos, tor-

na-se um gargalo nos acessos rodoviários aos portos, devido à formação de filas nos portões (PNLP, 2019).

Segundo o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), feito pelo Ministério da Infraestrutura em 2019, aproximadamente 30,7% das portarias dos complexos portuários apresentaram filas acima de cinco veículos nos seus portões de entrada, enquanto 22,6% registraram filas acima de cinco veículos nos portões de saída. Apesar de a maior parte das filas estarem na faixa de um a cinco veículos, a quantidade de filas com mais de dez foi significativa, em especial nas Regiões Sul e Sudestes, que apresentaram em torno de 20% das portarias nessa situação.

Ao analisar o nível de serviço das rodovias mais representativas, ou seja, o quão próxima da sua capacidade máxima elas estão, também se encontram gargalos significativos. O nível de serviço (LOS, do inglês – Level of Service) é classificado de A até F, em ordem alfabética, sendo A o melhor nível de serviço, enquanto E corresponde a um volume de veículos próximo ou equivalente à capacidade da rodovia, causando instabilidade no tráfego. Dessa forma, um LOS F opera com um volume acima da capacidade, formando filas (PNLP, 2019).

Considerando essa classificação, todas as Regiões do Brasil se encontram com condições ruins de trafegabilidade. No Sul, todas as rodovias apresentaram LOS E e F, enquanto a Região Nordeste registrou 81,7% dos acessos nessa classificação. As outras regiões, apesar de apresentarem números menores, ainda estão ruins, com o Norte e o Sudeste apresentando, respectivamente, 60% e 33,3% das rodovias nessa classificação (PNLP, 2019).

Outro ponto problemático para o funcionamento do modal rodoviário diz respeito à sua estrutura. Segundo dados de

uma pesquisa realizada em 2023 pela Confederação Nacional de Trânsito (CNT), dos mais de 110.000 quilômetros avaliados, 67,5% foram classificados como regulares, ruins ou péssimos. Os números representam uma piora nas condições das rodovias se comparados com os do ano anterior. E isso, indiretamente, acarreta maiores custos de operação para os usuários. Segundo a mesma pesquisa, empresas do transporte rodoviário de cargas podem ter um acréscimo de, em média, 32,7% no custo operacional que teriam caso as rodovias estivessem em estado ótimo. Esse acréscimo pode ser causado, por exemplo, pela maior necessidade de reparos nos veículos e pelo aumento dos tempos de trajeto, visto que rodovias em condições inadequadas dificultam a fluidez no trânsito, resultando comumente em grandes congestionamentos.

As dificuldades ainda se estendem para a segurança do transporte. Em 2022, de acordo com a Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logísticas, foram registrados mais de 13.000 casos de roubo de carga em todo o Brasil, sendo os caminhoneiros as maiores vítimas. Em termos monetários, as perdas ocasionadas por cargas roubadas somaram cerca de R\$ 1,2 bilhão em todo o país, o que tem por consequência, além do prejuízo direto citado, o aumento do custo dos fretes, especialmente em função do preço do seguro das cargas.

As perspectivas futuras para o modal também não são promissoras. De acordo com um estudo conduzido pela CNT em 2022, de 2012 a 2021 o investimento público em rodovias foi reduzido de 32,14 bilhões de reais para 6,23 bilhões, uma redução de mais de 80%. Em decorrência disso, a densidade de pontos críticos aumentou em 481,5%. Desses pontos, a maior parte encontra-se em rodovias sob gestão pública e jurisdição estadual. As

estradas sob gestão estadual e federal públicas apresentaram, respectivamente, 2,08 e 1,94 ocorrências a cada 100 quilômetros, enquanto as concessionadas apresentaram indicadores de, respectivamente, 0,03 e 0,06.

Em virtude disso, pode-se concluir que os modais rodoviário e ferroviário ainda são grandes gargalos para o desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil. Os investimentos atuais, também, ainda estão longe de ser o suficiente para que esses modais deixem de ser uma barreira para o desenvolvimento do setor de cabotagem.

Já em relação aos equipamentos portuários, observa-se que estes desempenham um papel fundamental no funcionamento eficiente dos portos, de forma a garantir que o navio não permaneça no porto por tempo maior que o necessário para a carga e descarga (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024)

A presença de equipamentos portuários obsoletos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores, tem levado a tempos de espera mais longos devido à sua baixa produtividade, aumentando os custos operacionais e diminuindo a atratividade da cabotagem perante as outras opções de transporte. Esses equipamentos ainda possuem, geralmente, custos de manutenção maiores, aumentando ainda mais os custos da operação desse modal (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

A necessidade de investimentos em infraestrutura portuária, porém, vai além da simples manutenção ou modernização dos equipamentos portuários visando a redução dos custos. Para oferecer uma maior competitividade frente aos outros portos, é necessário o investimento em diversas áreas, como calados<sup>1</sup> que atendam a navios de grande porte, berços maiores e especializados no tratamento de carga, mecanização e automação do manuseio

de carga e sistemas eficientes de controle e informação (CAMPOS NETO et. al., 2009).

Outro ponto crítico é a questão da dragagem. Muitos dos portos brasileiros exigem a realização de dragagem regularmente, de forma a manter profundidades adequadas para acomodar esses navios de grande porte. A Lei nº 12.815/2013 define dragagem como obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais. Essa remoção tem como objetivo permitir uma boa navegabilidade para embarcações, principalmente àquelas com grandes calados. A falta de investimento nessa atividade, portanto, é um fator limitante para a capacidade operacional dos portos. Alguns portos do Brasil nem mesmo possuem profundidade suficiente para acomodar embarcações com grande calado, o que limita a capacidade de carga e o tamanho dos navios que podem operar na cabotagem (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

A alta regulamentação do setor de dragagem também é um problema, já que há o envolvimento de diversas agências regulamentadoras na aprovação dos projetos de dragagem, incluindo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Toda essa burocracia encarece e torna mais lenta a execução dos projetos (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

Por ser um processo demorado e atrasar as atividades portuárias, muitas vezes os custos da dragagem são repassados para os operadores de cabotagem, tornando esse modal mais caro e menos competitivo (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

Segundo um estudo de 2019 do Fórum Econômico Mundial (WEF, do inglês

- World Economic Forum) sobre competitividade global, que analisou 141 países ao redor do globo, o Brasil ficou na 104ª posição no quesito eficiência dos serviços portuários, recebendo uma nota de 3,2, em uma escala de 1 a 7. Essa classificação é pior até mesmo que países vizinhos ao nosso, como a Argentina, que ficou em 81º, a Colômbia, que ficou em 72º, e o Uruguai, que ficou em 39º.

Outro aspecto encarecedor da cabotagem brasileira são os altos custos dos serviços de praticagem. Segundo a NORMAM-12/DPC, norma expedida pela Marinha do Brasil em 2011, o serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requerido por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcação, sendo constituído de Prático, Lancha de Prático e de Atalaia. O prático, por sua vez, é definido como o profissional aquaviário não tripulante que presta Serviços de Praticagem embarcado.

A contratação de práticos é obrigatória para a maioria das embarcações que navegam pelos portos brasileiros. Os custos associados a esses serviços são pagos pelos armadores e, por conseguinte, incorporados aos preços das mercadorias transportadas. O processo de contratação desses práticos também é complexo e burocrático, o que aumenta, ainda mais, os custos e o tempo demandado para a operação da cabotagem (PEREIRA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

Por ser praticado, no Brasil, em regime de monopólio pelas entidades de praticagem, sem precisar responder a regulações de mercado e incentivos econômicos, bem como não necessitar de transparência na sua formação de preços, o modelo do país destoa do benchmark internacional. Nos principais portos ao redor do mundo há, como regra, regulações econômicas na prática desse serviço. Dessa forma, os preços

do serviço de praticagem no Brasil são percebidos como injustificadamente altos por armadores e representantes de empresas do setor de navegação (ALMEIDA, 2022).

Nesse sentido, foi conduzido um estudo comparativo dos serviços de praticagem em portos brasileiros e espanhóis, mais especificamente entre os portos de Santos, Valença e Barcelona. Vieira et al. (2015) observam que, em 2012, apesar de o número de navios ter sido mais de 20% menor no porto de Santos em comparação aos outros dois, o número de práticos destinados foi, em média, o triplo do empregado nos portos de Valência e Barcelona.

A comparação da tarifa aplicável à Arqueação Bruta (AB), ou seja, que incide sobre o volume interno total do navio, foi ainda mais discrepante. Essa tarifa apresentou uma média, no porto de Santos, 1344% superior ao de Valença e 859% superior ao de Barcelona. Dessa forma, verifica-se que a receita bruta dos práticos brasileiros foi, em média, o triplo dos espanhóis, apesar de ter trabalhado menos da metade de horas de manobra por dia (VIEIRA et. al., 2015).

Todos esses fatores contribuem para a baixa utilização do modal aquaviário, assim como para a manutenção do elevado “Custo Brasil”, como é costumeiramente chamado o conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que atrapalham o crescimento do país (CNI, 2021).

## **OS DESAFIOS REGULATÓRIOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM NO PAÍS**

A tentativa de modernizar a legislação para adequar os portos brasileiros à nova realidade mundial remonta à década de 1990, com a Lei nº 8.630/93, que ficou conhecida como a Lei de Modernização dos

Portos. Essa lei instaurou grandes mudanças, como a criação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), a extinção do monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos e a criação do Operador Portuário e do Órgão Gestor de Mão de Obra (PEREZ et. al., 2014).

Quase 20 anos depois, em 2012, foi publicada a medida provisória nº 595, que, posteriormente, foi convertida na lei nº 12.815/2013, definindo um novo marco regulatório para o setor. A chamada Lei dos Portos revogou a antiga lei de 1993 e sua criação teve a intenção de reduzir custos e aumentar a eficiência na movimentação de cargas, permitindo uma maior participação do setor privado nos investimentos de infraestrutura e de operação de portos por meio de concessões e permissões (ALMEIDA, 2014).

A lei nº 9.432/1997, chamada de Lei de Cabotagem, dispõe sobre a organização e fiscalização do transporte aquaviário no Brasil e trouxe algumas modernizações para o setor, como a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem, embora ainda tenha diversas restrições, como a autorização sendo permitida somente em caso de inexistência de navios de bandeira brasileira adequados e a limitação apenas a empresas de navegação brasileiras autorizadas pela ANTAQ a operar (DA SILVA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

Além dessas, há uma variedade de leis dispersas que versam não somente sobre a legislação marítima específica, mas também sobre comércio, que influenciam na atividade da cabotagem. O Código Comercial Brasileiro, por exemplo, é datado de 1850, época do Brasil Império e, apesar de o Código Civil de 2002 ter revogado grande parte dele, os capítulos que regulam o comércio marítimo vigoram até

hoje. Cabe ressaltar, também, como importantes legislações do setor, o Decreto-Lei nº 116, o Código Civil de 2002 e a Lei nº 9.611/2018, que trata do Transporte Multimodal (RIBEIRO, 2020).

A Marinha do Brasil traça normas referentes à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição no mar, por meio da Diretoria de Portos e Costas, emitindo as Normas da Autoridade Marítima. As embarcações brasileiras e seus tripulantes, bem como as embarcações estrangeiras quando operando em águas sob jurisdição brasileira, são obrigados a seguir todas essas normas de segurança estabelecidas. Os navios brasileiros, em especial, devem seguir as normas mesmo em águas estrangeiras, respeitando, é claro, as regulamentações locais (RIBEIRO, 2020).

A ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233/2001, também é responsável por regulamentar e fiscalizar a navegação marítima, atuando em diversos portos públicos, terminais privados e no transporte de cargas especiais e perigosas. As regulamentações da agência, porém, não podem estar em desacordo com as normas estabelecidas pela Autoridade da Marinha do Brasil (RIBEIRO, 2020).

Apesar das tentativas de desburocratizar a operação de cabotagem, os entraves legais ainda são muito grandes. A despeito de ser um transporte local, a cabotagem precisa da mesma documentação e segue as mesmas regras da navegação de longo curso, que ocorre entre países diferentes. Dessa forma, a utilização do modal se torna mais onerosa, diminuindo sua atratividade. De acordo com a CNT, são cobrados cerca de 50 documentos diferentes pela Marinha do Brasil e pela Vigilância Sanitária que devem ser mantidos no navio para a operação do transporte (SANTOS, 2021).

A limitação de operação apenas por empresas brasileiras também cria uma barreira imensa para o desenvolvimento do setor, uma vez que a participação estrangeira só pode acontecer de forma indireta. Esse impedimento gera uma escassez de embarcações disponíveis no mercado, reduzindo a concorrência e, por conseguinte, a eficiência operacional do modal. A burocracia associada ao afretamento de embarcações estrangeiras também contribui para o aumento dos custos operacionais e administrativos (DA SILVA; SILVEIRA JÚNIOR, 2024).

Outro importante problema é o sistema de tarifas portuárias do Brasil. Um estudo conduzido por Lunkes et. al. (2014) comparou o sistema portuário da Espanha com o do Brasil e verificou diversos obstáculos que existem no nosso país. Como a nossa legislação permite uma grande flexibilidade na aplicação das tarifas portuárias, cada porto cria suas próprias regras e especificidades, o que torna difícil a comparação entre eles. Isso torna complexo, para um operador, responder à simples pergunta de qual porto é o mais barato dentre as opções. São utilizadas diversas tabelas diferentes para estabelecer a cobrança, sendo verificados até mesmo valores discrepantes dentro do mesmo sistema portuário para as diversas naturezas de carga.

Outro problema das tarifas portuárias é a cobrança na forma ad valorem, ou seja, com o valor a ser pago definido pelo valor da carga, e não sobre o peso, volume ou dimensão, como se verifica nos benchmarks globais (LUNKES et. al., 2014).

À vista disso, constata-se que os entraves são muitos e suas soluções são complexas. No próximo tópico serão discutidas, de forma mais aprofundada, as possíveis saídas atuais para cada um desses problemas, assim como a viabilidade desses projetos.

No que tange às novas perspectivas, observa-se que a legislação de cabotagem no Brasil tem passado por diversas mudanças nas últimas décadas, apesar de ainda possuir muitos problemas. Nesse sentido, a lei nº 14.301/2022 instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, também chamada de Lei BR do Mar, em alusão às rodovias federais do país, que assim são nomeadas.

O Programa possui como objetivos, dentre outros, ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte de cabotagem, incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem e ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem (BRASIL, 2022).

A lei é dividida em quatro eixos temáticos: frota, custos, portos e indústria naval. Uma das principais medidas da lei é a autorização para que Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) afretem navios de bandeira estrangeira, bem como a permissão para que novos entrantes e empresas de menor porte afretem embarcações a casco nu, sem a necessidade de possuir lastro em embarcações próprias. Isso permite uma grande redução nos custos operacionais e diminui bastante a barreira de entrada<sup>2</sup> do mercado (SANTOS, 2021).

Há, porém, aqueles que entendem que essas medidas colocam em xeque a competitividade dos Estaleiros e dos Armadores brasileiros, ao facilitar o afretamento de embarcações estrangeiras e permitir que empresas construam seus navios no exterior, o que é, financeiramente, muito mais vantajoso do que construir no Brasil. Esses críticos defendem que a reserva de mercado é um mecanismo justo, pois permite a construção da economia nacional e uma forte absorção de tecnologia e desenvolvimento de um alto potencial produtivo no setor (LOBÃO, 2021).

Por outro lado, aqueles que seguem uma corrente de pensamento mais liberal economicamente entendem que qualquer tentativa de restrição à concorrência, não apenas a naval, não contribui para o desenvolvimento da indústria. Pelo contrário, abrem espaço para a estagnação do setor e prejudicam a sociedade como um todo (PINTO, 2024).

Esse pensamento é bastante consolidado dentre os autores que seguem essa corrente, como Bastiat (1850), que afirmava que o protecionismo a indústrias nacionais prejudica a economia a longo prazo, ao ignorar as oportunidades perdidas pelo impedimento da livre troca de bens entre as pessoas, que ele chama de “aquilo que não se vê”. Outros autores, como Mises (1979), também discutem sobre os impactos negativos do protecionismo, argumentando que ele isola o mercado interno do mercado mundial, elevando o preço interno da mercadoria além do que é cotado no resto do mundo, possibilitando a formação de cartéis, além de afirmar que essas medidas têm o efeito contrário na industrialização do país, uma vez que não são capazes, propriamente, de criar capital, apenas desviar de outras áreas da economia, causando distorções.

A aplicação da lei, no entanto, tem sido limitada em efeitos práticos, uma vez que falta a regulamentação adequada para que os investidores tenham segurança jurídica o suficiente para se dispor a investir no setor. Sendo assim, o futuro do projeto dependerá do texto do decreto que o regulamentará, estabelecendo as regras, os critérios e os procedimentos que os entes públicos e privados terão que se submeter para a aplicação do programa. A proposta de regulamentação está sendo confeccionada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, que afirmou o desejo de rever o viés do decreto, afirmando a intenção de

aperfeiçoar a lei que foi aprovada em 2022 (MARTONI, 2023).

Em virtude disso, a navegação de cabotagem no Brasil, continua a crescer lentamente. O crescimento da modalidade foi de 1,6% em 2023 frente ao ano anterior. A seca na região amazônica poderia ser uma explicação para esse baixo crescimento, porém, apesar do impacto da seca, a região hidrográfica amazônica apresentou crescimento de mais de 10% no ano, principalmente em razão do escoamento de soja no primeiro semestre (ANTAQ, 2024).

Portanto, espera-se o desenrolar da regulamentação da Lei BR do Mar para que o setor tenha a capacidade de desenvolver seu grande potencial. Além disso, faz-se necessária a simplificação da legislação tributária, uma vez que a atual é altamente complexa e que são elevados os tributos incidentes sobre o combustível usado pelo modal, que é responsável por grande parte do custo do transporte. Essa alteração nos impostos, no entanto, não se apresenta viável no curto prazo, dada a atual conjuntura política (MARTONI, 2023).

## **O PODER NAVAL BRASILEIRO E A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM**

Em relação à navegação de cabotagem, as principais funções da Marinha do Brasil são traçar normas referentes à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição no mar, por meio da Diretoria de Portos e Costas, emitindo as Normas da Autoridade Marítima, como já mencionado. As embarcações brasileiras e seus tripulantes, bem como as embarcações estrangeiras quando operando em águas sob jurisdição brasileira, são obrigados a seguir todas essas normas de segurança estabelecidas. Os navios brasileiros, em especial, devem seguir as normas mesmo em águas estrangeiras,

respeitando, é claro, as regulamentações locais (RIBEIRO, 2020).

Obstante, o poder naval brasileiro é o responsável legal pela defesa da área marítima e fluvial por onde circulam as embarcações responsáveis pela navegação de cabotagem. Sabe-se que a chamada Amazônia Azul, uma região do oceano Atlântico com mais de cinco milhões de quilômetros, para além de ser via de comércio, abriga uma série de recursos explorados e potenciais. Deste modo, o Brasil como a nação com a maior costa atlântica do mundo tem na Marinha do Brasil a sua linha de defesa mais importante para proteger os navios mercantes, as suas tripulações e as suas cargas do ataque de piratas.

Nesse aspecto, a enormidade e a importância da Amazônia Azul é um problema a ser enfrentado pela Marinha do Brasil e pelo Estado e a sociedade civil brasileira porque tal região “[...] abrange a área de mar, incluindo as águas acima do leito marinha, o solo e o subsolo marinho, que se estendem a partir da costa até os limites exteriores da plataforma continental brasileira no oceano Atlântico” (BRASIL, 2019).

O PEM 2040 identifica diversas ameaças que impactam diretamente a soberania e a segurança marítima do país, incluindo a presença de potências extrarregionais no Atlântico Sul, a pirataria, a pesca ilegal não declarada e não regulamentada, o crime organizado transnacional, o terrorismo, os ciberataques e os desastres ambientais. Essas ameaças podem comprometer a integridade das rotas de cabotagem, afetando a logística e a economia nacional (MARINHA DO BRASIL, 2020).

Nesse contexto, a presença ativa da Marinha é fundamental para mitigar tais riscos. Por meio de patrulhas, operações de segurança e cooperação internacional,



a Marinha assegura a proteção das águas jurisdicionais brasileiras, garantindo a integridade das rotas de cabotagem e a continuidade das operações logísticas. Além disso, a atuação da Marinha no combate ao crime organizado e na prevenção de desastres ambientais contribui para um ambiente mais seguro e previsível para o transporte marítimo.

Portanto, a sinergia entre a Marinha e o setor de cabotagem é vital para o desenvolvimento econômico do Brasil. Ao enfrentar as ameaças identificadas no PEM 2040, a Marinha viabiliza um transporte de cabotagem eficiente, seguro e sustentável, alinhado aos interesses nacionais e ao fortalecimento da soberania marítima do país.

Assim sendo, investimentos são continuamente necessários para manter à Marinha com meios necessários para a defesa da pátria e garantir os anseios da política externa e da segurança pública relativa as embarcações que realizam a cabotagem por nossas águas jurisdicionais. Ações como o PROSUB, que permite a construção de quatro submarinos convencionais (Riachuelo, Humaitá, Tonelero e Almirante Karan), e o Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré (PFCT), que lançará ao mar quatro fragatas (Jerônimo de Albuquerque, Mariz e Barros, Cunha Moreira e a Tamandaré), ajudam a Marinha do Brasil a garantir a exploração segura dos recursos do mar, a realização segura do tráfego marítimo, a projeção de poder e o bloqueio de estreitos ou portos (BRASIL, 2014). Por outro lado, ajuda a Marinha do Brasil a se associar "... a sua tradição de defesa da legalidade e legitimidade das relações internacionais" (PECEQUILO, 2012, p. 313).

## CONCLUSÃO

A navegação de cabotagem, ao longo dos últimos anos, tem se mostrado uma alternativa promissora para o desenvolvimento econômico do Brasil. Com sua capacidade de reduzir custos logísticos, conectar regiões economicamente distantes e diminuir a dependência do modal rodoviário, a cabotagem pode ser uma eficiente solução para o problema do transporte de cargas no país. No entanto, como visto ao longo deste artigo, o setor enfrenta desafios significativos, que precisam ser superados para que seu pleno potencial seja atingido.

Entre os principais desafios para o desenvolvimento do setor estão as questões relacionadas à infraestrutura portuária, à integração entre os modais e às limitações impostas pela legislação vigente.

A ineficiência dos portos brasileiros e a falta de integração entre os modais de transporte são barreiras que continuarão a dificultar a expansão da cabotagem no país. Além disso, os altos custos associados aos serviços de praticagem e a complexidade tributária aumentam os custos operacionais, reduzindo a competitividade do modal.

Algumas medidas recentes, como a Lei BR do Mar, têm buscado incentivar o setor, porém entraves burocráticos e pressões políticas estão impedindo o avanço da regulamentação da lei. Essas medidas também não são suficientes para desenvolver ao seu pleno potencial a cabotagem no país, uma vez que ainda há muito a ser feito em termos de investimentos e reformas legislativas para que esse tipo de navegação atinja um papel de destaque na matriz de transportes brasileira.

Observou-se ainda a importância do Poder Naval para a segurança de um transporte de cabotagem eficiente e, por-

tanto, para a sua contribuição para o desenvolvimento econômico do país.

Por fim, importa destacar que pesquisas futuras se fazem necessárias, a fim de verificar o resultado e o avanço da regulamentação do setor, que ainda está em aberto, bem como investigar possíveis soluções e alternativas para a redução do “Custo Brasil”, tanto relacionadas à infraestrutura precária quanto às altas taxas de impostos que incidem sobre os combustíveis e mercadorias.

Portanto, após a análise dos diversos aspectos históricos e conjunturais, conclui-se que, para que a cabotagem possa contribuir de maneira mais significativa

para o desenvolvimento econômico do país, são essenciais diversas reformas estruturais no país, por meio da simplificação dos processos regulatórios, diminuição das barreiras de entrada e melhoria da segurança jurídica, a fim de que haja o incentivo ao investimento privado doméstico e estrangeiro, tanto na infraestrutura portuária quanto na operação propriamente dita de cabotagem, bem como nos modais adjacentes, como o ferroviário. Somente assim será possível transformar a matriz de transportes brasileira, excessivamente focada no modal rodoviário, e permitir que o Brasil aproveite plenamente seu potencial aquaviário.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Ravi Barbosa de. *Principais entraves de infraestrutura e legislação na cabotagem brasileira*. 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/17319>. Acesso em: 19 set. 2024.

ALMEIDA, Carlos Wellington Leite de. REGULAÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM NO BRASIL: Revisão da literatura e aspectos principais de discussão. *Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - International Law and Business Review*, [S. l.], v. 2, n. 2, p. 196–231, 2022. DOI: 10.56258/issn.2763-8197. v2n2, p. 231-266. Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/66>. Acesso em: 01 jun. 2024.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. *Estatístico Aquaviário. Painel Estatístico Aquaviário*. Brasília: ANTAQ, 2023. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/transpcabotagem.html#>. Acesso em: 5 out. 2023.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. *Anuário 2023: Estatísticas dos portos e das navegações no ano de 2023*. Brasília: ANTAQ, 2024. Disponível em: [https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2024/copy\\_of\\_Anurio2023.pdf](https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2024/copy_of_Anurio2023.pdf). Acesso em 19 set. 2024.

BASTIAT, Frédéric. *O que se vê e o que não se vê*. Tradução: Ronaldo da Silva Legey. São Paulo: Instituto Ludwig Von Mises Brasil, 2010. Disponível em: [https://hayekcollege.com/sites/default/files/ebooks/O%20que%20se%20ve%20e%20o%20que%20nao%20se%20ve%20-%20Frederic%20Bastiat\\_0.pdf](https://hayekcollege.com/sites/default/files/ebooks/O%20que%20se%20ve%20e%20o%20que%20nao%20se%20ve%20-%20Frederic%20Bastiat_0.pdf). Acesso em: 19 set. 2024.



BRASIL. Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. 1997. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/CCivil\\_03/leis/L9432.htm](https://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L9432.htm). Acesso em: 5 out. 2023.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília: Casa Civil, 2013. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm). Acesso em: 27 mai. 2024.

BRASIL. Lei nº 14.301, de 07 de janeiro de 2022. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013, e 13.848, de 25 de junho de 2019. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/lei/l14301.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/l14301.htm). Acesso em: 19 set. 2024.

BRASIL. Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília: Casa Civil, 2013. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm#:~:text=1%C2%BA%20Este%20Decreto%20regulamenta%20o,Portos%20da%20Presid%C3%AAncia%20da%20Rep%C3%ABlica](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm#:~:text=1%C2%BA%20Este%20Decreto%20regulamenta%20o,Portos%20da%20Presid%C3%AAncia%20da%20Rep%C3%ABlica). Acesso em: 27 mai. 2024.

BURLAMAQUI, Armando. *A marinha mercante brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

CAMPOS NETO, C. A. DA S. et al. *Gargalos e demandas da infraestrutura portuária e os investimentos do PAC: Mapeamento Ipea De Obras Portuárias*, 1 out. 2009. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2659>. Acesso em: 01 jun. 2024.

CNI – Confederação Nacional da Indústria. *Entenda o que é Custo Brasil e como ele impacta o país*. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/o-que-e-custo-brasil/>. Acesso em 01 jun. 2024.

CNT – Confederação Nacional de Transportes. *Os pontos críticos nas rodovias brasileiras*. Brasília, 2022. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 01 jun. 2024.

CNT – Confederação Nacional de Transportes. *Pesquisa CNT de Rodovias 2023*. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 01 jun. 2024.

DA SILVA, M. K. A.; SILVEIRA JÚNIOR, A. *Análise das barreiras relacionadas à legislação que impactam negativamente a performance da cabotagem brasileira*. OBSERVATÓRIO DE LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA, [S. l.], v. 22, n. 1, p. 4042–4062, 2024. DOI: 10.55905/oelv22n1-211. Disponível em: <https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/view/2997>. Acesso em: 19 set. 2024.

DAVIDOFF, Carlos Henrique. *Bandeirantismo: verso e reverso*. SP: Brasiliense. 1982.

FELIPE JUNIOR, Nelson Fernandes. A dinâmica recente do transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil. *Revista Transporte y Territorio*, Universidade Federal de Sergipe, Brasil. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7881061.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2024

GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da Navegação de Cabotagem brasileira no século XIX. *Anais do XIII Encontro Regional de Economia – ANPEC Sul*, 2010. Disponível em: <https://revistas.planejamento.rs.gov.br/index.php/ensaios/article/view/2459>. Acesso em: 5 out. 2023.

GOULARTI FILHO, Alcides. Estado, crédito e planejamento no desempenho da indústria da construção naval brasileira 1990-2010. *Economia e Sociedade*, Campinas, SP, v. 23, n. 2, p. 287–317, 2015. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8642142>. Acesso em: 5 out. 2023.

HIJJAR, Maria Fernandes. *Cabotagem no Brasil: Apresentação ILOS*. 16 mar. 2023. Apresentação de PowerPoint. Disponível em: <https://abac-br.org.br/wp-content/uploads/2023/03/abac-br.org.br-apresentacoes-apresentacao-ilos-2023.pdf>. Acesso em: 5 out. 2023.

LOBÃO, Luisa Ferreira. *O Br do Mar: análise do mercado de cabotagem do Brasil e seus conflitos*. 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/34651>. Acesso em: 19 set. 2024.

LOBO, A. *Cabotagem no Brasil: Análise do atual cenário do modal*. ILOS - Especialista em Logística e Supply Chain, 2023. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/panorama-atual-da-cabotagem-no-brasil/>. Acesso em: 5 out. 2023.

LUNKES, Rogério João et al. Tarifas portuárias: um estudo comparativo entre os sistemas portuário brasileiro e espanhol. *Administração Pública e Gestão Social*, p. 127-140, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.21118/apgs.v6i3.4636>. Acesso em: 19 set. 2024.

MARTONI, Ligia. Cabotagem não deslança e Brasil continua sem alternativas ao modal rodoviário. *Gazeta do Povo*, 2023. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/parana/sem-regulamentacao-lei-br-mar-nao-avanca/>. Acesso em: 19 set. 2024.

MARINHA DO BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040)*. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020.

MB – Marinha do Brasil. NORMAM-12/DPC – Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem, 1º Revisão. Brasília: Marinha do Brasil, 2011. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam12.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2024.

MELO FILHO, Marconi Arani. Novo marco regulatório do setor ferroviário (a Lei das Ferrovias): uma análise crítica à luz das teorias regulatórias apoiadas na responsividade. *Journal of Law and Regulation*, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 146–171, 2022. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/rdsr/article/view/43308>. Acesso em: 01 jun. 2024.

MISES, Ludwig Von. *As Seis Lições*. Traduzido por: Maria Luiza Borges. São Paulo: Instituto Ludwig Von Mises Brasil, 2016. Disponível em: <https://www.hayekcollege.com/sites/default/files/ebooks/As%20Seis%20Licoes%20-%20Ludwig%20Von%20Mises.pdf>. Acesso em: 19 set. 2024.

NTC&Logística – Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística. *Roubo de cargas: Programa Nacional 2022*. Brasília, 2022. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/roubo-de-cargas-registra-12-bilhao-de-prejuizos-no-brasil-em-2022-aponta-a-associacao-nacional-do-transporte-de-cargas-e-logistica/>. Acesso em: 01 jun. 2024.

PEREIRA, M. de S.; SILVEIRA JÚNIOR, A. *Cabotagem brasileira: análise das barreiras relacionadas à infraestrutura portuária que impactam a performance do modal*. OBSERVATÓRIO DE LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA, [S. l.], v. 22, n. 2, p. e3341, 2024. DOI: 10.55905/oelv22n2-164. Disponível em: <https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/view/3341>. Acesso em: 01 jun. 2024.

PEREZ, Olívia Cristina; SANTOS, Victor Hugo Almeida. LOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR: DIFICULDADES NO PORTO DE SANTOS. *Revista Desenvolvimento Social*, [s. l.], v. 11, n. 1, p. 33–42, 2020. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/rds/article/view/1825>. Acesso em: 19 set. 2024.

PNLP 2019: Plano Nacional de Logística Portuária. Sumário Executivo. Ministério da Infraestrutura. Disponível em: <http://antigo.infraestrutura.gov.br/images/2020/03/2.09.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2024

PINTO, P. M. A. dos S. BR DO MAR e o “embróglio”, pelo viés concorrencial, da questão da bandeira estrangeira na cabotagem. *Migalhas Marítimas*, 2024. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/403401/br-do-mar-e-embroglio-questao-da-bandeira-estrangeira-na-cabotagem>. Acesso em: 19 set. 2024.

PORTOGENTE. *A História da Navegação de Cabotagem*. 2016. Disponível em <https://portogente.com.br/portopedia/78255-a-historia-da-navegacao-de-cabotagem>. Acesso em: 5 out. 2023.

REVISTA FERROVIÁRIA. RF Janeiro/Fevereiro está no ar. *Revista Ferroviária*, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://revistaferroviaria.com.br/2019/03/rf-janeiro-fevereiro-esta-no-ar/>. Acesso em: 01 jun. 2024.

RIBEIRO, Paulo Vinicius Costa. O transporte marítimo de carga e proteção da bandeira brasileira. *Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento*. Ano 05, Ed. 11, Vol. 03, pp. 05-13. Novembro de 2020. ISSN: 2448-0959. Disponível em: <https://www.nucleodo-conhecimento.com.br/administracao-naval/transporte-maritimo>. Acesso em: 19 set. 2024.

SANTOS, Fabio Apulcro Barcelos dos. *Navegação de cabotagem no Brasil: como o Programa “BR do Mar” pode contribuir para o desenvolvimento do Brasil em um cenário pós pandemia de coronavírus*. 2021. Disponível em: <https://repositorio.esg.br/handle/123456789/1442>. Acesso em: 01 jun. 2024.

SILVEIRA JÚNIOR, Aldery. *Cabotagem Brasileira: Uma Abordagem Multicritério*. Curitiba: Appris, 2018. Disponível em: <https://zoboko.com/book/9y1vjl6/cabotagem-brasileira-uma-abordagem-multicriterio>. Acesso em: 5 out. 2023.

TEIXEIRA, Cássio Adriano Nunes et al. *Navegação de cabotagem brasileira*. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 47, p. [391]-435, mar. 2018. Disponível em: [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/15385/1/BS47\\_\\_Cabotagem\\_FECHADO.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/15385/1/BS47__Cabotagem_FECHADO.pdf). Acesso em: 5 out. 2023.

VIEIRA, G.B.B. et al. Governança e regulação dos serviços portuários: estudo comparativo dos serviços de praticagem em portos brasileiros e espanhóis. *Revista gestão industrial*, v. 11, n. 3, p. 1-25, ISSN 1808-0448, Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), Ponta Grossa, 2015. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/revistagi/article/view/2693/2195>. Acesso em: 01 jun. 2024.

WEF – World Economic Forum. *The Global Competitiveness Report 2019*. Cologny/Geneva, Switzerland, p. 111, 2019. Disponível em: [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf). Acesso em: 01 jun. 2024.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Calado, em náutica, representa a distância entre a quilha, o ponto mais fundo do navio, e a linha de flutuação.

<sup>2</sup> Barreiras de entrada podem ser definidas como obstáculos que dificultam ou impedem a entrada de novos ofertantes no mercado.

# Artigos

---

*Prof. Me. Gabriel Armando Herrera Cuenca*

---

*Me. Daniel Barreto Lopes*

---

*Prof. Dr. Leandro Vieira da Silva*



# El Atlántico, el oriente venezolano y su relación con la piratería durante los siglos XVI y XVII

*O Atlântico, o leste da Venezuela e sua relação com a pirataria durante os séculos XVI e XVII*

*The Atlantic, eastern Venezuela and its relationship with piracy during the 16th and 17th centuries*

**Gabriel Armando Herrera Cuenca**

Magister en Historia de Venezuela por la Universidad Católica Andrés Bello. Actualmente es Profesional Asistente de Investigación, Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas (IVIC).

E-mail: herreragabrielarmando@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-7203-0133>

## RESUMEN

El objetivo de este trabajo es mostrar una aproximación de cómo las dinámicas del Atlántico tuvieron un impacto en el oriente venezolano durante los siglos XVI y XVII. Comprendiendo que este océano funciona como un vaso comunicante de vínculos por medio de los cuales diferentes territorios transmiten sus pensamientos, sus culturas, actuando así como un mecanismo para que los diversos imperios europeos agrandaran sus posesiones territoriales y en donde estas dirimirían sus pugnas internacionales. Los piratas, jugaron un rol fundamental en aquellas contiendas y como amenazas permanentes para el imperio español que buscaban disputarle el control de las rutas comerciales, sabotear los establecimientos coloniales y adueñarse por medio del delito de los metales preciosos que España extraía de América. Estos continuos ataques provocaron que durante el siglo XVI España intentase fortificar las ciudades que se encontraban en las costas del oriente de Venezuela. Estas defensas se edificarían a finales del siglo XVII.

**DESCRIPTORES:** Piratas, Poblamiento, España, Historia Atlántica, Oriente Venezolano.

## RESUMO

O objetivo deste trabalho é mostrar uma aproximação de como a dinâmica do Atlântico impactou o leste da Venezuela durante os séculos XVI e XVII. Entendendo que este oceano funciona como um navio comunicante de ligações através do qual diferentes territórios transmitem os seus pensamentos e culturas, funcionando assim como um mecanismo para os vários impérios europeus alargarem as suas possessões territoriais e onde resolveriam os seus conflitos internacionais. Os piratas desempenharam um papel fundamental nesses conflitos e como ameaças permanentes ao império espanhol que procurava disputar o controle das rotas comerciais, sabotar os estabelecimentos coloniais e apreender, através do crime, os metais preciosos que a Espanha extraía da América. Esses ataques contínuos fizeram com que a Espanha tentasse fortificar as cidades que ficavam nas costas do leste da Venezuela durante o século XVI. Estas defesas seriam construídas no final do século XVII.

**PALAVRAS\_CHAVE:** Piratas, Assentamento, Espanha, História do Atlântico, Leste da Venezuela.

## SUMMARY

*The objective of this work is to show an approximation of how the dynamics of the Atlantic impacted Venezuela during the 16th and 17th centuries. Understanding that this ocean functions as a communicating ship of links through which different territories transmit our thoughts and cultures, functioning as well as a mechanism for the various European empires to lengthen their territorial possessions and where they resolve their international disputes. The pirates play a fundamental role in these conflicts and as permanent threats to the Spanish empire that sought to dispute or control the commercial losses, sabotage the colonial establishments and learn, through crime, the precious metals that Spain extracted from America. These continuous attacks made Spain to try to fortify by the cities that were established on the coast of Venezuela during the 16th century. These defenses were built at the end of the 17th century.*

**KEYWORDS:** Piracy, Settlement, Spain, Atlantic History, Eastern Venezuela.

---

## INTRODUCCIÓN: CONQUISTA Y PIRATERÍA DURANTE LOS ALBORES DE LA ERA ATLÁNTICA

El Atlántico es una vía de conexión por medio del cual diferentes sociedades comunican sus ideas, sus culturas, sirviendo de vehículo para que las diferentes potencias europeas expandieran sus imperialismos y en donde estas zanjarían sus conflictos internacionales. Nuestro abordaje únicamente se centrará en las incursiones de piratas, como expresiones concretas de los principales fenómenos desarrollados dentro del mundo atlántico (enfrentamiento entre las potencias europeas en contra del imperio español por el control de las rutas comerciales, establecimientos coloniales, búsqueda de metales preciosos e

inicio del comercio triangular). El propósito de hacer este trabajo es mostrar cómo las dinámicas del Atlántico tuvieron un impacto en las provincias españolas del oriente venezolano durante los siglos XVI y XVII. Su impacto modificó estos espacios, cambiando el paisaje de la región, provocando desplazamientos poblacionales e impactando en su economía.

Cuando nos referimos a traslados de una población, queremos decir que en algunas ciudades del oriente venezolano se hicieron planes para mover dichos emplazamientos de ubicación, por causa de la amenaza de la piratería pero que por la valentía y la determinación de sus habitantes no se llegaron a materializar ya que estos decidieron enfrentar aquellas amenazas (Briceño Iragorry, 1982, p.92). En otros casos, por tratarse de un escenario que se mantuvo durante más tiempo y que representó para los habitantes una situación insostenible, algunas ciudades se vieron en la necesidad de mudarse de su ubicación original, hacia un lugar en donde pudiesen establecerse de forma segura. Por otra parte con respecto a la mayoría de las ciudades del oriente venezolano que llegaron a ser víctimas de los ataques de piratas y corsarios, España decidió que lo mejor era fortificarlas para así poder dotarlas de una mejor defensa.

## EL ATLÁNTICO Y SU EJE GEOPOLÍTICO, ECONÓMICO Y SOCIAL

La historia atlántica coloca como uno de sus puntos de partida, el momento en el que historiador francés Jacques Godechot (Bailey, 2005, pp.15-16) publicó su *Histoire de l'Atlantique* en 1947, y otro periodo, durante los años cincuenta, en el cual junto su colega estadounidense Robert Palmer publicó un artículo titulado "Le Problème de l'Atlantique" en donde explicaban que el

océano Atlántico al ser un inmenso espacio de agua que ha estado presente desde que el ser humano comenzó a habitar la Tierra, es posible pensar en la existencia de una civilización atlántica, que ha prevalecido desde siempre, y que han existido contactos provenientes de sus vértices, de una manera más o menos latente quizás, pero que sin duda, siempre han estado allí. A través de ese enorme espacio de agua se conectan diversas sociedades promoviendo así la interacción de estas en un intercambio cultural por medio del cual la economía, la política, los valores y las ideas viajaban de una parte del mundo a otra, influyendo así en su devenir. Un ejemplo de esto lo podemos apreciar cuando se produjo la llegada de los españoles al Nuevo Mundo en 1492.

De igual manera en la consecución de esa civilización existe también la trayectoria entrelazada tanto del imperio español como del inglés (Cañizares-Esguerra, 2018, p.1). Es decir la colonización inglesa de América, que comenzó en el siglo XVII, no hubiese podido ocurrir si los españoles no hubieran llegado al Nuevo Mundo un siglo antes. Los ingleses aprendieron mucho de las acciones que emprendió la monarquía hispánica desde el momento en que los españoles tocaron tierra americana en 1492. De manera similar podemos ver este fenómeno cuando los ingleses establecieron una de sus primeras colonias en Massachusetts, New Plymouth, en 1620, e impusieron una evangelización calvinista a los indígenas de América del Norte utilizando las mismas técnicas y los mismos argumentos que utilizaron los españoles cuando conquistaron México en 1521 (Cañizares-Esguerra, 2018, pp. 164-165). También cuando se dio la penetración de las ideas de la Ilustración en el siglo XVIII, tanto en América del Norte como del Sur.

El impacto que tuvieron aquellas ideas en la independencia de los Estados Uni-

dos fue enorme, y más tarde en el resto del mundo conforme fueron pasando los años, a partir de 1776 (Armitage, 2008, pp. 4-5). Esto trajo como consecuencia que las primeras generaciones que vivieron después de ese hecho, tuviesen acceso a una visión global y pudieran apreciar el rol que comenzó a desempeñar los Estados Unidos de América. Esto ocurrió debido a que para ese momento ya se había establecido un comercio interoceánico, se había producido la expansión de los imperios español e inglés y Norteamérica había estado envuelta además en dos conflictos tales como la Guerra Franco-Indígena entre los años 1754-1763 y la Guerra de los Siete Años entre 1756-1763. Este último conflicto se desarrolló dentro de cuatro continentes y tres océanos (Armitage, 2008, pp. 8-9). Esto significó que Norteamérica se vio envuelta en esas guerras y que el mundo conociese a Estados Unidos como un país independiente por sus conexiones con el Atlántico.

Las diversas culturas que poblaban la cuenca atlántica se encontraban conectadas entre sí y muchas de ellas se localizaban “fuera de los límites formales de ambos imperios, por lo que debería considerárseles un mosaico de historias atlánticas entrelazadas. Los hechos que tienen que ver sobre la piratería han hecho transparentes estos enredos” (Cañizares-Esguerra, 2018, p.3).

En el transcurso del siglo XVII se desarrolló una época que es conocida como la edad dorada de la piratería, porque se trató de un momento en el cual esta representó una amenaza verdadera para España, al tiempo que las otras potencias europeas buscaron mermar la hegemonía que la monarquía española ejercía en el mundo. De igual manera estos individuos también asaltaron a otros países. Aparecieron así los nombres de famosos piratas tales

como Edward Teach, mejor conocido como “Barbanegra”; Jack Rackham, mejor conocido como “Calicó Jack”; o Bartholomew Roberts, quienes causaban el terror a dondequiera que sus barcos los llevaran.

Durante esta centuria los españoles continuaron fundando nuevas ciudades, sobretodo en el oriente venezolano. Se trató de un periodo, que es a nuestro modo de pensar, *oscuro*, en nuestra historia, porque se trata de una época de la que sabemos muy poco, en general, y de la que debería estudiarse más para así conocer mejor la historia de Venezuela.

Las costas venezolanas fueron víctimas de asaltos, pillaje y otras fechorías por parte de los piratas. El oriente venezolano es una región compleja, ya que durante ese momento era un espacio en el que habitaban indígenas, con una dinámica particular, y que comenzó a ser colonizado por España.

Los asaltos de los piratas causaron muchos sufrimientos a los habitantes del oriente venezolano pero, de manera inesperada, trajeron consigo un elemento positivo. Al tratarse de una amenaza que afectaba a los pobladores de una localidad estos se veían en la necesidad de unirse para luchar contra un enemigo común para todos. “Venían ellos a robar, pero los colonos se dieron cuenta de que poseían tesoros envidiables, y los defendieron contra la codicia extranjera” (Bricceño Iragorry, 1982, p.91) porque se trataba de su hogar y aunque no tuvieron los medios necesarios, en muchas oportunidades, de defender con éxito el territorio de aquellos saqueadores, el esfuerzo valió la pena porque buena parte del territorio continental conquistado por España logró conservar sus límites territoriales.

En el caso que nos concierne estos asaltos modificaron el oriente venezolano, el cual es una región histórica que “nació

de un dilatado pasado vivido en común por una colectividad que ocupa un territorio, y que durante varias generaciones, se ha integrado y se ha guiado por reglas similares y ha experimentado las mismas vicisitudes históricas (Dollfus, 1982, p.102)”. “A partir de ese proceso nacen unas costumbres y, a veces de una voluntad de vivir colectiva se genera una identidad de ese grupo de personas que viven en dicho territorio (Medina Rubio, 1986, p.32)”.

Un ejemplo de cómo los piratas modificaron nuestro entorno geográfico lo vemos reflejado en Pueblo de la Mar, ciudad que en la actualidad se llama Porlamar y es el centro financiero más importante del estado Nueva Esparta. Pueblo de la Mar tuvo que mover a parte de su población, al Valle de Santa Lucía, en el cual, se fundó la ciudad de La Asunción en el año 1562 (Subero, 1980, p.19). Asimismo está el caso de Santo Tomé de Guayana, población que tuvo que cambiar su ubicación, al menos cuatro veces (Tavera Acosta, 1954, pp.19-21) por causa del constante asedio de los piratas. Sin embargo, también hubo ciudades que ofrecieron resistencia a la amenaza, tales como Barcelona y Cumaná quienes se defendieron valientemente de los invasores.

Este ejemplo nos ayuda a entender la importancia que posee el océano Atlántico. Esta inmensidad, funcionó como un área en la cual coliden la cultura europea, los piratas para nuestros efectos, y el oriente venezolano. Una región que se hallaba en el proceso de un poblamiento hispánico incipiente protagonizado por conquistadores que habían llegado a nuestras costas. Cuando los piratas arribaron por primera vez, en los comienzos del siglo XVI, no lo hicieron con el objetivo principal de saquear de una vez nuestras ciudades, sino que vinieron con la intención de establecer relaciones comerciales. Llegaron con el propósito de entablar una

triangulación comercial por medio de la cual tanto ingleses, franceses y neerlandeses se pudieran beneficiar económicamente, así como también lo podrían hacer incluso los indígenas, en algunos casos.

Por supuesto esto no iba a ser permitido por las autoridades españolas quienes iban a hacer todo lo posible por frenar estos acercamientos comerciales. Estos se convirtieron en una política de Estado como en el caso de los Países Bajos quienes fundaron la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales que “al examinar su estructura formal se puede ver que el fracaso de la empresa, que tenía tentáculos en todo el Caribe y llegó a América del Norte y del Sur no significó el fracaso de jugadores importantes en la empresa (Bailyn, 2005, p.48)”. Los neerlandeses supieron cómo desarrollar el potencial de la compañía, cómo enfrentar las dificultades y seguir beneficiándose del comercio una vez monopolizado el territorio que poseían, y cómo llegar más allá de su alcance en las islas del Caribe y en el resto del continente sudamericano.

El Atlántico ha sido comparado con la visión que proyecta sobre el Mediterráneo Fernand Braudel en su clásica obra *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. El historiador francés desarrolló una visión en la cual el Mediterráneo puede ser entendido como un cumulo de mares que por sus dificultades y por estar cercano a pueblos tan diferentes entre sí, también se trata de un mar que posee uniformidad y coherencia en su naturaleza dándole unidad a un todo. Pero el Atlántico es muy diferente, porque se trata de un océano que abarca continentes tan diversos como América, África y Europa. Y en el cual se puede establecer, por ejemplo, la diversidad que existe entre los diferentes pueblos en sus costas y los elementos que los unen, es una tarea bastante compleja. Al respecto de esto Alison Games explica:

The challenges that Braudel identified in his history of the Mediterranean resonate deeply with historians of the Atlantic. His great regret (or so he avowed in his preface) was his uneven treatment of the states of the region. He deplored specifically his inability to come to terms with the Ottoman Empire. Magnify this challenge a thousand fold, and it is possible to begin to appreciate the difficulties of making sense of the individual pieces of the Atlantic and the ways in which these parts ultimately converged or interacted. The kingdoms, states, and empires that became involved in Atlantic exchanges together contained thousands of different languages (two thousand in the Americas alone, with considerably less variation in those European and African states oriented toward the Atlantic) (Games, 2006, p.742).

Lo primero que debemos precisar es que dicho fenómeno no consistió simplemente en ataques de unos piratas a un territorio español desprotegido: radicó en operaciones planeadas deliberadamente por otros Estados quienes por medio de estos asaltos buscaron debilitar el poderío de España tanto en el mar, como en sus costas. De manera que es imprescindible entender la dinámica que caracterizaba este escenario y cómo los interlocutores que provenían de Europa se relacionaban con los eventos que se iban desarrollando en el continente americano. Y sobre todo la relación comercial y en muchos casos de ocupación, que existía entre estos y las islas del Caribe.

Es decir que, a la larga, consistió en una relación dinámica en la cual ciertas naciones europeas intentaron propiciar relaciones comerciales con las colonias españolas porque estas poseían riquezas que eran deseadas por estos países. En muchos casos, al verse en la imposibilidad de poder ser obtenidas por esta vía entonces el camino escogido podía ser

el de la fuerza. No significa esto, hay que aclararlo, que la alternativa de la piratería no estuviera en la mesa. Siempre estuvo presente porque como se trató de unos delincuentes que a ratos servían a Estados pero que a la larga buscaban un botín para su beneficio propio.

No obstante, la piratería al igual que las relaciones establecidas entre los países que hacen vida a través del Atlántico es dinámica. Lo cual hace que sea un elemento importante dentro de los factores que integran y hacen posible desarrollar la historia atlántica ya que según Bernard Bailyn:

The starting point, it seems to me, is to recognize the impossibility of defining any specific set of characteristics that carries through the entire three centuries of the Atlantic world in the early modern period. This was no static historical unit whose elements and essential nature lie motionless before the historian. Atlantic history is the story of a world in motion. Its dominant characteristics shifted repeatedly. The problem is not to lump together the whole of the Atlantic world in the early modern period in order to describe in abstract terms its persistent strata, its layers (Bailyn, 2005, p.61).

Es por ello que al tratarse de una historia que se encarga de explicar y comprender a un mundo dinámico, a su vez también nos muestra cómo la piratería en trescientos años evoluciona, cambia y toma otros matices.

## **EL ATLÁNTICO Y LA PIRATERÍA EN LA REGIÓN NORORIENTAL DE VENEZUELA DURANTE EL SIGLO XVI**

Cristóbal Colón llegó al continente americano en 1492. Concretamente visitó las costas venezolanas en 1498. El financiamiento para sus cuatro viajes vino, en su mayoría, de la mano de los Reyes Católicos. No obstante, los monarcas nunca pudieron

imaginarse las proporciones del espacio hallado por Colón. Él mismo, en algún momento, durante su tercer viaje cuando visitó las costas del oriente venezolano y aquel territorio que se encontraba ante su vista, expreso de no saber si a lo mejor había llegado sin haberse dado cuenta al “Paraíso Terrenal (Colón, 2007, p.239)”.

Esto dicho por Colón nos da una idea de las dimensiones que América y el oriente venezolano podían tener para los conquistadores y exploradores europeos. A partir de ese momento y con el progresivo descubrimiento de nuevos territorios, España comenzó a convertirse en una potencia mundial. A medida que se produjo la conquista una colectividad de individuos comenzó a formarse. En primer lugar los españoles recién llegados, luego los indígenas entre los que contamos a los guaiqueríes, cumanagotos, chacopatas y chaimas que se encontraban en la región costera del oriente venezolano.

A su vez con la llegada de los europeos vino la llegada del africano esclavizado quien debía hacer trabajos en contra de su voluntad. Tiempo después los españoles se mezclaron tanto con indígenas como con africanos, así como también tuvieron hijos propios en América. De esa manera aparecieron nuevos grupos, productos de una cultura mestiza que con el tiempo se apropió del territorio.

Naciones como Inglaterra, Francia y los Países Bajos, comienzan a intentar reducir la influencia de la monarquía hispánica puesto que esta se estaba llevando toda la riqueza, a medida que conquistaba los nuevos territorios que se encontraban en el Nuevo Mundo y estos otros Estados también empezaron, paulatinamente, a desarrollar intereses económicos y territoriales en América.

Para mediados del siglo XVI ninguno de estos países tenía los recursos ni los me-



Esa fortaleza debía construirse por el temor a que aquella isla fuese atacada por múltiples enemigos y a su vez para tratar protegerla de una manera segura ya que cualquier potencia rival europea que la conquistase tendría en sus manos un territorio que representaba la puerta de entrada a Tierra Firme. No obstante, aquellos planes no pudieron ser llevados a cabo debido a que España necesitaba grandes sumas de dinero para efectuar aquella obra, y en ese momento, carecía de esos recursos puesto que la conquista del territorio americano se hallaba en un periodo incipiente.

A su vez el resto del oriente venezolano presentaba dificultades para que la conquista europea se produjese de una manera efectiva. La geografía accidentada y los habitantes naturales, significaron un serio desafío para que los españoles pudiesen fundar poblados estables. La prueba de esto es la misma Cumaná, la cual fue fundada varias veces. Es por ello que ante el peligro que representaban los enemigos de España en aquel momento de conquista incipiente, tanto los guaiqueríes, cumanagotos y los chaimas (Bjord Castillo, 2018, p.7) como los europeos rivales ingleses, franceses y neerlandeses, llevaron a la monarquía hispánica a hacer esfuerzos para tratar de dotar aquel territorio de defensas efectivas.

En 1521 Jácome de Castellón<sup>8</sup> construyó una fortificación que estaba ubicada cerca del río Manzanares pero por “**cierta tormenta**”<sup>9</sup> que sacudió la región, esta quedó seriamente dañada, dejando a los habitantes de ciudad desprotegidos. Fue por ello que mediante Real Cédula la reina Isabel de Braganza le solicitó a Castellón que reedificara aquel Castillo porque no solo Cumaná debía protegerse sino que a su vez era necesaria la existencia de un baluarte defensivo que sirviese también para proteger las rancherías de perlas que

se encontraban en la isla de Cubagua. De hecho la reina enfatiza que la fortaleza debía reconstruirse por una solicitud de los habitantes de Cubagua quienes necesitaban protegerse de los piratas y corsarios.

Desde la isla de Margarita se llevaban materias primas como madera y agua dulce, así como también pertrechos y municiones para proteger a los habitantes de Cubagua. No obstante sus habitantes aún se encontraban en total estado indefensión cuando la isla fue tomada por piratas franceses en 1533. En esa oportunidad los vecinos de la isla rechazaron a los invasores con las pocas armas y recursos con los que contaban. Los franceses en la refriega, robaron a los habitantes un patache con mercancías. En el caso de Cumaná, en cuanto a la fortaleza que habían reparado, no sirvió de mucho debido a que en el año 1533, el rey Carlos I había expedido una capitulación al conquistador español Jerónimo Ortal<sup>10</sup> para que estableciera dos nuevas fortalezas:

Primeramente, os doy licencia y facultad para que podáis hazer y hagáis en el dicho golfo de Paria y ríos de dichas dos fortalezas, quales convengan en vista y parecer de nuestro veedor y oficiales que a la sazón que las hiziere des estuvieren proveídos para defensa de los españoles que en ella residieren en la parte que vos pareciere más conveniente... (Donís, 2001, p.166).

Sabemos que Jerónimo Ortal estuvo poco tiempo en Paria donde funda San Miguel de Neverí, sin embargo, por problemas de mando con respecto a sus soldados es enviado a Santo Domingo donde es hecho prisionero. Fue liberado en 1541 pero luego se pierde su rastro y es difícil precisar cuál fue su destino final.

No se tiene una información precisa sobre el destino que tuvieron esas fortalezas, debido a que, durante los años posteriores del siglo XVI, cada vez que

Cumaná estuvo bajo asedio los habitantes de la ciudad la defendieron con los pocos recursos que tenían a su disposición. Y generalmente lo hacían en un estado de indefensión sin contar con un lugar desde el cual poder defender su posición de una manera efectiva.

De esa manera tuvieron que hacer frente a los asaltos de los asaltos de piratas ingleses durante el año 1570 (Britto García, 2007, p.239) al igual que la isla de Margarita y de Trinidad sufrieron el paso, en 1576, de Andrew Barker<sup>11</sup>.

Durante la segunda mitad del siglo XVI La isla de Margarita continuó siendo visitada por piratas pero estos no siempre venían con la intención de asaltarla. En un principio venían con la intención de establecer relaciones comerciales con sus habitantes. Sin embargo no podían hacerlo por causa de las leyes que imponía España. El pirata John Hawkins vendía su mercancía cuando se encontraban en los dominios de España en el centro-norte de Venezuela a través de una extorsión, amenazando, comunicándoles a las autoridades que si no aceptaban que él y su tripulación hiciesen negocios a un buen precio, arrasaría el lugar a sangre y fuego (Ojer, 1966, p.378). Por ello, cuando el inglés estuvo, en 1568, en la isla de Margarita vendió sus mercancías siendo “entretenido cortésmente (Hakluyt, 1927, p.51)”. Paulatinamente, en la isla se fue desarrollando una relación de contrabando entre los habitantes de la isla y las potencias rivales de España, especialmente Inglaterra y los Países Bajos. Esta situación posee cierta similitud con los hechos que sucedieron en las islas del Mar del Sur (Montañez Sanabria, 2023, p.248), aunque en este caso el comercio ilícito era practicado por buena parte de los habitantes de la isla, no solo por parte de los indígenas sino también por criollos y pardos.

La monarquía hispánica, consciente del estado de desamparo en el que se encontraba la costa del oriente venezolano, ordenó por Real Cédula, en el año 1586, al Gobernador y Capitán General de la Española Cristóbal de Ovalle y al Procurador de la isla de Margarita Pedro Luis de Vargas que por causa de la presencia de “franceses y cosarios<sup>12</sup>” se construyese una fortificación con fondos, esta vez, provenientes de la Corona.

Una vez más estos planes terminaron siendo irrealizables por las guerras que España había contraído en Europa, recordemos que ya desde ese año Felipe II se encontraba invirtiendo una gran cantidad de recursos para financiar una invasión a Inglaterra con la llamada Armada Invencible. Y aunque aquella empresa fracasó y España pudo recuperar rápidamente sus barcos perdidos, tuvo que concentrar aún más sus esfuerzos para mantener su hegemonía tanto en Europa como en América.

No obstante, en durante los años finales del siglo XVI, España sufría una gran indefensión ya que no podía defender de una manera efectiva la costa del oriente venezolano. No pudo evitar durante aquellos años y a principios del siglo XVII que los neerlandeses, con quienes libraban la Guerra de los Ochenta Años, viniesen a Araya en busca de sal. España, había decidido cortar el suministro de sal cerrándoles el mercado de Setúbal por lo que los neerlandeses cruzaron el Atlántico y encontraron una sal de mejor calidad (Quezada, 2011, p.15) de la que se proveían en Europa. Su interés fue enorme por lo que alrededor de “100 barcos (Ojer, 1958, p.7)” se aproximaban constantemente a nuestras costas a tomarla. El contrabando floreció rápidamente y neerlandeses, guaiqueríes, cumanaquitos y españoles que vivían en Araya sacaban provecho de aquel lucrativo negocio.

Durante ese tiempo los Países Bajos pudieron realizar esta actividad a medida que también preparaban planes más ambiciosos tales como intentar conquistar algunas de las islas que se encuentran frente a la costa de Venezuela tales como La Tortuga<sup>13</sup> y Curazao. Esta última lograrían conquistarla en 1634. De igual manera se encontraban planificando “la conquista del Pacífico Americano. El final de aquella empresa llegaría en 1643 (Donoso Bustamente, 2024, p.11)”.

### **CONCLUSIONES: LA DEFENSA ESPAÑOLA A LOS ATAQUES PIRATAS DURANTE EL SIGLO XVII**

En 1587 Felipe II había puesto en marcha planes para fortificar todo el Caribe español (Lynch, 2010, p.390). Esto era algo que el monarca siempre había tenido en mente por lo que en los albores del siglo XVI había hecho construir una fortaleza en San Juan de Ulúa. Pero ante lo complicado que le iba resultando la organización, coordinación y despliegue de la Armada Invincible, comenzó a prever que lo mejor que podía hacer era mejorar las defensas existentes. Y luego hubo ocurrido el desastre y ante la imposibilidad de no poder invadir Inglaterra, entendió que la mejor solución que podría encontrar era construir nuevas fortalezas y mejorar las existentes para proteger aquellos territorios de ultramar. Es por ello que La Habana, Puerto Rico y Portobelo comenzaron a convertirse en plazas inexpugnables para los corsarios de aquel momento. Tanto John Hawkins como Francis Drake<sup>14</sup> lo vivieron en carne propia al morir Hawkins en 1595 frente a las costas de Puerto Rico y Drake frente a las costas de Panamá en 1596.

A pesar de que esa era la situación de los territorios ultramarinos de España en el Caribe, ese no era el mismo contexto

para el oriente venezolano, aunque la Corona estaba trabajando para mejorar sus defensas. Para ese momento, España había mejorado su red de comunicaciones, habiendo diseñado una estructura burocrática (Elliott, 1990, p.35) que le permitió mantener a sus territorios informados entre sí. Eso fue muy útil a la hora de informar a las autoridades sobre los ataques que había cometido Walter Raleigh<sup>15</sup> en Santo Tomé de Guayana, en el año 1617, durante su segunda expedición al territorio oriental venezolano. Según se puede apreciar en unas comunicaciones enviadas por parte del duque de Lerma al rey Felipe III queda de manifiesto lo siguiente:

Aviendo visto Don Diego Brochero<sup>16</sup> y el Coronel Semple<sup>17</sup> los papeles que Vuestra Magestad les remitió tocantes a la navegación y desinio que escriue Don Diego Sarmiento<sup>18</sup> lleba Gualterreale, de entrar en el río Orinoco y poblar allí para aprouecharse de la mina de oro que an descubier-to, que esta el río arriba, a la mano yzquierda al sudeste, dizen ymporta considerar que la patente que el rey de Ynglaterra a dado Gualterrale, esta sellada con el sello de guaran y esta palabra de guaran quiere decir en español que le ampara, en lo que ba a hazer, y auiendole dado guarda y persona, con apariencia, de que le baya a la mano para que no contravenga a la paz de España parece astucia cautelosa para que si le sucede bien a Gualterrale, en su disignio le prosiga y esforcarle con pretesto falso diciendo, que aquella parte no es de Vuestra Magestad y si mal, disculparse, con decir que embio persona con Gualterrale, para que no le consintiese, contravenir a las paçes estando a la mira, como lo toma Vuestra Magestad y asi lo disimula Vuestra Magestad continuar aquella negociación y si se diere por entendido de la dañada yntençion, que se conoçe en rey de Ynglaterra, declarar la Guerra<sup>19</sup>(AGI, Indiferente General, 1868, fv.46).

Gracias a sus asesores, la monarquía española estaba consciente de los movimientos que estaba haciendo Inglaterra en contra de sus dominios. Aunque hay que especificar que aquel viaje de Walter Raleigh fue una acción independiente realizado sin la autorización del rey James I y que termino costándole la cabeza al pirata inglés en octubre de 1618. Con este ejemplo se evidencia los riesgos a los que estaban sometidos los territorios españoles ubicados en el oriente venezolano.

Santo Tomé de Guayana, para ese momento, era apenas un caserío que había experimentado al menos dos fundaciones (Tavera Acosta, 1954, p.81). Cuatro años antes solo la habitaban sesenta soldados quienes contaban únicamente para defenderse con dos piezas de artillería y cuatro pedreros (Morón, 1971, p.228). No obstante, aquellos hombres mostraron mucha determinación en su empeño de querer seguir poblando aquel espacio nuevo para ellos y a pesar de que no contaban con un apoyo sostenido por parte de la Corona española no pedían mucho a cambio. Solo querían que el rey les permitiese vivir con dignidad y les dejara desarrollar sus vidas en aquel territorio.

La amenaza para España era constante, debido a que sus enemigos se estaban organizando constantemente para invadir sus territorios. Durante aquel año de 1617 así como Inglaterra, los Países Bajos habían enviado piratas para que intentaran hacerse con el control de Jamaica y del puerto de Matanzas en Cuba según informes del coronel Guillermo Semple (AGI, Indiferente General, 1868, fv.48), por lo que este alertaba a la monarquía española para que se hicieran esfuerzos en la mejora de sus defensas, debido a que si no se podía reforzar la Armada del Mar Océano al menos se enviasen tres embarcaciones, una de gran envergadura que pudiera lle-

var 200 hombres y las otras dos de tamaño mediano para que los persiga y pueda hacerse así una defensa más efectiva.

No obstante, en 1629, Santo Tomé de Guayana fue presa de otro asalto esta vez perpetrado por los neerlandeses, liderados por Adriaen Janszoon Pater<sup>20</sup> (Ojer, 1987, p.323). Cuatro años después de aquella incursión, el obispo de Puerto Rico, Juan López de Agurto de la Mata, escribió lo siguiente sobre la situación en la que se encontraba la ciudad.

a visita de la gouernacion de Guayana e isla trinidad haze para el mes que viene que como es fuerzaconducia soldados para esta nauegacion por las ynuaciones de caribes los aguardo de la dicha gouernacion que destas no los pueden dar por nuebas de enemigos que esperan solo informo a vuestra magestad de como si despuebla aquella tierra por la pobreza de sus moradores que los frutos que es un poco de tabaco y como este no tiene valor ni ha venido nauio de rreixtro padecen sumas neçegidades, el gobernador Christoual de Aranda me aguarda para que juntos hagamos ynforme a vuestra magestad (AGI, Santo Domingo, 172, fv.1)".

En el año 1637 la ciudad volvió a ser atacada nuevamente por piratas neerlandeses e indígenas caribes. Aquellos enemigos habían llegado "mosqueteando y dando gran carga de flecheria y quemando las casas que heran de paja que fue milagro de Dios escaparse y no perecer todos a sus manos dio de noche rouando y destruyendo las casas profanando los templos<sup>21</sup> dajandolo todo abrasado... (AGI, Santa Fe, 22, f.8)". El gobernador Diego López de Escobar decide que la manera más efectiva, por medio de la cual los habitantes, se pueden proteger de futuros ataques es mudar la ciudad más arriba, en las orillas del Orinoco (AGI, Santa Fe, 22, fv.19). Aunque en ese momento, esa

iniciativa no fue suficiente para que los españoles evitaran el saqueo y la quema de la aldea, debido a que tanto los neerlandeses como los caribes habían logrado entrar al pueblo, sin ser detectados, por una parte del caserío que estaba deshabitada, ya que los habitantes se encontraban, en el otro emplazamiento, reconstruyéndolo. Al igual que en el asedio de Recife, que duró desde 1645 hasta 1654 (Flores de Araújo, 2025, p.54) tanto españoles como neerlandeses

contaban con la ayuda de indígenas caribes que les suministraban datos de inteligencia sobre cómo se encontraban armados uno y otro bando. Incluso los neerlandeses habían establecido una alianza con los caribes kariña (Biord, 1995, p.30) quienes a cambio de la obtención de armas de fuego de mantener unas relaciones comerciales más fluidas se comprometían a ayudar a los neerlandeses para expulsar a los españoles de Guayana.

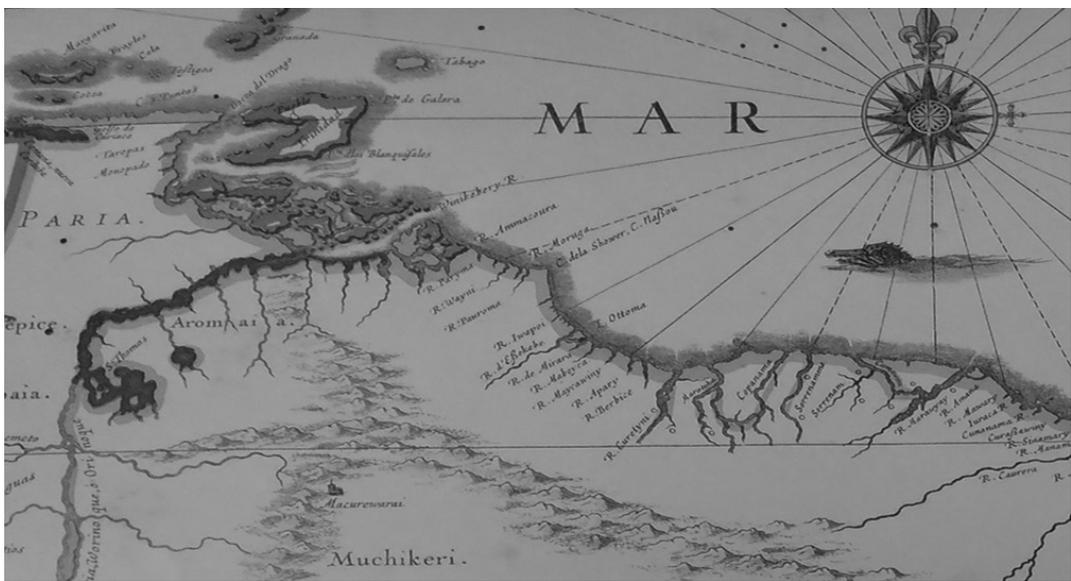


Figura 2: Mapa de Guayana y la costa oriental venezolana<sup>22</sup>, elaborado por el holandés Willem Janszoon Blaeu, hacia 1635.

Los españoles no pudieron defenderse porque carecían de municiones y de otros medios para plantear una defensa efectiva. Pero no obstante, aunque tuvieron tantas privaciones, lograron armarse y consiguieron hacer retroceder al enemigo ya que algunos indígenas caribes, aliados, los ayudaron. Así, por sus propios medios, los habitantes de Guayana lograron fortalecer su posición, demostrando así que haber movido la ciudad de lugar fue un acierto ya que de alguna manera pudo fortificarse la defensa de la urbe contra los ataques de los neerlandeses. Estos continuaron lanzando ofensivas ya que

si bien habían perdido sus territorios en Brasil en 1654, no querían perder las posiciones que habían obtenido en Guayana. Con lo cual en 1637 no sería la última vez que Santo Tomé de Guayana sería asaltada ya que los neerlandeses volverían a pasar por ella en 1664 así como también lo harían los franceses (Cabello Requena, 1996, p.147) en 1684.

Para España poder realizar una defensa exitosa los costos eran astronómicos. “Sustituir o reparar las embarcaciones, construir o renovar las fortificaciones costaba dinero, y los costes iban en aumento (Lynch, 2010, p.391)”. En el oriente vene-

zolano la monarquía hispánica hizo las inversiones necesarias y lugares como la isla de Margarita fueron dotados de varias fortificaciones tales como el Castillo de San Carlos Borromeo el cual se terminó de edificar en 1684 y el Castillo de Santa Rosa en La Asunción construido en 1682. Lo mismo sucedió en Cumana con los Castillos de Santa María de la Cabeza en 1673 y San Antonio de la Eminencia en 1686, respectivamente. En Araya se encuentra la Real Fuerza de Santiago de Arroyo, una fortaleza que había sido edificada para proteger tanto las salinas como los placeres de perlas de las cercanas islas de Margarita y de Cubagua. Esta fortificación fue culminada en el año 1630. No obstante hay que aclarar que muchos de estos baluartes defensivos continuaron sufriendo de modificaciones y de restauraciones hasta bien entrado el siglo XVIII. En el caso de Guayana se construyeron dos fortificaciones. El Castillo San Francisco fue erigido en 1682, cercano al río Orinoco al igual que otra fortaleza llamada San Diego de Alcalá edificada en el año 1734. De igual manera se construyó en 1792 el fortín del Curumo aledaño al río Botanamo, en la Guayana Esequiba (Donís, 1987, p.178).

Como podemos observar la gran mayoría de estas fortificaciones lograron construirse en las últimas décadas del siglo XVII, con lo cual la monarquía hispánica consiguió alcanzar el objetivo de mejorar y optimizar las defensas del oriente venezolano. No obstante, a pesar de esto, España venía experimentando un declive en su economía debido a los múltiples

gastos que debía afrontar la monarquía hispánica tales como luchar en varios frentes tanto en la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) como en la Guerra de los Ochenta años (1568-1648) así como también sofocar la Rebelión de Cataluña o Guerra de los Segadores (1640-1652). Además de que existía una inmensa corrupción entre los funcionarios de la Corona quienes eran los responsables de que la burocracia continuara moviendo los engranajes del Estado. También se encontraba el problema de que los monarcas que se sucedieron en el poder comenzaron a dejar de tomar decisiones importantes para el reino y comenzaron a delegar el poder en la figura de válidos, quienes no siempre eran talentosos ni tenían la capacidad de solucionar los diferentes problemas que afrontaba el imperio español.

En el caso del oriente venezolano al tiempo de haberse construido estas fortificaciones, los ataques de piratas cada vez más fueron bajando su intensidad. No obstante en el siglo XVIII, la situación cambió ya que si un país quería robar, saquear o simplemente adueñarse de un territorio de ultramar que perteneciese a otra potencia, en lugar de enviar barcos piratas, enviaba ejércitos y flotas de una armada naval tal como lo hizo Inglaterra cuando le arrebató a España primero Gibraltar en 1704 y luego la isla de Menorca en 1708, siendo luego estos territorios cedidos en el Tratado de Utrecht en 1713 como consecuencia de la Guerra de Sucesión Española. A su vez, al final de la centuria los ingleses se apoderarían de la isla de Trinidad en el año 1797.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Documentales:

BIBLIOTECA DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES. *Cedulario de la Monarquía Española relativo a la isla de Cubagua* 1523-1550, Tomo I. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1984.

Colección de Archivos del Instituto de Investigaciones Históricas UCAB Archivo General de Indias, (A.G.I)

Audiencia de Santo Domingo legajo 172

Audiencia de Santa Fe legajo 22

Indiferente General, legajo 1868

DONÍS RIOS, Manuel. *El territorio de Venezuela*: documentos para su estudio. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2001.

FUNDACIÓN JOHN BOULTON. *Cedularios de la Monarquía Española de Margarita, Nueva Andalucía y Caracas*. Caracas: Fundación John Boulton, 1967.

### Testimonios históricos:

COLÓN, Cristóbal. Los cuatro viajes. *Testamento*. Madrid: Alianza ([1506] 2007).

HAKLUYT, Richard. *A selection of the principal voyages, traffiques and discoveries of the english nation*. London: William Heinemann ([1582] 1927).

### Fuentes secundarias:

ARMITAGE, David. *The Declaration of Independence*: A Global History. Cambridge: Harvard College, 2008.

BAILY, Bernard. *Atlantic history*: concept and contours. London: Harvard Press, 2005.

BIORD, Horacio. *Tópicos de etnohistoria y socio-lingüística histórica del Orinoco*. Caracas: Trabajo de ascenso, Universidad Católica Andrés Bello, 1995.

BIORD CASTILLO, Horacio. Indios herbolarios y guerreros: los aborígenes de la región centro-norte de Venezuela en la segunda mitad del siglo XVI. En: *Boletín de la Academia de Historia del Estado Carabobo*. Valencia: No. 18, Edición especial, pp. 6-18, 2018.

BRICEÑO IRAGORRY, Mario. *Tapices de historia patria*: esquema de una morfología de la cultura colonial. Caracas: [s.n.], 1982.

BRITTO GARCÍA, Luis. *Demonios del mar*: piratas y corsarios en Venezuela: 1528-1727. Caracas: Fundación Francisco Herrera Luque, 2007.

CABELLO REQUENA, Hildelisa. *Historia Regional del Estado Bolívar*. Caracas: Corporación Venezolana de Guayana, 1996

CABRERA, Geniber. *La piratería en la provincia de Venezuela*: su impacto en la ciudad/ puerto de la Borburata. (Siglo XVI). Caracas: Tesis de doctorado, Universidad Católica Andrés Bello 2013.

CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge. *Entangled Empires: the Anglo-Iberian Atlantic 1500-1830*. Philadelphia: University of Pennsylvania, 2018.

DOLLFUS, Olivier. *El espacio geográfico*. Barcelona: Oikos-tau, 1982.

DONÍS RÍOS, Manuel. El Fortín del Curumo: pilar fundamental de la defensa y consolidación en Guayana para finales del siglo XVIII. En: *Montalbán*. Caracas: No. 19, pp. 177 – 190, 1987.

DONOSO BUSTAMANTE, Sebastián Ignacio. *Corsarios, fortuna, espías y resistencia indígena y afroperuana: el fracaso de la conquista neerlandesa del Perú (1580-1648)*. Quito: Tesis de doctorado, FLACSO Ecuador, 2024, disponible: <https://www.flacsoandes.edu.ec/recursos/wp-content/uploads/2024/05/Tesis-Sebastian-Donoso-version-final-21-05-204-FLACSO ANDES.pdf>

ELLIOTT, J.H. *España y mundo 1500-1700*. Madrid: Alianza, 1990.

FLORES FERNÁNDEZ DE ARAÚJO, Hugo André. Agentes comuns: circuitos de informação, predação marítima e construção imperial no Atlântico português (séculos XVII e XVIII) En: *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*. México: Vol. 25, pp. 51-71, 2025, disponible: <https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n25a04>

FUNDACIÓN JOHN BOULTON. *Cedularios de la Monarquía Española de Margarita, Nueva Andalucía y Caracas*. Caracas: Fundación John Boulton, 1967.

GAMES, Alison, Atlantic history: definitions, challenges and opportunities. En: *American Historic Review*. Chicago, pp. 741-742, 2006, disponible: <http://www.jstor.org/stable/10.1086/ahr.111.3.741>.

GALL, Jacques y GALL, François. *El filibusterismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1957.

HARING, Clarence H. *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. Paris: Desclée de Brower, 1939.

LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: Mapfre, 1992.

LYNCH, John. *Los Austrias 1516-1700*. Barcelona: Crítica, 2010.

MEDINA RUBIO, Arístides. Teoría, Fuentes y Método en Historia Regional. En: *Historia Regional: Siete ensayos sobre teoría y método*. Caracas, Tropikos, 1986.

MORÓN, Guillermo. *Historia de Venezuela: la estructura provincial*, Tomo II. Caracas: Italgráfica, 1971.

MONTAÑEZ SANABRIA, Elizabeth. Nodo de corsarios: las Islas Mocha y Santa María, Siglos XVI y XVII. En: *Intus-legere Historia*. Viña del Mar, Vol. 17, N° 1, pp.246-279, 2023, disponible: <https://intushistoria.uai.cl/index.php/intushistoria/article/view/574/0>

OJER, Pablo. Estudio preliminar y edición crítica. En: *Caulin*, Fray Antonio. *Historia de la Nueva Andalucía*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1987.

OJER, Pablo. *La formación del oriente venezolano*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 1966.

OJER, Pablo. *Las salinas del oriente venezolano en el siglo XVII*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 1958.

QUEZADA, Roselys. *Las salinas de Araya en el contexto colonial y republicano (siglos XVI al XIX)*. Caracas: Tesis de Maestría, Universidad Católica Andrés, 2011.

SUBERO, Jesús Manuel. *Historia del Estado Nueva Esparta*. Caracas: Presidencia de la República, 1980.

TAVERA ACOSTA, Bartolomé. *Anales de Guayana*. Caracas: Auyantepuy, 1954.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Algunos de los autores que mencionan estas etapas de los periplos piráticos son: Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, Jacques Gall y François Gall, *El filibusterismo*, Clarence H. Haring, *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Luis Britto García, *Demonios del mar: piratas y corsarios en Venezuela 1528-1727* y Geniber Cabrera, *La piratería en la provincia de Venezuela: su impacto en la ciudad/puerto de la Borburata. (Siglo XVI)*, Tesis de doctorado.

<sup>2</sup> Jacques Sores fue un pirata francés del que se sabe muy poco. Lo llamaban “El ángel exterminador” por su extrema crueldad. Los subordinados que estaban a su cargo eran hugonotes. Asaltó La Habana en 1555. En ese mismo año asalta la isla de Margarita y en 1567 incendia y saquea Borburata.

<sup>3</sup> Jean Bontemps fue era un corsario francés, quien en 1559, atacó las ciudades de Santa Marta y Cartagena de Indias, en busca de oro y piedras preciosas. En 1571, intentó llevar a cabo un infructuoso asalto a la isla de Margarita pero fue rechazado por las autoridades españolas que la defendieron exitosamente.

<sup>4</sup> François Le Clerc, conocido como “Pata de palo” fue un pirata francés del siglo XVI. En 1553, atacó La Palma, en las islas Canarias. Años más tarde asaltó Puerto Rico y saqueó metódicamente los puertos de La Española, Santiago de Cuba y Panamá.

<sup>5</sup> John Hawkins (1532-1595) fue un navegante, comerciante, contrabandista de esclavos, pirata y corsario inglés. Con la autorización de la reina Elizabeth I de Inglaterra realizó la segunda expedición en 1564, con el propósito de vender esclavos africanos en Borburata, Curazao, Santa María de los Remedios del Río de la Hacha y Cartagena de Indias. Al regresar a Inglaterra, gracias a los sustanciosos dividendos repartidos, fue honrado por la reina con el título de caballero. En 1567 organizó una tercera expedición a la costa occidental de África para luego cruzar el Atlántico llegando a Dominica, isla de Margarita y Borburata, donde vendió esclavos. Llegaría a Inglaterra a finales de enero de 1569, tras un penoso viaje de regreso por falta de víveres.

<sup>6</sup> Marcelo de Villalobos (1480–1526) fue un funcionario español. Licenciado y oidor de la primera Audiencia de Santo Domingo, en 1525 el Rey de España le concedió una capitu-

lación en la que se comprometía a poblar la isla de Margarita, sin embargo aquejado de enfermedades moriría repentinamente, cargado de deudas, en 1526.

<sup>7</sup> Para mayor información sobre este particular véase VENEZUELA-BRITISH GUIANA BOUNDARY ARBITRATION. The case of The United States of Venezuela: before the tribunal of arbitration to convene at Paris under the provisions of the treaty between the United States of Venezuela and Her Britannic Majesty. Signed at Washington February 2, 1897. Volume 4, Appendix Atlas, Baltimore, A.Hoen & co, 1898. P.23.

<sup>8</sup> Jácome de Castellón (1485-1540) fue un mercader de perlas y traficante de indígenas español, funcionario de la Corona española, alcalde de Santo Domingo y uno de los primeros pobladores de la isla de Cubagua.

<sup>9</sup> Para mayor información sobre este particular véase la cédula n° 116 en: BIBLIOTECA DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES. Cedulaario de la Monarquía Española relativo a la isla de Cubagua 1523-1550, Tomo I. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1984, p.161.

<sup>10</sup> Jerónimo de Ortal (1500–1538) fue un conquistador, expedicionario y gobernador español. En 1531 exploró el río Orinoco junto a Diego de Ordás. Al poco tiempo de obtener la capitulación de Paria en 1533 su objetivo fue conseguir hombres y pertrechos para lanzarse a la conquista del Dorado. Al fracasar la expedición, regresó a Cumaná.

<sup>11</sup> Andrew Barker (?-1577), fue un marino mercante de Bristol y que más tarde se hizo corsario. Además de su paso por Margarita y Trinidad, también estuvo en Curazao y en las cercanías de Cartagena de Indias.

<sup>12</sup> Para mayor información sobre este particular véase la cédula n° 128 en: FUNDACIÓN JOHN BOULTON. Cedulaarios de la Monarquía Española de Margarita, Nueva Andalucía y Caracas. Caracas: Fundación John Boulton, 1967, p.141.

<sup>13</sup> Esta isla, no es el istmo que se halla situado al noroeste de La Española, y en la cual, durante el siglo XVII, se hallaba habitada por bucaneros y filibusteros y en la que se encontraba la sede principal de la cofradía de piratas llamada Hermanos de la Costa. Por el contrario se trata de la isla que en la actualidad pertenece a Venezuela y que se haya ubicada al sur del mar Caribe y al norte de Río Chico, a unos 85km de distancia, y al oeste de la isla de Margarita, a unos 140km de distancia.

<sup>14</sup> Francis Drake (1543-1596) fue un explorador, comerciante de esclavos, político y pirata inglés. Fue la segunda persona en darle la vuelta el mundo en una sola expedición, después de Fernando de Magallanes. Participó en la primera expedición que realizara John Hawkins a Borburata en 1564. En 1595 propuso una incursión contra la América Española, que tenía como objetivo principal establecer una base inglesa permanente en Centroamérica. Sin embargo, fracasó y murió frente a las costas de Panamá.

<sup>15</sup> Walter Raleigh (1552-1618) Fue un estadista, soldado, escritor, explorador y pirata inglés. En 1595, organizó la primera de dos expediciones para encontrar El Dorado. En 1603, Raleigh fue encarcelado en la Torre de Londres, por estar involucrado en un complot para deponer al rey James I. En 1616, emprendió una segunda expedición en busca de El Dorado. Cuando regresó a Inglaterra, fue arrestado y posteriormente ejecutado, para apaciguar a los españoles, en 1618.

<sup>16</sup> Diego Brochero de la Paz y Anaya (¿?-1625) fue un navegante y militar español. Durante muchos años practicó el corso para proteger las costas españolas. Fue superintendente de las armadas reales.

<sup>17</sup> Guillermo Semple (1546-1633) fue un militar escocés. En 1573, Semple ofreció sus servicios, a la Corona de España con el fin de iniciar un contacto entre Felipe II y María I de Escocia. Tiempo después se establecerá en Madrid hasta su muerte.

<sup>18</sup> Diego Sarmiento de Acuña, (1567-1626) fue un diplomático español, caballero de la orden de Calatrava y embajador de España en Inglaterra durante los años 1613 y 1622.

<sup>19</sup> Estas fuentes primarias que citamos, las obtuvimos en los archivos del Instituto de Investigaciones Históricas Hermann González Oropeza de la Universidad Católica Andrés Bello. Los archivos que consultamos allí son traslados de los archivos que reposan en el Archivo General de Indias que se encuentra en Sevilla, España.

<sup>20</sup> Adriaen Janszoon Pater (¿?-1631) Fue un oficial naval neerlandés. Además de su paso por Guayana participó en la conquista neerlandesa del Brasil ocurrida a partir de 1630. Murió luchando contra la armada comandada por el oficial español Antonio de Oquendo quien tenía como objetivo recuperar Pernambuco.

<sup>21</sup> Para mayor información sobre este particular véase HERRERA CUENCA, Gabriel. *El oriente venezolano y las dinámicas del Atlántico. Filibusterismo, población y territorialidad (Siglos XVI-XVII)*. Caracas: Tesis de maestría, Universidad Católica Andrés Bello 2024.

<sup>22</sup> Para mayor información sobre este particular véase VENEZUELA-BRITISH GUIANA BOUNDARY ARBITRATION. The case of The United States of Venezuela: before the tribunal of arbitration to convene at Paris under the provisions of the treaty between the United States of Venezuela and Her Britannic Majesty. Signed at Washington February 2, 1897. Volume 4, Appendix Atlas, Baltimore, A.Hoen & co, 1898. P.25.



# A pedagogia da viagem: educação de guardas-marinha no “Diário de uma viagem ao Brasil” de Maria Graham (1821-1822)

## *La pedagogía del viaje: educación de guardiamarinas en el “Diario de un viaje a Brasil” de Maria Graham (1821-1822)*

**Daniel Barreto Lopes**

Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), possui graduação em História pela Universidade Federal do Ceará (UFC), onde é membro, desde 2013, do Grupo de Estudos e Pesquisa em Patrimônio e Memória (GEPPM). Atualmente, é pesquisador do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). E-mail: danielbloopes18@gmail.com / barreto.daniel@marinha.mil.br

### RESUMO

Este trabalho traz uma leitura do “Diário de uma Viagem ao Brasil”, da viajante e escritora britânica Maria Graham no ano de 1821. Maria Graham chega ao Brasil acompanhando seu marido, comandante naval do HMS Doris, que vem assegurar os tratados comerciais britânicos na América do Sul no contexto das Guerras da Independência. Na qualidade de professora de jovens guardas-marinha, analiso aqui como a viajante empreendeu, a partir de sua experiência como viajante, uma “pedagogia da viagem” junto aos seus alunos, revelando-nos uma pedagogia que utiliza a viagem como instrumento de conhecimento. Impulsionada pelas explorações territoriais na América do Sul, como parte da política colonial britânica, a viajante, cultivada pela estética naturalista e cientificista do início do século XIX, conduzirá e orientará seus jovens alunos a visitas e passeios pela sociedade colonial brasileira, registrando os hábitos dos moradores, a fauna, a flora e o regime de trabalho escravista.

**PALAVRAS-CHAVE:** História Marítima; Educação; Viagem.

### RESÚMEN

*Este trabajo presenta una lectura del “Diario de un viaje a Brasil”, de la escritora viajera británica Maria Graham, en el año de 1821. María Graham llega a Brasil acompañando a su marido, comandante naval del H.M.S Doris, quien viene a asegurar los derechos comerciales británicos en América del Sur en el contexto de las guerras de independencia. Como docente de jóvenes guardiamarinas, analizo aquí cómo la viajera emprendió, a partir de su experiencia como viajera, una “pedagogía del viaje” con sus alumnos, revelándonos una pedagogía que utiliza la viaje como instrumento de conocimiento. Impulsada por las exploraciones territoriales en América del Sur, como parte de la política colonial británica, la viajera, cultivada por la estética naturalista y científica de los principios del siglo XIX, conducirá y guiará a sus jóvenes alumnos en visitas y recorridos por la sociedad colonial brasileña, registrando las costumbres de los residentes, la fauna, la flora y el régimen de trabajo esclavo.*

**PALABRAS CLAVE:** Historia Marítima; Educación; Viaje.

## A VIAJANTE

Maria Dundas Graham (posteriormente, após segundas núpcias, Maria Dundas Callcot, ou Lady Callcot), foi uma escritora inglesa, nascida em 1785. Ao longo de sua vida, escreveu livros das mais diversas temáticas, grande parte inspirado em suas viagens, como história, história da arte, botânica, traduções e livros de pedagogia infantil.

Maria Graham produziu, sobretudo, um dos principais relatos sobre o cenário político e cotidiano do Brasil à época das Guerras da Independência nas colônias da América Portuguesa e Espanhola.

Os respectivos *Diário de viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823* e *Diário de su residência em Chile (1822) y de su viaje al Brasil (1823): San Martín – Cochrane – O’Higgins*, publicados na Inglaterra em 1824, fazem parte da experiência de viagem de Maria Graham pela América do Sul. Esses são documentos de grande valor histórico e cultural, mostrando o olhar de uma legítima representante do Império Britânico sobre o território, sociedade e cultura dos povos sul-americanos em luta pela libertação do jugo colonial ibérico.

Maria Graham fez parte do universo letrado britânico, estabelecendo contato com ilustrados intelectuais, cientistas, naturalistas, pintores e escritores da época recebendo assim uma educação diferenciada das demais mulheres do período.

Sendo filha de um almirante da Marinha Real Britânica, Maria Graham experimentou desde cedo o sabor e os perigos das viagens marítimas a vela, acompanhando o pai em suas missões navais. Muitos dos livros publicados por Maria Graham referem-se a lugares que visitou, chegando a publicar, ainda antes de visitar o continente sul-americano, relatos sobre suas viagens à Índia e à Itália<sup>1</sup>.

Durante uma das viagens marítimas com seu pai, conheceu aquele que viria a ser seu marido, o Capitão da Marinha Britânica Thomas Graham, que a levaria também em suas missões navais. Numa viagem a serviço pelo continente sul-americano, acompanhou o esposo a bordo da HMS *Doris*<sup>2</sup>, na condição de professora de jovens aspirantes a oficiais da Marinha Britânica. O objetivo também da viagem marítima era monitorar a situação das colônias ibéricas (envolvidas em lutas pela emancipação política) e defender os interesses das comunidades britânicas ali residentes.

Os britânicos atuavam, desde meados do século XVIII e início do século XIX, como uma nação que exercia sua soberania pelos mares, regulando os conflitos entre as elites coloniais, defendendo o livre-comércio e a circulação de produtos manufaturados britânicos. Assim, a abertura dos portos latino-americanos aos produtos da Revolução Industrial Britânica era um fator estrategicamente a ser garantido pelo Império Britânico.

Os britânicos consolidaram sua hegemonia política no século XIX não apenas pela força de suas armas. Por meio de um intrincado jogo diplomático, “elaboraram uma nova forma de controlar o mundo, pautada não apenas na supremacia militar, mas na construção de laços políticos e econômicos e na coleta sistemática de dados e espécimes, analisados em busca de potencialidades a explorar” (PASSETI, 2014, p.912).

Assim, na condição de professora de guardas-marinha<sup>3</sup>, a viajante, cultivada pela estética naturalista e cientificista do início do século XIX, impulsionada pelas explorações territoriais na América do Sul, aos 36 anos de idade, atravessa o Oceano Atlântico, visitando o Brasil e o Chile entre os anos de 1821, 1822 e 1823.

O recorte temporal, espacial e das fontes do presente trabalho é delimitado

a partir da chegada de Maria Graham ao Brasil no ano de 1821. A partir de extratos do “Diário de viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823<sup>4</sup>”, concentro-me em sua primeira estadia no Brasil e em suas estadias pelas províncias de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro no ano de 1821.

Aqui, a viajante conduzirá e orientará seus jovens alunos pelas ruas e vielas da sociedade colonial brasileira, em excursões em meio às imponentes florestas tropicais atlânticas, registrando os hábitos dos moradores, a fauna, a flora e o regime de trabalho escravista, além de testemunharem a atmosfera política que culminou no processo de Independência do Brasil.

## **A EDUCADORA**

Vemos nos relatos que, a bordo do HMS *Doris*, Maria Graham colocou em prática sua bagagem letrada de viajante com seus alunos aspirantes a oficialidade naval britânica. As principais lições ensinadas a bordo identificadas foram geografia, astronomia, literatura, história, botânica e aritmética. Tais lições são complementares aos trabalhos genuinamente marinhaes, com a “arte das navegações a vela”.

Chegando ao Brasil, Maria Graham tece diversas observações da viajante da natureza, comércio, arquitetura, espaços públicos e privados, vestimentas, paisagens e cotidiano. O caminhar livremente pelas ruas, os passeios, o relacionamento com a paisagem circundante, registros orais de trabalhadores livres e escravizados são parte da pedagogia de Maria Graham para com seus alunos, mostrando assim na prática a condição das viagens exploratórias que estes iriam encarar pelo “Novo Mundo”.

Com uma visão de mundo abrangente, assevero que Maria Graham põe em prática

a própria condição de viajante como instrumento de educação, colocando-a mesmo como exemplo de viajante e de condutora das relações pessoais e profissionais.

A atração pelo “outro” também faz parte da estética viajante. Através das lentes românticas em sintonia com o iluminismo roussseauiano e seu culto ao primitivismo cultural, o apelo do exótico, o espírito poético, a oralidade, a imaginação, o espírito criativo em oposição ao artificialismo, a natureza, o coração, o primitivo, todos esses aspectos estão imbricados nos relatos de Maria Graham em relação ao Brasil colonial.

A condição de deslocamento espacial obriga o viajante ao encontro do “desconhecido”, ao choque cultural entre costumes distintos e às observações e catalogações do mundo natural, bem como suas potencialidades econômicas atinentes aos interesses colonialistas britânicos.

Conjugado a interesses ligados a expansão colonial e mapeamento dos territórios, as missões navais do período possuíam caráter de “viagens exploratórias”. As viagens marítimas de cunho exploratório carregavam também o adjetivo de “científicas” desde finais do século XVIII e início do século XIX. No contexto da organização das expedições navais de circum-navegações voltadas para a exploração e mapeamento cartográfico, exploração e descoberta de novos territórios,

... as instruções orientavam a observação sistemática, a coleta cuidadosa e o tratamento de todas as informações, animais, plantas e minerais ao longo do percurso, bem como a organização e o estudo material depois de sua incorporação às coleções de museus, arquivos, bibliotecas e jardins botânicos da Europa (TURAZZI, 2020, p.35-36).

Desse modo, tais expedições marítimas tinham que ser conduzidas por co-

mandantes navais “que tinham sob suas ordens oficiais, cartógrafos, desenhistas e cientistas de diversas áreas (naturalistas, astrônomos, botânicos, geógrafos e outros)” (TURAZZI, 2020, p.35). A fim de obter informações pormenorizadas dos continentes e portos visitados nas possessões ultramarinas, era de suma importância para a política imperialista um relatório qualificado das viagens exploratórias, exigindo assim que a formação dos futuros oficiais comandantes fosse a mais polivalente e cosmopolita possível.

A sistematização do conhecimento obtido pelas viagens foi transformada em relatórios e livros publicados ao público (desenhos, mapas, diários, relatórios etc.). A literatura de viagem, nesse sentido, foi um gênero bastante difundido no século XIX.

Tomando emprestada a análise que Cielo Griselda Festino (2006) empreende a partir da leitura de Mary Louise Pratt e o conceito de “Olhos do Império”<sup>5</sup>, os diários de viagens tinha dois propósitos iniciais: “o primeiro era introduzir novos territórios ao já conhecido... o segundo, consolidar a identidade britânica, através da sua comparação com outras culturas consideradas, por eles, como primitivas” (FESTINO, 2006, p.10).

Partindo do primeiro propósito, analiso aqui o fato de que, a partir dos relatos e das excursões pelo território brasílico, os novos territórios eram, além de registrados e cartografados, tidos como “laboratórios educacionais” para a formação de oficiais da Marinha Britânica, treinando seus olhares acerca dos aspectos culturais e naturais.

Esse olhar de viajante de Maria Graham insere-se dentro da ascensão do olhar iluminista pelo e a partir do mundo natural. Destaco aqui a junção do olhar iluminista, herdeiro das ideias de igualdade de direitos, educação civilizatória e livre comér-

cio entre as nações independentes, com a perspectiva naturalista, ou seja, a metodologia de classificação taxonômica lineana direcionada ao mundo natural.

Destaco também, na esteira pedagógica analítica de Maria Graham, a partir dos relatos de viagem no Brasil, que além das conhecidas lições ministradas a bordo da HMS *Doris*, a viajante foi além de uma educação formal, utilizando sua experiência de viajante como metodologia pedagógica e instruindo seus jovens alunos na metodologia de pesquisa dos viajantes científicas do século XIX.

## A “ESCOLA FLUTUANTE”

Um navio é, sobretudo, um espaço flutuante que, para existir, primeiramente, a ciência precisa se impor à vontade humana. A bordo da HMS *Doris*, Maria Graham realizou as atividades de professora essencialmente com base em um currículo especificamente voltado para o conhecimento científico que formasse os futuros oficiais para as navegações em alto-mar.

Era comum as embarcações, em viagens a serviço, também servirem como “viagens de instrução” para novatos e aspirantes a oficiais que estavam iniciando a carreira naval. Tais viagens asseguravam o treinamento marinho adequado e a instrução a bordo necessária à profissão naval.

As viagens de instrução incluíam em seus roteiros escalas em portos espalhados pelos cinco continentes, propiciando contato com a cultura e o território dos povos visitados. Posteriormente, conforme César (2013), as tais viagens de instrução dariam origem aos navios-escola das Marinhas de Guerra, preservando-as como tradição naval e proporcionando aprimoramento histórico-cultural e formação humanística aos integrantes de suas tripulações.

As viagens marítimas assim constituem-se genuinamente numa “missão pedagógica”, preparando os jovens aspirantes a oficiais da Marinha para além das fronteiras continentais, instruindo-os para o conhecimento das relações marítimas e a conquista de territórios além-mar.

Provenientes das classes mais abastadas da sociedade britânica, os jovens adquiriam o conhecimento a bordo de um navio mediante embarque: “Tais navios eram onde esses jovens seriam formados nas lides marinheiras, como líderes militares nos combates, reunindo conhecimentos sobre a arte da navegação (matemática e astronomia), a guerra no mar (a tática naval e a manobra dos navios a vela, algo bastante complexo) e o manejo de armas” (CABRAL, 2021, p.131). Segundo o historiador naval Francisco Eduardo Alves de Almeida (2011), a vida a bordo para aqueles jovens guardas-marinha era realmente dura:

Normalmente o jovem midshipman recebia aulas formais a bordo de navegação, astronomia, trigonometria, além de artilharia por um mestre-escola devidamente contratado para isso. A disciplina era rígida e era exigido o cumprimento de diversas tarefas a bordo e qualquer deslize era reportado ao comandante para as punições regulamentares, inclusive chibatadas, se fosse o caso. Quando não existia um mestre-escola o próprio comandante do navio ministrava as aulas. (ALVES DE ALMEIDA, 2011, p.9).

A experiência de uma viagem marítima oferecia aos jovens guardas-marinha que embarcavam os conhecimentos teóricos e práticos imprescindíveis à navegação oceânica, bem como instrução para atividades científicas e observação geográfica. Nesse ínterim, o objetivo era formar futuros oficiais, iniciando-os nas rotinas de bordo.

Conforme a própria Maria Graham:

Nossa escola para os rapazes de bordo está agora bem organizada... a dos guardas-marinha vai muito bem; funciona na cabine de frente, às vistas do comandante. A presença deste é não somente uma ameaça à vadiação e ao barulho, mas um incentivo ao esforço. Ele está muito ansioso para torná-los aptos a serem oficiais e homens do mar capazes e bons cavalheiros, tanto no mar como em terra... o trabalho regular, do navio, a escola, as observações astronômicas, o estudo de história, das línguas modernas, e a atenção em observar tudo o que se passa, enchem completamente o nosso tempo (GRAHAM, 2021, p.106).

Para ser um oficial da Marinha Britânica os jovens tinham que aprender as lides marinheiras complementado com uma erudita educação que os formasse como parte de uma “nobreza naval”, adquirido uma educação enciclopédica e humanística, dominando várias áreas do conhecimento.

Maria Graham menciona em seus relatos as disciplinas que eram lecionadas a bordo, divididas em aulas teóricas e práticas, que corroboram a ideia do navio como uma “escola flutuante”:

Os livros que desejamos que sejam lidos por nossos rapazes são: história, particularmente da Grécia, Roma, Inglaterra e França; um esboço da história geral, viagens e descobertas; alguma poesia; e literatura geral em francês e inglês; Delolme, com o capítulo final de Blackstone sobre a história da lei e da constituição da Inglaterra; depois o primeiro volume de Blackstone, os Ensaios de Bacon, e Paley. Temos somente três anos para trabalhar e como a tarefa da vida deles é aprender a profissão, incluindo matemática, álgebra, astronomia náutica, teoria e prática de navegação, e deveres dos oficiais, com todos

os aperfeiçoamentos técnicos a ela ligados, isto é tudo que ousamos propor (GRAHAM, 2021, p.107).

A educação das viagens e expedições navais, bem como a difusão do gosto pelas grandes navegações, passava também pelas árduas experiências das severas condições de bordo nos navios a vela.

A longa ausência de casa, os quartos de serviço<sup>6</sup>, a alimentação precária e as péssimas condições sanitárias (superlotação, umidade e falta de ar dentro do navio), os acidentes de trabalho, as tempestades, a disciplina severa, as punições corporais, e as temíveis doenças como o escorbuto e o beribéri eram condições que levavam muitos marujos aos limites da exaustão física e mental.

Vivendo na embarcação e fazendo parte da tripulação, vivenciando todos os perigos em alto-mar, mesmo assim, Maria Graham também aprendia com seus alunos: “À noite, sentei-me por longo tempo no tombadilho, ouvindo as canções marítimas com as quais a tripulação se distrai durante a vigilância da noite” (GRAHAM, 2021, p.96). A viajante chegou a presenciar o famoso rito de passagem da linha do Equador, fato que os transformava a em verdadeiros “homens do mar”.

E para marcar importante evento, era planejado o tão esperado “festival dos homens do mar pela passagem da linha”:

Já começamos a planejar o festival dos homens do mar pela passagem da linha. Não sei de onde deriva o costume, mas os árabes o observam com cerimônias não muito diferentes das usadas pelos nossos marinheiros. Hoje uma carta, com um esquema do festival projetada foi mandada ao comando. Vou copiá-la, bem como a resposta. Venho a saber que alguns capitães preferem distribuir dinheiro no próximo porto a permitir este dia de desordem.

Talvez tenham razão, e talvez com o tempo o costume fique esquecido; mas será melhor assim? É a única festa do marinheiro. Gosto deste festival; põe o coração à larga para a gente se divertir. A monotonia de ver sempre uma classe que detém a inteligência; outra que entra com os braços, a trabalhar todos os dias em direções, senão opostas, ao menos diversas, é quebrada. Numa festa todos os corações batem do mesmo modo (GRAHAM, 2021, p.107).

**Maria Graham toma partido daquela gente marinheira que festeja, observando a cena montada pelos marinheiros formada pela corte do “pai aquoso” Netuno e seus filhos, ao lado de Anfitrite, num carro puxado por cavalos-marinhos:**

Depois de andar em volta do tombadilho, de uma conferência com o capitão e de uma libação sob a forma de um cálice aguardente, no qual o deus e a deusa rivalizavam em devoção, a brincadeira começou. Era preciso fazer a barba de brincadeira ou pagar uma taxa para que os candidatos fossem admitidos às boas graças do pai aquoso; e enquanto ele fiscalizava o negócio, todo o resto das pessoas do navio, oficiais ou não, começou a batizar-se mutuamente e sem piedade. Nenhum a não ser as mulheres, escapou e, estas mesmas, por se refugiarem na minha cabine. O oficial de quarto, as sentinelas, os quarteis-mestres e os que eram absolutamente necessários para vigiar o navio, são naturalmente considerados sagrados, de modo que alguma ordem se conserva. Parecia realmente que a loucura dominava, mas, no momento marcado, onze e meia, tudo cessou, ao meio dia todo mundo estava a postos, os tombadilhos secos e o navio restituído à boa ordem do costume. Todos os oficiais de carreira jantaram conosco e envaideceram-nos de ter terminado o dia tão alegremente como o havíamos começado. (GRAHAM, 2021, p.110-111).

A viajante torna-se assim pertencente àquela comunidade de homens do mar, criando assim uma relação de proximidade e pertencimento fundamental para a sua prática como professora. Tal relação de confiança é essencial para atingir os objetivos de sua docência: formar jovens guardas-marinha na metodologia de observação, mapeamento, coleta e exploração com bases científicas o território brasileiro.

## **AS EXCURSÕES**

A partir da leitura de seu diário, percebe-se que Maria Graham fora uma entusiasta da metodologia científica de pesquisa dos viajantes naturalistas de sua época, como já demonstrei mais acima. Aqui cabe uma nova reflexão.

O campo da ciência denominado história natural, dominado pelos viajantes naturalistas em busca de descobertas científicas, fora fruto da cultura europeia oitocentista cuja metodologia de catalogação e sistematização do mundo biofísico buscava organizar os objetos coletados e catalogados oriundos das viagens científicas pelos territórios mapeados nas colônias e visibilizá-los ao público letrado através dos gabinetes, museus, herbários, jardins e livros.

A História Natural ramifica-se em várias outras disciplinas, como a fisiologia, a anatomia comparada, a paleontologia, a botânica, a antropogeografia, taxionomia, geologia, dentre outras. No decurso de sua viagem ao Brasil, a viajante inglesa aplica várias dessas práticas, demonstrando uma profícua viajante naturalista.

Durante as excursões com os guardas-marinha, Maria Graham carregava um caderno de desenho e aquarelas, mostrando assim sua metodologia de trabalho muito semelhante ao de uma naturalista, coletando e desenhando várias espécies da flora brasileira. Produziu também diver-

sas imagens de paisagens, arquitetura e tipos sociais do cotidiano urbano e rural do Brasil da primeira metade do século XIX.

A caminho do Brasil, Maria Graham, desembarcando na Ilha de Funchal, inicia os guardas-marinha na prática das andanças em terra, realizando as primeiras observações da natureza e paisagem:

Logo cedo na manhã de 19 [de agosto de 1821], levamos uma boa parte dos guardas-marinhas a terra para gozar os primeiros prazeres de andar em país estrangeiro. Para eles era novidade ver a palmeira, o cipreste, a yucca, juntamente com o milho, a banana, a cana-de-açúcar, cercados de parreiras, enquanto os pinheiros e castanheiras cobriam os montes. Fizemos com que os rapazes cavalgassem em mulas e dirigimo-nos à pequena matriz, me geral tomada como convento, chamada de Nossa Senhora do Monte. (GRAHAM, 2021, p.93).

Através da leitura acima, percebe-se uma maneira de viajar tendo como metodologia a “natureza como um livro aberto”, revelando-nos assim uma influência da “ciência humboldtiana” de observação.

A visão do mundo natural enquadrada pela vontade científica foi popularizada na Europa, em início do século XIX, pelo viajante naturalista prussiano Alexander von Humboldt (1769-1859). Introduzindo uma metodologia do viajante associado às descobertas e explorações geográficas, Humboldt virou referência e paradigma de viagens exploratórias pelo mundo. Suas viagens pela América do Sul<sup>7</sup> tornaram-se paradigmáticas no universo letrado e científico europeu, influenciando vários outros viajantes.

A expedição de mapeamento da costa sul-americana em 1839 realizada pelo HMS *Beagle*, a título de exemplo, comandada pelo Capitão Robert FitzRoy (1805-1865), o

qual teve a bordo o jovem botânico e naturalista Charles Darwin (1809-1882), fez uso sistemático da literatura de viagem de Humboldt. Segundo Turazzi (2020, p.146), em viagens de exploração e descobertas,

Uma boa biblioteca podia ser tão importante quanto os víveres e os medicamentos, as cartas náuticas e os instrumentos de navegação. Viajantes da época referem-se à leitura como atividade essencial para a vida a bordo, assim como as missões que desempenharam. Darwin, por exemplo, dizendo-se espremido entre os livros ao dormir no *Beagle*, dedicou parte substancial de suas leituras às obras de Humboldt que integravam a biblioteca de qualquer viagem do gênero.

A fauna e flora observadas por Darwin, na segunda viagem exploratória do HMS *Beagle* pela América do Sul, deu origem, em 1859, ao livro *Origem das Espécies* e tese científica da “seleção natural.” Desse modo, caminhavam juntos as expedições navais, a “ciência das descobertas” e a expansão colonial britânica, legitimando-se mutuamente (PASSETI, 2006, p.917).

Inserida e educada nessa cultura, e influenciada pelo *ethos* cientificista da História Natural, Maria Graham traz o ofício dos naturalistas para dentro da pedagogia da Marinha Britânica, formando futuros oficiais de Marinha para o domínio não apenas da navegação, mas o controle territorial e seus recursos naturais além-mar.

A ideia é formar também jovens oficiais de Marinha dentro da metodologia “naturalista”, enveredando as expedições para as grandes descobertas e coletas biogeográficas. A experiência das viagens, das descobertas científicas e dos aperfeiçoamentos tecnológicos náuticos caminhava assim *pari passu* com o avanço da civilização europeia, sendo a literatura de viagem largamente publicada, e servindo como relatórios de mapeamento dos territórios.

As medições e observações sempre fizeram parte do cotidiano das viagens marítimas, o que denota a inclinação dos homens do mar a prospecções também em terra. As minuciosas descrições em diários de bordo acerca das observações do céu e mar são ensinadas aos alunos a bordo como vemos no relato abaixo:

O céu e o mar precisam ser observados para podermos saber as leis que regulam suas grandes mudanças ou acidentes... daí acontece que as mais corriqueiras minúcias dos primeiros navegadores, o nascer e o pôr do sol, as razões diárias de comida e de água, são lidas com mais profundo interesse que a mais viva viagem por países civilizados e cidades populosas (GRAHAM, 2021, p.106).

A aproximação da HMS *Doris* da costa do Brasil se dá em 21 de setembro de 1821, nas proximidades de Olinda, na província de Pernambuco. Sempre atenta às singularidades da viagem, Maria Graham relata, na chegada ao porto, “os pequenos e curiosos barcos, canoas, catamarans e jangadas, que navegam, remam e voam em torno do navio” (GRAHAM, 2021, p.114). É interessante a descrição das manobras de entrada no porto de Recife, passando pela barreira natural dos corais:

Do navio, ancorado a três milhas da cidade, vemos os navios ancorados além do recife contra o qual o mar se quebra continuamente; mas até penetrar dentro deste recife, não tinha a menor ideia da natureza do fundo. A corrente que tocava a praia parecia tremenda se não estivéssemos prevenidos e não tivéssemos feito demoradamente nosso percurso de três milhas. Aproximamo-nos da praia arenosa entre Olinda e Recife tão de perto que pensei que íamos desembarcar ali... (GRAHAM, 2021, p.116).

Manobras de atracação em portos são

parte importante da aprendizagem dos guardas-marinha. Maria Graham aproveitou então para analisar a formação natural dos recifes de corais na costa pernambucana. A metodologia aqui reside em não apenas identificar os recifes de corais, mas compreendê-los!

Em terra, a “escola flutuante” se depara com um mundo novo, uma nova natureza pronta a ser explorada, uma nova paisagem pronta para ser registrada. Mas nem tudo reluzia aos olhos civilizados dos ingleses. Um degradante costume incomodava deveras o humanitarismo inglês: o uso massivo de trabalho africano no Brasil. É interessante destacar que pela primeira vez, os jovens guardas-marinha e Maria Graham se deparam com um mercado de escravos:

Era a primeira vez que tanto os rapazes quanto eu estávamos num país de escravidão, e por mais que os sentimentos sejam penosos e fortes quanto em nossa terra imaginamos a servidão, não é nada em comparação com a visão tremenda de um mercado de escravos... o espetáculo nos fez voltar ao navio com o coração pesado e com a resolução “não ruidosa, mas profunda” de que tudo o que pudéssemos fazer no sentido da abolição ou da atenuação da escravatura seria considerado pouco (GRAHAM, 2021, p.119-120).

Os viajantes se viram perturbados e indignados com a visão de seres humanos sendo vendidos como mercadorias, a olhos vistos, em praça pública. A escravidão era vista pela Inglaterra como o maior símbolo do atraso das sociedades americanas, e também um empecilho para a ideia de civilização. A escravidão era vista pelos ingleses, de modo geral, como um “duplo atraso”:

A primeira era causada não pela presença física dos negros, mas pela

manutenção de sua cultura original, caracterizada por agressividade, religiosidade equivocada e sensualidade. A segunda era decorrência da primeira: a dura exploração dos escravos afastou os brasileiros do espírito do trabalho, transformando-os em indolentes, violentos, empobrecidos e embrutecidos (PASSETI, 2014, p.926).

A missão civilizadora propagada pelo Império Britânico, pautada em seu humanitarismo igualitário, moral cristã, trabalho assalariado e livre mercado, colocava Maria Graham e seus viajantes no centro da querela do Império Britânico contra o tráfico de escravos africanos<sup>8</sup>.

O autor acima disserta acerca dos princípios civilizatórios do “imperial humanitarismo” britânico, que “...defendiam o tratamento ‘correto’ aos nativos, sua conversão ao cristianismo e ao mundo ocidental do trabalho mediante convívio, aprendizado e modelo de imigrantes trabalhadores e ordeiros (PASSETI, 2021, p.927).

Sob esses mesmos princípios estavam imbuídos os viajantes da HMS *Doris*. Para Maria Graham o tráfico de escravizados africanos para as colônias brasileiras representava o atraso civilizatório, o Império Britânico não mediria esforços para combater tal prática, legitimando assim a própria presença inglesa no continente americano.

As condições degradantes das relações de trabalho oriundas de uma sociedade escravista, levando ao mau usufruto dos recursos naturais e humanos, acabavam por legitimar “uma intervenção comercial inglesa de maiores proporções na América do Sul” (FESTINO, 2006, p.18). Desse modo, Maria Graham acaba por representar a junção entre a Marinha Britânica, a expansão colonial e os saberes que formarão os sujeitos da exploração territorial e marítima.

É nessa sociedade escravocrata que Maria Graham se debruçará em análises, muito semelhantes, por vezes, as descrições etnográficas. Exemplo disso é a descrição de Maria Graham acerca dos sertanejos da província de Pernambuco, como uma “casta de homens rudes e ativos, na maior parte agricultores” (GRAHAM, 2021, p.120).

Em Pernambuco, a tripulação da *Doris* foi tratada cordialmente tanto pelos portugueses como pelos patriotas brasileiros. Aos olhos da viajante, o desmembramento do território da antiga América Portuguesa em vários países parecia inevitável caso não houvesse uma tomada de posição mais centralizadora vinda da corte no Rio de Janeiro.

Os brasileiros das colônias estavam em crescente conflito com os portugueses. Tendo sido abolido o Pacto Colonial com a metrópole portuguesa devido à Abertura dos Portos às Nações Amigas a partir de 1808, as províncias da colônia lusitana na América vinham experimentando ares de autonomia política, tendo o Rio de Janeiro sido transformado em capital do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve.

Em 1820, irrompe uma rebelião na cidade portuguesa do Porto, sendo promulgada uma constituição liberal e convocadas as Cortes para exercer o poder supremo do Reino Unido do Brasil, Portugal e Algarve. As Cortes representavam o poder reacionário e hostil à pretensa autonomia brasileira, retirando as províncias e suas juntas governamentais da esfera de autoridade do Rio de Janeiro e sujeitando-as novamente a Lisboa, fazendo retornar assim o defenestrado Pacto Colonial.

O Príncipe Regente no Brasil, D. Pedro, desobedeceu a ordem das Cortes para regressar a Portugal, decidindo ficar no Brasil, dando início aos acontecimentos que levaram à Independência política do Brasil em relação a Portugal.

Os viajantes estabeleceram contato com ambos os grupos políticos, recebendo convites para diversas ocasiões sociais: “Hoje diversos oficiais e guardas-marinha da *Doris* acompanharam-nos a jantar em casa do governador às quatro e meia da tarde (GRAHAM, 2021, p.129)”. Nessas ocasiões, é interessante ressaltar o comportamento social dos oficiais e guardas-marinha como representantes do progresso civilizatório, em contraponto à sociedade latifundiária, agrária e escravocrata brasileira.

Em outra ocasião social, convidados para um jantar com os “patriotas”, os costumes privados de uma típica casa brasileira são observados a partir da degustação de um típico prato brasileiro, um pirão de farinha de mandioca com iscas de peixe:

Em volta dos dois pratos principais havia outros da mais saborosa natureza: enguias fritas com ervas aromáticas, mariscos preparados com vinho e pimenta e outros da mesma espécie. Dentro desses também cada homem punha sua mão indiscriminadamente, e metendo um bocado no prato fundo, ensinaram aos nossos oficiais como comer este substituto do pão de trigo e engolir sem preocupação de ordem de limpeza (GRAHAM, 2021, p.140).

Os viajantes, antes de deixarem a província de Pernambuco, ainda provaram mais do alimento de gente pobre e escrava (GRAHAM, 2021, p.144), como carne de charque banhada em sopa de mandioca, leite de coco, frutos do mar, frutas tropicais etc. Enquanto caminhavam pelas praias, colhendo flores, reunindo plantas, praticando caça, na companhia de contrarêneos e moradores locais, sempre o olhar de viajante atento, exercício contínuo e ininterrupto. Tudo devia ser anotado:

O Sr. Dance, o Sr. Glennie e eu fomos indicados para tomar conta de um grande grupo de guardas-ma-

rinha, que ainda não puderam dar uma volta na praia. Vamos passar o dia na Ilha dos Coqueiros, que fica a boa distância pelo porto adentro, no interior do recife de Pernambuco. Enquanto navegávamos ao longo da rocha, observamos que ela é coberta de ouriços, pólipos, bernaclas, patelas e revestida de conchas bivalves menores do que as ostras e bribições... entrementes os rapazes e eu tivemos bastante vagar para examinar a ilha (GRAHAM, 2021, p.141).

Em 14 de outubro de 1821, a HMS *Doris* levantou âncora em direção à Bahia, chegando em Salvador em 16 de outubro. A entrada da baía é descrita com grande esmero por Maria Graham. Desembarcando pelo cais do Arsenal de Marinha, a tripulação espalhou-se pelas ruas da cidade de Salvador, aproveitando para desfrutar o teatro e visitar a Ilha de Itaparica, rica em engenhos de açúcar.

A província da Bahia estava um verdadeiro “barril de pólvora”: “As discussões entre os portugueses da Europa e os brasileiros da cidade parecem estar a pique de chegar a uma crise” (GRAHAM, 2021, p.167). Em breve, a Bahia seria palco das principais batalhas pela independência do Brasil.

Saindo da Bahia em direção ao Rio de Janeiro, em 9 de dezembro de 1821, os estudos hidrográficos são retomados, em observações e sondagens na altura dos rochedos de Abrolhos: “Labutamos a noite inteira a fim de nos podermos assegurar da exata posição desses perigosos escolhos, que à distância de três léguas, em direção NO para O, assemelhavam a uma ilha...” (GRAHAM, 2021, p.175).

Ciência essencial para a formação de um oficial de Marinha, a hidrografia praticada no século XIX era uma importante ciência que servia para a segurança das viagens marítimas e mapeamento das

rotas de navegação, utilizando o conhecimento aprendido nas aulas de instrumentos náuticos e observação astronômica. Estudando a expedição do Navio *Oriental-Hydrographe*, que conduzia uma viagem de instrução de aprendizes da Marinha Mercante em 1839, Turazzi (2020, p.30) destaca que as cartas hidrográficas eram o produto principal dos levantamentos topográficos marítimos, que, além da sistematização da representação do litoral, “traziam a medição da profundidade das águas, as correntes marítimas e a frequência das marés, as declividades do solo, a descrição das rochas e outros elementos físicos dos oceanos, mares, lagos e rios, bem como as suas mudanças ao longo do tempo”.

Chegando à Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, em 27 de dezembro de 1821, após a contemplação e admiração da entrada da baía, circundada pela cadeia de montanhas, Maria Graham e os guardas-marinha iniciam as excursões pelas ruas e vielas do Rio de Janeiro, centro político das forças militares em prol da “causa brasileira”, encabeçada por D. Pedro, sua esposa Dona Leopoldina e por intelectuais ilustrados como José Bonifácio de Andrada e Silva.

Contemplando a vizinhança, as deslumbrantes paisagens montanhosas, as planícies lacustres, os diversos mirantes que se descortinavam, o roteiro incluía também conversações com os habitantes locais. As cenas cotidianas são descritas com bastante admiração e não menos surpresa, mostrando-nos uma sociedade multicultural:

Desde a excursão ao Jardim Botânico, alguns de nossos doentes começaram a melhorar; outros, que estavam bem, adoeceram. Eu não fiz senão passear a cavalo e conversar com eles, contemplar as belas vistas

da vizinhança e conhecer os habitantes, dos quais, os mais divertidos, tanto quanto pude ver até agora, são certamente os negros que transportam as frutas e verduras para vender. Os guardas-marinha fizeram amizade com alguns. Um deles tornou-se até amigo da casa, e depois de vender as frutas de seu senhor, ganha uma pequena gratificação para ele próprio, pelos seus contos, suas danças e suas cantigas. Sua tribo, ao que parece, estava em guerra com um rei vizinho. Ele partiu para a luta ainda menino, foi feito prisioneiro e vendido. Esta é provavelmente a história de muitos, mas o nosso amigo a conta com movimento e ênfase, mostra as feridas, dança sua dança de guerra, grita sua canção bárbara, de modo que, de escravo selvagem, transforma-se em objeto de tocante interesse (GRAHAM, 2021, p.195).

**Maria Graham e os guardas-marinha se deparam com uma cultura totalmente diferente da qual estão habituados. Festas, danças, ritos, cantigas, culinária, costumes, e, principalmente, histórias orais que instigam os viajantes, revelam os diversos modos de vivência e sociabilidades nos trópicos.**

**Os passeios pelo Rio de Janeiro são constantes, seja a pé ou a cavalo. Em um dos passeios, os viajantes se deparam com outros “estrangeiros” vivendo no Rio de Janeiro:**

Uma manhã da semana passada, andando a cavalo com dois de nossos guardas-marinha, chegamos a uma agradável casa de campo de aspecto simpático, no alto da encosta do Corcovado; e à porta vimos uma figura muito impressionante, à qual imediatamente pedi desculpas por invadir seus terrenos, dizendo que éramos estrangeiros, e que havíamos chegado ali por acaso (GRAHAM, 2021, p.200).

**Os viajantes se depararam acima com a casa de campo na Floresta da Tijuca do**

**Conde Hogendorp, um dos generais exilados de Napoleão Bonaparte, que tinha ali uma fazenda de café. Percebe-se que Maria Graham utiliza-se aqui da condição de “estrangeiros”, denotando assim uma classe social bastante comum consolidada no Rio de Janeiro.**

**Atraídos pela pitoresca cadeia de montanhas da Serra dos Órgãos, do outro lado da entrada da Baía de Guanabara, viagem consideravelmente longa para aquela época, e contando com os serviços de outro “estrangeiro”, os viajantes acabam por visitar uma fazenda de engenho:**

Quando estávamos olhando a baía, apareceu um barco maior: aproximou-se da costa e nosso hospedeiro, Sr. Lewis P, que administra a fazenda, desembarcou e recebeu benevolamente nossas desculpas por virmos sem aviso prévio... conduziu-nos ele ao jardim, onde ficamos até que o jantar ficou pronto. Os guardas-marinha nunca haviam encontrado tantas laranjas e fizeram-lhes ampla justiça. As frutas e verduras da Europa e América, das zonas temperadas e tórridas, encontram-se aqui (GRAHAM, 2021, p.227).

**Os passeios pelo campo traziam oportunidades de observações *in loco* da natureza, exercendo a prática da coleta de espécimes da fauna e flora local para posteriores estudos em museus na Europa, prática comum dessas viagens:**

Voltei contudo bem satisfeita de meu passeio, e encontrei meus jovens esportistas não menos satisfeitos com a excursão da manhã; não que tivessem matado narcejas, como pretendiam, mas tinham caçado um enorme lagarto (*Lacerta Marmorata*), de uma espécie que não haviam visto até então. Tinham encontrado o grande caranguejo de terra (*Ruricola*) e havia trazido uma ave de contramestre, espécie de pelicano

(*Pelicanus Leucocephalus*), que pretendiam empalhar... eu fiz o esboço de uma bela paisagem (GRAHAM, 2021, p.228).

Finalizando a análise das excursões, vale a pena destacar mais uma vez as impressões de uma viajante sobre a lide do trabalho sob o regime escravista. Comentando sobre as condições da lavoura, o estado da indústria, a escravidão de africanos, a viajante assevera a inevitável degradação humana, emoldurada pelo esplendor da natureza:

Cada volta em nosso passeio revelava um novo e variado panorama à nossa vista: ao pé, o canavial luxuriante, adiante as laranjeiras amadurecendo e as palmeiras; em torno e espalhados pela planície arejada pelos ventos de Guaxindiba [Guaxindiba], os limoeiros, as goiabeiras e um milheiro de esplêndidos e odorosos arbustos alindavam o caminho. Mas tudo é novo aqui. As linhas extensas das casas de fazenda, que aqui e ali ressaltam da solidão da natureza, não sugerem nenhuma associação com qualquer ideia de melhoria, tanto no passado como no presente, nas artes que civilizam ou que enobrecem o homem. As mais rudes manufaturas, mantidas por escravos africanos, metade dos quais importados recentemente (isto é, ainda sofrendo com a ausência de tudo que dá valor à casa, mesmo de um selvagem), são os únicos sinais de aproximação do progresso. E, ainda que a natureza seja ao menos tão bela como na Índia ou na Itália, a falta de qualquer relação com o homem, como ser intelectual e moral, retira-lhe metade do encanto (GRAHAM, 2021, p.228).

A solidão da natureza serve aqui de moldura para a degradação moral que se abre diante dos olhares estrangeiros. A existência de grupos humanos agrilhoados não sugere qualquer ideia otimista de progresso. Assim são as condições de pobreza e de miséria numa sociedade escravocrata.

Ninguém sairia ileso diante de uma cena real de seres humanos escravizados. É tudo novo ali, ressalta a viajante, diferente de tudo que já viu e a qual está acostumada. Aqui se chega aos limites do aprendizado da viagem, onde o humanitarismo e a empatia unem-se com a vontade e o desejo de uma “missão redentora” em terras distantes. O padrão a ser seguido e disseminado pelo mundo é a civilização europeia.

## A APRENDIZAGEM

A experiência de Maria Graham como professora de guardas-marinha no Brasil nos ajuda a compreender como a viajante empreendeu uma pedagogia com base na metodologia das viagens naturalistas, que prioriza o deslocamento, o estranhamento e as observações biogeográficas em território estrangeiro como parte da formação humanitarista.

Após a primeira estadia no Brasil, a viagem prossegue rumo ao Chile, saindo do Rio de Janeiro em 10 de março de 1822, e chegando à costa chilena em 10 de abril do mesmo ano. A travessia até lá não foi fácil para Maria Graham e os tripulantes da HMS *Doris*. O comandante Thomas Graham veio a falecer na chegada da costa chilena, depois de severa travessia do Cabo Horn, já na Patagônia chilena.

Chegando ao Chile, “só, e viúva, com um hemisfério entre mim e meus parentes (GRAHAM, 2021, p.241)”, Maria Graham finaliza sua experiência como professora de guardas-marinha da HMS *Doris*, começando assim sua jornada pelo Chile.

Mesmo sozinha, Maria Graham prossegue atuando junto à comunidade britânica e aos interesses comerciais ingleses durante as revoluções na América do Sul, escrevendo em seu Diário suas impressões e anotações sobre o país chileno.

As razões que levaram Maria Graham a permanecer no Chile fogem ao escopo do presente trabalho. Maria Graham retornará ao Rio de Janeiro em 1823, encontrando-o em guerra contra os remanescentes contingentes portugueses e aliados locais.

Nesse conturbado cenário político, Maria Graham continuará narrando suas experiências pelo Brasil. Incansável viajante e bem articulada socialmente, Maria Graham pôde aperfeiçoar seus conhecimentos sobre o Brasil morando no Rio de Janeiro.

A viajante chega a oferecer seus serviços à Família Imperial, sendo contratada como professora da princesa Maria da

Glória. Após deixar o cargo de professora, Maria Graham retorna definitivamente para a Inglaterra em 1824, onde organiza seus escritos.

Os processos de Independência, a abertura dos portos, a imigração estrangeira e a assimilação dos povos originários aos padrões civilizatórios, o fim da escravidão e a nova ordem social do trabalho livre, a delimitação das fronteiras nacionais e a expansão da Revolução Industrial fizeram da América do Sul um campo estratégico para a aprendizagem das viagens a serviço dos impérios e conquistas territoriais além-mar.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Jovens Nelsons: a formação da oficialidade naval britânica no século XVIII. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, jun/2011.

CABRAL, Ricardo Pereira. A ficção militar-naval britânica e a Série “Mestre dos Mares”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 2021.

CESAR, William Carmo. Os museus navais e as viagens de instrução de guardas-marinha. *Revista de Villegagnon*, Rio de Janeiro, 2013.

FESTINO, Cielo Griselda. Maria Graham no Chile. O olho do império. *Cuadernos Interculturales*, Viña del Mar, Chile, año/vol. 4, número 007, 2006.

GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Garnier, 2ª ed., 2021.

PASSETTI, Gabriel. O Brasil no relato de viagens do comandante Robert FitzRoy do HMS Beagle, 1828-1839. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.21, n.3, jul.-set. 2014, p.911- 930.

TURAZZI, Maria Inez. *O Oriental-Hydrographe e a Fotografia: a primeira expedição ao redor do mundo com uma “arte ao alcance de todos” (1839-1840)*. Montevideu: Centro de Fotografia de Montevideo (CdF), 2019.

## NOTAS

<sup>1</sup> Referente à viagem à Índia entre 1809 a 1811, Maria Graham publicou no *Journal of a Residence in India*. Referente à Itália, Maria Graham publicou “Memoirs of the life of Nicholas Poussin e three months passed in the mountains East of Rome, during the year 1819”.

<sup>2</sup> “Her/His Majesty’s Ship”, traduzindo para o português, “Navio de Sua Majestade”, assim são chamados os navios da Royal Navy (Marinha Real Britânica). O Navio em específico também é classificado como uma Fragata, um tipo de navio de guerra.

<sup>3</sup> Tradução do inglês *midshipmen*, é o início da carreira de um oficial de Marinha britânico. Eram jovens entre 11 e 17 anos, embarcados como aspirantes a oficial da Marinha Real e futuros comandantes navais. Ao atingir a idade de 19 anos de idade os *midshipmen* podiam se candidatar ao exame para tenente, conjuntamente com um certificado emitido pelos comandantes de que os candidatos possuíam “tempo de mar”.

<sup>4</sup> A edição que foi utilizada no presente trabalho foi a: GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Garnier, 2ª ed., 2021.

<sup>5</sup> Conceito este abordado no livro PRATT, Mary Louise. *Imperial eyes: travel writing and transculturation*. London & New York: Routledge, 1992.

<sup>6</sup> A tripulação dos navios a vela estava sempre atenta e vigilante, principalmente a incêndios e temporais, nunca prescindindo de postos de combate. Daí, os quartos de serviço eram divididos a cada quatro horas, perfazendo 24 horas completas. A cada quarto de serviço trocava-se a guarnição.

<sup>7</sup> Ficou célebre o livro de Alexander von Humboldt, *Viagens às regiões equinociais do novo continente*, estabelecendo novos referenciais para exploração e olhares acerca do “Novo Mundo”.

<sup>8</sup> O Brasil recebeu o maior contingente de escravizados africanos das Américas. A Lei Bill Aberdeen foi promulgada em 8 de agosto de 1845 pela Inglaterra, proibindo o tráfico marítimo de escravos africanos, apreendendo navios de qualquer nação que desobedecesse tal lei.



# Cultura material e a estruturação das refeições no século XVII: o caso do Galeão Sacramento, 1668, Bahia

*Material culture and the structuring of meals in the 17th century: the case of the Galeão Sacramento, 1668, Bahia*

**Leandro Vieira da Silva**

Doutor em Arqueologia pela Universidade de São Paulo (USP), é Analista Ambiental da Fundação Estadual do Meio Ambiente de Minas Gerais (FEAM/MG) e integrante dos grupos de pesquisa: "História da Alimentação", da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG); "História Regional da Bahia", da Universidade Federal do Recôncavo Baiano e Universidade do Estado da Bahia (UFRB/UNEB) e "Núcleo de Estudos e Pesquisas Arqueológicas da Bahia", da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC)

## RESUMO

A publicação procura discutir sobre a possibilidade da ocorrência de refeições estruturadas na Bahia colonial por meio da análise dos utensílios de mesa que foram recuperados na área do Galeão Santíssimo Sacramento. A análise tem como foco a morfologia e as prováveis funções das peças de faiança, cerâmicas que tinham como função o serviço e o suporte para o consumo de alimentos, além de outros artefatos constituídos por diferentes matérias-primas. A diversidade morfológica observada no aparato material aponta para aspectos de formalização, individualização e especialização, o que contribui para suplantiar a ideia de que a mesa no período colonial possuía um espectro de objetos reduzido e que as refeições não seriam estruturadas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Arqueologia Histórica; Cerâmica; Faiança; Práticas Alimentares; Galeão Sacramento.

## ABSTRACT

*The publication discusses the possibility of structured meals occurring in colonial Bahia through the analysis of tableware that was recovered in the Galeão Santíssimo Sacramento area. The analysis focuses on the morphology and probable functions of faience pieces, ceramics whose function was to serve and support food consumption, as well as other artifacts made up of different raw materials. The morphological diversity observed in the material apparatus points to aspects of formalization, individualization and specialization, which helps to overcome the idea that the table in the colonial period had a reduced spectrum of objects and that meals would not be structured.*

**KEYWORDS:** History Archaeology; Ceramic; Faience; Food Practices; Galeão Sacramento.

## INTRODUÇÃO

Em um final de tarde tempestuoso no litoral da cidade de Salvador em 05 de maio de 1668, o Galeão Santíssimo Sacramento choca-se contra o banco de areias de Santo Antônio, localizado na entrada da Baía de Todos os Santos e ficando à deriva até a sua completa derrota, quase à meia-noite. Consta-se que apenas setenta pessoas sobreviveram e dentre os falecidos estava o General Francisco Correia da Silva, cujo corpo jazia na praia no dia seguinte (MELO NETO, 1976).

A partir do rol de bens que estavam no galeão e que foram recuperados arqueologicamente nos anos setenta do século passado (MELO NETO, 1976, 1978, 1979; CUNHA, 1990, SILVA, 2021; RIGOLA, 2022), enfatiza-se neste trabalho uma categoria de cerâmica que foi fundamental para as mesas dos grupos luso-brasileiros: a faiança. Conhecida também como majólica, as faianças foram cerâmicas cobertas por esmaltes estaníferos brancos e opacos, que eram pintadas ou esmaltadas com vidrado transparente plumbífero ou alcalino. Suas decorações são comumente reconhecidas pela presença do azul-cobalto, com ou sem contorno vinoso de manganês e por vezes, usado o amarelo na pintura dos desenhos (BANDEIRA, 2011).

Essas cerâmicas foram utilizadas para o serviço de mesa e o consumo de alimentos e que teve no século XVII, o ápice da sua produção e relevância social em Portugal (CASIMIRO, SEQUEIRA, 2017). Já para o Brasil colonial, especificamente a Bahia, Etchevarne (2006) afirmou que as faianças podem ser entendidas como legítimos “objetos suntuários”, pelo fato de estarem diretamente atreladas às classes dominantes de Salvador e do Recôncavo Baiano, simbolizando riqueza e status social. Referentes aos estudos de faianças existem diversas pesquisas que se torna-

ram clássicos na Arqueologia brasileira para a compreensão acerca do papel social que essas louças tiveram na sociedade brasileira, principalmente, aquelas de produção inglesa do século XIX (LIMA, 1995; 1997; SYMANSKI, 2001; SOARES, 2011; SOARES, CORÇÃO, 2012).

Contudo, a despeito dos artefatos associados à alimentação estarem entre os mais estudados para compreender diversos processos sociais (SYMANSKI, SOUZA, 2022), a proposta de concatenar as características das faianças às práticas alimentares para o contexto do século XVII, é um assunto praticamente ausente na bibliografia arqueológica nacional. E aqui, toma-se como estudo de caso, a coleção do naufrágio supracitado, cujo acervo analisado encontra-se sob guarda no Museu Náutico da Bahia em Salvador. Foram também incorporadas ao universo de análise, algumas peças que estão preservadas no Museu da Marinha no Rio de Janeiro e no Museu Marítimo de Santos.

Em relação ao registro arqueológico do Galeão Sacramento, há alguns fatores limitantes como notícias de saques na área do sinistro, o que motivou o projeto de resgate dos artefatos remanescentes nos anos setenta do século passado, a figura 1 mostra a localização do naufrágio nas proximidades do litoral de Salvador. Outro fator foi o casco do navio, pois pouco resta do seu madeirame devido à ação de agentes naturais que o deterioraram ao longo dos séculos. E, por conseguinte, tal situação demandou uma análise oceanográfica da localidade para compreender a formação desse registro (SILVA, 2019, p.380-85).

Apesar desses fatores, a coleção desses utensílios possui grande potencialidade para análises arqueológicas, como a exatidão cronológica do naufrágio — 05 de maio de 1668 — uma vez que permitem situar sobre o consumo, uso e circulação desses

bens no Brasil colonial com muita precisão. Dessa forma, o estudo se debruçou sobre a

variabilidade morfológica das peças e reflexão quanto as suas prováveis funções.



Figura 1: Localização aproximada do naufrágio do Galeão Sacramento com indicações das setas apontando as direções das correntes

Fonte: Silva (2019)

A problematização referente a esse conjunto de vestígios em relação às práticas alimentares dos antigos colonizadores perpassa pelo referencial teórico de que os artefatos fazem parte de uma comunicação não-verbal. Em Arqueologia, a ideia de comunicação não-verbal remete à noção trabalhada de objetos mundanos, tal como definido por Lemonnier (2016), ou seja, materialidades que expressam uma comunicação não-verbal a partir de tensões, regras e relações sociais que não estão no campo do que é dizível, mas que atuam nas mudanças e nas continuidades. Nesse sentido, Concorda igualmente com a visão de Lima (2011, p.19): “Por meio de discursos materiais, as pessoas falam silenciosamente sobre si mesmas, sobre sua visão de mundo, sobre o que não pode ou não deve ser dito verbalmente, e aí reside a sua força”.

Assim, a análise partiu da relação entre morfologia e funcionalidade das pe-

ças, associada com a dinâmica das refeições e, na sequência, foi apresentada uma explanação sobre como esses artefatos de mesa poderiam ter sido instrumentos de comunicação não-verbal, os quais estavam revestidos de ideologia, normas e valores socioculturais.

## A CONTEXTUALIZAÇÃO E A PROPOSTA

Construído pela Companhia Geral do Comércio do Brasil em 1650 na cidade do Porto, norte de Portugal, o Galeão Sacramento pertenceu à esquadra de Francisco Bento que, em 1643, foi nomeado mestre da Ribeira daquela cidade. Alguns anos depois, em 1667, o Galeão fazia parte da Almiranta Real da Armada, uma guarda formada sob as ordens do rei para proteger o litoral português da ação de piratas (MELLO NETO, 1978).

Portugal, até o século XVI, vinha utilizando caravelas bem armadas como na-

vios de guerra, mas, a partir dessa centúria, desenvolveu a tecnologia naval para fins bélicos, ocasião em que surgiram os galeões, muito utilizados para combater os turcos no Oriente e os piratas europeus nos mares atlânticos (Departamento de História do Serviço de Documentação da Marinha, 2006). Capitaneado pelo General Francisco Correia da Silva, o Galeão largou do Tejo rumo ao Brasil, especificamente para a cidade de Salvador, então capital da América Portuguesa. Sendo um navio de guerra, a embarcação não deveria possuir condições de transportar grandes volumes de carga, pois precisava estar mais leve para ter agilidade em caso de combate.

A tipologia funcional do navio, somada aos dados sobre a localização dos achados na área do sinistro, documentação histórica sobre o desastre, análise oceanográfica e decoração de determinadas peças de faiança, — como a presença do brasão da família Silva — mesmo sobrenome do General que estava a bordo, nos leva a crer que os utensílios de mesa embarcados eram de uso pessoal e não estariam sendo levados para a Bahia com fins comerciais.

Consta-se que entre os utensílios de mesa do Galeão Sacramento havia, ao menos, duas peças de porcelana chinesa: uma tigela em azul sobre fundo branco e uma peça branca com desenhos em cor de vinho (MELO NETO, 1978)<sup>1</sup>. Porcelanas chinesas era uma categoria de cerâmica mais cara e de tecnologia superior, em comparação com as faianças de origem europeia, sendo essas últimas uma tentativa de simulacro das primeiras. Em razão beleza e de seu exotismo são bens muito procurados no mercado de antiguidades na atualidade e como a área do naufrágio foi alvo de muitos saques por mergulhadores é possível que esse número de porcelanas chinesas presentes no Galeão fosse bem maior.

Na própria cidade de Salvador, havia o consumo de porcelanas orientais entre a população luso-brasileira mais elitizada. Etchevarne e Gomes (2012, p.934), afirmaram que:

Associada a indivíduos de posses, os exemplos que aqui se apresentam para o último quartel do século XVI, evidenciam a existência de vias de circulação de bens de luxo [grifo meu] fora dos circuitos comerciais, que ligavam os centros produtores de porcelana a Lisboa: até meados do século XVII, as escalas de embarcações, saídas de Goa, em Salvador, eram maioritariamente ilegais e clandestinas (Russel-Wood, 2001, p.17), aportando apenas nesta cidade sob autorização real, como no caso da nau de António de Mello e Castro, Vice-rei da Índia, que aportou em Salvador em Dezembro de 1667, só retomando viagem para Lisboa em Abril de 1668, por estar demasiado danificada. Seria nestas raras paragens de naus da Carreira da Índia na cidade que entrariam nos circuitos comerciais algumas quantidades de porcelanas, [...] circulação restrita deste produto na sociedade colonial, ao contrário do que aconteceria com as produções de finais do século XVII e inícios do século XVIII, mais numerosas [grifo meu] e com paralelos achados em contexto “comercial” na mesma cidade, como o da nau Nossa Senhora do Rosário e Santo André.

Invariavelmente, seja no Galeão Sacramento, seja nos ambientes domésticos em Salvador, os integrantes da elite luso-brasileira tinham conhecimento desse tipo de cerâmica e as consumiam. Em um dos seus versos, Gregório de Matos (1636-1696) cita as “porcelanas” de forma metafórica ao se referir galantemente aos olhos de uma moça: “Os azuis de porçolana/força é, que pesar me deem,/ que porçolanas não servem,/onde não hei

de comer” (PAPAVERO, 2007, p.335). As porcelanas orientais não foram as únicas cerâmicas estrangeiras a aparecerem nos registros arqueológicos de Salvador e em regiões adjacentes. Faianças espanholas e italianas, além de garrafas de *stoneware* em estilo Belarmino, de origem germânica, também foram identificadas em contextos do século XVII e no próprio Galeão Sacramento (SILVA, 2019).

Em relação às faianças do naufrágio, categoria artefactual de maior quantidade no registro arqueológico, sua produção foi sem dúvida alguma lusitana, confeccionada em diversas olarias de Lisboa e em outras regiões da antiga metrópole, como Coimbra e Vila Nova (SEBASTIAN, 2010). A própria circulação dessas cerâmicas em Salvador foi bem documentada por viajantes do século XVII, como nos mostra o relato de Ambrósio Fernandes Brandão de 1618:

O segundo modo de mercadores são os que estão assistentes na terra com loja aberta, colmadas de mercadorias de muito preço, como são toda a sorte de louçaria [grifo meu], sedas riquíssimas, panos finíssimos, brocados maravilhosos, que tudo se gasta, em grande cópia na terra (Diálogo das Grandezas do Brasil, 1966, p. 132)

Apesar da existência de outras faianças que possuíam um grau mais elevado de sofisticação tecnológica, a exemplo das coloridas faianças holandesas, havia no Brasil um domínio quase absoluto pelas faianças portuguesas. Primeiramente, devido ao Pacto Colonial, no qual a colônia deveria estabelecer relações de comércio apenas com sua metrópole, o que favorecia a entrada e o consumo desses produtos. Especificamente para contexto do naufrágio do Galeão Sacramento, ano de 1668, Lisboa vivia uma fase de tentar reerguer a nação portuguesa, em razão

do período da União Ibérica (1580-1640). Conforme Álvares (2000), os portugueses estavam sob a regência dos Habsburgos, submetidos ao governo de Madri e dessa maneira, a fase posterior foi marcada pela restauração de uma nova dinastia e pelo projeto de reposicionar Portugal no cenário mundial.

O exame dos aspectos qualitativos e quantitativos da coleção do naufrágio do Galeão Sacramento permite pensar a respeito de possíveis rituais de comensalidade daquele período. Por outro lado, a ausência de registros históricos como depoimentos pessoais, diários de bordo, registros de crônicas ou relatos de viajantes, diminuem as possibilidades de visualizar determinados aspectos relacionados ao comportamento à mesa como decoro, etiqueta, protocolos, etc. Neste sentido, a ação, o gesto, o movimento, o olhar e as palavras proferidas pelos antigos comensais durante as refeições não deixaram vestígios. O que se tem disponível para análise são objetos que foram recuperados, permitindo apenas realizar suposições sobre tal dinâmica a partir da contextualização histórica. Em relação aos restos de alimentos, que podem ser passíveis de preservação no registro arqueológico, foram identificados somente azeitonas e ameixas em botijas que estavam lacradas (MELO NETO, 1976).

Dentro do universo dos artefatos recuperados, nota-se que dentre os objetos de natureza metálica, alguns poderiam ter sido utilizados para o preparo dos alimentos e outros para o serviço à mesa (SILVA, 2022). Mas, de toda forma, o perfil da maioria das peças metálicas da coleção sugere que elas poderiam desempenhar atividades ligadas à cocção dos alimentos. No registro arqueológico foram encontrados, pelo menos, uma panela, duas alças, três

pegadores, um canivete e três tachos. As duas alças são em forma de arco, constituídas por um tipo de liga metálica e os três pegadores são feitos de cobre. A julgar pela morfologia das alças, é possível que os recipientes fossem destinados para preparar ensopados, ficando expostos ao calor a uma determinada altura em relação ao fogo. O canivete é constituído de madeira com a lâmina metálica em seu interior. Segundo Dias Júnior (1988), ao se referir aos artefatos metálicos encontrados nos registros arqueológicos: “os objetos de ferro, especialmente lâminas de machados, facas e facões, canivetes e tesouras, além de outros elementos, encontrados comumente na “tralha” da cozinha, são também comuns” (1988, p.11). A única panela encontrada é feita de cobre e tem a forma de caldeirão, sugerindo cocções mais lentas. Embora não estejam na coleção do Museu, há informação sobre a existência de três grandes tachos de cobre e que, provavelmente, foram utilizados para o cozimento dos alimentos (MELO NETO, 1976).

Em relação aos artefatos que foram utilizados para o processamento de alimentos e que ficaram muito expostos ao fogo ou a choques mecânicos, alguns autores ressaltam que o seu ciclo de vida teria sido menor em razão da intensidade do uso (SOUZA, 2020). Contudo, a análise apresentada nesta investigação volta-se para o aparato material utilizado no serviço de mesa e no suporte para o consumo de alimentos que possuíam, à priori, uma maior longevidade do que aqueles que foram usados para produção de alimentos.

Dessa forma, os utensílios de mesa foram divididos em seis grupos em razão da sua funcionalidade combinada com a matéria-prima. A metodologia de associar forma e função para tentar elucidar os possíveis usos dos objetos está

apoiada em uma bibliografia arqueológica especializada em análise de artefatos de mesa, cujas pesquisas utilizaram dessa associação direta para discutir diversas problemáticas (LIMA, 1995, 1997; SOARES, 2011; 2012; SOUSA, 1998; SYMANSKI, 1997, 1998). O pressuposto da função como aspecto determinante para analisar artefatos de mesa, também está presente na bibliografia histórica, a exemplo de Algranti (2017, p.15) onde afirma que é preciso: “atentar para a função e possíveis usos desses objetos, o que nos aproximará das formas de estar à mesa, isto é: do serviço, da etiqueta e até mesmo do consumo de certos alimentos – em suma, as artes da mesa”. Assim, a metodologia adotada neste trabalho está alicerçada na concepção de que é possível compreender a funcionalidade dos objetos por meio da morfologia do artefato e assim, tentar visualizar os tipos de alimentos que foram servidos ou consumidos em tais objetos.

Logo, a partir dessa relação direta entre forma e função, a pesquisa reuniu seis conjuntos de artefatos, a partir dos seus possíveis usos. O primeiro grupo está relacionado aos artefatos de faiança portuguesa voltados para serviço à mesa. O segundo grupo está relacionado aos artefatos de faiança portuguesa voltados para o consumo de alimentos. O terceiro grupo está relacionado a um objeto específico para servir à mesa, feito a partir de cerâmica do tipo *stoneware*. O quarto grupo está relacionado a um objeto de luminária à mesa. O quinto grupo é constituído por artefatos metálicos que foram usados para o consumo de alimentos e, por fim, o sexto grupo é formado por vestígios de talheres.

Do ponto de vista metodológico, ressalta-se que a proposta não tem como objetivo principal a classificação de objetos

a partir de suas formas e funções, mas como um caminho para sistematizar informações e, posteriormente, desenvolver discussões sobre a estruturação das refeições e os significados sociais decorrentes dessas práticas alimentares.<sup>2</sup>

## OS UTENSÍLIOS

Em relação aos artefatos voltados para o serviço à mesa, a coleção analisada indica que havia 4 garrafas, 30 palanganas, 5 alguidares, 3 caixas, 4 almofias, 5 galhetas e 1 travessa. As palanganas são grandes pratos que formam quase uma bacia, sendo largos, pesados e de fundo chato e na época eram usados para servir alimentos assados à mesa (figura 2). Contudo, o termo “palangana” também pode se referir a grandes bacias para lavar as mãos, com a água armazenada ou com um jarro dentro do seu recipiente. Contudo, em razão das peças terem suas bordas e paredes mais abertas do que fechadas, lembrando mais tabuleiros do que bacias, elas não indicam uma morfologia adequada para armazenar água, mas de servir alimentos assados.

Os alguidares são peças menores e mais leves do que as palanganas e poderiam servir alimentos sólidos como cereais e farinhas. As caixas, a priori, não apresentam uma função específica, mas pela sua forma considera-se que era um objeto que tinha o objetivo de guardar coisas (alimentos ou não), daí o seu nome genérico de “caixa”. Considerando que na amostra há caixa com sua respectiva tampa e que essa possuiu o formato de um puxador, permite-se pensar na hipótese de apresentar algum alimento à mesa de maneira mais formalizada, talvez molhos, sal ou outros temperos. Já as almofias possuem um formato mais “abaciado” e de fundo chato, elas podiam estar presentes na etapa de preparação dos alimentos na cozinha, como também no serviço de mesa.

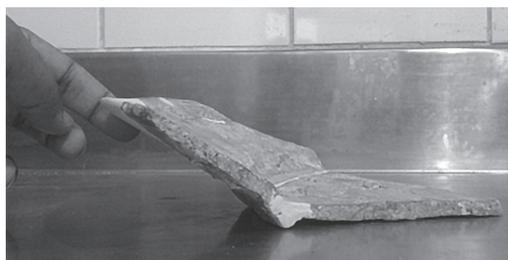


Figura 2: Fragmento de uma palangana

Crédito da foto: Silva (2019)

Fonte: Silva (2019)

Em relação aos líquidos, as galhetas são pequenos jarros que apresentam tampas, alças e bicos, os quais poderiam conter líquidos específicos. Na coleção do Galeão Sacramento, uma das galhetas apresenta a inicial “V”, sugerindo vinagre e outra galheta com a inicial “A” sugerindo azeite (figura 03). Segundo Viana Júnior e Merlo (2016) ao se referir à edição da obra “Arte de Cozinha” de 1680, asseveraram:

O azeite, utilizado largamente ao longo da antiguidade e em menor escala no período medieval, também recuperou seu lugar de destaque. Em Portugal, especialmente, o azeite era muito apreciado, sendo que 60% das receitas da obra incluem seu emprego. (2016, p.137).

Já as garrafas poderiam armazenar água ou outros tipos de bebidas, como o vinho, que era a bebida mais consumida entre os portugueses (CAVICCHIOLI, 2018).



Figura 3: Galheta com o desenho de um sol e as iniciais “IHS”, referente ao símbolo da Companhia

de Jesus, que significa em latim "*Jesus Hominum Salvator*" e o lado, a sua suposta tampa com a inicial "A" Crédito da foto: Beatriz Bandeira (2008)  
Fonte: Silva (2019)

E por fim, há o registro de uma travessa, indicando certo grau de formalização, na qual poderia ter sido servido alimentos sólidos, como carnes. Apesar de ser apenas uma única peça (figura 4), a presença desta morfologia é bastante indicativa em relação aos rituais e ao aspecto cerimonial das refeições, sugerindo hierarquização e o consumo de alimentos mais nobres.



Figura 4: Fragmento de travessa  
Crédito da foto: Beatriz Bandeira (2008)  
Fonte: SILVA (2019)

Quanto aos utensílios destinados ao suporte durante o consumo de comidas e bebidas, na amostragem analisada havia 213 pratos, 1 caneca, 3 petisqueiras e 170 tigelas. Os aspectos referentes ao tamanho dos pratos do Galeão indicam que era para uso individual (figura 5). A única caneca da coleção indica uma aparência robusta e maciça e com dimensões e volumetria maiores do que os copos comuns da atualidade.

As petisqueiras são peças pequenas e que apresentam uma parede interna formando uma divisória interna (figura 6), sugerindo que poderia haver o consumo de dois alimentos diferentes ao

mesmo tempo. Essas peças são bastante peculiares do ponto de vista funcional, pois sugere o consumo de aperitivos para além das refeições formais, indicando a presença da comida em momentos de negociação, de relaxamento, de distração, dentre outras convivências. É possível que essas peças fossem usadas também para servir doces, segundo Franco (2009):

"A doçaria, muito desenvolvida nos séculos XVII e XVIII, que utilizava grandes quantidades de açúcar e ovos, segundo João Pedro Ferro, "fazia parte da sociabilidade da época" e "mantém-se sem dúvida a tradição mais original da cozinha portuguesa" (2009, p.111).



Figura 5: Exemplo da morfologia dos pratos da amostragem  
Créditos da foto: SILVA (2019)  
Fonte: SILVA (2019)

O açúcar até meados do século XVI não estava presente nas práticas alimentares no Império Português, por se tratar de um produto caro no comércio e era apenas destinado às pessoas enfermas, sendo muito recorrente em receitas de infusões e de outros medicamentos. Já no contexto histórico do naufrágio do Galeão Sacramento, o açúcar estava no auge de sua produção na América Portuguesa e mesmo em outras colônias lusas na África e na Ásia, fazendo com

que ele estivesse presente na alimentação em todos os segmentos sociais. A ampla disseminação desse produto, tanto na Colônia, como na Metrópole, estimulou a confeitaria no século XVII, revestindo os doces com um caráter simbólico e festivo, sendo encontrado nas mais diversas ocasiões de sociabilidade (ALGRANTI, 2019).

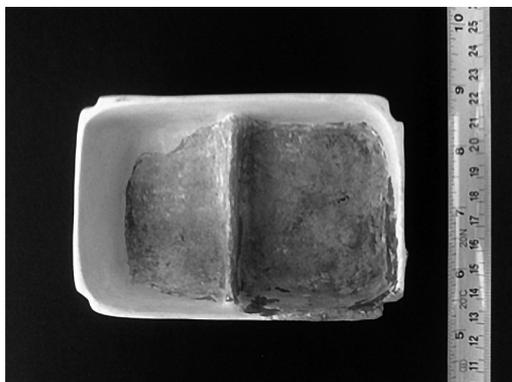


Figura 6: Petisqueira  
Créditos da foto: SILVA (2019)  
Fonte: SILVA (2019)

Sobre as tigelas, por falta de uma padronização terminológica usada no Brasil e em Portugal, bem como os termos usados na língua portuguesa na Idade Moderna e na atualidade, colocamos aqui o termo “família das tigelas” para englobar os termos tigelas, malgas, covilhetes, escudelas sem alças e taças, já que geralmente, o perfil dos alimentos servidos nessas morfologias é de caráter líquido ou pastoso, conforme BUGALHÃO e COELHO (2017).

A ausência de uma padronização dos termos e a polissemia dessas peças foi uma das consequências desse longo processo de complexificação que está sendo tratado ao longo dessa discussão. Diversas palavras foram perdendo seus significados originais ou remetendo para outras morfologias de objetos em razão da multiplicação de formas e

que resultou em um grande aparato de mesa material. Dentre esses objetos, pode-se citar o caso do termo “taça”, que nos dias atuais, nos remete a um formato de copo específico de vidro e que possui um acentuado estreitamento para fins de acomodação dos dedos dos comensais, contudo esse termo também remetia para formas de tigela de cerâmica. Dessa forma, em razão da falta de um consenso entre os próprios pesquisadores de Portugal, optou-se em adotar o termo a partir da semântica atual e associada a sua funcionalidade alimentar.<sup>3</sup>

Na concepção tradicional quanto ao uso dessas peças (figura 7), sugere-se a ingestão de líquidos que seriam sorvidos diretamente nelas, já que a culinária lusitana é tradicionalmente rica em sopas, caldos, ensopados, guisados, cozidos, molhos, etc. Entretanto, é possível também que tais peças, fossem utilizadas para limpar os dedos durante as refeições, assim, nesta classificação optamos em colocar a “família das tigelas” em sua função clássica de consumir alimentos líquidos ou pastosos.



Figura 7: Exemplo de tigela da amostragem  
Créditos da foto: SILVA (2019)  
Fonte: SILVA (2019)

O terceiro grupo é formado por uma única peça, mas que é muito peculiar. Trata-se de uma garrafa de *stoneware*, um tipo de ce-

râmica feita com pó de rocha em sua composição, de estilo “Belarmino”, uma decoração que foi muito popular no século XVII. Essa garrafa poderia ir à mesa para servir de contentor para o consumo de líquidos mais nobres, como o vinho. Entretanto, em razão de sua grande resistência física, elas também poderiam ter sido usadas para transportar mercúrio, conforme foi observado em naufrágios no Mar do Norte e na Austrália (GAIMSTER, 1997). A única peça apresentada-se fragmentada (figura 8), e, dessa forma, apresentamos uma pintura do século XVII que ilustra a peça por inteiro (figura 9).



Figura 8: Fragmento da garrafa belarmino  
Créditos da foto: SILVA (2019)  
Fonte: SILVA (2019)



Figura 9: Pintura holandesa do século XVII com garrafa belarmino à mesa  
Fonte: Museu de Leiden (2019)

O quarto grupo está relacionado aos objetos de luminária, composto por uma peça de castiçal. Apesar de ser apenas uma única peça, ela é muito representativa, pois indica a ideia de certa ordem e elegância à mesa. No século XVII, o jantar era a principal refeição do dia e era feito entre 10 e 11 horas da manhã. Já a ceia era realizada ao final do dia, na maioria das vezes antes do cair da noite, sendo essa sempre a última refeição (PEREIRA, 2007).

Em razão da má iluminação que os castiçais e outros objetos como lamparinas e lampiões apresentavam, a ceia era realizada ao entardecer para que as tarefas domésticas e os atos dos comensais não fossem dificultados por causa da escuridão da noite. De maneira geral, castiçais promovem algum requinte ao ambiente, não apenas à mesa, mas também em outros espaços e os refinam conforme o seu nível de sofisticação. Segundo Melo Neto (1978), essa peça foi encontrada na parte da popa, ou seja, a área nobre do Galeão. Constituída de estanho, tal matéria prima era muito cara e, portanto, essa peça pode ser considerada como um bem posicional, demonstrando o status do(s) seu(s) antigo(s) proprietário(s).

O próximo grupo é formado por artefatos, referentes ao consumo de comidas e de bebidas a saber: cantil, pratos, copos, escudelas com pegadores e galhetas. O primeiro deles, é um cantil de prata e que, a priori, não estaria necessariamente à mesa, posto que tal peça pudesse ter a função de armazenar algum líquido. A raridade de artefatos de prata nas coleções arqueológicas se deve ao valor desse metal que, assim como as peças de ouro, são constantemente furtados de sítios arqueológicos em todo o mundo. Fato que gera uma distorção da interpretação arqueológica devido à ausência desses materiais e, portanto, suspeita-se que a bordo do

Galeão poderia haver mais objetos de prata. A peça em questão está discretamente decorada com a Cruz da Ordem de Cristo em sua parte central (figura 10).



Figura 10: Cantil de prata  
Crédito da foto: SILVA (2019)  
Fonte: SILVA (2019)

A Cruz da Ordem de Cristo é o emblema da Ordem dos Cavaleiros de Cristo em Portugal desde a Idade Média, quando Dom Diniz oficializou a cruz como símbolo da Ordem Militar de Cristo após a extinção da Ordem dos Templários em 1317. Tornou-se um símbolo intrínseco a Portugal, usado nas velas das naus na época dos descobrimentos. Alguns pesquisadores defendem que os vários tipos de cruzes páteas seriam derivações da própria Cruz de Malta (O' CONNELL; AIREY, 2016). Os aspectos relativos a sua decoração e a grande raridade desse tipo material no Brasil, indicam que se tratava de um bem exótico e de grande valor quando o Galeão Sacramento chegou à Bahia, colocando o proprietário dessa peça em uma posição social diferenciada. Segundo Rosa (2007):

A matéria prima, o Brasil não possuía. A prata que precisávamos vinha do México, Espanha, ou das minas de Potosí. As caravelas traziam patacas, prata lavrada, ou por lavar. Vinham pelo Rio da Prata e pelo Amazonas. As pessoas que as traziam pelo Amazonas eram chamadas de “peruleiros”, por virem diretamente do Peru. Aqui a prata era trocada por chapéus, fazendas, açúcar,

etc. Entre essas mercadorias de troca estava também o escravo africano. Salvador, a capital da Colônia, foi seu principal centro comercial. Esse movimento começou no século XVI, atingindo o seu apogeu no século XVII (2007, p.404)

A outra peça refere-se a um prato de estanho, apesar de Mello Neto (1976) afirmar que vários deles teriam sido recuperados. Segundo o autor, esses pratos com aba eram conhecidos como “bacios”. A peça em questão é feita de peltre, ou seja, é constituída por uma liga metálica, composta de estanho e associada com outros metais. De acordo com Lima (1995), ao se referir ao século XVII na Europa Ocidental, afirmou que: “No século seguinte, começaram a surgir pratos individuais, feitos, sobretudo, de madeira e de metais como estanho e prata, com as classes dominantes se iniciando na prática de comer com seus próprios garfos e colheres” (1995, p.138-139).

Embora não estejam na amostra analisada, Melo Neto (1976) apresenta o registro de outros objetos de estanho como uma escudela com pegadores, uma galheta e copos (sem especificar o seu quantitativo), que assim como o prato descrito acima, também continham misturas com outros metais, como o chumbo. Apesar de serem diversos objetos manufaturados a partir de ligas, tais bens também revelam status e hierarquia diferenciados. Conforme o relato do pirata William Dampier que, em 1699, anotara em seu diário, vários produtos de natureza metálica, incluindo aqueles misturados com estanho que haviam chegado ao porto de Salvador: “Para cá são trazidos ainda: ferro, todo tipo de ferramentas de ferro e uma enorme variedade de utensílios de peltre, como **travessas, pratos, colheres**, etc. [grifo meu], e ainda espelhos, contas e ninharias” (FRANÇA, 2012: 460).

E por fim, no último grupo, estão os vestígios de talheres, há dois exemplares na amostra. Trata-se de um garfo de cobre

que apresenta quatro pontas (figura 11), e outro fragmento de talher que está dentro de um cabo de material orgânico de grande dureza. No século XVI, o garfo era um artigo que somente os mais nobres possuíam, os quais viajavam com eles em estojos e que podiam ser pendurados sobre o ombro ou em volta da cintura. Contudo, foi apenas ao longo do século XVII, que as classes dominantes se iniciaram na prática de comer com seus próprios talheres em pratos individuais e o garfo passa a ser utilizado em conjunto com a faca, que continua sendo o utensílio principal, utilizado na mão direita. O individualismo começa então a ser demarcado pelo conjunto de artefatos organizados a uma distância regular dos vizinhos à mesa. No fim do século XVII, surgem faqueiros com colheres, facas e garfos. A partir de 1650, houve uma produção de talheres em larga escala na Inglaterra e que teve um papel importante na melhoria das maneiras à mesa na Europa Ocidental (NISHIMURA; QUEIROZ, 2016).

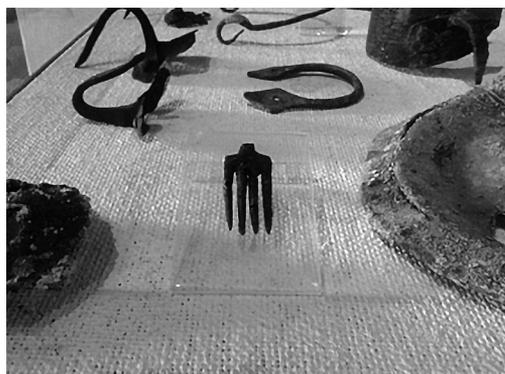


Figura 11: Garfo de cobre de 4 pontas  
Créditos da foto: SILVA (2019)  
Fonte: SILVA (2019)

A lenta incorporação dos garfos à mesa é também justificada pelo fato de eles não funcionarem bem. Inicialmente, possuíam apenas duas pontas, que não eram suficientes para segurar a comida. No início do século XVIII, a revolução dos napolitanos acrescentou o quarto dente ao garfo para facilitar o

ato de enrolar os fios de espaguete no talher, dando a forma que conhecemos hoje (NISHIMURA; QUEIROZ, 2016). A julgar pela historiografia tradicional que sustenta fortemente a hipótese de que o consumo dos alimentos era feito com as mãos até pelos mais ricos (CASCUDO, 2004) e o contexto histórico apontando que o garfo de quatro pontas surgiria na Itália apenas no início do século XVIII, torna-se surpreendente a presença desse utensílio na amostra, caso ele tenha sido realmente recuperado da área do espólio do Galeão Sacramento.

Por fim, os artefatos desse grupo estão relacionados aos cabos para talheres feitos com material orgânico de grande dureza, podendo ser de chifres ou mesmo de cascos. As peças em questão foram finamente talhadas de forma a apresentar desenhos de aspecto geométrico, espiralado ou retorcido. As peças inteiras apresentam em torno de 7 centímetros de comprimento e todas possuem 2 centímetros de diâmetro (figura 12). A delicadeza e a perfeição estética em decorações feitas em uma superfície tão dura, a se pensar em materiais como chifres ou mesmo cascos, certamente, demandaram uma grande perícia por parte de seus autores, o que permite pensar que esses utensílios não tinham apenas uma função prática, mas possuíam um valor social acrescentado.

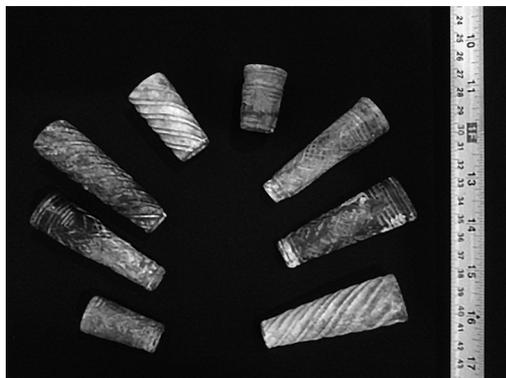


Figura 12: Cabos de talheres  
Créditos da foto: SILVA (2019)  
Fonte: SILVA (2019)

Assim, as diversas referências históricas consultadas demonstram que a cultura material embarcada no Galeão Sacramento estava consoante com o contexto geral que vinha acontecendo ao longo do século XVII em relação aos utensílios utilizados à mesa. A amostra, como um todo, permite pensar que haveria o indispensável para atender a uma pessoa e aos seus convivas. Diante da diversidade morfológica e das características dos objetos, o aparato material do Galeão Sacramento apresenta indícios de formalização, individualização e especialização das refeições.

### **A DISCUSSÃO: BENS POSICIONAIS E A ESTRUTURAÇÃO DAS REFEIÇÕES**

A vontade de adquirir objetos e, sobretudo, o anseio de exibi-las são questões bastante fecundas para compreender a dinâmica social dos bens posicionais durante o período colonial, por implicar em uma comunicação não-verbal, carregada de simbolismos e dentro de um contexto fortemente hierárquico. Essa assimetria, organizada basicamente entre a oposição entre dominantes/escravizadores e dominados/escravizados, foi o cenário para que tais objetos não expressassem somente riqueza, mas também para expressar legitimidades e dominação.

Dentro desse sistema social herdado diretamente da Idade Média e mesclado ao sistema econômico de base escravocrata, a prática comportamental da pompa foi componente absolutamente indispensável no período colonial. Ostentação, luxo e propaganda constituíam a visão de mundo e o suporte ideológico das sociedades estamentais (DUBY, 1994). E especificamente para a América Portuguesa, o caráter perdulário da classe senhorial soteropolitana foi motivo até mesmo de preocupações e reclamações de autoridades civis e eclesiásticas por

meio de ordens régias, cartas, leis, etc (FONSECA, 2006).

E aqui, a noção de “bens posicionais” impõe algumas explanações para, adiante, prosseguir com a discussão sobre o aparato material que estava embarcado no Galeão Sacramento. O status social e o estilo de vida estavam diretamente imbricados, onde a posição social determinava o estilo de vida que o indivíduo deveria possuir. De acordo com Mauss (2005), os comportamentos dos seres humanos são determinados pela cultura, envolvendo até mesmo aos mais comuns e casuais, como andar, falar, dormir, correr e comer. O pesquisador frisou que todas as ações humanas são produtos de processos sociais de ensino e que cada cultura tem sua própria forma de executar as atividades. E, por conseguinte, se os comportamentos carregam significados sociais, o mesmo não poderia ser diferente para a cultura material que dá suporte a essas ações.

Bens posicionais, como o nome indica, referem-se ao fenômeno que a cultura material faz ao situar o seu usuário dentro da hierarquia de uma sociedade. No contexto da América Portuguesa, tais bens ganhavam uma conotação simbólica ainda maior, devido à forte estratificação social vigente. Em relação à cultura de Portugal, isso se apresentava até mesmo de forma oficializada, por meio das Leis Pragmáticas, que definiam o tipo de consumo que diferentes grupos na sociedade poderiam apresentar (ROSSINI, 2010).

Dentro dessa perspectiva, o conceito do “bem posicional” pode ser aplicado ao aparato material do Galeão Sacramento, com a situação de um grupo de reinóis elitizados, que tinham como ponto de desembarque a cidade de Salvador, então capital da colônia. Seus objetos desempenhariam a função simbólica de estabelecer limites sociais e mecanismos de diferenciação

entre diferentes classes sociais ou mesmo dentro de uma mesma classe, demonstrando não apenas o valor monetário em si, mas também formas de conduta.

Na coleção do estudo, o exemplo das petisqueiras mostra de forma mais clara a questão comportamental, já que se trata de objetos que continham alimentos que não tinham o objetivo de atender as necessidades nutricionais, mas usadas em prováveis momentos de sociabilidade e de convivência. Isso denota um estilo de vida que estava ligado ao uso de determinados objetos, marcando diferenciação social e em contraste com a fome que assombrava boa parte da população de Salvador durante o século XVII (HOLTJE, 2002).

Após o danoso período da União Ibérica, que chegou ao fim 1640, no qual Lisboa se uniu a Madri por questões de sucessão monárquica, os lusitanos estavam determinados a mostrar o lado vencedor de um Império, que queria voltar aos seus tempos de glória e se reorganizar internamente. Vivendo numa fase de transição na sua produção de faianças, devido à concorrência com cerâmicas da Holanda e de outros lugares da Europa, símbolos de instituições portuguesas como o motivo do sol e as iniciais IHS, remetendo às Companhias de Jesus e do Comércio, foram representados em peças de servir à mesa. Na tentativa de se reerguer Portugal estava intencionado a firmar a exploração da sua colônia na América, sua maior fonte de recursos.

A dominação sobre o outro não passava apenas pela espada e pelo canhão, mas também pela persuasão, pelo convencimento, e retórica. Detentores de mensagens não-verbais, os objetos também fazem parte dessa estratégia, foram intensamente manipulados para a reprodução dos ideais de mundo e de como a sociedade deveria estar organizada. Os

objetos estão carregados de signos e enquanto esses mesmos signos apresentarem sentido para os indivíduos, a cultura material continuará transmitindo mensagens. O perfil dos utensílios dos reinóis embarcados no Galeão transmitia não apenas a ideia de luxo, mas também códigos de individualidade e de superioridade, a exemplo dos talheres, por serem objetos que, historicamente, fizeram a intermediação entre a comida e as mãos humanas, remetendo a ideia de civilidade.

Santo Antônio de Taná, por exemplo, foi uma fragata que partindo de Goa (Índia Portuguesa) em direção à Mombança (Quênia) naufragou junto à fortaleza dessa cidade no ano de 1697 (COELHO, CARVALHO, TEIXEIRA, 2017). Na área do sinistro foram recuperados alguns objetos de liga de estanho que eram utilizados para o serviço de mesa como um prato de uso individual, uma travessa, uma escudela com tampa, colheres e jarros. O aparato material desse naufrágio, que ainda continha artefatos de cerâmicas, vidros e madeiras, também sugere a existência de uma possível formalização das refeições, como a própria presença da travessa que poderia ter sido utilizada para servir a comida à mesa.

O sinal arqueológico referente a pratos individuais no Galeão Sacramento e no Santo Antônio de Taná é um indicativo importante sobre o acompanhamento dos portugueses em relação ao gradual processo de complexificação das refeições na Europa Ocidental. Segundo Elias (1990), pratos individuais inexistiam no século XVI e, no século XVII, houve uma grande mudança no aparato material ligado à alimentação, com o surgimento dos pratos individuais, a princípio de madeira e de metais, sobretudo de estanho ou pelitre e, apenas posteriormente, de faiança. A presença desses pratos de faiança, no

Galeão Sacramento atesta o seu pleno consumo pelos portugueses dessa morfologia durante os seiscentos.

Logo, compreende-se que o aparato material à mesa dos portugueses foi se transformando ao longo da Idade Moderna, principalmente em razão do modelo idealizado de sociedade estamental, no qual o destino de um indivíduo já estava traçado a partir do seu berço. A diferenciação social foi a mola propulsora que motivou os colonizadores a investir e acompanhar as mudanças que estavam acontecendo no cenário transatlântico. A ideia da perpetuação de uma sociedade hierarquizada também era transmitida pela linguagem dos objetos. Trata-se de uma dominação silenciosa e que passava, não pela violência, mas pelo domínio cognitivo (SILVA, 2019 e 2021).

É certo que na ciência arqueológica existem outras chaves de interpretação para explicar as transformações que ocorrem na cultura material, como contatos interculturais, migrações, mudanças ecológicas, catástrofes ambientais, pressões demográficas ou questões de ordem econômica, entretanto, neste estudo, nenhum deles explanam adequadamente a problemática colocada. Considera-se aqui, que a diferenciação de classes sociais foi o principal fator para explicar a dinâmica do sistema de objetos relacionados às práticas alimentares no século XVII. A presença de aspectos como formalidade, individualidade e especialização no conjunto artefactual do Galeão Sacramento constituía elementos de exclusão social e, portanto, delimitadores de fronteiras entre os indivíduos.

O número de peças recuperadas e, principalmente, a variabilidade morfológica levanta a hipótese de que esses utensílios foram empregados de maneira a servir os alimentos com vários pratos, iguarias,

bebidas e temperos de forma simultânea à mesa. Segundo Strong (2004), os livros de culinária do século XVII já indicavam a disposição harmônica dos itens à mesa. Viana Júnior e Merlo (2016) ao se referirem à edição de "*Arte da Cozinha*" de 1698, afirmam que:

sendo a última publicada com o autor ainda vivo. Nela foi inserida uma terceira parte, destinada à "forma como se hão de dar os banquetes em todos os meses do ano" (RODRIGUES, 2008, p. 171), de modo a dispor formulações de menus para serviços em várias ocasiões. Nela é possível encontrar, além das sugestões de refeição para todos os meses do ano, a organização dos pratos sobre as mesas (ora chamadas de cobertas) [grifo meu], uma forte característica da cozinha moderna" (2016, p.136).

Quanto às questões relativas ao decoro, à etiqueta, ao protocolo e à composição à mesa, não há dados disponíveis, permanecendo no campo das hipóteses e das possibilidades a partir do contexto histórico-cultural da época. Contudo, Meneses (2000), ao discorrer sobre a tese de que os grupos dominantes de origem luso-brasileira apresentavam momentos de requinte à mesa em momentos especiais, ponderou que:

Há, certamente, riscos nas generalizações. Torna-se necessário admitir modos a mesa mais refinados por uma elite, mesmo que o gosto alimentar e a necessidade de alimentos diminuíssem as distâncias entre o que era consumido por ela e o que comia a população pobre. Em síntese, a base alimentar da população poderia ser a mesma nas diversas camadas sociais, mas os modos a mesa eram diversos [...] A despeito disso, louças da Índia e do Porto, chocolateiras, terrinas, sopeiras e outros utensílios de mesa, além dos

“guardanapos”, descritos em Inventários de pessoas de origem europeia ou mesmo em alguns de negros e negras forros, nos dão a medida de que, em ocasiões especiais, deixava-se a rusticidade cotidiana para fazer do ato de comer uma atitude cerimoniosa e mais ritual (2000, p.101-125)

Observando a amostragem de artefatos de faiança analisada do Galeão Sacramento a partir do perfil morfológico-funcional das peças, há a preponderância dos pratos individuais e mais rasos, indicando que o perfil dos alimentos nas refeições principais poderia ser de comidas mais sólidas e deixando para a “família das tigelas”, segunda categoria de maior quantidade, para o uso de alimentos líquidos ou pastosos. De forma geral, o aparato apresenta todos os itens para refeições estruturadas para o século XVII, incluindo a presença de travessas e de talheres.

O número significativo de palanganas também indica que haveria uma disposição na mesa de várias cobertas de forma simultânea, como foi explicado anteriormente, o que seguiria os preceitos do *serviço à francesa* na segunda metade dos seiscentos, em sintonia com as inovações daquele tempo para promover diferenciação social. E até mesmo, incorporando alguns itens considerados muito “avançados” para a época, como o garfo de 4 pontas, sugerindo um acompanhamento no universo material que estava em circulação no contexto transatlântico.

Talvez essa interpretação historiográfica acerca da rusticidade, se deva às condições precárias da infraestrutura da América Portuguesa, desde os tempos quinhentistas, como a falta de comodidade e desconforto das habitações e o recurso da improvisação que estava presente no cotidiano das pessoas, a exemplo de móveis que eram montados e desmontados de acordo com as necessidades dos seus do-

nos (SOUZA, NOVAIS, 1997). E essa mesma precariedade está registrada no século XIX, posto que relatos de viajantes sempre foram muito contundentes ao afirmar sobre as más condições das residências, dos caminhos, das pontes, das edificações, do mobiliário, da organização das cidades, etc (POHL, 1976; MAWE, 1978, RUGENDAS, 1998; SAINT-HILAIRE, 2002 e 2019).

E esse cenário de penúria, que já estava fortemente sedimentado na historiografia, também chegou à Arqueologia Histórica. Sousa (1995) ao discorrer sobre os caminhos que ligavam o Rio de Janeiro as Minas Gerais no século XVIII, afirmou que: “*De fato, os inconvenientes dos meios de transporte, por muito tempo, realizados no lombo de muares atuaram como fatores limitantes à aquisição de um mobiliário mais requintado*” (1995, p.82). Souza (1995) ao discorrer sobre o descuido em relação à arquitetura do Forte da Barra de Laguna em Santa Catarina do século XVIII, afirmou:

A deliberada negligência de Portugal em relação a sua manutenção, assinalada, por outro lado, pelo modo despótico de exploração, oferece campo ao seu preenchimento pelo modelo social regional e, conseqüentemente, modelamento desta paisagem (1995, p.119)

Ainda no campo arqueológico, Funari (2002) discutiu sobre as comparações entre o urbanismo português e o espanhol nas Américas e relatou que: “*Los americanos hispânicos todavía se sienten incómodos em ciudades brasileiras, siempre buscando un orden perdido em las arrugas caóticas*” (2002, p.3). Esse registro da paisagem desordenada e precária teria perdurado até os tempos imperiais, com Lima (1994) ao relatar que:

Em meados do século XIX, o Rio de Janeiro era uma cidade exposta a toda sorte

de contágios e assolada por uma sucessão de epidemias de cólera, febre amarela, varíola, em meio à mais absoluta falta de higiene, com todos os tipos de dejetos (inclusive cadáveres) lançados diretamente nas praias e nas ruas, sem esgotos sanitários e permanentemente bafejada por “miasmas pútridos” (1994, p.90).

Assim, essas evidências historiográficas e arqueológicas sobre a precariedade das paisagens coloniais pela América Portuguesa, igualmente chegou à Arqueologia, ajudando a arregimentar a tese de que a rusticidade imperava na vida social da população. A construção desse cenário de desleixo, penúria e imundície, que teria atravessado os séculos e em diferentes regiões da América Portuguesa, reservou pouco espaço para visualizar possíveis momentos de compostura, esmero e requinte. O material recuperado do naufrágio aponta que havia algum luxo, cuidado, harmonia e, por ventura, algum decoro diante do perfil dos utensílios que estavam à disposição dos comensais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se determinadas dietas demonstram riqueza e distinção, o uso de certos objetos usados para o processamento e armazenamento dos alimentos, e, sobretudo, aqueles utilizados para serviço e para o consumo de comidas e de bebidas à mesa também oferecem uma referência sobre as posições socioculturais dos indivíduos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALGRANTI, Leila Mezan. Em torno da mesa do rei: artefatos, convivialidade e celebração no Rio de Janeiro joanino. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 13–34, 2017.

ALGRANTI, L. M.. Entre a cozinha e a mesa: notas sobre a doçaria e seus artefatos (América portuguesa séculos XVII -XIX). *Revista Ingesta, Caderno de Resumos*, 2019.

A posse de algumas peças, como travessas, quer sejam de cerâmicas ou de metais, expõe de imediato, um hábito mais formalizado, intrínseco a um ritual que envolveria serviçais, bem como a situação econômica do(s) seu(s) proprietário(s) para comprar peças como essas, que não são essenciais para o ato de comer ou de beber em si, mas que indicam o status do(s) seu(s) dono(s) e possibilidades sobre o comportamento dos comensais.

O exame da coleção permitiu imaginar a possível mesa dos reinóis elitizados que estavam a caminho do Brasil e de levantar a hipótese de que haveria momentos importantes de requinte por meio de refeições estruturadas, que contavam com aspectos de formalização e de individualização. Entende-se que a cerimonialidade e a ritualidade eram marcas indelévels nas práticas alimentares do grupo que estava embarcado. Diante dos serviçais ao longo da viagem e da população soteropolitana quando chegassem à terra firme, seus proprietários exibiriam o seu status social por meio de símbolos e códigos de comportamento.

Portanto, o conjunto artefactual recuperado do Galeão Sacramento encarna as relações entre Brasil e Portugal no século XVII. É também uma janela, através da qual a arqueologia pode discutir sobre a estruturação das refeições da mesa portuguesa no ano de 1668 e em que medida esse aparato material teria impactado as práticas alimentares daqueles que viviam na colônia.

ALVARES, Fernando Bouza. *Portugal no Temo dos Filipes: política, cultura e representações (1580- 1668)*. Lisboa: Edições Cosmos, 2000.

BANDEIRA, Beatriz. *Estudo das faianças portuguesas recuperadas nas escavações do Paço Imperial – Praça XV de Novembro*, Rio de Janeiro. 2011. 163 f. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

BRANDÃO, Ambrósio. *Diálogo das grandezas do Brasil*. 1966.

BUGALHÃO, Jacinta; COELHO, Inês Pinto. Cerâmica moderna de Lisboa: proposta tipológica. In: CAESSA, C et al. (Eds.). *I Encontro de Arqueologia de Lisboa: uma cidade em escavação*. Lisboa: CAL/DPC/DMC/CML, 2017. p. 107-145.

CASCUDO, Luís. *História da alimentação no Brasil*. São Paulo: Global, 2004.

CASIMIRO, Tânia; SEQUEIRA, João. Faiança portuguesa dos séculos XVI-XVIII recuperada no Tejo. *Ciro arqueologia*, Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, n. 5, p. 260-273, 2017.

CAVICCHIOLI, Marina. Vinho: Um patrimônio cultural da humanidade. *Heródoto*, v. 3, p. 506-522, 2018.

COELHO, Inês; CARVALHO, Patrícia; TEIXEIRA, André. A cozinha e a mesa a bordo da fragata portuguesa Santo Antônio de Taná (Mombaça, 1697): estudo de objectos metálicos e em madeira. In: *Arqueologia em Portugal: estado da questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, p. 1627-1639, 2017.

CUNHA, Luis Fernando. De volta ao passado, mergulhando sobre o Galeão Sacramento. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 110, n. 04/05, abr/jun, pp. 31-40, 1990.

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA BRASILEIRA. *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro: DPHCM, 2006. p. 180.

DIAS JUNIOR, Ondemar. A cerâmica neo-brasileira. *Arqueo-IAB*, Rio de Janeiro, textos avulsos, n. 1, p. 3-13, 1988.

DUBY, Georges. *As três ordens ou o imaginário do feudalismo*. Lisboa: Editorial Estampa, 1994.

ELIAS, Nobert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

ETCHEVARNE, Carlos. Aspectos da cerâmica colonial do século XVII, em Salvador, Bahia. *Clio*, Série Arqueológica, Recife: Universidade Federal de Pernambuco, v. 1, n. 20, p. 53-79, 2006.

FONSECA, Humberto. *Vida e morte na Bahia colonial: sociabilidades festivas e rituais fúnebres (1650-1750)*. 2006. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

FRANÇA, Jean. *A construção do Brasil na literatura de viagem dos séculos XVI, XVII e XVIII: antologia de textos, 1591-1808*. Rio de Janeiro: José Olympio; São Paulo: UNESP, 2012.

FRANCO, Carlos. A “Casa da Cozinha”, em Lisboa, no século XVIII: móveis, recipientes e utensílios. *Revista De Artes Decorativas*, p. 103-122, 2009.

FUNARI, P. P. A. La arqueología de las ciudades españolas y portuguesas en Sudamérica: una aproximación comparativa. *Boletín de Antropología*, Bogotá, v. 16, n.33, p. 135-146, 2002.

GOMES, João P.; ETCHEVARNE, Carlos. Porcelana chinesa em Salvador da Bahia (séculos XVI a XVIII). Trabalho apresentado em Velhos Mundos e Novos Mundos. *Acta do I Congresso Internacional de Arqueologia Moderna*, Lisboa, 2012.

HOLTHE, Jan. *Quintais urbanos de Salvador: realidades, usos e vivências no século XIX*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia (UFBA), 259 p., 2002.

LEMONNIER, Pierre. *Mundane objects: materiality and non-verbal communication*. New York: Routledge, e-book, 205 p., 2016.

LIMA, Tânia. De morcegos e caveiras a cruzes e livros: a representação da morte nos cemitérios cariocas do século XIX. *Anais do Museu Paulista, História e Cultura Material*. São Paulo, v. 2, p. 87-150, 1994.

LIMA, Tânia. Pratos e mais pratos: louças domésticas, divisões culturais e limites sociais no Rio de Janeiro, século XIX. *Anais do Museu Paulista, História e Cultura Material (Nova Série)*, São Paulo, v. 3, p. 129-191, 1995.

LIMA, Tânia. Chá e simpatia: uma estratégia de gênero no Rio de Janeiro oitocentista. *Anais do Museu Paulista, História e Cultura Material*, São Paulo, 5, 1997, p. 93-127.

LIMA, Tânia. Cultura material: a dimensão concreta das relações sociais. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*. Ciências Humanas, v. 6, n. 1, p. 11-23, 2011.

MAUSS, Marcel. *Sociologia e antropologia*. Brasília: Cosac & Naify, 542 p, 2005.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Selena Benevides Viana (Tradução). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1978.

MELLO NETO, Ulisses P. Naufrágio do galeão português Sacramento-1668. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia*, Salvador, 87, p. 15-35, 1978.

MELLO NETO, Ulisses P. O galeão Sacramento. *Navigator*, Rio de Janeiro, n. 13, 1976

MELLO NETO, Ulisses. The shipwreck of the galleon Sacramento- 1668, Brazil. *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, v. 8, n. 3, p. 211-223, 1979.

MENESES, José Newton. *O Continente Rústico*: abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas. Diamantina: Maria Fumaça Editora, 2000.

NISHIMURA, Jaqueline; QUEIROZ, Shirley. Cultura material e alimentação: a evolução dos utensílios a mesa e a consolidação de comportamentos durante a refeição. *Demetra*: alimentação, nutrição e saúde, v. 11, n. 4, p. 951-64, 2016.

O'CONNEL, Mark; AIREY, Raje. *Almanaque ilustrado dos símbolos*. São Paulo: Escala, 270 p., 2016.

PAPAVERO, Claude. *Ingredientes de uma identidade colonial*: os alimentos na poesia de Gregório de Mattos. 467 p. 2007. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, 2007.

PEREIRA, Ana Marques. *Mesa real*: dinastia Bragança. Lisboa: INAPA, 181 p., 2007.

POHL, Johann Emanuel. *Viagem ao interior do Brasil*. Milton Amado e Eugênio Amado (Tradução). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976

RIGOLA, Vagner da Rosa. Astrolábios: o Sacramento B e a última viagem do Galeão. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 35, p. 91-109, 2022.

ROSA, Mercedes. *Ourivesaria baiana colonial*: os ourives e suas obras. *Sine loco*: [s.n.], p. 403-411, 2007.

ROSSINI, G. As Pragmáticas Portuguesas de Fins do Século XVII: Política Fabril e Manufatureira Reativa. *Saeculum* (UFPB), v. 22, p. 115-140, 2010.

RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Editora Garnier, 1998.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 575 p., 2002.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte- MG: Itatiaia, 2 edição, 380 p., 2019.

SEBASTIAN, Luís. *A produção oleira de faiança em Portugal* (séculos XVI-XVIII). 2010. Tese (Doutoramento) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2010.

SILVA, Leandro Vieira da. *As cerâmicas da Casa da Torre e do Galeão Sacramento*: hierarquia social, simbolismo e ideologia nas práticas alimentares na Bahia Colonial. Tese de Doutorado, USP, 603 p., 2019.

SILVA, Leandro Vieira da. Garrafas ao mar: cultura material marítima no contexto transatlântico do século XVII. In *Anais do XXXI Simpósio Nacional de História* - ANPUH, 2021.

SILVA, Leandro Vieira da. A decoração das faianças portuguesas do século XVII pela ótica decolonial. In: *Anais do Congresso Internacional Online de História*, 2021.

SILVA, Leandro Vieira da. Sobre comer e vestir no século XVII: objetos metálicos a bordo do Galeão Santíssimo Sacramento, Bahia. In: *Anais do XI Encontro Estadual de História da ANPUH Bahia*, p. 51-51, 2022

SOARES, Fernanda. *Vida material de Desterro no século XIX: as louças do palácio do governo de Santa Catarina, Brasil*. 2011. Tese (Doutorado em Quaternário, Materiais e Cultura) – Universidade de Trás-Os-Montes e Alto Douro, Vila Real, 2011.

SOARES, F. C.; CORÇÃO, M. Bom gosto à mesa: cultura material e distinção social no Brasil do século XIX. *Clio Arqueológica*, Recife: Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), v. 27, p. 33-62, 2012.

SOUSA, Ana Cristina. Caminhos enquanto artefatos: relações sociais e econômicas no contexto do Caminho Novo e suas variantes (séculos XVIII e XIX). *Historical Archaeology in Latin America*, South Carolina: Columbia, v. 6, p. 67-87, 1995.

SOUSA, Ana. *Fábrica de pólvora e Vila Inhomirim*. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

SOUZA, Laura; NOVAIS, Fernando. *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América Portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997

SOUZA, Lucas Barreto de. *A vida dos artefatos: arte/artesanato de palha na Feira de São Joaquim, Salvador, Bahia*. Dissertação de Mestrado, UFS, 199 p., 2020.

SOUZA, Marcos André. Arqueologia da paisagem e Sítios Militares: Estudo de um forte colonial em Laguna, Santa Catarina, Brasil. *Historical Archaeology in Latin America*, South Carolina: Columbia, v. 6, p. 113-122, 1995.

STRONG, Roy. *Banquete: uma história ilustrada da culinária, dos costumes e da fartura à mesa*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004.

SYMANSKI, Luís. *Grupos domésticos e comportamento de consumo em Porto Alegre no Século XIX: o Solar Lopo Gonçalves*. 1997. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1997.

SYMANSKI, Luís. Bebidas, panaceias, garrafas e copos: a amostra de vidros do Solar Lopo Gonçalves. *Revista de Arqueologia*, [S.l.], v. 11, n. 1, p. 71-86, dez. 1998.

SYMANSKI, L. C. PA louça na pesquisa arqueológica: possibilidades analíticas e interpretativas. In: TOCCHETTO, Fernanda *et al.* (Org.). *A faiança fina em Porto Alegre: vestígios arqueológicos de uma cidade*. Vol. 1. Porto Alegre: Unidade Editorial da Secretaria Municipal da Cultura, 2001. p. 135-160.

SYMANSKI, Luís Cláudio P.; Souza, Marcos André Torres (Org.). *Arqueologia Histórica*

*Brasileira*. 1. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2022. v. 1. 696 p.

VIANA JUNIOR, F. S. C.; MERLO, P. M. S. A trajetória do paladar luso entre os séculos XVII-XVIII: análise de livros de cozinha. *Ágora* (UNISC. Online), v. 18, p. 131-140, 2016.

WHITTAKER, J. C.; CAULKINS, D.; KAMP, K. A. Evaluating consistency in typology and classification. *Journal of Archaeological Method and Theory*, v. 5, n. 2, p. 129-164, 1998.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Essas peças não se encontram no Museu Náutico da Bahia.

<sup>2</sup> O próprio ato de classificar objetos é êmico e subjetivo, variando conforme a ótica de cada cultura (WHITTAKER; CAULKINS; KAMP, 1998). Portanto, considera-se neste estudo, que a classificação é uma etapa fundamental para proporcionar o diálogo entre os estudiosos e viabilizar os objetivos interpretativos da cultura material, de forma a atribuir significados para os conjuntos artefatuais.

<sup>3</sup> Ressalta-se que os idiomas não são estáticos no tempo e no espaço e as palavras que designam os objetos variam conforme o tempo, a região dos falantes e até a classe social desses mesmos falantes, pois são fatores que influenciam diretamente no léxico de uma língua. Portanto, as palavras utilizadas para designar os artefatos deste artigo são os termos atuais para facilitar o entendimento dos leitores e a comunicação científica.



# Resenha

**As múltiplas travessias na obra *Nós: O Atlântico em solitário* de Tamara Klink**

---

*Luciana da Costa Ferreira*



# As múltiplas travessias na obra *Nós: O Atlântico em solitário* de Tamara Klink

**Luciana da Costa Ferreira**

Doutora em Teoria Literária pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), é Professora de Língua Portuguesa do Instituto Federal do Rio de Janeiro (IFRJ), Campus Paracambi.

**Resenha de KLINK, Tamara. *Nós: O Atlântico em solitário*. São Paulo: Companhia das letras, 2023, 1ª ed., 224p.**

A literatura náutica é um gênero não ficcional em que navegadores relatam as suas viagens pelos mais diversos oceanos. Lidando com situações extremas seja por tempestades ou navegação em mares congelados, nessa categoria literária, destacam-se nomes como o canadense Joshua Slocum<sup>12</sup>, primeiro homem a dar a volta ao mundo em um barco à vela, os brasileiros Wilfredo e Heloísa Schürmann<sup>34</sup> e o autor de *Cem dias entre o céu e o mar*<sup>66</sup>, o também brasileiro Amyr Klink. Em um nicho literário cujas vozes masculinas predominam, o livro *Nós: O Atlântico em solitário*, de Tamara Klink (2023) traz o importante e necessário olhar feminino às narrativas náuticas. A autora se tornou, em 2021, a brasileira mais jovem a cruzar sozinha o Atlântico. Vale lembrar que, no século XVIII, a botânica francesa Jeanne Baret teve que se disfarçar de homem para entrar em uma circunavegação, já que mulheres eram proibidas por lei de participar de expedições em navios. Três séculos depois, sem disfarces, a paulistana Tamara Klink começou suas expedições em veleiros e as registrou em diários que, por sua vez, foram transformados em livros.

Tamara Wolff Bandeira Klink nasceu, em 1997, em São Paulo. É filha da fotógrafa Marina Bandeira Klink e do navegador brasileiro Amyr Klink. É formada em arquitetura naval pela *École nationales supérieure d'architecture* de Nantes (França). Além de arquiteta, é velejadora e escritora. A tradição de registrar suas viagens em diários surgiu por incentivo de sua mãe. Em uma expedição em família à Antártica, Marina sugeriu às filhas a escrita de um diário de viagem. Dessa experiência, publicou com suas irmãs o livro *Férias na Antártica* (2014). Posteriormente, lançou sozinha as obras *Um mundo em poucas linhas* (2021), *Crescer e Partir* (2022), *Mil Milhas* (2021) e *Nós: o Atlântico em solitário* (2023).

Na verdade, o livro *Nós* é a complementação de seus primeiros passos (ou primeiras milhas) como velejadora solo relatada na obra *Mil Milhas*. Portanto, é interessante iniciar a leitura pelo *Mil Milhas* cuja narrativa abarca sua viagem desde a Noruega até a França, este é o ponto de partida para a expedição retratada em *Nós*. A segunda expedição de Tamara a bordo do veleiro *Sardinha* partiu da França com paradas em Portugal, Ilhas Canárias

---

\*Artigo recebido em 29 de abril de 2025 e aprovado para publicação em 5 de junho de 2025.

e Cabo Verde. O ponto final, após três meses de travessia, foi a cidade de Recife no Brasil. As travessias narradas nesses dois livros foram a bordo de um veleiro pequeno batizado por sua avó de *Sardinha*, um peixe pequeno e ágil que percorre grandes distâncias.

O enredo do livro *Nós* é apresentado em forma de diário de bordo com toda a carga emocional que traz a escrita em primeira pessoa. Em suas linhas, há a partilha de todas as etapas de preparação antes mesmo do barco partir, do esforço físico em dar conta do ato de velejar sozinha, das questões emocionais em situações extremas, dos cansativos compromissos profissionais e pessoais quando se aporta temporariamente em um porto e de sua relação com sua família. Percebe-se que não é somente um livro sobre velejar. Suas travessias são múltiplas: pelo mar e por seus sentimentos. Há a exteriorização das tempestades internas da autora: seus medos, a solidão, a saudade, o tédio, a exaustão mental. A obra é uma clara exemplificação da transformação de uma nova Tamara ao realizar seu sonho de velejar sozinha sem a ajuda de sua família e com o peso de ser filha de um reconhecido navegador. Ao realizar seus sonhos, Tamara não romantiza o caminho. Em suas linhas, expressa o quanto crescer e realizar um objetivo dói e nos leva até o limite físico e mental, mostrando que a vida não segue um roteiro pré-definido.

A edição, publicada pela Companhia das Letras, é dividida por blocos: desistir (sobre a dificuldade de partir), França (local de partida), Canárias, Cabo Verde (pontos de parada), Brasil (ponto de chegada) e repartir (reflexões após sua chegada ao Brasil). A publicação possui belas ilustrações feitas pela própria autora, exposição de fotos de família e da expedição e, no fim, apresenta um glossário de termos náuticos indispensável para leitores lei-

gos. Apesar de a edição ser visualmente atrativa, cabe ressaltar que a divisão dos capítulos poderia destinar uma seção exclusiva a Portugal em vez de colocá-la na parte destinada à França.

A autora pode até ter seus motivos pessoais para a escrita do diário, contudo um dos objetivos da publicação deste livro é, certamente, mostrar que é possível uma mulher sozinha cruzar o Atlântico em uma pequena embarcação. Como a própria Tamara relatou, “quantas gerações de mulheres inconformadas foram necessárias para que nós pudéssemos partir também por conta e vontade própria” (p.40). Dessa forma, o relato de Tamara incentiva às mulheres não só a velejarem sozinhas como a ocupar outros espaços tradicionalmente dominados pelos homens. E esse é um dos grandes trunfos dessa obra.

Em certa parte do relato, a autora afirma: “Eu tenho medo o tempo todo” (p.11). Essas palavras podem surpreender o leitor. Afinal, imaginamos que é preciso muita coragem para desbravar o Atlântico sozinha em um pequeno veleiro. No entanto, Tamara Klink desmistifica nossa ideia de que navegadores são movidos pela coragem. E complementa que se chegou inteira no final dessa expedição “não foi por ter coragem, mas por nunca ter deixado de sentir medo” (p.11). Esse sentimento aparentemente sufocante e negativo, fez a navegadora conferir instrumentos, apertar parafusos, rever cartas náuticas. Produziu nela uma cautela mesmo quando não havia sinais de perigo. Cabe ressaltar que o medo na autora não se restringe aos perigos na travessia oceânica. Seus medos transbordam também de sua vida pessoal. Afinal, a autora tem apenas 24 anos e está em uma fase de vida na qual tenta construir sua autonomia sem a companhia de sua família. Crescer como indivíduo não é um trajeto fácil e isso fica evidente em sua narrativa. Tamara expõe, então, os di-

versos percalços em sua navegação física e psicológica: erra o caminho para as Ilhas Canárias ao confundir Las Palmas (capital da Gran Canária e seu real destino) com La Palma (uma cidade na ilha La Palma), tem exaustão mental ao aportar em Cabo Verde e passa 30 horas presa em uma zona de instabilidade meteorológica que a leva a um limite físico e mental.

Todo esse processo de crescimento na profissão é acompanhado de maneira distinta pela família da navegadora. Um dos assuntos abordados no livro é, exatamente, a reação da família à sua decisão de velejar sozinha pelo Atlântico sendo ainda uma velejadora sem experiência. A pressão da família, pasmem, não é feita pelo pai famoso. Enquanto a mãe e as irmãs revelam uma aflição e questionamentos constantes com a decisão de Tamara, seu pai pouco intervém. Sua figura paterna é pouco citada em sua travessia pelo Atlântico, não por ausência afetiva e sim pela decisão de Amyr Klink observar à distância sua filha crescer.

É relevante comentar que a escritora opta por apresentar a narrativa através da carga confessional do gênero textual diário, uma forma pessoal e informal de partilhar suas experiências e sentimentos. Todavia, a voz de Tamara não é única nesse texto. Há a técnica de intercalar os parágrafos confessionais em primeira pessoa com a inclusão da reprodução de mensagens de textos trocadas com familiares e amigos. O amigo Henrique, por exemplo, é um interlocutor bastante presente. Brasileiro radicado na Noruega, comprou a *Sardinha* para Tamara e a ajudou na previsão do tempo, com instruções técnicas e até na melhora da saúde mental da navegadora. Esse cruzamento de vozes e de gêneros textuais (diário e mensagens instantâneas) é bem característico da literatura pós-moderna e dos tempos atuais. Cabe pontuar que essa opção faz a escrita

de Tamara fluir tal qual a *Sardinha* quando encontra ventos favoráveis. Entretanto, essa preferência por multiplicar vozes narrativas é empolgante para um leitor não familiarizado com as obras da autora. Essa narrativa híbrida é, na verdade, uma repetição de uma fórmula já utilizada em seu livro *Mil Milhas*. A autora pode e tem capacidade para explorar outros recursos literários para compartilhar suas vivências. Uma das ideias poderia ser aprofundar o cruzamento entre prosa e poesia, timidamente realizado nessa obra ao quebrar alguns parágrafos em versos.

Um destaque importante é a escolha do título do livro *Nós: O Atlântico em solitário*. O uso da palavra “nós” define bem toda a pluralidade de travessias de Tamara. Percebe-se o uso como pronome pessoal plural, já que apesar de seu deslocamento pelo Atlântico ser fisicamente sozinha, há a presença de metafóricas sardinhas que a ajudaram (sua avó, sua família, seus amigos, patrocinadores) e a personificação do próprio barco (seu companheiro na travessia) e do diário (um instrumento que “faz companhia e torna a solidão menos ardida”, p.44). Ademais, os nós aparecem como um substantivo referindo-se aos nós náuticos e até simbolicamente aos obstáculos durante a viagem. Também como substantivo, os nós representam a medida de velocidade utilizada na navegação.

Uma pergunta que poderá surgir a respeito desta obra é a seguinte: é preciso ter bagagem prévia para ler um livro sobre a navegação em um veleiro? Na edição, existe a preocupação em ambientar o leitor sobre a arte de velejar. Dessa forma, há a presença de ilustrações de um veleiro com descrição de sua estrutura e de um glossário de termos náuticos para consultar durante a leitura. No entanto, algumas palavras muito técnicas não foram incluídas nesse glossário como pá aérea,

leme de vento, rebarbadora, piloto elétrico, cujos significados não são entendidos pelo leitor não familiarizado ao mundo das velas. Apesar disso, a história não engloba apenas a descrição de como usar velas de tempestade ou dar um jibe com o barco. É, como já foi dito, uma travessia plural pelos mares e pela vida e isso amplia a gama de leitores, seja do mundo da vela ou não.

Por fim, com ilustrações belíssimas que também são textos, *Nós: O Atlântico em solitário* traz essa voz feminina que poten-

cializa outras vozes femininas. Mostrando, assim, que mulheres são capazes de realizar grandes feitos fisicamente sozinhas e construindo suas próprias redes de apoio, trilhando seus próprios caminhos. O referido livro é um misto de literatura náutica e literatura confessional e apesar de Tamara ser uma autora já com alguns livros publicados, ainda crescerá como escritora e também como velejadora, seguindo assim entre nós e muitas milhas as suas múltiplas travessias pela vida.

## NOTAS

<sup>1</sup> Cf.: SLOCUM, Joshua. *Sozinho ao redor do mundo*. São Paulo: Edipro, 2023.

<sup>2</sup> Cf.: SLOCUM, Joshua. *Sozinho ao redor do mundo*. São Paulo: Edipro, 2023.

<sup>3</sup> Cf.: SHÜRMANN, Vilfredo. *Momentos de uma aventura*. São Paulo: Editora Manole, 1ª ed., 1994.

<sup>4</sup> Cf.: SHÜRMANN, Vilfredo. *Momentos de uma aventura*. São Paulo: Editora Manole, 1ª ed., 1994.

<sup>5</sup> Cf.: KLINK, Amyr. *Cem dias entre o céu e o mar*. São Paulo: Companhia de bolso, 2005.

<sup>6</sup> Cf.: KLINK, Amyr. *Cem dias entre o céu e o mar*. São Paulo: Companhia de bolso, 2005.