



Implicações políticas da guerra naval cisplatina (1825 – 1828)

Political implications of the Cisplatine naval war (1825 – 1828)

Implicaciones políticas de la guerra naval cisplatina (1825 – 1828)

Lucas de Faria Junqueira

Doutor em História pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). É Professor Adjunto de História da América no Centro das Humanidades da Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB). E-mail: lfjunqueira@gmail.com.

RESUMO

Intentamos, aqui, lançar luz acerca das implicações políticas decorrentes do conflito naval no âmbito da Guerra Cisplatina (1825 – 1828). Tendo em mente a importância do trânsito marítimo naquele contexto oitocentista, bem como as estratégias navais dos contendores — bloqueio brasileiro no Rio da Prata e corso platino —, refletimos sobre como a guerra náutica afetara a população no Brasil e as consequentes tensões políticas geradas no processo. A partir de fontes diversas, advindas da imprensa, parlamento e governo, foi possível resgatar parcela das razões pelas quais o conflito concorreu para o desgaste da imagem do imperador dom Pedro I, influenciando em sua posterior abdicação ao trono brasileiro, em 1831.

Palavras-chave: Guerra Cisplatina; Guerra Naval; Política.

ABSTRACT

Here, we aim to shed light on the political implications of the naval conflict during the Cisplatine War (1825 – 1828). Bearing in mind the importance of maritime traffic in that nineteenth-century context, as well as the naval strategies of the contenders – the Brazilian blockade of the River Plate and the Platine privateering – we reflect on how the naval war affected the Brazilian population and the resulting political tensions. Drawing on various sources from the press, parliament, and government, we were able to uncover some of the reasons why the conflict contributed to the erosion of Emperor Dom Pedro I's image, influencing his subsequent abdication of the Brazilian throne in 1831.

Keywords: Cisplatine War; Naval War; Politics War.

RESUMEN

En este trabajo, nos proponemos arrojar luz sobre las implicaciones políticas del conflicto naval durante la Guerra Cisplatina (1825 – 1828). Teniendo en cuenta la importancia del tráfico marítimo en ese contexto del siglo XIX, así como las estrategias navales de los contendientes – el bloqueo brasileño del Río de la Plata y el corso platense –, reflexionamos sobre cómo la guerra naval afectó a la población brasileña y las tensiones políticas

resultantes. Basándonos en diversas fuentes de la prensa, el parlamento y el gobierno, pudimos descubrir algunas de las razones por las que el conflicto contribuyó al deterioro de la imagen del Emperador Don Pedro I, influyendo en su posterior abdicación del trono brasileño en 1831.

Palabras clave: Guerra Cisplatina; Guerra Naval; Política.

NOTAS PRELIMINARES, OU UM CONTEXTO DIFÍCIL DE UMA GUERRA IMPOPULAR

No bicentenário do início da Guerra Cisplatina (1825 – 1828), centramos nossa atenção sobre a guerra naval, destacando como as estratégias dos contendores ao longo do conflito impactaram a sociedade brasileira e as tensões políticas resultantes do processo. A premissa básica é de que guerras tensionam socialmente os países contendores, não raro levando a colapsos dos regimes políticos dentre os derrotados, quando não dentre os vencedores. Mesmo quando não ocasionam caos sociopolítico, demandam esforços e sacrifícios das populações envolvidas.

No contexto em tela, levando-se em conta apenas o lado brasileiro da questão, os principais fatores de desgaste político do governo imperial foram o corso platino, que tantos prejuízos causou ao trânsito comercial, com a decorrente carestia nos fretes e produtos transportados, as queixas quanto aos resultados do bloqueio ao porto de Buenos Aires, os custos orçamentários da manutenção e ampliação da Armada nacional, incluindo o recrutamento para os navios de guerra e, claro, os mortos no conflito ou em decorrência dele, como no transporte de recrutas rumo ao Sul.

É fato que a conjuntura da Independência recém-conquistada impôs sérios desafios ao Brasil na guerra declarada às Províncias Unidas do Rio da Prata, primórdios da atual Argentina, em 10 de dezembro de 1825. O governo imperial foi arrastado ao conflito quando ainda estava montando as estruturas do novo Estado, incluindo as militares, em meio a um ambiente político de contestação, após a dissolução da Assembleia Constituinte de 1823 e outorga da Constituição de 1824.

Movimentos como o Levante dos Periquitos, na Bahia, e a Confederação do Equador, mais ao norte, bem como a repressão que se abateu sobre os mesmos, afetaram a imagem do imperador, minando o apoio à sua empreitada bélica na região platina. Para efeito de comparação com a Independência, quando até mulheres como Maria Quitéria se alistaram voluntariamente na luta patriótica em terras baianas (1822 – 1823), no contexto de 1825 – 1828 apenas um único caso de voluntariado na mesma província da Bahia fora identificado, em pesquisa envolvendo o recrutamento para a Guerra Cisplatina em tal província (JUNQUEIRA, 2005).

Chegando ao Brasil nos idos finais do

conflito, o comerciante inglês John Armitage deixara testemunho, anos depois, sobre o ambiente político nacional: “não acontecia, como na guerra de Independência, que todo homem livre considerava os seus interesses e a sua honra empenhados na sorte da campanha”, posto que no conflito cisplatino, “os soldados olhavam com indiferença para o resultado da contenda, e nada mais eram que máquinas” (ARMITAGE, 1981, p. 120). Para outra testemunha estrangeira no País, “somente nas províncias mais próximas houve algum interesse oriundo do trânsito de tropas”, já no restante “do país a guerra era considerada um negócio de governo”, sem que houvesse entusiasmo popular no apoio ao esforço de guerra (TESTEMUNHA OCULAR, 1975, p. 174).

Este era o espírito público, ao se irromperem as hostilidades, justamente quando todo apoio seria necessário às Forças Armadas brasileiras, em especial à Armada Imperial, que contava com uns poucos e velhos vasos herdados da Marinha portuguesa, somados a algumas aquisições recentes, que melhoraram o quadro (MAIA, 1965). Estava em processo de reorganização, exigindo somas vultosas para tais aquisições e para a construção de novas embarcações, e consequente equipagem das mesmas. Para tanto, fora organizada subscrição nacional para arrecadar fundos, tendo à frente figuras ligadas ao comércio, em especial o tráfico de escravos (OLIVEIRA, 2023). Além das duas fragatas mandadas comprar nos Estados Unidos da América (EUA), em 1824, outras embarcações foram adquiridas internamente, bem como construídas nos arsenais nacionais.

Não obstante esses avanços, um panorama desolador fora descrito pelo deputado Cunha Matos no que concerne à indústria náutica nacional, em sessão da

Câmara de 31 de maio de 1826, na qual defendia o seu patriótico e pioneiro projeto de defesa da indústria nacional. Na ocasião, Cunha Matos fez “uma resenha de vários estabelecimentos da construção naval, manufaturas e indústria da nossa nação”. Resenhou, diga-se, com o costume exagero da eloquência parlamentar da época, ao compor seu quadro sombrio do abandono dos estabelecimentos náuticos nacionais, supostamente incluindo o Arsenal de Itapagipe, na Bahia, onde, em suas palavras, “no dia de hoje nada existe, morreu, e os ingleses o enterraram”, quando, em verdade, ali se construíam diversos vasos de guerra, como a única nau saída dos estaleiros nacionais no pós-Independência, a *Imperador do Brasil* (depois *Pedro II*), além de outras embarcações, como fragatas, corvetas e canhoneiras, lançadas ao mar naquela década de 1820.

Porém, quanto à mão de obra da indústria naval, não estava tão longe da verdade Cunha Matos ao afirmar que não havia “meia dúzia de carpinteiros capazes para construir uma lancha, tendo-se afugentado os bons oficiais”, já que a própria nau citada teve a construção dirigida por um mestre francês, contratado por somas vultosas e coordenando, em grande parte, escravos alugados ao Arsenal, pois poucos eram os carpinteiros livres disponíveis (BRASIL, 1874, p. 199-200).¹

Em que pesem as críticas e os problemas apontados, avanços foram sendo realizados no incremento da Armada Imperial, conforme informara ao Parlamento o ministro da Marinha, visconde de Paraguaçu, em ofício datado de 28 de agosto de 1826, no qual dava conta desse incremento, posto que, “existindo em Novembro de 1823 quarenta e oito embarcações do Estado entre grandes e pequenas, hoje se contam 104”, sendo este número “todavia

ainda muito diminuto em proporção do que importa à posição geográfica deste Império, e extensão do seu litoral.” (BRASIL, 1875a, p. 289)

Além dos custos envolvidos na expansão da Armada, para tripular os novos vasos de guerra nacionais necessário fora recorrer ao recrutamento para o serviço naval, com todos os problemas decorrentes, como veremos. Na Corte, os políticos reagiram às demandas impostas pelo conflito no Sul, em uma crescente insatisfação com a direção das forças brasileiras. Na Fala do Trono de 1826, justificava o imperador a declaração da guerra, posto que “a honra nacional exige que se sustente a província Cisplatina”.

Tendo a dissolução de 1823 em mente, os parlamentares, se não demonstraram entusiasmo com o início do conflito, evitaram se opor sistematicamente à guerra, mesmo porque argumentavam que declarações de guerra e tratativas de paz eram prerrogativas constitucionais do Executivo. A comissão encarregada de redigir o Voto de Graças nem tocara no assunto, na redação original da resposta a ser dada ao monarca. Fora a única emenda oferecida, a do deputado Lino Coutinho, que, após aprovada, ensejou o trecho final do documento, no qual a Câmara colocava “todos os meios ao seu alcance” para coadjuvar “o governo, para que a honra, e dignidade nacional não sofra a menor quebra” (CALMON, 1977, p. 97-99).

Já em 1827, o tom da resposta parlamentar substancialmente se alterara. Em sua fala na abertura da sessão, d. Pedro informava sua determinação em continuar a guerra e dizia confiar que a Assembleia auxiliaria “da sua parte, fazendo os esforços, que mui solenemente na sessão passada me mandou protestar, que faria” (CALMON, 1977, p. 101). A discussão do Voto de Graças foi de qualidade diversa da

ocorrida no ano anterior: acalorada, eloquente, questionadora. A guerra no Prata foi a principal polêmica, tendo em vista tudo que ocorrera até ali, com as constantes notícias dos abusos no recrutamento, os ataques dos corsários e as despesas extraordinárias com o conflito. O deputado (e padre) José Custodio Dias, questionando os termos propostos pela comissão de redação do Voto, indagava:

O sangue brasileiro corre não sei se injustamente, a honra nacional brada, o *déficit* das finanças se aumenta de dia em dia, a imoralidade aparece no mais alto auge, enfim os precursores da dissolução dos estados batem às portas e estão conosco à barba, e havemos de dizer que a sabedoria e justiça presidem nos decretos do governo, como diz a comissão mui garbosamente debaixo de tão lisonjeira suposição? (BRASIL, 1875b, p. 59)

Pouco adiante em seu discurso, Custodio Dias ainda insistia “na discussão sobre a justiça ou não justiça da guerra, cujos horrores se experimentam todos os dias, já nos recrutamentos, já no corso e nos prejuízos de que foram vítimas muitos dos Srs. deputados e senadores” (BRASIL, 1875b, p. 61).

Já o deputado Luiz Cavalcante oferecera emenda no sentido de solicitar esclarecimentos ao governo sobre a condução da guerra, antes de responder à expectativa deste acerca do auxílio do Parlamento, emenda que não foi apoiada. Passara o texto original, que, como explicou um dos deputados integrantes da comissão redatora, Lino Coutinho, condicionava o apoio do Parlamento caso suas suposições estivessem corretas quanto à “sabedoria e justiça” dos atos do governo. Prestando “sisuda contemplação à Fala”, afirmavam os deputados que, “na lisonjeira presunção de que tal tenha sido a marcha do governo”, conti-

nuariam a coadjuvar os esforços de guerra imperiais (CALMON, 1977, p. 103).

Na última sessão parlamentar em meio ao conflito, ou seja, em 1828, a fala imperial trazia a notícia das negociações de paz com as Províncias Unidas, ao que responderam os parlamentares que “a paz, Senhor”, era, “depois da Constituição, a primeira necessidade do Brasil” (CALMON, 1977, p. 109). Depois de anos de notícias ruins, atritos com os ministros, acusações acerca da má condução da guerra, dos créditos extras ruinosos, das arbitrariedades do recrutamento, das denúncias quanto ao transporte dos recrutas, dos prejuízos com os corsários e os problemas diplomáticos relacionados às presas do bloqueio no Prata, nada mais havia que esperar dos parlamentares, refletindo a opinião pública espalhada pelo País.

O CORSO PLATINO

Por ter sido a principal estratégia naval de Buenos Aires no conflito cisplatino, tal como o fora antes na luta de José Artigas contra os portugueses, o curso platino já recebera a atenção de diversos estudiosos ao longo do tempo, incluindo o recente e bem fundamentado estudo de Vagner R. Rigola (2023). Assim, aqui nos limitamos a pontuar alguns aspectos ou fatos que corroborem para a montagem do ambiente político referente ao conflito.

Com efeito, inescapável tratar dos impactos da atuação de corsários com cartas de corso de Buenos Aires naqueles idos, dada a abrangência e relevância dessa atividade sobre o ânimo da opinião pública brasileira, posto fosse, lado a lado com o recrutamento, a face mais visível da guerra para a população que vivia, em sua maioria, a milhares de quilômetros do principal teatro da guerra naval, o estuário

do Rio da Prata. Para uma reflexão mais apurada é necessário ponderar acerca da relevância do trânsito marítimo para o Brasil da época, carente de boas estradas, portanto dependente da navegação de cabotagem para o contato entre os principais centros urbanos litorâneos, bem como do trânsito marítimo internacional para importar manufaturados e exportar sua produção agrícola.

Nesse contexto, as comunicações entre as diversas províncias ficaram comprometidas, com pessoas, mercadorias e correspondências obstruídas em seu trânsito normal, posto que a costa do País estava “infestada” de corsários platinos, armados tanto no Prata como em paragens longínquas, como os Estados Unidos (RIGOLA, 2023). O curso platino atingia mesmo as embarcações brasileiras do outro lado do Atlântico, na costa africana, motivando, ao lado da questão inglesa do tráfico, a criação da Divisão Naval do Leste, em 1827 (OLIVEIRA, 2020). Era parte do esforço dos traficantes de escravos que, politicamente articulados, desde a Independência, pugnavam por uma Marinha fortalecida, que protegesse seus negócios pelo Atlântico (OLIVEIRA, 2023). Mesmo o recurso aos mercantes neutros não era garantia de estar a salvo da atuação dos corsários, que audaciosamente atacavam os navios portugueses vindos do Brasil, já em águas lusitanas.²

No litoral do atual Nordeste, diversos ataques de corsários a mercantes e mesmo desembarques em terra foram verificados, em 1826 (JUNQUEIRA, 2005; RIGOLA, 2023). No ano seguinte, com o envio de novos vasos para a Bahia, incluindo a nau *Pedro I*, organizaram-se duas divisões, atuando a partir do porto de Salvador, destinadas a cruzar em busca dos corsários pelas costas. Fora a resposta do governo imperial às carências na defesa

do litoral mais ao norte do Rio de Janeiro. Braz do Amaral sumariou os episódios que até então tiravam a paz da população baiana, sendo que “eram veementes as queixas do comércio e o presidente tinha de cruzar os braços, porque o único navio do Estado que havia aqui, a corveta *Defensora*, não tinha tripulação para sair a cruzeiro” (AMARAL, 1923, p. 47).

Evidentemente, fora a burguesia mercantil a classe mais afetada economicamente pelo conflito cisplatino, gerando pressões nas autoridades civis e militares para que afastassem o perigo do corso. Os ataques significaram para muitas casas comerciais a perda de embarcações e/ou suas cargas, ameaçando de bancarrota a muitos negociantes. Mesmo quando comboiadas, havia prejuízos com a demora das viagens, aumento nos seguros e fretes. Conforme apontou Vagner Rigola:

Evidente que com a elevação do número de capturas, aumentou também a quantidade de reclamações em relação à defesa dos navios. Os protestos eram direcionados aos procedimentos não só dos corsários, mas também das tripulações dos navios que protegiam os mercantes durante os deslocamentos. (RIGOLA, 2023, p. 111)

As pressões repercutiram no governo imperial, levando-o ao citado reforço na defesa do litoral a partir da Bahia, em 1827, além do estabelecimento de severo regulamento para a escolta dos comboios mercantes, com os comandantes sujeitos a penas capitais, em caso de negligência (RIGOLA, 2023). Por aviso ministerial de maio de 1828, direcionado ao presidente da província baiana, d. Pedro I mandava fazer ver à praça de comércio local da necessidade de colaboração nos custeios para as obras de reparo e construção existentes no Arsenal de Itapagipe, ou seriam

baldados os esforços governamentais em proteger o trânsito mercantil dos ataques dos corsários.³ Já absortos nos próprios prejuízos, eram os comerciantes instados a gastar mais, para que se aprontassem embarcações que os protegessem.

Já os comerciantes que possuíam negócios com praças no Sul amargaram prejuízos com a interrupção no trânsito mercantil no estuário do Prata, com o bloqueio brasileiro. Mesmo os que não os tinham, queixavam-se da ineficácia do bloqueio ao porto de Buenos Aires e do insuficiente combate aos seus corsários. Tendo tais críticas em vista, é pertinente refletir acerca das condições objetivas nas quais a esquadra brasileira operava no Prata, bem como da proteção do extenso litoral brasileiro. Ocorre que, conforme demonstrado por Vagner Rigola (2023), as condições naturais do estuário do Prata favoreciam a defesa e a evasão da Marinha portenha sob comando do almirante Brown, não sendo viável o pleno bloqueio do porto de Buenos Aires.

Assim sendo, corsários como o brigue *General Lavalleja* conseguiam evadir-se e alcançar o alto mar, iniciando suas empreitadas de corso. Contudo, conforme o autor mencionado, as autoridades brasileiras estavam bem informadas acerca dos preparativos inimigos, e o governo imperial inclusive providenciara para que houvesse um cruzeiro preventivo contra os intentos deste, que fora um dos mais importantes corsários platinos da guerra.

Seja como for, é fato que conseguindo se evadir de Buenos Aires, em 8 de novembro de 1825, foi avistado pela esquadra brasileira e perseguido. A partir de então, chegaram ao Rio de Janeiro sucessivas notícias sobre a atuação do *Lavalleja*, sendo publicadas na imprensa para prevenção dos interessados. Entre as entradas registradas no porto do Rio de

Janeiro, a 29 de novembro, há a do brigue de guerra *Caboclo*, noticiada no *Imperio do Brasil: Diario Fluminense* (RJ), órgão oficial do governo imperial, em seu n. 190, de 2 de dezembro daquele ano, trazendo a informação sobre a evasão do corsário. Cinco dias depois, a mesma folha dava as primeiras notícias acerca de presas e dos resgates realizados pela tripulação da corveta *Maria da Glória* e, na edição do dia 9, publicava, em primeira página, edital avisando à praça comercial da existência do dito corsário, bem como uma notícia da sua embarcação, equipagem e tripulação. Fora a véspera da declaração de guerra do Império, como que preparando o espírito público.

Pelos fatos acima citados no caso do *Lavalleja*, pode-se perceber a ação enérgica da Marinha, avistando, perseguindo e retomando presas do corsário, bem como noticiando o governo imperial e, este, à população. Dada a necessidade de patrulhar costas nas duas margens do Atlântico Sul, eram insuficientes os recursos empregados para que se evitassem os tantos ataques dos corsários ao comércio brasileiro daqueles idos.

Ainda pelo *Imperio do Brasil: Diario Fluminense*, há notícia de um desses ataques, na qual identificamos não somente os prejuízos, mas como a Marinha buscava cumprir sua difícil tarefa de combater o corso platino. Trata-se da edição n. 3, de 4 de janeiro de 1826, em que se noticiou que dia 2 daquele mês entrara no porto a sumaca *Flor do Brasil*. Trazia de Pernambuco carga de sal e, como passageiros, militares com suas famílias, dando seu mestre conta do ocorrido:

Refere o M., que no dia 30 do mês passado na latit. 23 graus, e 10 minutos Sul, fora roubado por um Corsário levando-lhe todo o dinheiro que trazia para entregar, assim como o

dos passageiros, baús de roupas, obras de ouro, e prata, e a mala do Correio, a qual o Com. abriu, e leu todas as cartas, e Ofícios do Rio Grande do Norte, e depois de ler os lançou ao mar, só levou os Ofícios do Governo de Pernambuco, que vinham em dois sacos de seda lacrados, e que no outro dia tornou a avistar o mesmo Corsário já armado a Sumaca, e que no 1^a de Janeiro corrente foi visto em distância de uma légua da Ilha Rasa a remos por estar calma, e passou pelo brigue de guerra *Independência ou Morte*, em distância de meia légua. (IMPERIO DO BRASIL: DIARIO FLUMINENSE, 1826, p. 12)

Ora, há alguns elementos a analisar: primeiramente, os prejuízos financeiros particulares, e quiçá governamentais, caso houvesse dinheiro público dentre os que “trazia para entregar” o mestre da embarcação; já a correspondência do correio, violada pelo inimigo, deixava-o bem informado acerca dos assuntos administrativos e/ou militares brasileiros; havia embarcação de guerra nacional nas proximidades, portanto, não estava abandonada a costa, à mercê do corso. Como o episódio narrado ocorrera logo no começo da guerra, não estava ainda disseminado o sistema dos comboios.

Após estas primeiras tomadas dos inimigos, os mercantes brasileiros evitavam viagens sem escolta ou eram utilizadas embarcações neutras, que passaram a fazer o comércio de cabotagem no litoral brasileiro daqueles idos. Com isto, negócios e viagens particulares se viam adiados, ou mesmo cancelados, e as comunicações, severamente prejudicadas. Até mesmo alguns parlamentares, na sessão de 1826, chegaram atrasados por conta do corso. O cotidiano dos centros litorâneos, tão ligado ao movimento marítimo, sofrera com as restrições impostas pela guerra, nutrindo na população o desejo de que

o governo imperial procedesse à paz com Buenos Aires (CALÓGERAS, 1998; JUNQUEIRA, 2005; RIGOLA, 2023).

TRANSPORTE DE RECRUTAS E SERVIÇO DA ARMADA IMPERIAL

A Marinha era coadjuvante na tarefa de levar a cabo o recrutamento para preencher as fileiras do Exército ou as tripulações dos navios da Armada Imperial, com suas intendências provinciais engajadas em angariar possíveis incautos nos portos e águas nacionais. Contudo, o principal papel da Marinha no contexto recrutador, dadas as grandes distâncias e a já apontada precariedade das vias terrestres de comunicação entre as distintas paragens do Brasil, fora o transporte dos recrutas amealhados pelas províncias do Império. Na maioria das vezes, eram contratadas embarcações mercantes para tal trânsito, contando com a escolta dos vasos de guerra nacionais, uns e outros constantemente transitando apinhados de recrutas.

Tudo começava com os recrutas encaminhados em sua maioria do interior rumo ao litoral, com expedientes condenados tanto pela população como pelos políticos. Amealhados a “pau e corda”, eram remetidos para as fortalezas litorâneas ou mantidos nos vasos nacionais surtos nos portos (LEMOS, 1996).

Exército e Marinha atuavam em conjunto com as autoridades civis provinciais para a manutenção dos recrutas até sua remessa, com especial preocupação com as fugas, recorrentes naquele contexto, o que evidencia a impopularidade da guerra ou mesmo do serviço militar, em ambas as Forças, particularmente referente ao serviço da Armada Imperial. Não poderia ser diferente, dada a severa disciplina, incluindo castigos físicos, os baixos e sempre atrasados soldos, as deficiências

no fornecimento (ou paga) de fardamento, alimentação ou botica, bem como os longos períodos de destacamento no mar, abrangendo vários meses de modo geral. Em ofício do ministro da Marinha, dirigido ao presidente da província baiana, em 1825, consta um panorama do serviço naval de então:

Constando que os navios de guerra estacionados na Bahia se acham com suas respectivas tripulações assas diminuídas, em consequência das frequentes licenças concedidas à maruja, grande parte da qual tem desertado, que a falta de disciplina, ora existente a bordo dos referidos navios, é sem dúvida ocasionada pela repreensível negligência dos comandantes, chegando estes ao ponto de dormirem em terra; que entre todos os vasos de guerra, o mais atrasado em pagamento de soldos era a nau Pedro I, devendo-se aos oficiais cinco, e aos marinheiros seis meses, e que finalmente no Arsenal da Marinha d'aquela Cidade se não encontram moitões, e nem mesmo outros gêneros, necessários para suprimento das embarcações que os requerem (APEB. Seção Colonial e Provincial. Avisos Ministeriais, 1825. Maço 755).⁴

Não deve surpreender o número elevado de deserções. Diferentemente do atual contexto do século XXI, o serviço militar era malvisto, tido como expediente de castigo aos elementos socialmente considerados perigosos, especialmente no que se refere à Marinha (LEMOS, 1996; JUNQUEIRA, 2005). Ao que parece, para o serviço naval destinavam-se justamente os tidos por mais perigosos, expurgando mesmo as fileiras do Exército dos seus maus elementos, como pode ser visto em correspondência entre autoridades da província da Bahia, em 6 de junho de 1825:

Tendo o Alferes Francisco Pereira

Lopes Meireles, Comandante do destacamento da Povoação de Nazaré, remetido a este Quartel general, o preso João dos Santos Martins, por suspeitas de ser desertor do extinto Batalhão [n.] 3, e mais pela péssima, e muito imoral conduta, que tem mostrado na dita Povoação, mandei reconhecer se com efeito era desertor, o que não se conseguindo, e não sendo o dito Martins capaz de assentar praça, em razão da sua má figura, e cor preta, ocorre-me, que por medidas policiais será muito conveniente manda-lo servir na Esquadra (APEB. Seção Colonial e Provincial. Quartel do comando das Armas – 1825. Maço 3365).⁵

Após o embarque, geralmente nos mercantes contratados para este fim, os recrutas para o Exército eram encaminhados via comboios rumo ao teatro de operações no Sul, ou no caso do serviço nos vasos de guerra, ao que parece começavam a servir mesmo sem um período prévio de treinamento. Toda sorte de problemas podemos encontrar nesses comboios, até mesmo motins e casos de violência. Em sua edição de 16 de janeiro de 1826, noticiava o *Imperio do Brasil: Diario Fluminense* episódio ocorrido em comboio em direção ao Rio da Prata:

Pernambuco, 9 dias, B. Ing. *Aliança*, M. Lourenço Tullok, equipagem 8, em lastro: transporta 236 recrutas [...]; iam para Montevidéu, comboiados pelo brigue de guerra *Maranhão*, o qual os largou no dia 6 do corrente, por ir em seguimento de uma embarcação que desconfiou ser Corsário, e no dia 9 se levantaram algumas recrutas, armando-se de achas de lenha, com intento de matarem a Oficialidade, e encontrando o brigue de guerra *Independência ou Morte*, este os conduziu a este Porto, e na ocasião do registro foram conduzidos a requerimento do Comandante para esta Fortaleza 8, que dizia serem

os cabeças. (IMPÉRIO DO BRASIL: DIARIO FLUMINENSE, 1826, p. 48)

Caso exemplar dos problemas encontrados nos comboios foi o ocorrido com recrutas cearenses, ao longo de 1826. Segundo consta nas folhas e nas atas da Câmara, o Ceará passava por uma epidemia de varíola (ou “bexigas”, como se dizia), e, mesmo assim, sem terem sido vacinados ou com mínimas condições sanitárias no transporte, eram remetidos centenas de recrutas em cada embarcação rumo à Corte, com elevados índices de mortandade, contabilizando-se centenas de vítimas em poucos meses.

A primeira página da edição n. 22, de 12 de agosto da *Astrea* (RJ), por exemplo, foi completamente tomada por correspondência narrando o desembarque de vários mortos e enfermos em praia da capital imperial, todos recrutas cearenses, correspondência coadjuvada por outra, na mesma edição e de semelhante teor. O primeiro correspondente, sob pseudônimo “Um Botocudo”, dizia-se “horrorizado” com o “terrível espetáculo” de compatriotas, “uns semivivos, outros espirando, outros mortos, de envolta em uma lancha do Arsenal da Marinha”, “lavrados de bexigas”, sendo que um “deles, ao desembarcar exasperado clamava que lhe dessem água!... e ali espirou!!” A outra correspondência, narrando tal desembarque, trazia linguagem semelhante e, como a primeira, clamava por justiça contra as autoridades responsáveis pelo “terrível espetáculo” observado pela população da Corte no dia 5 daquele mês.

No Parlamento, os deputados repetidamente condenavam os abusos perpetrados pelas autoridades civis e militares responsáveis pela forma como foram transportados os recrutas cearenses. Na sessão de 10 de agosto de 1826, discutiu-se o parecer da comissão de Cons-

tuição, encarregada de averiguar arbitrariedades cometidas no recrutamento realizado na província do Ceará e transporte dos recrutas até a Corte. O deputado Cunha Matos, primeiro a discursar após a leitura do parecer, que solicitara informações e providência ao governo imperial, pugnou contra “os maiores horrores, as maiores arbitrariedades, o maior de todos os despotismos contra os desgraçados cidadãos brasileiros que por miséria têm vindo defender a sua pátria” (BRASIL, 1875a, p. 99). Já o deputado Cavalcante de Albuquerque, na mesma sessão, defendeu que a Câmara tinha a prerrogativa de “suspender e revogar um recrutamento arbitrário, inumano, e bárbaro, que está reduzindo a deserto uma província inteira, e que parece tender à aniquilação da raça brasileira” (BRASIL, 1875a, p. 105). A polêmica sobre o recrutamento cearense e as responsabilizações pelos abusos duraram praticamente a sessão inteira do Parlamento daquele ano.

Ainda em 1828, o recrutamento realizado no Ceará repercutia, servindo de munição à imprensa liberal para criticar o governo imperial. Encontra-se uma síntese do desgaste político em edição de *A Aurora Fluminense* (RJ), importante folha redigida por Evaristo da Veiga na Corte, saída em 9 de abril de 1828 (n. 32, p. 2-3):

O infeliz Ceará reduzido a menos de metade da população, pela seca, pela fome, pelas bexigas, e pelo *Conde de Lages*, continua a oferecer o espetáculo da maior desgraça. [...] E, contudo, ainda ali se machucava aquele mísero Povo com o recrutamento para a Marinha, como se de propósito quisessem agravar os flagelos da natureza, a que se não opuseram a tempo as devidas providências. *Arrase-se uma Província, fique embora inteiramente despovoad; tanto melhor; é um monumento dos castigos, com que o Céu pune os*

rebeldes. Quem acreditará que esta seja em semelhante catástrofe a linguagem de homens, e de homens, que se dizem Brasileiros! (A AURORA FLUMINENSE, 1828, p.2-3)

Note-se que Evaristo da Veiga afirma ter sido o recrutamento realizado “para a Marinha”, sendo que os recrutas foram enviados à Corte para variados empregos nas Forças Armadas. Quiçá a imagem da Marinha tenha sido vinculada ao episódio devido à mortandade das viagens, algumas delas realizadas em embarcações de guerra nacionais. Já em outra remessa de recrutas, oriundos de outras províncias do Norte, podemos ter uma ideia, em termos estatísticos, do que representava em custos humanos o transporte de recrutas rumo ao Sul:

Em listagem de uma remessa, feita do Maranhão e Piauí, que chegara a Salvador em outubro de 1827, do total de 88 recrutas, quatro ficaram no hospital de Pernambuco, dezoito foram hospitalizados ao aportarem na Bahia e dezoito faleceram ao longo da viagem. As baixas, entre mortos e doentes, giram em torno de 45% do total nesta viagem. (JUNQUEIRA, 2005, p. 138)

Após assentarem praça no serviço naval, os marinheiros viam-se logo engajados em missões de cruzeiro, escolta de mercantes ou mesmo tripulando os vasos da Esquadra a bloquear o Rio da Prata, alguns permanecendo embarcados por longos períodos. Comandados por oficiais muitas vezes estrangeiros, com severa disciplina intercalada por momentos de embriaguez, longe da família e sofrendo com os rigores climáticos da vida no mar, os marinheiros destacados para o teatro da guerra ainda padeciam com os constantes atrasos nos soldos. Terminado o conflito em 1828, no ano seguinte, deviam-se às tripulações da Esquadra no

Prata nada menos do que dez meses de vencimentos (JUNQUEIRA, 2005).

Difícil pensar que, nessas condições de serviço, os marinheiros que se sacrificaram ao longo da guerra estivessem satisfeitos com o governo que os recrutara, ao se findar a contenda. Não admira que os militares participassem, anos depois, das pressões que culminaram na abdicação do imperador.

O BLOQUEIO DE BUENOS AIRES: UMA ESTRATÉGIA CUSTOSA A AMBOS OS CONTENDORES

Ao começar a peleja no estuário do Prata, possuía o Império brasileiro superioridade naval, com sua esquadra ali localizada dominando o teatro de operações, sob comando do vice-almirante Rodrigo José Ferreira Lobo. Decretado o bloqueio do porto de Buenos Aires, em dezembro de 1825, esta passara a ser a principal estratégia brasileira para a guerra marítima, visando sufocar o comércio inimigo e obstruir manobras da esquadra portenha do almirante Brown.

O dito bloqueio foi imposto quanto ao comércio dos neutros em princípios do ano seguinte, mas não tardou, contudo, a constranger o governo imperial, tanto em termos de política interna quanto externa. Tanto assim, que seu comando foi trocado, com Lobo sendo substituído pelo almirante Rodrigo Pinto Guedes, a 12 de maio de 1826 (CALÓGERAS, 1998).

Chegado Lobo à Guanabara, logo foi feito prisioneiro na Fortaleza de Santa Cruz, passando depois à da Ilha das Cobras, para ser submetido a conselho de guerra, dando ensejo a intrigas e denúncias na imprensa referentes à sua atuação no comando da esquadra e aos prejuízos com supostos abusos. A edição n. 21 da *Astrea* (RJ), de 8 de agosto daquele ano,

apontava que eram “mui diversos e opostos os juízos, que se tem formado nesta Corte sobre a conduta do Ilmo. Ex^o. Sr. Vice-Almirante Rodrigo José Ferreira Lobo”. Ao que parece, a opinião pública pendia para a má reputação do oficial, posto que, na mesma folha, em sua edição de 26 de agosto (n. 27, p. 2), um defensor do vice-almirante lamentava que mesmo antes de sua chegada ouviam-se “as vozes de alegria, que anunciaram nos Arsenais, nas praças, ruas, e boticas, de que o Vice-Almirante Lobo não pisaria a terra onde quisesse comer os cabedais com que o comprara o governo de Buenos Aires, mas que os iria comer na prisão de Santa Cruz.”

Carl Seidler, mercenário alemão que estivera a serviço do Brasil durante a guerra, fez coro com os piores juízos acerca de Lobo ao afirmar que este “entretinha relações secretas com os inimigos de sua pátria”, cuidando “só de seu próprio interesse”, permitindo “a troca de elevadas somas em dinheiro a entrada e saída dos navios do governo de Buenos Aires”. Afirmava Seidler ainda que, por Lobo ter enriquecido, “não lhe faltaram amigos” durante o conselho de guerra, de sorte que “a sua exoneração foi por desídia e não por traição, do que, entretanto, o acusavam os seus subordinados” (SEIDLER, 1980, p. 93 - 94).

A respeito do almirante Pinto Guedes, a opinião estrangeira não foi muito mais simpática. Segundo John Armitage, Pinto Guedes, “recluso na esplêndida câmara da sua fragata de linha, raras vezes era visto pela marinhagem debaixo de suas ordens”, sendo “fleumático e calculista”, mostrando “maior empenho em agarrar presas, das quais colheu imensa fortuna, do que em atacar e derrotar o inimigo” (ARMITAGE, 1981, p. 144-145). Pululavam queixas e acusações quanto aos métodos de apresamento da Esquadra e sobre

supostos desvios das cargas apresadas (TESTEMUNHA OCULAR, 1975).

Ocorre que, para além das denúncias de corrupção — das quais não temos provas, mas cujas fontes indicam que fossem (tais denúncias) de conhecimento geral da opinião pública da época —, fato é que Pinto Guedes não obedeceu às instruções do governo imperial, seguindo a Convenção de Neutralidade Armada, de 1780, da qual o Brasil não era signatário, rechaçando-a (CALÓGERAS, 1998). Os prejuízos decorrentes, já que muitas presas eram tidas como más nos tribunais, evidenciam, de qualquer sorte, que o bloqueio não funcionara como deveria, no mínimo. Em 1834, o ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros dava conta do que até ali havia sido apurado referente ao bloqueio no Prata:

Tal era o modo ilegal com que se portava em tão desgraçado bloqueio aquele almirante, que se considerava como dono dos navios neutros que capturava, dispondo deles como sua propriedade sem sentença dos tribunais competentes! Em verdade ferve no peito a indignação quando se vê o desleixo, o abandono, e a delapidação com que foram tratadas estas embarcações, por modo tal que da enorme soma que temos pago, no valor de 5.815:151\$433, as diferentes nações, apenas se recolheu ao tesouro a diminuta quantia de 302:937\$852!!! (COUTINHO *apud* CALÓGERAS, 1998, p. 438)

Contudo, os prejuízos brasileiros com o bloqueio foram muito além do estimado pelo ministro em 1834, já que pendências restaram mesmo anos depois do seu relato. Ainda no longínquo 1850, seu congênera, Paulino José Soares de Souza, dava conta, por sua vez, de que, no que concernia às reclamações estrangeiras, havia o pagamento de indenização ao governo

holandês na soma de 79:623\$920 réis. Encerravam, assim, reclamações antigas “fundadas em direito já reconhecido em 1ª e 2ª instâncias do Tribunal de Presas”, cujas sentenças foram confirmadas pelo governo imperial desde 1828 (SOUZA, 1850, p. 11).

Para além dos enormes prejuízos econômicos com as presas do bloqueio, que contribuíam para o mau estado das finanças públicas, o desgaste político decorrente das pressões estrangeiras não foi de pouca monta. A repercussão na imprensa referente ao universo da diplomacia era grande, ainda mais quando esquadras estrangeiras cobravam à força indenizações pelas ilegalidades em tal expediente no Prata. Mesmo quando não se chegava a esse extremo, o desgaste diplomático era sensível e ameaçava as relações do Império brasileiro com as potências amigas.

Em março de 1827, o encarregado de negócios dos Estados Unidos na Corte, Condé Raguet, pediu e obteve seus passaportes, deixando o Brasil sem representação diplomática estadunidense. Tanto os corsários armados na América do Norte que atuavam em águas brasileiras quanto as presas norte-americanas do bloqueio do Rio da Prata pela Esquadra imperial foram pontos de atrito entre os dois países durante o conflito cisplatino (CALÓGERAS, 1998). Os comerciantes estadunidenses estavam já bem estabelecidos nos portos platinos, e tiveram suas redes comerciais existentes afetadas pelo bloqueio brasileiro (PRADO, 2017).

Já com França e Grã-Bretanha, em que pese a manutenção de seus agentes diplomáticos regularmente ao longo de todo o conflito, estes ganharam o reforço de suas respectivas esquadras para amparo de suas queixas acerca dos expedientes envolvendo o bloqueio marítimo brasileiro ao estuário platino. Ocorre que, tal como

os EUA, os europeus não reconheciam a legitimidade do bloqueio, posto fosse este, com alguma frequência, burlado pelos mercantes, de modo a ser considerado pouco efetivo para bloquear de fato o trânsito no difícil contexto da navegação entre os bancos de areia do estuário, teatro de operações da guerra. A imprensa na Corte repercutia a imprensa parisiense e divulgava notícias acerca de uma esquadra francesa destinada ao Brasil mesmo antes de sua saída, disseminando receios na população.

Com efeito, pelo *Jornal do Commercio* (RJ), em sua edição n. 202, de 7 de junho de 1828, os leitores (*i.e.*, o governo) no Rio de Janeiro já estavam prevenidos da ameaça que pairaria sobre a cidade. Além da notícia da composição, comando e breve saída da expedição, a referida folha trazia ofício do governo francês aos seus comandantes navais, informando que “a França tem como princípio não reconhecer bloqueio algum, a menos que seja sustentado por forças efetivas, capazes de tornar eficaz o mesmo bloqueio.” Tendo em vista a “realidade do bloqueio exercitado pela Marinha do Brasil contra Buenos Aires”, bem como os atos considerados ilegais contra as embarcações francesas e respectivas queixas dos proprietários, o governo tomava “as medidas mais convenientes para apoiar as suas reclamações contra a captura destas embarcações pela Esquadra Brasileira”. A 6 de julho a ameaça se materializava na Baía da Guanabara.

A *Aurora Fluminense*, n. 65, de 9 de julho daquele 1828, resumiu a situação e a sensação política que provocava a iniciativa naval francesa. Na visão de Evaristo da Veiga, redator da *Aurora*, a entrada na Guanabara, “no dia 6 do corrente”, de “uma Nau e duas fragatas francesas, comandadas pelo Vice-Almirante Roussin”,

sendo que se esperavam “mais alguns navios de guerra pertencentes à mesma esquadra”, era ocasião “bem pouco decorosa para o Brasil”. Questionava, ainda, “a que fim” mandava “o gabinete das Tulherias uma esquadra lançar ferro no principal dos nossos portos, à face da própria Capital?” Lamentava, por fim, a posição brasileira, com “uma tal ameaça, diante dos olhos”, e concluía: “Que desgraça a nossa! Espezinhados por todos os lados, maltratados pela guerra, roídos nas entranhas pelos erros das Administrações passadas, é-nos ainda necessário curvar a cada momento a cabeça diante do Estrangeiro e aceitar a Lei, que nos dá com as armas à cara!” O governo imperial, com efeito, via intervenção direta do imperador, cedeu perante a pressão *manu militare* francesa, concordando em devolver embarcações e indenizar os prejuízos dos súditos franceses (CALÓGERAS, 1998). Não demoraria a se repetir tal expediente de cobrança, mas então levado a cabo pela Marinha britânica.

Animado pelo sucesso obtido pelos franceses diante do governo brasileiro, determinou lord Ponsonby, à frente da diplomacia inglesa na Corte de d. Pedro I, o bloqueio do porto da capital imperial, para o qual se reuniram as fragatas *Thetis*, *Tribune* e *North Star*. Mais uma vez interveio o imperador, sendo atendidas as reclamações britânicas nos mesmos moldes das francesas (CALÓGERAS, 1998). Tal ocorrera já encerrada a Guerra Cisplatina, após a Convenção Preliminar de Paz, assinada entre o Império e as Províncias Unidas do Rio da Prata, em 27 de agosto de 1828. Contudo, a presença do poderio naval estrangeiro frente à capital do País continuava a perturbar a tranquilidade da opinião pública, quase um ano depois.

Além do breve bloqueio na Baía da Guanabara, havia rumores de um rom-

pimento entre o Brasil e a Grã-Bretanha, caso a solução das reclamações referentes às presas não fosse levada a bom termo, alimentando inclusive temores quanto a outras iniciativas bélicas inglesas. O *Jornal do Commercio* (vol. VII, n. 462, p. 2), em sua edição de 2 de maio de 1829, buscava tranquilizar seus leitores, com a seguinte nota:

A Esquadra Inglesa do Almirante Sir. R. Otway, composta da Nau *Ganges*, fragatas *Tribune* e *Thetis*, e da Corveta *Sumtamtom*, que havia saído deste porto há duas semanas, dando ocasião a conjecturas absurdas da parte dos alarmistas, entrou ontem de volta do seu cruzeiro sem ter tomado a Ilha de Santa Catarina, segundo se dizia. (JORNAL DO COMMERCIO, 1829, p. 2)

Não obstante ser voltada a desmentir os rumores dos citados “alarmistas”, é evidência de que havia sim um ambiente político, ou mesmo militar, perturbador na Corte brasileira daqueles idos. As ameaças das esquadras estrangeiras naquele contexto somaram-se à crise decorrente da revolta dos batalhões mercenários no Rio de Janeiro, em junho de 1828, deixando a situação militar — em mar e terra — desconfortável ao governo imperial, responsabilizado tanto pela guerra que gerara as reclamações e ameaças navais europeias como pela contratação de mercenários estrangeiros para a segurança do imperador, supostamente por este não confiar nas forças nacionais (LE MOS, 1996).

ACABADA A GUERRA, PERSISTIAM OS PROBLEMAS: O DIFÍCIL LEGADO POLÍTICO DA CISPLATINA E UMA LIÇÃO PARA O FUTURO

É comum encontrar na historiografia ponderações acerca da influência nega-

tiva do conflito cisplatino para o reinado de d. Pedro I (CALMON, 1963; BANDEIRA, 1998). Pandiá Calógeras resumiu bem a conjuntura de crise política aberta pelo conflito no País:

De dia para dia, crescia a oposição nacional à luta do Sul. Os gastos, grandes para a época, por ela ocasionados, prejudicavam o comércio, intensificavam a crise de circulação monetária, drenavam recursos para fora da zona laboral do país. Corsários de Buenos Aires, de um lado, bloqueio do outro, paralisavam o escambo e destruíam a propriedade particular. O mal, principalmente sentido pelos nacionais, era largamente partilhado pelos estrangeiros, tanto pelas colônias ativamente empregadas em negócios no Brasil e no Prata, como pelas suas metrópoles, privadas de livremente vender e transportar suas mercadorias. (CALÓGERAS, 1998, p. 443)

Ainda, conforme o mesmo autor, no desenrolar do conflito, após revezes em terra e prejuízos no mar, “foram-se incrementando críticas, suspeitas e injustiças contra todos os implicados na guerra do Sul. Acentuou-se a impopularidade do Imperador, julgado o único responsável por todos os males oriundos da luta na Cisplatina” (CALÓGERAS, 1998, p. 435).

Assim, dadas as condições militares, políticas, socioeconômicas e diplomáticas, urgia negociar a paz, sob auspícios mediadores da Grã-Bretanha, dando origem à aludida Convenção Preliminar de Paz, de agosto de 1828. Era, com efeito, um clamor geral do País, como pululam os registros pela imprensa. Como exemplo, na mesma edição de *A Aurora Fluminense*, de 9 de abril de 1828, transcrito anteriormente, referente ao recrutamento no Ceará, constava notícia sobre entabulações de paz entre o Império e Buenos Aires. Evaristo da Veiga assim comentava acerca do

contexto, como se sintetizasse a opinião pública nacional sobre o conflito: “a paz é objeto dos nossos votos: o Brasil a necessita”. Mais adiante arrematava: “A paz; a paz; se a guerra é um flagelo para todos os Povos, quanto mais o será para aqueles, que apenas encetam a carreira política! Cujá população é tão pouco numerosa, e cujo vasto território, quase sem limites, deixa sem desculpa o furor das conquistas?” Note-se a censura acerca das pretensões expansionistas de d. Pedro I, modo como a província Cisplatina fora popularmente considerada: um legado da política expansionista bragantina de d. João VI, perpetuado pelo seu filho às custas do sangue e riqueza nacionais. Conforme sinalizara o deputado José da Cruz Ferreira no debate da resposta à Fala do Trono de 1829, a respeito da Cisplatina, não era “justo, que a possuamos. Quem ignora a maneira, porque foi ela incorporada ao Império do Brasil?” E finalizava, afirmando que “não é essa Estrela, que nos há de fazer falta” (BRASIL, 1829, p. 11).

Mesmo sendo uma aspiração nacional, a paz desagradou a muitos, seja pelos erros cometidos na condução dos esforços de guerra, seja pelo resultado em si, a independência uruguaia sem indenizações ou compensações ao Brasil, após anos de sacrifícios do País. Desta feita, tanto a realização da guerra quanto seu término pesaram contra o governo de d. Pedro I, corroborando a tese inicial aqui exposta acerca dos custos e implicações sociopolíticas relacionados a conflitos bélicos.

O caso do governo portenho é emblemático. Bernardino Rivadavia, que assumira o governo de Buenos Aires logo após o início do conflito, renunciara em 1827, em meio à crise derivada da tentativa de paz daquele ano. Seu substituto, Manuel Dorrego, após o término da guerra, fora deposto e fuzilado, em dezembro de 1828 (BANDEI-

RA, 1998). Em comparação, a abdicação do imperador, em abril de 1831, parece um efeito tardio e mais brando da empreitada bélica que conduziu quando no trono.

Seja como for, tal como a Guerra do Paraguai (1865 – 1870) em relação ao trono do seu filho, d. Pedro II, a Guerra Cisplatina foi um dos motivos de desgaste de d. Pedro I com os militares, os políticos e a população em geral. Soldos atrasados e atritos com mercenários desagradavam aos militares nacionais. Os políticos e a imprensa criticaram a condução da guerra, o recrutamento e transporte dos recrutas, assim como a carestia que afligia a população mais carente nos centros litorâneos. Os gastos militares — descritos nos relatórios ministeriais — levaram a novo empréstimo com os ingleses, em 1829, aumentando a dívida pública. Os corsários platinos e o bloqueio brasileiro no Rio da Prata conturbaram a atividade mercantil, causando prejuízos particulares e à arrecadação alfandegária, bem como imbróglis diplomáticos com nações amigas que geraram indenizações vultosas e desgaste político ao governo imperial.

Por tudo até aqui abordado, no que tange ao aspecto naval do conflito cisplatino, resta uma reflexão a título de conclusão. Ocorre que, para além de ser mais uma evidência acerca das implicações sociopolíticas decorrentes de conflitos bélicos, a Guerra Cisplatina demonstrou a importância para o Brasil da manutenção de uma Marinha forte e dissuasiva. Como dito, o contexto era desafiador, a Armada Imperial estava em processo de formação ainda e faltavam recursos pecuniários e humanos para atender adequadamente à tamanha demanda. Caso estivesse bem equipada e tripulada, haveria condições para tornar o bloqueio do estuário platino mais efetivo, mitigando as reclamações

estrangeiras, bem como a proteção à navegação mercante frente ao curso teria sido mais abrangente e os prejuízos decorrentes, menores.

Diante deste quadro, é inescapável

concluir pela valorização do papel da Marinha brasileira, visando proteger os interesses nacionais, ainda mais tendo em mente a imensa “Amazônia Azul”, sob sua responsabilidade.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Braz do. *Historia da Bahia do Imperio á Republica*. Bahia: Imprensa Official do Estado, 1923.

ARMITAGE, John. *História do Brasil*: desde o período da chegada da família de Bragança, em 1808, até a abdicação de D. Pedro I, em 1831, compilada à vista dos documentos públicos e outras fontes originais, formando uma continuação da história do Brasil, de Southey. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

ASTREA. Rio de Janeiro: Typographia do Diario, n. 21, 8 ago. 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/749700/81>. Acesso em: 3 ago. 2025.

ASTREA. Rio de Janeiro: Typographia do Diario, n.22, 12 ago. 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/749700/85>. Acesso em: 3 ago. 2025.

ASTREA. Rio de Janeiro: Typographia do Diario, n. 27, 26 ago. 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/749700/106>. Acesso em: 4 ago. 2025.

AURORA Fluminense (A): Jornal Politico e Litterario. Rio de Janeiro: Typographia do Diario ano II, n. 32, 9 abr. 1828. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706795/130>. Acesso em: 20 jun. 2025.

AURORA Fluminense (A): Jornal Politico e Litterario. Rio de Janeiro: Typographia do Diario ano II, n. 65, 9 jul. 1828. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706795/271>. Acesso em: 20 jun. 2025.

BANDEIRA, Moniz. *O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata*: Argentina, Uruguai e Paraguai, da colonização à Guerra da Tríplice Aliança. Brasília: UNB, 1998.

BRASIL. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro Anno da Primeira Legislatura. Sessão de 1826. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artistico, t. I, 1874. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/132489/212>. Acesso em: 7 jul. 2025.

BRASIL. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro Anno da Primeira Legislatura. Sessão de 1826. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artistico, t. IV, 1875a. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/132489/1254>. Acesso em: 8 jul. 2025.

BRASIL. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Camara dos Srs. Deputados. Segundo Anno da Primeira Legislatura. Sessão de 1827. Rio de Janeiro: Typographia de Hyppolito José Pinto & C^a, t.1, 1875b. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/132489/1064>. Acesso em: 11 jul. 2025.

BRASIL. *Diario da Camara dos Deputados á Assembleia Geral Legislativa do Imperio do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Nacional, n. 27, 1829. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/749419/4101>. Acesso em: 17 abril 2025.

CALMON, Pedro. *História do Brasil: o século XIX*. v. 5. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1963.

CALMON, Pedro (org.). *Falas do Trono*: Desde o ano de 1823 até o ano de 1889. São Paulo: Melhoramentos, 1977.

CALÓGERAS, J. Pandiá. *A Política Exterior do Império*. v. II. Brasília: Senado Federal, 1998

IMPERIO do Brasil: Diario Fluminense. Rio de Janeiro: Imp. Nacional, v. 7, n. 3, 4 jan, 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/706744/1191>. Acesso em: 7 jul, 2025.

IMPERIO do Brasil: Diario Fluminense. Rio de Janeiro: Imp. Nacional, v. 7, n. 12, 16 jan, 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/1227>. Acesso em: 9 jul, 2025.

JORNAL do Commercio, Folha Commercial e Politica. Rio de Janeiro: Typographia d'Emile Seignot-Plancher e Comp, v. II, n. 202, 7 jun. 1828. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568_01/943. Acesso em: 8 jul. 2025.

JORNAL do Commercio, Folha Commercial e Politica. Rio de Janeiro: Typographia d'Emile Seignot-Plancher e Comp. v. II, n. 137, 15 mar. 1828. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568_01/681. Acesso em: 28 jul. 2025.

JORNAL do Commercio, Folha Commercial e Politica. Rio de Janeiro: Typographia d'Emile Seignot-Plancher e Comp, v. VII, n. 462, 2 maio 1829. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568_01/1855. Acesso em: 12 jun. 2025.

JUNQUEIRA, Lucas de Faria. *A Bahia e o Prata no Primeiro Reinado*: comércio, recrutamento e guerra cisplatina (1822-1831). Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

LEMONS, Juvêncio Saldanha. *Os Mercenários do Imperador*: a primeira corrente migratória alemã no Brasil (1824-1830). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império* (Tentativa de reconstituição histórica). Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1965.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. Divisão Naval do Leste: A Marinha Imperial na Costa da África. *Navigator*: Subsídios para a História Marítima do Brasil. [S. l.]: v. 6, n. 11, p. 102-117, 2020. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/326>. Acesso em: 23 ago. 2025.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *As sociedades escravistas do Império do Brasil e do*

Reino de Cabinda: interesses e costumes em comum (1822-1850). Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2023.

PRADO, Fabrício. Conexões Atlânticas: redes comerciais entre o Rio da Prata e os Estados Unidos (1790-1822). *Anos 90: Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre v. 24, n. 45, p. 133-152, jul. 2017.

RIGOLA, Vagner da Rosa. *O Curso Marítimo na Guerra Cisplatina (1825-1828)*. Dissertação (Mestrado em História Marítima). Universidade de Lisboa, Lisboa, 2023.

SEIDLER, Carl. *Dez anos no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1980.

SOUZA, Paulino José Soares de. *Relatorio da Repartição dos Negocios Estrangeiros apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 1ª Sessão da Oitava Legislatura*, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Paulino José Soares de Souza. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp, 1850.

TESTEMUNHA OCULAR (Uma). *Contribuições para a história da guerra entre o Brasil e Buenos Aires*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

NOTAS

¹ Note-se que o Arquivo Público do Estado da Bahia (doravante APEB) contém vasta documentação acerca das atividades do Arsenal de Itapagipe, bem como sobre corte e envio de madeiras da província baiana e de outras, como Alagoas, visando atender às constantes demandas do governo imperial. Assim, podemos afirmar que é incorreto o juízo de Cunha Matos sobre Itapagipe naquele contexto da década de 1820. Informamos que procedemos à atualização ortográfica nas fontes transcritas.

² Pelo *Jornal do Commercio*, de 15 de março de 1828, somos informados de que “a Galera portuguesa Almirante Pacheco”, saída dias antes do porto do Rio de Janeiro, “fora tomada, mesmo na costa de Portugal por um Corsário de Buenos Aires.” Ver *Jornal do Commercio*, v. II, n. 137. Rio de Janeiro, 15 de março de 1828, p. 1. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/docreader/364568_01/681. Acesso em: 28 jul. 2025.

³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Avisos Ministeriais – 1828. Maço 757-1. Necessário frisar que havia sim esforço dos baianos pela construção de embarcações, seja pela subscrição nacional, seja por oferta direta, como do visconde de Pirajá, que ofertou a construção da fragata *Baiana*, pelos idos de 1824, concluída em Itapagipe, em 1830. Há notícia também sobre a oferta do visconde de outra fragata, mas, ao que parece, não fora levada a cabo esta nova construção (APEB. Seção Colonial e Provincial, Avisos Ministeriais – 1825/1830. Maços 755 a 757-3).

⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Avisos Ministeriais – 1825. Maço 755. Quanto aos períodos embarcados, note-se que, em março de 1825, a guarnição do brigue *Guarani*, composta por 13 artilheiros do 7º Corpo, requereu sua substituição, após oito meses embarcada em serviço, exemplo das longas jornadas no mar. APEB, Seção Colonial e

Provincial. Quartel General do Comando das Armas – 1825. Maço 3365.

⁵ APEB. Seção Colonial e Provincial. Quartel do comando das Armas – 1825. Maço 3365. Em ofício anexo no mesmo maço, constava que o dito Martins era contumaz desordeiro pela vizinhança, cometendo crimes como abordar uma escrava com uma faca.

