



navigator

V.22 - N.43 - junho de 2026

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

A GUERRA DA CISPLATINA (1825-1828): ESTUDOS HISTÓRICOS E ARQUEOLÓGICOS DE SEUS ANTECEDENTES, DESENVOLVIMENTO E CONSEQUÊNCIAS NA REGIÃO DO PRATA





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 André Moraes Ferreira

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) Gilberto Santos Kerr

Departamento de História

Capitão de Mar e Guerra (T) Carlos André Lopes da Silva

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Mar e Guerra (RM1) André Vinicius Faro Nunes

REVISTA NAVIGATOR

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

Editora Letras Marítimas

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

Tiragem: 700 exemplares

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.43 V.22	p. 160	2026
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

CONSELHO EDITORIAL

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

CONSELHO CONSULTIVO

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

INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex – www.latindex.unam.mx
REDIB – www.redib.org
CLASE – www.clase.unam.mx
Diadorim – <http://diadorim.ibict.br>
DOAJ – <http://doaj.org>
Portal de periódicos da Capes – www.periodicos.capes.gov.br
Miguilim – <https://miguilim.ibict.br/>
ICAP-Pergamum – www.pergamum.puc.br/icap
Sumários de Revistas Brasileiras – www.sumarios.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

Prof. Dr. Robert W. Porto da Silva Castro (DPHDM)
Prof. Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)
Prof. Me. Carlos A. Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB)
Prof. Me. Vagner da R. Rigola (DPHDM)

Editor Assistente

Prof. Me. Beatriz Telles Estrella (DPHDM)
Prof. Bel. Mário C. V. de Lima Júnior (DPHDM)

Organização do dossiê

Prof. Dr. Nicolás C. Ciarlo
Prof. Me. Vagner R. Rigola

Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

Editoração Eletrônica

Segundo-Sargento (AD) Cinthia de P. dos Santos

Capa

Jornalista Carine Ocko Pieroni

Revisão

Jornalista Rômulo Coelho Lisboa

Web Designer

Segundo-Sargento (AD) Cinthia de P. dos Santos

Web of Science – www.webofknowledge.com

Biblat - Bibliografia Latinoamericana – <https://biblat.unam.mx/pt/>

Oasisbr – <https://oasisbr.ibict.br/>

Sumários.org – <https://www.sumarios.org/>

Cariniana – <https://cariniana.ibict.br/>

Lockss Program – <https://www.lockss.org/>

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1(jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.43 (jun. 2026)

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**
A GUERRA DA CISPLATINA (1825 – 1828): ESTUDOS HISTÓRICOS E ARQUEOLÓGICOS DE SEUS ANTECEDENTES, DESENVOLVIMENTO E CONSEQUÊNCIAS NA REGIÃO DO PRATA
- 7 **Apresentação do Dossiê**
Nicolás C. Ciarlo | Vagner R. Rigola
- 13 **A Esquadra de Socorro anglo-portuguesa a Colônia do Sacramento em 1762 – 1763: um relato inédito do capitão William Roberts da fragata *Ambuscade***
The Anglo-Portuguese Relief Squadron to Colonia do Sacramento, 1762 – 1763: an Original Account by captain William Roberts of the frigate Ambuscade
Prof. Dr. Nuno Saldanha
- 43 **Implicações políticas da guerra naval cisplatina (1825 – 1828)**
Political implications of the Cisplatine naval war (1825 – 1828)
Prof. Dr. Lucas de Faria Junqueira
- 63 **O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830)**
The use of the Brazilian Imperial Navy in the defense of the Atlantic trade of Africans north of the Portuguese domains in Angola (1827 – 1830)
Prof. Dr. Marcelo Rodrigues de Oliveira
- 89 **Entre a atuação militar e a construção da memória: o marquês de Barbacena na campanha da Cisplatina**
Between Military Performance and Memory Construction: the marquis of Barbacena in the Cisplatin War
Prof. Dr. Rafael Cupello Peixoto
- Artigos**
- 121 **Das águas intertextuais do Atlântico: diálogos literários entre Brasil, Portugal e África**
From the intertextual waters of the Atlantic: literary dialogues between Brazil, Portugal and Africa
Profa. Dra. Erica Bispo
Uma análise do Poder Naval soviético nos anos 1960 à luz dos textos de



Capa - Fim do corsário *Congreso* - Aquarela de Trajano Augusto de Carvalho, 1938. Acervo da DPHDM.

Representação histórica da neutralização e incêndio do navio corsário *Congreso*, das Províncias Unidas do Rio da Prata, no dia 7 de dezembro de 1827. A Divisão de James Norton, tendo avistado, na tarde de 6 de dezembro, o brigue-barca *Congreso*, de 20 bocas de fogo, sob o comando de César Fournier, e o brigue mercante *Harmonia dos Anjos*, por aquele apresado, deu-lhes caça, obrigando-os a encalhar na Enseada de Barragán, junto à Ponta de Lara. Ao amanhecer do dia seguinte, atacou-os com a canhoneira *Grenfell*, as escunas *D. Paula* e *Bela*

Maria e três pequenas canhoneiras. Por volta das 11 horas, as tripulações argentinas abandonaram os navios em escaleres, neles deixando um cirurgião e 35 homens, 24 deles gravemente feridos. As forças brasileiras, também em escaleres, recolheram os feridos, prisioneiros e as bandeiras dos dois navios, além da insígnia de Fournier. Não sendo possível desencalhar os navios, foram eles incendiados. Norton havia tirado dos mares um dos mais bem sucedidos corsários da Guerra da Cisplatina, e um dos principais navios da esquadra republicana, que havia sido armado em corso.



Quarta Capa - Fragata *Veinte Cinco de Mayo* sendo rebocada no Combate de Lara Quilmes - Óleo sobre tela de Eduardo de Martino. Fundo DEHN, Registros Fotográficos. AR-IAADEHN, FDEHN-RF, AM 0043a.

A fragata *Veinte Cinco de Mayo* servia como nau capitânia da esquadra republicana comandada pelo almirante William Brown. Em 30 de junho de 1826, buscando romper o bloqueio imposto pelo Império do Brasil, a esquadra platina foi encurralada por uma força imperial numericamente superior. O confronto resultou em graves avarias estruturais no navio republicano. Devido aos danos, a fragata perdeu a sua capacidade de manobra independente, sendo forçada a recuar rebocada

pelas canhoneiras e embarcações menores para a segurança de Los Pozos, em Buenos Aires. As características do teatro de operações não permitiam a perseguição pelos grandes navios imperiais. Depois desse combate a *Veinte Cinco de Mayo* não mais voltaria a navegar, naufragando pouco tempo depois em virtude de um pamepeiro. Durante o combate de Lara Quilmes, o capitão de fragata da Marinha Imperial, John Pascoe Grenfell, perdeu o braço direito enquanto comandava o brigue *Caboclo* em combate.

Apresentação

Em continuidade à edição anterior, este número da revista *Navigator* – Subsídios para a História Marítima do Brasil traz aos leitores a segunda parte do dossiê temático que tem como objetivo estabelecer um espaço para a divulgação de estudos que têm se debruçado, a partir de diferentes perspectivas historiográficas e transdisciplinares, sobre objetos relacionados à Guerra da Cisplatina (1825 – 1828). E é em atenção a esse importante conflito, ocorrido ainda no alvorecer do Brasil enquanto nação independente, que seguimos com a sequência do dossiê intitulado “A Guerra da Cisplatina (1825 – 1828): estudos históricos e arqueológicos de seus antecedentes, desenvolvimento e consequências na região do Prata”, organizado pelos professores Dr. Nicolás C. Ciarlo, Universidad de Cádiz (Espanha) e Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas – CONICET (Argentina), e Me. Vagner da Rosa Rigola, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

Contando com duas seções, o periódico apresenta ao leitor sete contribuições. A primeira parte, destinada ao dossiê, conta com quatro artigos, sendo o primeiro deles dedicado ao estudo de episódio específico e anterior ao conflito platino, mas relacionado com o seu contexto. Na sequência, outros três artigos completam a seção, debruçando-se, respectivamente, sobre desdobramentos políticos da guerra naval na campanha cisplatina, ações navais levadas a cabo pela Marinha imperial brasileira nas costas africanas durante o conflito, e questões de memória acerca das ações militares conduzidas no curso da guerra.

Por oportuno, cabe aqui o registro de homenagem ao autor do primeiro artigo

da seção Dossiê. O historiador, pesquisador e artista plástico Doutor Nuno Saldanha — falecido em abril de 2026, portanto, ainda durante a elaboração desta edição — nos brindou com esse que, possivelmente, foi um de seus últimos trabalhos acadêmicos no campo da história marítima e, certamente, a última de suas muitas contribuições à revista *Navigator*. Com uma longa trajetória de contribuições e colaborador frequente como parecerista, Nuno Saldanha foi um importante personagem no desenvolvimento da história marítima enquanto campo de pesquisa no Brasil e em Portugal e elo historiográfico entre os dois países, além de notadamente relevante para a consolidação deste periódico científico.

Abrindo a seção Artigos, o leitor encontrará o texto “Das águas intertextuais do Atlântico: diálogos literários entre Brasil, Portugal e África”, de autoria da pesquisadora Erica Bispo, que, ao mapear diálogos literários transoceânicos, revela como a intertextualidade atua como instrumento capaz de contribuir para destacar heranças culturais que sobrevivem na escrita, conectando escritores guineenses, angolanos, cabo-verdianos, brasileiros e portugueses em uma narrativa comum.

Por fim, Vítor Corrêa da Silva e Emílio Reis Coelho, em “Uma análise do Poder Naval Soviético nos anos 1960 à luz dos textos de Geoffrey Till e Cláudio Senna”, confrontam a teoria estratégica com a realidade da Guerra Fria. Os autores demonstram que a transformação de uma marinha costeira em uma força oceânica foi decisiva para que Moscou pudesse respaldar seus interesses durante as crises da década de 1960, validando a eficácia da construção naval soviética na condução de manobras de crise e no cumprimento de missões estratégicas de cunho global.

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

Desejamos uma ótima leitura a todos!

Equipe de Editores

Dossiê

A Guerra da Cisplatina (1825 – 1828):
estudos históricos e arqueológicos de
seus antecedentes, desenvolvimento
e consequências na região do Prata

Prof. Dr. Nicolás C. Ciarlo

Prof. Me. Vagner R. Rigola

Apresentação do Dossiê

O processo de formação dos Estados nacionais na América do Sul encontrou na Região Platina um de seus epicentros mais sensíveis e disputados. O embate travado entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata, entre 1825 e 1828, representou muito mais do que uma mera contenda territorial pela posse da antiga Província Cisplatina. Tratou-se de um confronto direto de modelos políticos, de projetos de hegemonia regional e de concepções antagônicas acerca do controle do estuário platino e das linhas de comunicação fluviais que conectavam o interior do continente aos circuitos mercantis transoceânicos.

É com a clara percepção da centralidade desse tema que a revista *Navigator* oferece ao público este novo número, concebido como uma continuidade direta e necessária do dossiê publicado em dezembro de 2025. O acolhimento da convocatória e o profícuo debate inaugurados com o dossiê anterior atestaram que os estudos sobre o espaço platino atravessam um momento de notável vigor intelectual. O número de investigações originais submetidas tornou imperativa a expansão desse projeto em um segundo volume, assegurando que as agendas de pesquisa vigentes disponham do espaço necessário para o aprofundamento de debates documentais, metodológicos e conceituais fundamentais. Longe de se esgotar nas narrativas tradicionais da história militar oitocentista, normalmente restrita à descrição tática ou ao culto biográfico, o exame contemporâneo desses anos de beligerância articula a história marítimo-militar à história política, diplomática, social, cultural e à arqueologia, reposicionando o conflito como um objeto central para a compreensão da formação dos Estados sul-americanos.

Antes de adentrar a sequência das contribuições desse dossiê temático, os organizadores cumprem o dever de registrar a irreparável perda do Professor Nuno Saldanha, falecido em abril de 2026, cuja trajetória acadêmica se entrelaçou indis-

sociavelmente ao desenvolvimento e à sofisticação dos estudos marítimos e da arquitetura naval no mundo luso-brasileiro. Colaborador frequente desta revista, Saldanha sempre brindou os seus leitores com trabalhos de indubitável rigor analítico e erudição.

É, portanto, com reverência que abrimos esse volume com um de seus últimos ensaios acadêmicos: “A Esquadra de Socorro anglo-portuguesa a Colônia do Sacramento em 1762 – 1763: um relato inédito do capitão William Roberts da fragata *Ambuscade*”. Trata-se de um trabalho notável que, ao trazer à luz o relato inédito de um protagonista direto, ilumina as tensões institucionais e os desafios operacionais de uma operação naval luso-britânica em escala transoceânica. A publicação desse texto é um tributo sóbrio à memória desse estudioso, cujo legado intelectual permanecerá como um farol para as futuras gerações de pesquisadores do mar.

Na sequência, Lucas de Faria Junqueira examina as “Implicações políticas da guerra naval cisplatina (1825 – 1828)”. O autor investiga como o bloqueio do Rio da Prata e o sistema de corso não foram meros expedientes militares, mas eixos que moveram as engrenagens da política interna brasileira. O estudo demonstra de que forma o desgaste provocado por tais operações afetou a legitimidade do imperador dom Pedro I, revelando como a beligerância nas águas do Prata atuou como um catalisador para as tensões que levariam à sua abdicação em 1831.

Marcelo Rodrigues apresenta, em seguida, “O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830)”. O texto desloca o olhar para a proteção das rotas de navegação, interpretando-a não como dever logístico isolado, mas como elemento vital para a manutenção da economia imperial. O autor reconstitui como o Estado brasileiro articulou seus meios navais para assegurar a continuidade do fluxo comercial atlântico, mesmo frente às incertezas diplomáticas e às pressões internacionais daquele período.

Fechando esse dossiê temático, Rafael Cupello Peixoto, em “Entre a atuação militar e a construção da memória: o marquês de Barbacena na campanha da Cisplatina”, investiga a figura de Caldeira Brant sob o prisma das disputas políticas. A análise articula sua trajetória militar aos embates do Primeiro Reinado e aos processos de reelaboração histórica. O texto evidencia como a imagem do marquês foi alvo de contestações, ora sendo construída como exemplo de virtude, ora sendo desqualificada por adversários, demonstrando que a Batalha do Passo do Rosário tornou-se um campo de disputas memorialísticas fundamentais para a compreensão das divisões políticas da época.

Ao reunir esse conjunto de estudos em um dossiê dedicado a tão relevante contexto histórico, sobretudo no que afeta à Guerra da Cisplatina e à efeméride que marca o bicentenário desse conflito, reafirma seu compromisso com a

excelência científica, honrando a memória da tradição marítima e estimulando novas investigações que compreendam o mar como categoria central de análise histórica.

Desejamos a todos uma excelente leitura!

Prof. Dr. Nicolás C. Ciarlo

Prof. Me. Vagner R. Rigola



A Esquadra de Socorro anglo-portuguesa a Colônia do Sacramento em 1762 – 1763: um relato inédito do capitão William Roberts da fragata *Ambuscade*

The Anglo-Portuguese Relief Squadron to Colonia do Sacramento, 1762 – 1763: an Original Account by captain William Roberts of the frigate Ambuscade

La Escuadra Anglo-portuguesa de Socorro a Colonia del Sacramento, 1762 – 1763: relato inédito del capitán William Roberts de la fragata Ambuscade

Nuno Saldanha¹

Doutor em História da Arte pela Universidade Católica Portuguesa e Mestre em História das Ideias Estéticas pela Universidade Nova de Lisboa. Investigador integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa; Investigador associado da Unidade de Investigação em Design e Comunicação da Faculdade de Design, Tecnologia e Comunicação da Universidade Europeia (UNIDCOM/IADE) e do Centro de Humanidades da Universidade Nova de Lisboa (CHAM/UNL); Acadêmico da Academia de Marinha (Classe de História Marítima) e da Academia Nacional de Belas Artes; e Membro da *College Art Association, New York*.

RESUMO

O falhanço da tentativa de recuperar a Colônia do Sacramento por uma esquadra anglo-portuguesa, tomada em finais de 1762 pelas forças espanholas de Pedro de Cevallos, propiciou ao governador de Buenos Aires um ímpeto de expansão territorial pelo sul do Brasil, com repercussões que atingiram, tanto geográfica como temporalmente, níveis inéditos. Não obstante a significativa bibliografia publicada sobre o assunto, estão ainda por retificar ou esclarecer muitos aspetos deste episódio. O texto

que aqui se apresenta, visa sobretudo aportar novas contribuições para o seu conhecimento, por meio de um relato inédito, redigido por um dos personagens diretamente envolvido no combate, o capitão William Roberts, comandante da fragata inglesa *Ambuscade*.

Palavras-chave: História Naval; Guerra dos Sete Anos; Colônia do Sacramento; Rio da Prata; William Roberts.

*Artigo recebido em 21 de outubro de 2025 e aprovado para publicação em 23 de maio de 2026.

Navigators. Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 13-42, 2026.

ABSTRACT

The failure of the Anglo-Portuguese squadron's attempt to recapture Colonia do Sacramento, seized in late 1762 by the Spanish forces of Pedro de Cevallos, gave the governor of Buenos Aires fresh impetus for territorial expansion into southeastern Brazil, with repercussions that reached, both geographically and chronologically, unprecedented levels. Despite the considerable body of literature published on the subject, many aspects of this episode still require correction or clarification. The text presented here aims primarily to offer new contributions to its understanding, through an unpublished account written by one of the individuals directly involved in the engagement, the Captain William Roberts, commander of the British frigate Ambuscade.

Keywords: *Naval History, Seven Years' War; Colonia del Sacramento; River Plate; William Roberts.*

RESUMEN

El fracaso del intento de recuperar Colonia del Sacramento por una escuadra anglo-portuguesa, tomada a finales de 1762 por las fuerzas españolas de Pedro de Cevallos, proporcionó al gobernador de Buenos Aires un impulso para la expansión territorial hacia el sureste brasileño, con repercusiones que alcanzaron, tanto geográfica como temporalmente, niveles inusitados. A pesar de la significativa bibliografía publicada sobre el tema, todavía quedan por rectificar o esclarecer muchos aspectos de este episodio. El texto que aquí se presenta tiene como objetivo principal aportar nuevas contribuciones a su conocimiento, a través de un relato inédito redactado por uno de los protagonistas directamente implicados en el combate: el capitán William Roberts, comandante de la fragata inglesa Ambuscade.

Palabras clave: *Historia Naval, Guerra de los Siete Años; Colonia del Sacramento; Río de la Plata; William Roberts.*

INTRODUÇÃO

A Guerra da Cisplatina (1825-1828) não se constituiu como um mero fato isolado, fruto de razões subjacentes a uma ambição territorial inédita do Império do Brasil. Ela representa o culminar de um processo de longa duração, marcado por recorrentes disputas pela posse dos territórios situados entre os Rios Uruguai e da Prata, região estratégica tanto do ponto de vista geopolítico como econômico, e pela definição e consolidação das fronteiras ao sul do novo Estado. O conflito que opôs o Império brasileiro aos revoltosos cisplatinos, apoiados pelas Províncias Unidas do Rio da Prata (atual Argentina), resulta naturalmente da herança das sucessivas disputas militares e diplomáticas que se desenrolaram ao longo de três séculos, desde o estabelecimento da Colônia do Santíssimo Sacramento (ou, simplesmente,

Colônia do Sacramento), em 1680, e que colocaram em constante confronto as Coroas de Portugal e Espanha.

Este estudo pretende debruçar-se sobre um desses momentos cruciais do conflito, que ocorreu entre o final de 1762 e o início de 1763, quando, em resposta à nova ocupação espanhola da Colônia, uma operação naval anglo-portuguesa, com forças de desembarque luso-brasileiras, tentou recuperar aquela praça. O episódio em análise inscreve-se, em termos cronológicos, no âmbito da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), apesar de escassamente tratado pela historiografia dedicada ao tema, configurando o único caso que documenta a projeção deste conflito de escala global no território do continente sul-americano. À semelhança do que sucedeu com a denominada Guerra Fran-

co-Indígena, na América do Norte, o confronto europeu repercutiu igualmente no espaço americano, assumindo nessa região características e dinâmicas próprias.

Embora mencionado e descrito por diversas vezes, o evento que aqui pretendemos tratar, associado à tentativa de recaptura de Sacramento, em 1763, é vulgarmente conhecido como o “Incêndio e Naufrágio do *Lord Clive*”, graças à obra publicada pelo investigador uruguaio Adolfo Kunsch Oelkers com Juan Antonio Várese em 2003 (OELKERS; VÁRESE, 2003), fruto das suas pesquisas iniciadas em 1997.

Mais recentemente, entre 2015 e 2022, o assunto ganhou renovado interesse, no campo da arqueologia marítima e da opinião pública, com a pretensa localização dos restos do navio pelo “caçador de tesouros” argentino Rubén Collado (fal. 2022) e seu projeto de resgate, nunca concretizado em face da impossibilidade de angariar os custos inerentes (estimados em US\$ 5 milhões) e de o governo do Uruguai ter posto fim às concessões de exploração do patrimônio subaquático.

Esse período, embora tenha dado origem a diversas páginas e artigos de imprensa, blogs e relatos nas redes sociais, em grande parte dos casos repletos de fantasias, conjecturas e imprecisões, também viu surgir alguns bons trabalhos acadêmicos, como os de Kühn (2017), Possamai (2006) e Prado (2002).

Não obstante, o despertar de atenções sobre este assunto, também culminou no relevante projeto que levou à criação do Museo Virtual de Colonia del Sacramento, inaugurado naquela cidade em abril de 2022. O arquiteto Daniel Thul Dalmás desenvolveu com a sua equipe um trabalho solicitado por Rodrigo de Oliveira Torres, responsável pela investigação do patrimônio cultural marítimo e subaquático, e pelo Centro de Investigação do Patrimô-

nio Costeiro do CURE (Centro Universitario Regional del Este), que está associado à Universidad de la Republica (UdelaR), com vista à elaboração de uma reconstituição virtual da Colônia do Sacramento em 1763, e do navio *Lord Clive*, assente em documentação histórica.

Naturalmente, o assunto é de extrema complexidade, mormente tendo em conta que os relatos desse episódio são muito diversos, por vezes contraditórios, raramente citando fontes ou documentação que os suportem. Por outro lado, também se observa — com algumas das exceções referidas (destaque para Possamai) — que se tem recorrido quase em exclusivo a fontes hispano-americanos, que acabam por privilegiar narrativas, por vezes empoladas, com perspectivas unilaterais.

O nosso objetivo não é, naturalmente, o de aqui esgotar o assunto, que atingiria uma proporção inadequada a um artigo, mas dar a conhecer uma parcela de um estudo mais amplo que estamos a desenvolver, no sentido de que ele possa contribuir para uma clarificação dos eventos ocorridos.

Pegando numa citação de Adolfo Oelkers e Várese, onde se afirma que,

No se dispone de datos acerca de las averías en los buques [Ambuscade e Nossa Senhora da Glória e S. Anna], pero es fácil imaginar que los cañones perfectamente fijos en tierra, apuntando a grandes buques casi quietos entre sus anclas, producirían multitud de daños en cascos y aparejos. De las bajas y daños sufridos por el navío portugués en su combate con el baluarte San Miguel tampoco se ha hallado información, por lo que cabe suponer que no hayan sido muy serios. (OELKERS; VÁRESE, 2003, p. 44-45)

propusemo-nos aqui tentar colmatar esta lacuna com a apresentação de um

relato do capitão de mar e guerra William Roberts (também conhecido, na Armada portuguesa, como Guilherme Roberts e mencionado, por vezes, como William Roberto), dirigido aos proprietários dos navios *Lord Clive* e *Ambuscade*, John Cook, Samuel Waller e John Hutchinson, datado de 11 de junho de 1763, comentado e colmatado com outras fontes da época.

Para além da narrativa autobiográfica, esse importante manuscrito é acompanhado de uma lista de todas as baixas (mortos e feridos) a bordo do *Ambuscade*, no dia 6 de janeiro, com a sua situação clínica detalhada, que constitui um inédito e importante documento, enquanto corrige os números empolados que têm sido apontados.²

A COLÔNIA DO SANTÍSSIMO SACRAMENTO – UM CONFLITO SECULAR

Nesta seção, pretendemos esboçar uma súpula do conflito, e sua importância, no sentido de contextualizar os eventos de 1762-1763, sem naturalmente qualquer pretensão de esgotar o assunto, já extensivamente tratado por diversos autores.³

A história da região do Rio da Prata, entre os territórios que hoje correspondem à Argentina e ao Uruguai, foi marcada, ao longo de três séculos, por um intenso processo de confrontação geopolítica entre os impérios ibéricos, ao qual se somaram interesses econômicos emergentes, presenças militares e rearranjos de fronteiras territoriais, no que poderíamos eventualmente designar como a “Guerra dos Cem Anos” sul-americana.

Neste quadro, a Colônia do Santíssimo Sacramento (também designada como Nova Colônia), fundada em 1680, assume um papel central, não apenas como ponto de litígio militar e diplomático, mas

como espaço de contato e intercâmbio econômico e cultural que subvertia, por vezes, as próprias delimitações impostas pelas metrópoles.

A sua fundação — situada estrategicamente na margem norte do estuário do Rio da Prata, em frente a Buenos Aires — foi uma iniciativa da Coroa portuguesa com o intuito de estabelecer uma presença duradoura na região, em aberta contestação ao domínio espanhol. A ocupação portuguesa foi interpretada pelas autoridades de Buenos Aires como uma violação do Tratado de Tordesilhas (1494), o que motivou uma reação militar imediata. Logo, em 1680, a colônia foi tomada pelas forças espanholas sob o comando de Juan de Garro, sendo aprisionado o governador português Manuel Lobo. Contudo, a geopolítica europeia rapidamente se impôs, e o Tratado Provisional de Lisboa (datado de 1681, mas concretizado só em 1683)⁴ instava a Espanha a restituir a colônia a Portugal, evidenciando o papel central da diplomacia europeia na definição de fronteiras coloniais na América do Sul (BOXER, 1981, p. 287).

A instabilidade política de Colônia reflete esta dinâmica das relações políticas, militares e econômicas da Europa. Durante a Guerra da Sucessão de Espanha (1701-1715), a alteração da diplomacia portuguesa, com a substituição da inicial aliança francesa pela inglesa, e a consequente adesão ao partido do arquiduque Carlos (Carlos III), levaria a praça a ser novamente atacada e ocupada pelos espanhóis, em 1705. Mais uma vez, pelo segundo Tratado de Utrecht (1715), ela é restituída à posse portuguesa, o que se efetivaria em novembro de 1716.

Para além da restituição, prevista no respetivo tratado,⁵ tentavam-se resolver algumas questões relacionadas com as transações comerciais ilícitas e o prejuízo

inerente ao monopólio comercial da Coroa espanhola. Consagrava-se assim, no seu artigo VI, que,

Sua Magestade Portuguesa se obriga a não consentir, que alguma Nação de Europa, que não seja a Portuguesa, se possa estabelecer, ou commerciar na dita Colonia directa nem indirectamente, por qualquer pretexto que for, e muito menos dar mão e ajuda a qualquer Nação Estrangeira, para que possa introduzir Commercio algum nos domínios, que pertencem á Coroa de Hespanha, o que também está prohibido aos mesmos Vassallos de sua Magestade Portuguesa. (TRATADO..., 1715, p. 7)

Esse artigo, parece estar em clara oposição às ambições britânicas, decorrentes da abertura dos mercados portugueses aos produtos manufaturados dos ingleses, negociadas quando da adesão de Portugal à Grande Aliança.

Outro dos aspetos mais interessantes do tratado, é o seu artigo VIII, onde se propunha a possibilidade de o território da Colônia do Sacramento poder ser trocado por outro, mantendo assim a Espanha a sua posse efetiva:

Ainda que Sua Magestade Catholica ceda desde logo a Sua Magestade Portuguesa o dito Território, e Colonia do Sacramento na forma do precedente Artigo; com tudo poderá offerecer um Equivalente pella dita Colonia, o qual seja da satisfação, e agrado de Sua Magestade Portuguesa; e para esta offerta se limita o termo de Anno e meyo desde o dia da Ratificação deste Tratado; com declaração que se o dito Equivalente for approved por Sua Magestade Portuguesa, ficará o dito Território e Colonia pertencendo a Sua Magestade Catholica, como se o não houvera restituído e cedido. E se Sua Magestade Portuguesa não aceitar o

dito Equivalente, ficará possuindo o referido Território e Colonia, como no Artigo precedente se declara. (TRATADO..., 1715, p. 7)

O prazo dado para esta permuta era de um ano e meio, mas não temos registro de que tenha sido apresentada qualquer proposta nesse sentido, pelo que se manteve a restituição da colônia. Não deixa, contudo, de ser curioso o fato dessa ideia vir a ser retomada, mais tarde, em 1750, com a assinatura do Tratado de Madrid, que previa precisamente a troca da Colônia do Sacramento pelos territórios espanhóis dos Sete Povos das Missões.

Diversamente do que tem sido referido com frequência, o tratado não estabelecia quaisquer limites territoriais à Colônia, nem a ideia, até hoje repetida, de que a sua área de expansão devia circunscrever-se à distância de um tiro de canhão a partir dos muros da fortaleza. Aliás, este argumento, recorrentemente usado pelas autoridades espanholas, foi desde cedo contrariado pelo governador da Colônia do Sacramento, Manuel Gomes Barbosa, em 1716. Na sua tomada de posse, instava os comissários espanhóis a retirarem a Guarda do Rio São João, que ficava a 5 léguas (cerca de 30 km) de distância, o que foi negado pelo governador de Buenos Aires, baseando-se precisamente nessa ideia de delimitação. (POSSAMAI, 2010, p. 24). O governador Barbosa procedeu às obras de reconstrução da fortaleza, executada pelo tenente-general José Vieira Soares.

Pouco tempo depois, o seu sucessor, o governador António Pedro de Vasconcelos, dirigiu-se ao Conselho Ultramarino para que se esclarecesse esta interpretação abusiva do tratado. Em resposta, o Conselho recomendava a d. João V que,

“se deve por em pratica na Corte de

Madrid as negociações que aponta o Governador António Pedro de Vasconcelos, mandando Vossa Majestade queixar-se pelo nosso Ministro na dita Corte, ao mesmo tempo do excesso do Governador de Buenos Aires, em querer interpretar tão mal o tratado da paz ajustada em Utrecht, disputando que o uso da Campanha para os vassallos desta Coroa se limite só ao que se estende o tiro de Canhão, quando manifestamente se mostra por ele haver cedido El Rei Católico a Vossa Majestade, a Praça da Nova Colônia e o seu território”.⁶

Um manuscrito, intitulado “*Demonstracion Convicente de la Extension del Territorio, en que está situada la Colonia del Sacramento*”, é claro na denúncia desta ideia ter sido inventada pelo governador de Buenos Aires, que se recusava a aceitar os postulados do Tratado de 1715:

No encontrarón estas órdenes tanta exaccion en la obediencia del governador de Buenos Ayres, como tuvieron en su origen; porque el fué el inventor de la interpretacion, de que el Territorio no se extendia más que al tiro de cañon; y pudo tanto su opinion, que llegó a ser adoptada por el Marquez de Grimaldo en carta, que sobre este assumpto escribió a D. Luís de Acunha (BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL, 1725-1726, f. 2).⁷

Esta devolução da colônia não agradou naturalmente à generalidade dos espanhóis de Buenos Aires, que tudo fizeram para conter e limitar a presença portuguesa na margem oposta do Rio da Prata e que ela se consolidasse. E, a partir deste momento, parece que a sua posição tornou-se cada vez mais hostil e agressiva. Exemplo disso foi o ataque de 1723 a Montevideu, a cerca de 180 km a leste de Sacramento, em plena oposição à atitude demonstrada no início do século, quando o próprio governador de Buenos

Aires, Manuel del Prado, solicitara aos portugueses que fortificassem Montevideu perante a ameaça dos holandeses. Para Helio Martins e Lucas Boiteaux, isto era uma clara prova do reconhecimento “de ser, até então, a Banda Oriental toda pertencente a Portugal” (MARTINS; BOITEAUX, 2002, p. 171).

Ao mesmo tempo que fundavam uma nova cidade, os espanhóis começaram a povoar as regiões mais interiores, em torno de Sacramento, para obstar a sua expansão.

Apesar da frágil paz estabelecida após a referida devolução em 1715, pelo Tratado de Utrecht, persistiam disputas territoriais e econômicas que dificultavam a normalização das relações entre os dois impérios.

Com a tomada de posse do governador Miguel Salcedo, a situação volta a se complicar quando este faz saber ao governador de Colônia que tinha ordens de resolver a questão dos limites territoriais, invocando os artigos 5º e 6º do Tratado de 1715 que, como vimos, nada diziam sobre o assunto:

Luego que el citado Governador tomó possession de su governo, que fue a principio del año 1734 hijo saber al Governador de la Colonia del Sacramento las ordenes que se le havian dado para arreglar de acuerdo y buena Correspondencia la demarcacion de los limites, reduicendose al tiro de Cañon de la Plaza en conformidad de los artículos 5º y 6º del Tratado de Utrecht. (BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL, “*Relacion delo acaecido en Buenos Ayres desde el ingreso a aquel governo del Brigadier D. Miguel Salcedo acerca de arreglar los limites de la Colonia del Sacramento*”, 1736)⁸

Perante a oposição do governador da Colônia, Salcedo achou que poderia resolver a situação por meio da força, dan-

do início a um longo cerco, entre 1735 e 1737,⁹ energicamente frustrado pela ação de António Pedro de Vasconcelos.

Após isto, e o regresso à tranquilidade, a Colônia do Santíssimo Sacramento consolidou-se como um importante centro de comércio e contrabando no contexto das tensões luso-espanholas. Durante esse período, expandiu a sua estrutura urbana e reforçou as suas defesas, enquanto o comércio, sobretudo o ilícito, florescia, graças à conivência de autoridades locais e à crescente procura de bens manufaturados no interior do Vice-Reino do Prata.

O auge dessa conjuntura levou à assinatura do Tratado de Madrid, em 1750, que se pautava por uma tentativa diplomática ambiciosa de redefinir as fronteiras coloniais com base no princípio do *uti possidetis*, reconhecendo, por exemplo, a soberania portuguesa sobre a Amazônia e trocando a Colônia do Sacramento pelos Sete Povos das Missões, na parte norte do Rio Grande de S. Pedro, e bem longe do Rio da Prata. A aplicação do tratado, no entanto, revelou-se complexa e conflituosa, sobretudo pela resistência dos indígenas guaranis e pela oposição da Companhia de Jesus à transferência das missões para o controle português. A Guerra Guaranítica (1754 – 1756) inviabilizou a execução plena do acordo, expondo as fragilidades da diplomacia imperial face às realidades locais. Como resposta ao fracasso do tratado e à escalada de tensões, Portugal e Espanha anularam formalmente os seus efeitos por meio do Tratado de El Pardo, assinado em 1761, que restaurava o *status quo* ante e reabria, uma vez mais, a disputa em torno da Colônia do Sacramento e da fronteira platina.

O império espanhol não parecia querer abdicar do controle total da região, invocando, até 1777, o desrespeito português pelo Tratado de Tordesilhas, assinado há

perto de 400 anos.

Como veremos adiante, a entrada da Espanha no conflito global da Guerra dos Sete Anos, em 1762, ao lado da França, em oposição à aliança luso-britânica, serviu de justificação para que as forças do governador da Província de Buenos Aires, Pedro de Cevallos (1715 – 1778), atacassem e tomassem novamente a Colônia do Sacramento, em outubro desse ano.

Em 1763, o Tratado de Paris confirmou, mais uma vez, a posse portuguesa, mas o conflito prolongar-se-ia pelas terras do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, com uma crescente pressão espanhola sobre os territórios brasileiros, que só terminariam com a assinatura do Tratado de Santo Ildefonso (1777), que finalmente transferiu a colônia para o domínio espanhol, encerrando este ciclo de reconquistas (PRADO, 2002, p. 185; OLIVEIRA, 2006, p. 214).

Esse desfecho, contudo, não significou o fim do protagonismo da região do Prata nos assuntos imperiais. A criação do Vice-Reino do Rio da Prata, em 1776, procurou reforçar o controle espanhol sobre uma área vulnerável à influência portuguesa e britânica. A mudança foi parcialmente eficaz, mas não impediu que, no século XIX, a Banda Oriental (território correspondente ao atual Uruguai) se tornasse palco de novas lutas independentistas. A ocupação luso-brasileira da região em 1816, durante o período de exílio da Corte portuguesa no Brasil, marcou um novo capítulo na luta pela definição do espaço platino (COUTO, 2001, p. 139).

Como se verifica, para o período que aqui tratamos, ao longo do século XVIII, a Colônia do Sacramento foi objeto de um ciclo quase permanente de conquistas, reconquistas e tratados diplomáticos que a devolviam alternadamente às coroas de Lisboa e Madrid. A sua importância estratégica explica-se pela localização geográ-

fica privilegiada, que permitia controlar o tráfego fluvial e marítimo na entrada do Rio da Prata, e também pela sua função econômica. Sacramento tornou-se, desde o início, um entreposto fundamental para o comércio entre impérios (legal e clandestino), entre o Brasil, as possessões espanholas do Vice-Reino do Peru (e, mais tarde, do Vice-Reino do Prata) e os comerciantes europeus, particularmente britânicos e holandeses (PRADO, 2002, p. 185; JUMAR, 2004, p. 170).

O peso da Colônia do Sacramento na história da região ultrapassa, assim, o seu reduzido espaço físico. Funcionou como nó de articulação entre duas formas distintas de colonização e como símbolo de um conflito geopolítico que envolvia não apenas Portugal e Espanha, mas também o Reino Unido, os interesses crioulos e, mais tarde, os projetos nacionais emergentes na América do Sul. A sua história é exemplo paradigmático de como a rivalidade entre impérios, a resistência local e os interesses econômicos transnacionais entrelaçaram-se de forma complexa, contribuindo para moldar as fronteiras políticas e econômicas sul-americanas.

A GUERRA DOS SETE ANOS ATINGE O CONTINENTE SUL-AMERICANO

Como referimos, a entrada na guerra dos dois reinos ibéricos, em 1762, em lados opostos, acabaria por servir de justificação à Coroa espanhola, pela mão de Pedro de Cevallos, a tomar pela força aquilo que o Tratado de Madrid (1750) — embora anulado em 1761 — não tinha conseguido e para a qual o novo governador já vinha se preparando desde a sua nomeação, em 1757. O que distingue esse ataque dos precedentes é o de ter atingido uma escala e repercussões significativamente maiores, indo bem além do território circunscrito da Colônia do Sacramento e da cronologia particular da Guerra dos Sete Anos Fig. 1.

A facilidade na tomada da Colônia, assim como a incapacidade demonstrada na sua tentativa de recuperação, serviriam de suporte ao projeto de Cevallos, estendendo a sua campanha de conquistas mais para nordeste, ao longo da costa atlântica, ocupando os territórios do Rio Grande de S. Pedro (Rio Grande do Sul).

Não obstante a Espanha ser novamente obrigada a devolver a praça, pelos artigos do Tratado de Paris, assinado em fevereiro de 1763, o mesmo não sucedeu com as outras regiões ocupadas do Brasil. Isto levaria ao prolongamento do conflito por

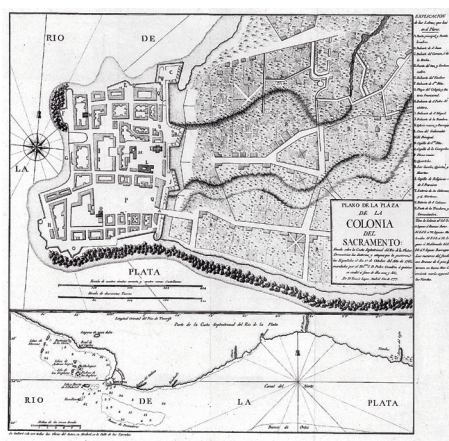


Figura 1 – Tomás López, *Plano de la Plaza de la Colonia del Sacramento...* el día 1º de Octubre del Año de 1762, mapa, 1777. Domínio público.

mais 14 anos, até 1777, quando Cevallos, regressado a Buenos Aires, agora como vice-rei do Rio da Prata, invadir a Ilha de Santa Catarina e recapturar Sacramento, naquilo a que se designa como a Segunda Expedição de Cevallos, ou a Guerra Hispano-Portuguesa (1776 – 1777).¹⁰

A conquista de 1762 não só deu azo a consequências com proporções inéditas, tanto geográficas quanto temporais, como colocava mesmo em risco a permanência do Brasil sob a alçada da Coroa portuguesa e a sua integridade territorial.

Para além do projeto de ocupação da Colônia do Sacramento, do Rio Grande de S. Pedro e da Ilha de Santa Catarina, fazendo uso do Pacto de Família, Cevallos tentou atrair para o conflito os aliados franceses, cujas perdas no norte do continente americano foram desastrosas.

A ideia, sancionada por Luís XV, era repartir o Brasil pelas coroas espanhola e francesa, ficando a região de Santa Catarina até ao Prata para os primeiros e o Rio de Janeiro até Salvador para o novo vice-reinado francês. Sabemos que se começaram a fazer secretamente os preparativos para a invasão, cuja força, de 22 navios e mais de 5 mil homens, seria comandada pelo conde d'Estaing,¹¹ que estivera em missão de espionagem na Baía de Guanabara em 1757 e a quem seria entregue o futuro vice-reinado (BICALHO; MARIZ, 2009, p. 107 – 112).¹²

Essa conjugação de forças hispano-francesas, atacando em diversas frentes (sul, sudoeste e ocidental) teriam sido muito dificilmente sustidas pelas forças luso-brasileiras, mormente sem o apoio da Inglaterra.¹³ Felizmente, o projeto foi cancelado a tempo, face à assinatura em Fontainebleau dos preliminares da paz, em novembro de 1762, e confirmados no Tratado de Paris do ano seguinte. Mais uma vez, as debilidades militares eram

superadas pela força da diplomacia.

OS PREPARATIVOS DA EXPEDIÇÃO AO RIO DA PRATA. DE LONDRES A LISBOA

Uma das ideias que tem sido divulgada, de forma explícita ou implícita, é a de que este episódio constituiu o que designam de “primeira Invasão inglesa”, precedendo as invasões a Buenos Aires de 1806 e 1807.¹⁴ Segundo ela, tratava-se de um projeto elaborado pelas coroas britânica e portuguesa, envolvendo a British East India Company, cujo objetivo era, segundo relata Juan Marchena Fernández,

conquistar Buenos Aires y toda su región, que quedaría para la Corona inglesa, mientras la orilla oriental del Plata sería para Portugal, y la Compañía recibiría el monopolio de su comercio (a cambio pagaría los gastos de la operación, unas cien mil libras esterlinas, y las naves, que compraría al Almirantazgo). (FERNÁNDEZ, 2025, p. 54)

Outra descrição dos antecedentes, repetida por alguns autores, como Oelkers (OELKERS, 2003, p. 26-27), ou Buschiazzo (BUSCHIAZZO, 2025, p. 176-177), refere que se preparou em Londres uma expedição financiada por alguns particulares e pela Companhia das Índias Orientais (EIC), com o apoio de Portugal e da Grã-Bretanha, para atacar Buenos Aires, usando como base de apoio a praça da Colônia do Sacramento.

Na base desta opinião, estava uma alegada proposta do embaixador português na Corte londrina — talvez Martinho de Melo e Castro (na altura, enviado extraordinário) ou, possivelmente, António Álvares da Cunha, 1º conde da Cunha (embaixador extraordinário em 1761) — ao gabinete britânico de Thomas Pelham-Holles, 1º du-

que de Newcastle.¹⁵ Contudo, até à data, desconhecemos qualquer fundamento documental que sustente os dados e alegações sobre quem esteve efetivamente envolvido na base dessa iniciativa.

Alguns investidores privados teriam constituído uma sociedade por ações, angariando cerca de 60 mil libras (OELKERS, 2003, p. 26),¹⁶ que serviriam para a aquisição dos navios necessários e seu armamento, bem como para o recrutamento das tripulações. O relato de William Roberts, aqui tratado, permite-nos identificar alguns desses investidores, como John Cook, Samuel Waller e John Hutchinson, que eram proprietários dos dois navios adquiridos, o *Lord Clive* e o *Ambuscade*.

Quanto aos seus objetivos e argumentos, parecem-nos estar descritos de forma clara num texto da época, publicado em 1763 (eventualmente de Edmund Burke), que o inscreve no contexto dos interesses britânicos, das conquistas de Havana e das Filipinas, contra os domínios e comércio espanhóis:¹⁷

Tendo-nos tornado senhores de Havana e tomado medidas para a conquista das Filipinas, julgou-se oportuno incentivar alguns aventureiros particulares a acrescentar, às nossas outras operações contra o comércio espanhol, um ataque à colônia de Buenos Aires. Isto estava de acordo com o espírito combativo com que a guerra tinha sido conduzida em várias campanhas. Existiam também razões adicionais de peso. Buenos Aires não era, em si, tão visada por motivos lucrativos; embora, também nesse aspeto, fosse desejável. Tornava-se importante pela sua localização. Por um lado, de todas as colônias espanholas, era a que se encontrava mais convenientemente situada para que o inimigo pudesse molestar os estabelecimentos dos nossos aliados portugueses; por outro, se conseguíssemos conqui-

tá-la, Buenos Aires ofereceria uma base extremamente bem-adaptada para empreendimentos contra todo o comércio e domínios espanhóis no Mar do Sul. Além disso, a sua fortificação não estava à altura da importância estratégica do local. (ANNUAL REGISTER, 1763, p. 15-18)

Esse plano está perfeitamente de acordo não só com a extraordinária expansão da Grã-Bretanha, resultante da Guerra dos Sete Anos, como também dos interesses que os ingleses sempre demonstraram naquela região sul-americana.

Apesar da inexistência de uma presença colonial britânica formal na região, a inserção de mercadores e investidores nos circuitos económicos da América do Sul fez-se, entre 1715 e 1737, por intermédio da South Sea Company, entidade que lhes facultou acesso privilegiado aos mercados sob domínio espanhol. Com o termo do Asiento britânico no Rio da Prata, em 1737, tais agentes comerciais não abandonaram a esfera de influência económica local, desenvolvendo estratégias de adaptação que incluíram, em alguns casos, a conversão ao catolicismo como meio de integração social e a mobilização de redes comerciais e políticas de matriz luso-brasileira, tanto no espaço colonial português do Brasil como na praça estratégica da Colônia do Sacramento (PRADO, 2021, p. 92).¹⁸

No entanto, algo que tem sido ignorado, é o fato destas ambições territoriais britânicas terem sido prontamente rejeitadas pelas autoridades portuguesas. O contrato estabelecido no Rio de Janeiro, a 19 de outubro de 1762, entre o governador Gomes Freire de Andrade, conde de Bobadela, e os comandantes das naus inglesas, João Macnamara¹⁹ e Guilherme Roberto, é claro sobre isso:²⁰

que todo o tesouro, e efeitos qual-

quer que sejam, que forem tomados pelas forças juntas de S. Magestade Fidelíssima e S. Magestade Britânica, sejam sobre o Rio da Prata, ou em terra do mesmo, ou em outra parte pertencente a Sua Magestade Católica, ou a seus súbditos, ou Aliados, hão de ser repartidos na forma seguinte; a saber, huma terça parte da mesma a quem eu o Conde de Bobadella hei de ordenar, e duas partes da mesma aos ditos Comandantes João Macnamara e Guilherme Roberto, Cavalheiros. [...] Ultimamente também temos convindos, eu, e os sobreditos Comandantes, que todo, e qualquer território, que se possa tomar aos inimigos no Rio da Prata, ficarão pertencendo, e entregues às Armas de S. Magestade Fidelíssima. Rio de Janeiro dezanove de Outubro de mil sete centos e sessenta e dous. Conde de Bobadella. (AHU, Conselho Ultramarino, 1763, f. 19-20)

Feitas as diligências necessárias para reunir a tripulação,²¹ foram então adquiridos e equipados dois antigos navios à Royal Navy, o HMS *Kingston*, e a fragata HMS *Ambuscade*. O primeiro era um navio de quarta classe (*Fourth Rate*), de 60 peças, construído por Peirson Lock, lançado em Plymouth em 1740, que cumpriu diversas missões no Mediterrâneo e na América do Norte, durante o início da Guerra dos Sete Anos. Foi vendido, ao fim

de 22 anos de serviço, em Chatham, a 14 de janeiro de 1762, por um preço bastante reduzido, de apenas £1.800,22 sendo rebatizado como *Lord Clive* pelos novos proprietários (WINFIELD, 2007, p. 328). O seu comando foi entregue ao capitão John Macnamara, que servira na *British East Indian Company*, sendo nomeado chefe da frota.

O segundo, que nos interessa particularmente para este estudo, era a fragata *Ambuscade*, que ficou sob o comando do capitão William Roberts Fig. 2. Inicialmente designada *Embuscade*, era uma das longas fragatas francesas de 8 libras, de 38 peças, desenhada por Pierre Chaillé, construída nos estaleiros do Havre, em 1745. Capturada pelo HMS *Defiance* no Canal da Mancha, em abril de 1746, entrou ao serviço da Royal Navy como uma *Fifth Rate*. Sofreu diversos reparos ao longo do tempo e foi vendida a 9 de fevereiro, por £805.²³ (WINFIELD, 2007, p. 448-449). Embora fraca no tocante ao seu armamento — 26 de 8 libras (£), mais 12 de 4 £, aumentados para 26 de 12 £ depois de capturada —, era uma fragata extraordinária, quase das mesmas dimensões do *Lord Clive*, com apenas menos 3 metros de comprimento, e 1,7 metros de largura.

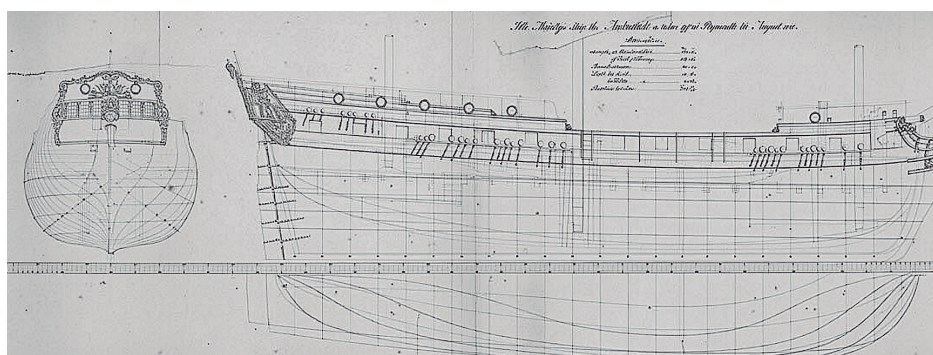


Figura 2 – HMS *Ambuscade*, ca. 1746. Plano de navio, 515 mm x 1400 mm.
© National Maritime Museum, Greenwich, Londres, ID: ZAZ2265.

Os navios corsários, levando a bordo 700 voluntários (OELKERS, 2003, p. 27; BUSCHIAZZO, 2025, p. 177), partiram finalmente de Londres, em julho de 1762, dirigindo-se a Lisboa, onde terão aportado em agosto. Enquanto a esquadra estava estacionada em Lisboa, os ingleses conquistavam Havana e, no mês seguinte, seguia-se Manila.

Na capital portuguesa, Macnamara alegadamente recebeu o cargo de chefe de esquadra e os outros oficiais ingleses, as patentes correspondentes aos seus postos (OELKERS, 2003, p. 27), naturalmente para que estivessem isentos da acusação de pirataria, caso fossem capturados, assim como de instruções para o governador do Brasil os auxiliar no que fosse necessário. Não conhecemos qualquer documento que comprove este estatuto outorgado a Macnamara, embora ele passe a ser referido como capitão de mar e guerra, diversamente do que sucede com William Roberts, confirmado pelo *Livro Mestre da Corporação dos Oficiais da Marinha*, onde é nomeado capitão de mar e guerra da Armada Real, a 25 de agosto de 1762:²⁴

Vindo de Inglaterra, entrou no Serviço da Armada Real por Carta Regia de data de 25 de Agosto de 1762, no qual o declarava S. Magestade Capitão de Mar e Guerra, em quanto se lhe não expedisse a sua Patente por não Caber no tempo apromptarelhe antes da expedição a que sahia deste Porto de Lisboa, em Serviço do mesmo Senhor.

Expediose-lhe a Patente de Cappitão de Mar e Guerra por Decreto de Sua Magestade de 15 de Março de 1764, Patente de 17, Cumpra-se de 21, Intervenção de 25, e Praça do mesmo dia. Nota: Falecido em 10 de Novembro de 1784. (BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA, 1762, p. 31)

O capitão Guilherme Roberts (como aqui ficaria conhecido) entrava assim ao serviço da Armada portuguesa, que não abandonaria até a sua morte, em 1784, ao fim de mais de vinte anos, tendo comandado várias fragatas e mesmo a conhecida nau *Santo António* e *S. José* (futura *D. Pedro I*), em 1781, quando da “esquadra Sanches de Brito”, de socorro a Inglaterra.

O seu relato dos acontecimentos tem início precisamente neste momento, quando o *Ambuscade* encontrava-se estacionado no Tejo. Por esta ocasião, houve um motim a bordo, talvez motivado por divergências acerca da divisão do ambicionado saque, em que esteve envolvido o seu contramestre, John Hogis:

Nada de importância nos aconteceu até aqui, salvo ter eu descoberto que o meu contramestre, John Hogis, era um dos principais cabecilhas de um motim ocorrido a bordo do *Ambuscade*, enquanto eu me encontrava em terra, em Lisboa. Com o conselho do Capitão McNamara, decidi enviá-lo para terra como prisioneiro, a fim de ser julgado por pirataria, pois dispunha de fortes provas contra ele.

Alguns destes desertores insubordinados foram presos em Cascais e, mais tarde, libertados e entregues às autoridades britânicas, sendo embarcados no HMS *Blonde*.²⁵

O RELATO DO CAPITÃO GUILHERME ROBERTS

A descrição que Roberts faz dos eventos consiste na cópia de uma carta redigida aos proprietários dos dois navios britânicos, John Cook, Samuel Waller e John Hutchinson, redigida a 9 de abril de 1763, três meses após o conturbado regresso do *Ambuscade* ao Rio de Janeiro. Não se trata, naturalmente, de um relato exaustivo dos acontecimentos, mas de um resumo dos principais eventos que, apesar de al-

gumas lacunas, possui bastante informação importante, sobretudo por se tratar do testemunho de quem os viveu na primeira pessoa. Alguns desses excertos serão colmatados ou confrontados com dados de outras fontes coevas, mormente a relação autobiográfica do comandante português Vasco Fernandes Pinto e Alpoim.

Roberts começa por afirmar que chegaram ao Rio de Janeiro a 3 de novembro de 1762 (e não no primeiro de outubro, como referem outros autores), portanto, pouco depois de Cevallos ter finalmente entrado na Colônia do Sacramento, ao fim de um mês de assédio.

Menciona as credenciais trazidas da Corte de Lisboa para o governador, a fim de serem auxiliados no ataque a Buenos Aires, ou a qualquer outro lugar na posse da Coroa espanhola no Rio da Prata. Este mostrou-se bastante satisfeito com a chegada dos navios britânicos e imediatamente preparou uma pequena esquadra de suporte, a qual, segundo Roberts, era constituída por um navio de 40 peças, uma *snow* de 18, e outras cinco pequenas embarcações, com 300 soldados, para além da guarnição de marinheiros. Tendo partido para o Prata no dia 21 de novembro, ali entraram a 9 de dezembro.

Esta descrição está perfeitamente de acordo com a documentação conhecida, nomeadamente com a descrição da segunda “Esquadra de Socorro” enviada à Colônia do Sacramento em novembro de 1762:²⁶

com efeito sahio felizmente nesta barra em o dia vinte e hum de Novembro, e constava das Mencionadas Naus Inglezas, sinco embarcações nossas de transporte, duas de Sua Magestade, armadas em guerra, a primeira de quarenta canhoens, e de dezoito a segunda, com todas as munhões de guerra e bocca, e mais gêneros que declara a relação N.º1. Com este avultado socorro, em que embarcarão trezentos homens escolhidos nos trez Regimentos da guarnição desta Praça com seus officiaes competentes comandados pelo Tenente Coronel Vasco Fernandes Pinto e Alpoim, e com seiscentos e sincoenta homens de desembarque que traziam as referidas duas Naus Inglesas. (AHU, Conselho Ultramarino, 1763, f. 2)

Segundo a relação referida no texto, enviada a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, a constituição da esquadra era a seguinte:

Tabela 1

SEGUNDA ESQUADRA DE SOCORRO A SACRAMENTO (1762)			
Nome	Tipo	Armamento	Propriedade
Lord Clive	Nau	60	Particular GB
Ambuscade	Fragata	40	Particular GB
Nossa Senhora da Glória e Santa Anna ²⁷	Fragata	40	Armada Real
Nossa Senhora da Lapa	Navio	18	Armada Real
Nossa Senhora da Conceição e S. Bento	Corveta		Rio Janeiro
Jesus Maria José, Santa Ana e S. Joaquim	Corveta		Rio Janeiro
Nossa Senhora Madre de Deus e Senhora do Bomfim	Corveta		Rio Janeiro
Nossa Senhora do Rosário, Santo António e Almas	Sumaca	8 (2 x 12 £ + 6 x 8 £)	Rio Janeiro

<i>Nossa Senhora da Conceição da Ponte e Bom Jesus das Portas</i>	Sumaca	8 (2 x 12 £ + 6 x 8 £)	Rio Janeiro
---	--------	------------------------	-------------

Como se observa, estes dados desmentem algumas informações difundidas, que o auxílio se compunha de um navio de 70 canhões e uma fragata de 68, transportando 600 homens, os quais teriam sido rapidamente recrutados à força (OELKERS, 2003, p. 28; BUSCHIAZZO, 2025, p.177), quando os 300 soldados, sob o comando do tenente-coronel Vasco Fernandes Pinto Alpoim,²⁸ eram procedentes dos três regimentos do Rio de Janeiro.

Em seguida, refere que, no dia 10, estando o navio fundeado, avistaram uma pequena embarcação, tendo ido em seu encalce o *Lord Clive* e a *Ambuscade*, a qual, após alguma resistência, foi rapidamente capturada. Era uma escuna espanhola de 60 toneladas, armada com 8 peças de 3 libras (6 de bronze e 2 de ferro), que se dirigia de Nova Colônia para Montevidéu. Esta presa, mais do que o navio em si, foi de grande importância, pois graças a ela se confirmaram as suspeitas da Colônia ter sido capturada pelos espanhóis, no mês anterior. Esta notícia era já do conhecimento do Rio de Janeiro desde o dia 8, com a chegada àquele porto dos refugiados. A violenta tempestade com que a esquadra de socorro teve de se defrontar à entrada do Prata, no dia 7, impediu que ela se cruzasse com os navios que regressavam de Colônia.

O comandante Alpoim só foi informado disso no dia 12, pois tinha sido encarregado por Macnamara de levar ao governador de Colônia as ordens de Bobadela, provavelmente no *Nossa Senhora da Lapa* (que designa como pacote de El Rey). Alpoim não pôde naturalmente cumprir a missão, tendo observado um comportamento suspeito dos navios ancorados defronte da praça:²⁹

[...] indo a bordo da Nau Capitania a expor a justa desconfiança, pela qual retrocedi; achei a novidade da preza, que haviam feito os Inglezes em huma Falûa dos Castelhanos, que hia para Monte Vidio, e desta se nos divulgou a entrega da Praça, justificada nas cópias da Capitulação, que derão a ver. (AHU, Conselho Ultramarino, 1763)

Não obstante o descontentamento gerado pela notícia, nomeadamente perante a perda de um porto amigo para reabastecimento, não se deixaram desanimar e decidiram deixar Montevidéu, subindo o rio, pelo Canal Norte, para atacar Buenos Aires. O percurso não foi isento de “muito trabalho e dificuldade”, mormente para o *Lord Clive*, devido à pouca profundidade das águas, desadequadas para um navio daquele porte.

Tendo chegado à vista de Colônia no dia 21 de dezembro (dia 16, segundo Alpoim), encontraram ali fundeadas uma fragata de 30 peças e outra de 20, além de outras embarcações menores. Tentaram atravessar para o lado de Buenos Aires, mas confrontados com ventos contrários e encalhes, em “águas com 13 a 16 pés de profundidade” (cerca de 4 a 5 metros), e desconhecendo a zona, foram obrigados a regressar.

Na madrugada de 25 de dezembro, os ingleses tentaram surpreender as duas fragatas da esquadra de d. Carlos José de Sarriá, ancoradas frente às muralhas da praça, cortando as amarras. Segundo Roberts, a iniciativa falhou, porque três dos botes do *Lord Clive*, comandados pelos seus primeiro, segundo e quarto tenentes, nem sequer se aproximaram dos seus alvos. Esta situação irritou fortemente o capitão Macnamara e gerou um

forte sentimento de desconfiança sobre os seus oficiais.

O plano de ataque a Buenos Aires parecia manter-se, para tranquilidade de todos.³⁰ Porém, inesperadamente, no dia 28, Macnamara resolveu desistir completamente desta ideia, o que criou algum conflito com Guilherme Roberts, que insistentemente o tentou demover, o que “quase causou uma disputa entre nós”. Naturalmente, esta decisão colocava em questão o objetivo com que a maioria embarcara na expedição, deixando muitos britânicos descontentes, movidos pelas promessas de pilhagens.

Talvez, como forma de compensação, nesse mesmo dia, Macnamara convocou Roberts ao *Lord Clive*, dando-lhe conta que iriam atacar Montevideú, defronte do qual se encontrava o navio espanhol *Santa Bárbara*, que poderia constituir um apetecível saque. No dia 31, foram dadas ordens ao tenente-coronel Vasco Alpoim para que tivesse as tropas prontas para o assalto.

Estando a frota fundeada frente a Montevideú, desde o dia 1º de janeiro de 1763, tudo se iria alterar, nesta empresa tão repleta de contrariedades e mudanças de rumo, no dia 3 de janeiro (dia 2, segundo Alpoim). Quando Macnamara encontrava-se numa pequena embarcação a sondar o fundo, foi avistado um navio ao longe, tendo os ingleses ido rapidamente ao seu encontro. Conforme narra Roberts, “era um navio de aviso português enviado pelo governador do Rio de Janeiro, trazendo cartas para Macnamara. Era comandado por um inglês que servira muitos anos o rei de Portugal no Rio da Prata e conhecia bem aquele rio”. Segundo um tenente do *Ambuscade*, “era um inglês que tinha estado naquele rio durante 23 anos, e era o melhor piloto que os portugueses tinham” (THE SCOTS MAGAZINE, 1763, p. 726).³¹

Tratava-se efetivamente do iate *S. João*

Batista, comandado pelo capitão-tenente das fragatas de guerra, Guilherme Kelly,³² expedido pelo governador Gomes Freire de Andrade, assim que tomou conhecimento da queda da Colônia, para ir ao encontro da frota de socorro, sendo artilhado e guarnecido de tropas.

Curiosamente, Roberts não faz qualquer menção ao suposto conselho de guerra que teria sucedido no dia seguinte (com os três comandantes), em consequência da chegada de Kelly, com a respetiva carta do governador do Rio de Janeiro (que, entretanto, falecera no dia 1º). Deste conselho, resultaria uma nova mudança de planos, tornando à ideia de atacar a Colônia do Sacramento.³³

Diversamente do que tem sido referido, na sua missiva, Gomes Freire não ordenava a Macnamara que atacasse ou que desistisse da empresa, retirando-se para o Rio de Janeiro. Pelo contrário, o governador tinha ficado tão perturbado com a trágica notícia da tomada da Colônia do Sacramento, que estava hesitante sobre o que fazer e perguntava ao comandante inglês se desejava que lhe fossem enviados reforços, numa nova expedição de socorro, que estaria pronta ao final de janeiro, ou se preferia desistir da expedição:³⁴

Como pella novidade inesperada não posso discorrer com alguma probabilidade, direi, o que nesta apertada occazião se me oferece, e he, que encontrando V. Ex.^a o Capitão Tenente Guilherme Kelly e conferindo segundo o que ahy ocorrer, se me despache huma Embarcação das pequenas; pois as há humas boas de vella, e nella me diga V. Ex.^a se o devo socorrer com mayor força, tanto de Embarçoens, como de Tropas, com os víveres, e munições, que forem próprias, ou se dezempara essa Expedição. E para que sciente eu de V. Ex.^a se conserva dessa parte não tenha demora em o socorrer, entro

apromptar nova Esquadra e forte, que o estará no termo de hum mez, tempo que na prezente monção poderá bastar para hir o Capitão Tenente Guilherme, e voltar a resposta, podendo estar a nova Esquadra no fim de Janeiro, ou com antecedência incorporada a que V. Ex.^a comanda. (AHU, Conselho Ultramarino, 1763)

A missão de Kelly era apenas a de voltar com a resposta, mas, infelizmente (para ele), não foi isso que sucedeu. Macnamara, confiante nas suas capacidades, ignorou os reforços que se lhe ofereciam,

da praça fossem usadas contra os navios. A capitânia colocou-se perto do baluarte de Santa Rita, frente à praia do colégio, do lado ocidental; o *Ambuscade*, face ao baluarte de S. Pedro de Alcântara; e o *Nossa Senhora da Glória e Santa Ana*, alinhado com o bastião de S. Miguel, na parte sul. Fig. 3. As restantes embarcações que transportavam as tropas, mantiveram-se a uma distância segura da artilharia, aguardando a sua vez de intervir no desembarque.

Por volta das 12h30 (13h30, segundo Alpoim), uma das baterias da fortaleza começou a disparar contra os navios. Co-

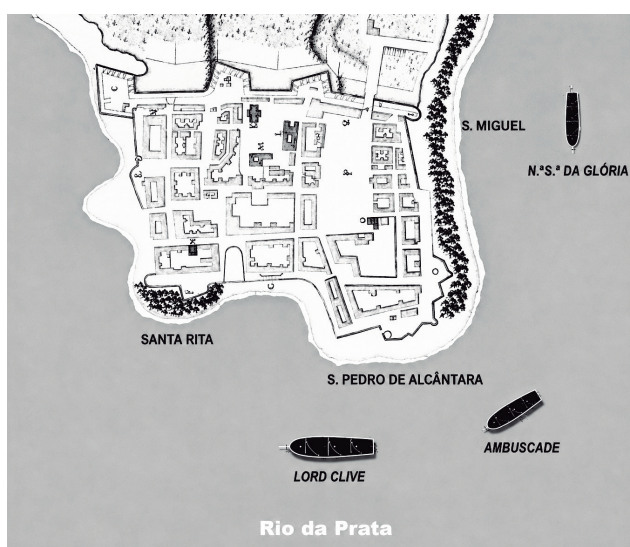


Figura 3 – Posição dos navios frente à Colônia do Sacramento a 6 de janeiro de 1763, segundo mapa do brigadeiro José Custódio de Sá e Faria © Nuno Saldanha, 2025.

e não quis esperar mais tempo, talvez porque as tripulações já se encontravam há mais de um mês no estuário do Prata, sem quaisquer proveitos. Deixaram Montevideu no dia 4 e chegaram à vista de Colônia no dia 6 de janeiro.

Macnamara fez uso da experiência de Kelly como prático do rio, que passou a bordo do *Lord Clive*, e o guiou pelo canal, aproximando-se da fortaleza. Foi decidido fazer um ataque em três pontos diferentes, o que nos parece um erro, ao dispersar as forças, e permitindo que todas as baterias

firma-se a iniciativa ter partido da praça (bateria de S. Miguel?), e não da frota que, naturalmente, não sendo fixa, levava mais tempo para se posicionar. O *Lord Clive* foi o primeiro a ancorar, seguindo-se o *Ambuscade*, que se posicionou a cerca de 370 metros da capitania (2 *Cables Length*), fundeando com a âncora pequena de bombordo da proa.³⁵

Para além das baterias, Roberts refere que os navios tiveram de se defrontar com uma fragata espanhola, “que acabou por encalhar a grande distancia”. Segundo Al-

poim, eram duas fragatas (*Victoria* e *Santa Cruz*, de Sarriá?), o que está de acordo com o que tinha sido avistado no dia 21 de dezembro, mas que apenas a segunda teria entrado em combate:³⁶ “depois de se rectirarem os dous navios espanhoes, havendo o segundo feito por algum tempo bastante fôgo às Naos Inglezas”. Fig. 4

Por volta das 2h da tarde, o *Lord Clive* abandonou a sua posição e foi caçar as duas fragatas que encalharam no lado oeste, silenciando as suas baterias. Frequentemente ignorado, o fato é que, ao fim de duas ou três horas de fogo intenso, a batalha parecia estar ganha para os atacantes. Segundo Roberts, “Pelos 15h00, o fogo abrandou e pudemos observar que a guarnição em terra, com grande dificuldade, era mantida nos canhões”. O relato do *Annual Register*, de 1763, confirma-

-o, dizendo que “As baterias espanholas estavam quase silenciadas. Os ingleses esperavam ver as bandeiras espanholas imediatamente arriadas”. Alpoim acrescenta ainda que muitos começavam mesmo a abandonar a praça “confusos do incessante ardor com que as Naos os batião neste conflicto”. Veja-se também o relato de Maria Lourença de Lare, viúva de Guilherme Kelly: “E sucedendo, quando já aquella infeliz Praça estava quase desamparada da gente, arruinada, e para ser no outro dia assaltada” (AHU, Conselho Ultramarino, 1763).³⁷

O próprio Roberts, na parte final da carta, sustenta que,

estou certo de que, não fosse o infortúnio que sucedeu ao Lord Clive, a praça ter-se-ia rendido. Estou bem



Figura 4 – William Elliott, *The Attack of Nova Colonia in the River Plate in 1763, under the Command of Captain John Macnamara*, óleo s/ tela, 1791. © Crown Copyright: UK Government Art Collection, 3437.

Note-se a presença das fragatas espanholas em combate com os navios ingleses.

certo disso pelo seu comportamento anterior [dos defensores] durante algum tempo e pelos relatos que desde então chegaram aqui. (AHU, Conselho Ultramarino, 1763, f. 2)

Entretanto, inesperadamente, aconteceu o “milagre” que viria a alterar por completo o rumo da batalha, no que se pode designar como um “*critical turning point*”. Pouco antes das 16h, Roberts observa que, na câmara dos oficiais do *Lord Clive*, irrompia um enorme incêndio, e “o fogo já estava tão avançado que era impossível extingui-lo.” Esta situação reflete-se na descrição do *Annual Register*, quando descreve que,

Quando a vitória parecia garantida, por algum acidente desconhecido, o navio pegou fogo. Em instantes, estava completamente em chamas. No mesmo momento tornou-se evidente tanto o incêndio quanto a impossibilidade de o apagar. (AHU, Conselho Ultramarino, 1763)

Não se conhecem, até à data, as razões que estiveram na base deste inesperado incêndio — acidente, sabotagem, tiro dos baluartes, tiro das fragatas inimigas? Tem-se referido frequentemente como sua causa o uso de uma “bala vermelha”, mas nenhuma das descrições coevas lhe faz referência, ou do seu dano em outros navios.

Para não dilatarmos por demasiado a descrição dos eventos, no tocante ao infortúnio do *Lord Clive* e sua tripulação, detalhadamente descrita em outras fontes, iremos centrar a narrativa no *Ambuscade*.

Entretanto, a confusão instala-se e as baterias da Colônia voltavam a fazer fogo contra os navios. O comandante Roberts apercebe-se que o *Lord Clive* mudara da sua posição inicial e se aproximava perigosamente do *Ambuscade*, levado pela corrente, o que o levou a cortar a amarra e imediatamente bracear para trás a vela

de gávea de vante. “Se a vela tivesse enchido, teríamos inevitavelmente partilhado o mesmo destino ou encalhado e perdido o navio; ao conseguirmos pôr-lhe a proa ao vento, enchemo-la e içamos o traquete”. Durante esta manobra, o navio recebeu um tiro na popa que lhe despedaçou o leme. Embora tendo conseguido afastar-se do alcance das peças da praça, acabou por encalhar a duas braças de água. Finalmente, pelas 19h, o vento começou a soprar, o que permitiu içar todo o pano e forçar o navio a mover-se pelo lodo. Enquanto o *Lord Clive* continuava a arder, o *Ambuscade* conseguiu resgatar do mar 19 homens (ou 21, segundo outra fonte), mais outros 7 que estavam numa pequena embarcação.

Efetivamente, muitos dos tripulantes da capitânia atiraram-se ao mar, tentando nadar até à costa. Mas Cevallos, naquilo que hoje constituiria um crime de guerra, ordenou disparar contra os náufragos (BUSCHIAZZO, 2025, p. 181), segundo uns, com receio de que os soldados do navio, chegando à praia, entrassem em conflito com os defensores. Rondando as cerca de 250 baixas (se a tripulação era de 350), o número exato está ainda hoje por apurar, entre os que faleceram no navio, os afogados ou mortos a tiro no rio, assim como os oficiais que foram condenados e enforcados depois de terem conseguido chegar à terra.

Segundo uma lista publicada por Oelkers, existente no Archivo Regional de Colônia (Registro 107, doc. 6), teriam sobrevivido 9 oficiais, 5 guardas-marinhas e 64 tripulantes (OELKERS, 2003, p. 51), aos que se deverão acrescentar os 26 resgatados pelo *Ambuscade*. Quanto ao próprio Macnamara, existem diversas versões sobre o seu fim (OELKERS, 2003, p. 52): afogado, queimado ou mesmo que teria se suicidado. Veja-se a esse respeito o que narra o *Mercure de France*, segundo uma

carta recebida de Lisboa:³⁸

Após uma intensa e obstinada canhonada, os Ingleses forçaram os Espanhóis a retirar-se, quando de repente o fogo pegou no navio do Lord Clive, que saltou pelos ares. Então, os Espanhóis voltaram atrás e obrigaram os outros navios a regressar ao Rio de Janeiro. [...] Segundo alguns relatos, o Capitão Macnamara, que comandava esse corsário, desesperado com a perda do seu navio, rebentou os miolos com um tiro de pistola; mas, de acordo com outra versão mais provável, pereceu com trezentos e cinquenta homens da sua tripulação. (MERCURE DE FRANCE, 1763, p. 185)

O referido *Annual Register* também dá conta do ato de bravura de alguns marinheiros que, não sabendo nadar, corajosamente se mantiveram nos seus postos, continuando a disparar:

Relata-se uma circunstância desta cena terrível, extremamente impressionante e que caracteriza fortemente o espírito dos nossos marinheiros ingleses. Vários daqueles que não sabiam nadar, no meio de todo este horror e confusão, dirigiram-se às peças de artilharia inferiores e mantiveram um fogo constante sobre o inimigo, até serem forçados pelas chamas a morrer noutro elemento. (AHU, Conselho Ultramarino, 1763)

Outra baixa importante a considerar, embora não durante a batalha, foi a do tenente de mar e guerra Guilherme Kelly, que se encontrava a bordo do *Lord Clive*, como vimos. Embora dado como morto, o fato é que se lançou ao mar, nadando até à costa. Segundo um tenente do *Ambuscade*, teria saltado do navio na companhia do comandante Macnamara: “O Capitão M’Namara foi ferido na mão e no nariz por uma lasca de madeira, despiu-se, e saltou para o mar, juntamente com o Capitão

Williams, o piloto”.³⁹

Capturado, Cevallos tentou convencê-lo a passar para o lado espanhol, aliciando-o com diversas ofertas, mas Kelly recusou-se a trair o seu país de acolhimento. Como vingança, Cevallos desterrou-o para as ilhas de João Fernandes, na costa do Pacífico (grupo de ilhas a mais de 600 km da costa chilena), provavelmente encarcerado na Fortaleza de Santa Bárbara, na ilha Más a Tierra (atualmente chamada Robinson Crusoe). Morreu em cativeiro ao fim de seis anos e seis meses, sem que as autoridades espanholas tenham notificado a sua existência, e sem que a família soubesse da sua situação, durante mais de vinte anos.⁴⁰

As baixas do *Nossa Senhora da Glória* e *Santa Ana* foram mínimas, tendo apenas perecido dois soldados, um marinheiro e um escravo, além de vários feridos.

Quanto ao *Ambuscade*, Guilherme Roberts fornece uma descrição detalhada relativamente ao estado em que ficou o navio, bem como das baixas da sua tripulação, como seria de esperar de um relatório para os seus investidores e proprietários.

Segundo ele, sofreu grandes estragos no casco, mastreação e massame. O mastro grande foi atingido em três pontos e ficou inutilizado; o traquete foi perfurado numa parte; também danificados o mastaréu principal e do velacho; destruídas quase todas as vergas, escaleres, aparelho fixo e de laborar. O casco sofreu entre 40 a 50 impactos, todos de peças de 24 £, de tal modo “que mal conseguimos mantê-la a seco com todas as bombas a trabalhar constantemente”; duas peças e três reparos de peças da tolda inutilizadas, assim como três reparos de peças de 12 £.

Quanto às baixas, como vimos, não foram significativas, nem tão altas como tem sido referido, contando 13 mortos e 24 feridos, conforme a listagem que aqui se reproduz.⁴¹

Tabela 2

LISTA DE BAIXAS DO AMBUSCADE A 6 JAN. 1763				
Nº	NOME	CARGO	SITUAÇÃO	NOTAS
1	Spencer Dominy	guarda-marinha	morto	
2	Thomas Ridlington	voluntário	morto	
3	Andrew Brownsmith	marinheiro	morto	
4	Thomas Richards	marinheiro	morto	
5	Richard Shepherd	marinheiro	morto	
6	Andrew Coombes	marinheiro	morto	
7	William Pooley	marinheiro	morto	
8	William Hollis	marinheiro	morto	
9	Thomas Bishop	marinheiro	morto	
10	Joseph Ansony	marinheiro	morto	
11	Farril Lynch	marinheiro	morto	
12	William Hardwicke	marinheiro	morto	
13	William Wood	marinheiro	morto	
1	John Lum	carpinteiro	morreu depois	perna amputada acima do joelho
2	John Williams	contramestre	morreu depois	amputação na coxa
3	John Thomas	marinheiro	morreu depois	ombro fraturado e dilacerado
4	Thomas Wright	marinheiro	morreu depois	braço amputado
5	Joseph Imbert	marinheiro	em recuperação	braço e mão amputados
6	John Caudel	marinheiro	em recuperação	braço amputado
7	John Cook	marinheiro	em recuperação	braço amputado
8	James Coney	marinheiro	em recuperação	pulso despedaçado e braço lesionado
9	William Gibbons	marinheiro	em recuperação	coxa lesionada e lacrada, braço desfeito e tiro na barriga
10	John Newman	marinheiro	em recuperação	perna dilacerada
11	George Johnson	marinheiro	em recuperação	ferimento anal
12	John Jones	marinheiro	em recuperação	ferimento na perna
13	Thomas Curtis	guarda-marinha	total recuperado	perna lesionada e dilacerada

14	William Drisdale	contramestre	total recuperado	braço dilacerado
15	Andrew Staffeild	marinheiro	total recuperado	perna lesionada
16	Thomas Batke- rsby	marinheiro	total recuperado	peito lesionado
17	Thomas Rose	marinheiro	total recuperado	coxa dilacerada
18	Constant Jean	marinheiro	total recuperado	ferimento na cabeça
19	Francis Sopart	marinheiro	total recuperado	peito e perna dilaceradas
20	Archibald Curry	marinheiro	total recuperado	perna e coxa lesionadas
21	Jacomo Massei	marinheiro	total recuperado	perna e coxa lesionadas
22	William Limmer	marinheiro	total recuperado	ferimento na cabeça
23	Mathew Riley	marinheiro	total recuperado	ferimento na cabeça
24	Charles Rex	marinheiro	total recuperado	ferimento na coxa

Quanto ao balanço da missão e ao desempenho do *Ambuscade*, em particular, o mencionado oficial do mesmo escreveu o seguinte:⁴²

Temos recebido relatos, desde que aqui estamos, vindos de Colónia, nos quais mencionam que causámos tantos estragos que nem valia a pena reparar os fortes nem as casas, e que matámos 500 pessoas. Dizem que, quando entrámos, nada pensaram do nosso navio, mas que fomos nós quem lhes causou maiores danos; e que o Governador por duas vezes deu ordens para que as cores fossem arriadas antes de o *Lord Clive* pegar fogo. (THE SCOTS MAGAZINE, 1763, p. 728)

EPÍLOGO

Depois de alguns rápidos consertos, executados por carpinteiros portugueses que subiram a bordo do *Ambuscade*, regressou ao Rio de Janeiro, agora capital do Vice-Reinado, acompanhando o resto da frota, e com dificuldade, no dia 3 de março de 1763, onde começou a ser reparado. Entretanto, ali recebeu a notícia de que se estabelecera a paz (Tratado de Paris, ratificado em fevereiro), a qual levou a que quase toda a tripulação abandonasse o navio,

“ficando apenas alguns grumetes e marinheiros inexperientes” (*landsman*).⁴³

Ao fim de três meses, em junho, estando as obras de conserto concluídas, Roberts planeou partir em curso para sul, ao longo de seis semanas, e capturar algumas embarcações de regresso ao Rio da Prata, com os poucos ingleses que restavam da sua tripulação, e alguns portugueses que conseguiu reunir, dado que, “segundo os artigos preliminares de paz, todos os prêmios tomados, levados para estaleiros da zona equinocial, seriam válidos, até seis meses após a assinatura do tratado definitivo”.

Depois disso, contava voltar ao Rio de Janeiro para aguada e partir de imediato para Lisboa, para receber instruções, mas não para Londres, pois “será impossível entrar no Canal da Mancha com a minha fraca guarnição sem risco de perder o navio”.

No entanto, embora a Guerra dos Sete Anos tivesse terminado, o mesmo não sucedia no Brasil, com a continuidade da invasão de Cevallos pelo litoral e a tomada da vila do Rio Grande, em abril. Isto acabou por frustrar os planos de Roberts, que foi rapidamente requisitado, com o seu navio, para a defesa de Santa Catarina, mantendo-se em serviço no Atlântico Sul.

Conforme refere Rego Monteiro a Junta Governativa,⁴⁴ mandou reparar o *Ambuscade*, e com ele formar uma nova frota:

mandou consertar a corsária inglesa *Ambuscade* que, com mais embarcações, formaram uma esquadilha comandada pelo capitão inglês de mar-e-guerra William Roberts. Ao zarpar do Rio de Janeiro, ficaria à disposição do governador Francisco Antônio Cardoso de Menezes e Souza. A esquadilha foi comboiada por três navios mercantes, que conduziram 90 soldados granadeiros, 190 fuzileiros, munições de guerra e boca, além de cem cruzados, sendo 60 destinados à Santa Catarina e 40 mil ao Rio Pardo. (MONTEIRO, 1935, p. 105-106)

Segundo ofício ao governador da Ilha de Santa Catarina, era este notificado do envio de uma esquadra de socorro, constituída por três embarcações de guerra e outras três de transporte, protegidas pelo [navio] corsário inglês, comandado por Roberts, no qual seguiam 60 mil cruzados em dinheiro, 300 soldados fuzileiros e granadeiros, víveres e petrechos. Meneses e Sousa deveria seguir as indicações de Roberts no tocante aos meios de defesa da ilha, e outras operações necessárias (REVISTA DO IHGB, 1869, p. 322-323). Na sua resposta à Junta, Guilherme Roberts relatava que já havia assentado os pormenores de defesa com o dito governador e que entendia não haver nada a recear no

tocante aquela ilha.

Desconhecemos qual o fim da fragata *Ambuscade* e em que circunstâncias, mas Roberts regressaria a Lisboa, embora por pouco tempo. Com a “Segunda Expedição de Cevallos”, em 1776, o secretário de Estado da Marinha, Martinho de Melo e Castro, a 5 de abril de 1777, ordenava que o mesmo se deslocasse imediatamente para o Rio de Janeiro, a fim de entregar correspondência e logo regressar com o dinheiro dos Quintos, a bordo da sua nova fragata, a *S. João Batista*.⁴⁵ Durante vários anos, pelo menos até 1783, Roberts cruzaria o Atlântico fazendo a ligação entre Lisboa e o Rio de Janeiro, como comandante da *S. João Batista*, tendo recebido sempre grande estima e apreço dos seus superiores, como o atesta o comentário do vice-rei, marquês do Lavradio: “O Capitão de Mar e Guerra Guilherme Roberts Comandante da dita Fragata, se tem conduzido muito bem em todo o tempo que aqui tem estado, conservando por huma tal forma a Guarnição, e Equipagem da mesma Fragata, que não cometerão aqui a mínima desordem” (Conselho Ultramarino, 1777).⁴⁶

Até ao seu falecimento, a 10 de novembro de 1784, esteve ainda no comando de outros navios da Armada Real portuguesa, como da fragata Nazaré (set./nov. 1770), da fragata *Princesa do Brasil* (out./dez. 1774, condução do embaixador de Marrocos e comitiva a Tânger), e da nau *Santo António* e *S. José* (nov. 1780).

REFERÊNCIAS

Fontes manuscritas

Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa

Manuscritos Reservados, cota COD. 1985

Demonstracion Convicente de la Extension del Territorio, en que está situada la Colonia

del Sacramento. *In: Papeis origin[ais] pertencentes à entrega da Collonia do Sacramento, raros e particulares.* [1725-1736].

Relacion delo acaecido en Buenos Ayres desde el ingresso a aquel governo del Brigadier D. Miguel Salcedo acerca de arreglar los limites de la Colonia del Sacramento. *In: Papeis origin[ais] pertencentes à entrega da Collonia do Sacramento, raros e particulares.* - [ca. 1736].

Razões com que se prova quais sejam o Território, e Colonia do Sacramento, que S. M. C. se obrigou a restituir a Portugal pelo Tratado e Utrecht. *In: Papeis origin[ais] pertencentes à entrega da Collonia do Sacramento, raros e particulares.* - [ca. 1736].

Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 24 jan. 1763. Cx. 65, D. 6180.

Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 14 mar. 1763. Cx. 66, D. 6199.

Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 5 abr. 1763. Cx. 66, D. 6254.

Conselho Ultramarino, Lisboa, 5 abr. 1777. Cx. 102, D. 8737.

Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 31 out. 1777. Cx. 104, D. 8821.

Conselho Ultramarino, Lisboa, 7 nov. 1788. Cx. 132, D. 10526.

Biblioteca Central da Marinha, Arquivo Histórico, Lisboa

TEIVE, João da Costa de Atayde. *Livro Mestre da Corporação dos Oficiais da Marinha*. 16 set. 1780. Livro 1, f. 31. PT/BCM-AH/30A/01/001-008/0385.

The National Archives, Kew, Richmond

LETTER from E. Hay to Earl of Egremont. 1763, June 22, f. 188, SP 89/58/70.

LETTER from E. Hay to Earl of Egremont. 1762, Nov 8. f. 236. SP 89/57/87.

National Maritime Museum, Greenwich, Londres

LETTER from William Roberts to Messrs Cook, Waller and Hutchinson, owners of the *Ambuscade*, on the 6th January 1763. Manuscript. RBT/3.

ARTICLES of agreement between the crew and owners of the *Ambuscade*. Manuscript. RBT/2.

Fontes impressas

A letter from a Lieutenant on board the *Ambuscade* to his friend in London. *The Scots Magazine*. Edinburgh: Sands, Murray and Cochran. v. XXV, appendix, 1763, p. 724-728.

Documentos sobre a perda do Rio Grande de S. Pedro (junho de 1763). *In: Revista trimestral do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil* [atual *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)*]. Rio de Janeiro: B. L. Garnier – Livreiro-editor, t. XXXII, pt. 1, 1869.

SALDANHA, Nuno. A Esquadra de Socorro anglo-portuguesa a Colônia do Sacramento em 1762 – 1763: um relato inédito do capitão William Roberts da fragata *Ambuscade*.

MERCURE de France. Aoust 1763, p. 185. De Lisbonne, le 22 Juin 1763.

NOTICIA e justificação do titulo, e boa fee com que se obrou a Nova Colonia do Sacramento, nas terras...: e Tratado Provisional sobre o novo incidente cauzado pelo Governador de Buenos Ayres, ajustado nesta Corte de Lisboa pelo Duque de Jovenaso Principe de Chelemar Embaxador Extraordinario de ElRey Catholico, com os Plenipotenciarios de Sua Alteza: aprovado, ratificado, & confirmado por ambos os Principes. Lisboa: na Impressão de Antonio Craesbeeck de Mello Impressor da Casa Real, 1681.

THE ANNUALregister, or, a view of the history, politicks, and literature for the year. v. 6 (The sixth edition), chap. IV. London: J. Dodsley, 1763, p. 15-18.

TRATADO de pax entre o muito alto, e muito poderoso principe D. João, o V... e o muito alto, e muito poderoso Principe D. Filipe V,... Rey Catholico de Hespanha. Feito em Utrech, a 6 de Fevereiro de 1715. Lisboa: [s.n.], 1715-1720.

Bibliografias

BARBA, Enrique. *Don Pedro de Cevallos, Gobernador de Buenos Aires y virrey del Río de la Plata*. La Plata: Universidad Nacional, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1937.

BICALHO, Maria Fernanda; MARIZ, Vasco. A grande ameaça de Luís XV: A abortada expedição do conde d'Estaing contra o Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: IHGB, v. 444, n. 444, , jul/set p. 103-127, 2009.

BOXER, Charles R. *O Império Marítimo Português, 1415-1825*. 3. ed. Lisboa: Edições 70, 1981.

BUSCHIAZZO, Marcelo Díaz. Ataque de la flota combinada anglo portuguesa a la Colonia del Sacramento. El hundimiento del navío Lord Clive, 1763. In: REITANO, Emir; POSSAMAI, Paulo (coord.). *Hombres, poder y conflicto: Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis*. Argentina: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (UNLP), 2025, p. 176-184.

COUTO, M. F. *A Colônia do Sacramento: Um entreposto luso-brasileiro no Rio da Prata*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

ESPARTEIRO, António Marques. *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640 – 1910)*. Lisboa: Publicação do Centro de Estudos e Marinha, 1976.

FERNÁNDEZ, Juan Marchena. Del Tajo al Amazonas y al Plata: las repercusiones atlánticas de las guerras entre las Coronas española y portuguesa en la Edad Moderna (1640 – 1777). In: REITANO, Emir; POSSAMAI, Paulo (coord.). *Hombres, poder y conflicto: Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis*. Argentina: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (UNLP), 2025, p. 12-116.

GOLIM, Tau. *A Fronteira: 1763 – 1778 – História da brava gente e miseráveis tropas de mar e terra que conquistaram o Brasil Meridional*. v. 3. Passo Fundo: Livraria e Editora Méritos, 2015.

HALPERÍN DONGHI, T. *Reforma y disolución de los imperios ibéricos (1750 – 1850)*. Madrid: Alianza Editorial, 1985.

JUMAR, F. A. Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778. In: SILVA, H. (org.), *Los caminos del Mercosur: Historia económica regional*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004, p. 161-199.

KÜHN, F. The smugglingslave trade in the Colonia do Sacramento (1722 – 1777). *Revista Tempo*. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, p. 443-463, 2017.

MARLEY, David. *Wars of the America*. Santa Barbara (CA): ABC-CLIO, 1998.

MARTINS, Helio Leoncio; BOITEAUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. v. 3, t. I. Rio de Janeiro: Marinha do Brasil/SDM, 2002, p. 163-206.

MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira, Brasil e Portugal – 1750-1808*. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

MONTEIRO, Rodrigo Borges. Nas fronteiras do Antigo Regime: A Colônia do Sacramento no século XVIII. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa: Instituto Camões, 2008.

MONTEIRO, Jonathas da Costa Rego. *A Colônia do Sacramento (1680 – 1777)*. Porto Alegre: Globo, 1937.

MONTEIRO, Jonathas da Costa Rego. Dominação espanhola no Rio Grande do Sul (1763-1777). In: *Anais do I Congresso de Língua Nacional Cantada*. Rio de Janeiro, 1935.

OELKERS Adolfo Kunsch; VÁRESE, Juan Antonio. *Incendio y naufrágio del Lord Clive*. Montevideo: Torre del Vigía – Ediciones, 2003.

OLIVEIRA, C. F. de. *O Prata entre impérios: A política externa portuguesa e a construção do espaço platino, 1680 – 1801*. Tese (Doutorado em História). Universidade de Lisboa, Lisboa, 2006.

POSSAMAI, Paulo César. O Porto mais ao sul da América Portuguesa: a Colônia do Sacramento. In: *Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro: Letras Marítimas, v.19, n.38, p. 95 - 109, 2023.

POSSAMAI, Paulo César; SANTOS, Rodrigo Salaberry dos. As frotas de socorro para a Colônia do Sacramento, 1736 – 1737. In: *Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Letras Marítimas, v. 8, n. 15, p. 62-74, 2012.

POSSAMAI, Paulo César, De núcleo de povoamento à praça de guerra: a Colônia do Sacramento de 1735 a 1777. *Topoi*. Revista de História. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, jul./dez, p. 23-36, jul./dez. 2010.

POSSAMAI, Paulo César, A Colônia do Sacramento: uma praça de guerra do império colonial português. *História em Revista*. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, v. 12-

SALDANHA, Nuno. A Esquadra de Socorro anglo-portuguesa a Colônia do Sacramento em 1762 – 1763: um relato inédito do capitão William Roberts da fragata *Ambuscade*.

13, p. 9-28, 2007.

POSSAMAI, Paulo César. *A vida quotidiana na Colônia do Sacramento*. Lisboa: Livros do Brasil, 2006.

PRADO, Fabrício Pereira. Anglo-Portuguese Cooperation in Eighteenth-Century Atlantic South America. In: PRADO, F.; GRIECO, V. L.; BORUCKI, A. (eds.). *The Rio de la Plata from Colony to Nations: Commerce, Society, and Politics*. New York: Palgrave Macmillan, 2021, p. 91-110.

PRADO, Fabrício Pereira. *Colônia do Sacramento: comércio e sociedade na fronteira platina (1716 – 1753)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

WINFIELD, Rif. *British Warships in the Age of Sail 1714 – 1792: Design, Construction, Careers and Fates*. Yorkshire: Seaforth Publishing, 2007.

NOTAS

¹ Falecido em abril de 2026, antes do fechamento desta edição da revista *Navigator*.

² Como se verifica, as baixas foram de apenas 13 mortos e 24 feridos (sobretudo amputados, e quatro deles acabariam por falecer), números bem inferiores aos 80, ou mesmo aos 105 mortos e 40 feridos, apontados por David Marley (MARLEY, 1998, p. 442).

³ Sem qualquer desprimor pelos estudos publicados sobre o assunto por diversos autores, destaque para, entre outros, os trabalhos do grande estudioso deste assunto, Paulo César Possamai: “O Porto mais ao sul da América Portuguesa: a Colônia do Sacramento” — In: *Navigator*: Subsídios para a História Marítima do Brasil, 19 (38), p. 95-109, 2023. *Idem*: “De núcleo de povoamento à praça de guerra: a Colônia do Sacramento de 1735 a 1777” — In: *Topoi*. Revista de História, v. 11, n. 21, p. 23-36, jul./dez. 2010. *Idem*: “A Colônia do Sacramento: uma praça de guerra do império colonial português” — In: *História em Revista* (UFPel), v. 12-13, p. 9-28, 2007. *Idem*: *A vida quotidiana na Colônia do Sacramento*. Lisboa: Livros do Brasil, 2006.

⁴ Embora só tornado efetivo em junho de 1701, já em plena Guerra da Sucessão Espanhola, e num momento em que Portugal apoiava inicialmente as pretensões de Filipe V.

⁵ *TRATADO de pax entre o muito alto, e muito poderoso principe D. João, o V... e o muito alto, e muito poderoso Principe D. Filipe V,... Rey Catholico de Hespanha. Feito em Utrecht, a 6 de Fevereiro de 1715*. Lisboa: [s. n.], 1715 – 1720.

⁶ Arquivo do Conselho Ultramarino, IHGB, 1.1.21, v. 21, p. 173. Cit. por MONTEIRO, 2008.

⁷ O mesmo autor refuta, mais adiante, o raciocínio do secretário de Estado e marquês de Grimaldi (José de Grimaldo y Gutiérrez de Solórzano, 1660-1733), que sustentava o seu parecer no seguinte argumento:

“Dice el Marquez de Grimaldo que quando en el tratado de la restitucion de alguna plaza, o lugar no se expresan com individualidade y distincion los espácios, jurisdicciones, medidas y términos del Territorio, este solo se deve entender lo que alcanza el tiro de una pieça de veite y quatro libras”. (f. 4)

Nota: uma peça de 24 libras, tinha um alcance aproximado de 900 a 1.400 metros. Depois de uma extensa argumentação apresentando exemplo do significado de “território” em diversos autores europeus, transcreve precisamente um dos artigos do Tratado de 1715, que contraria o secretário espanhol: “los limites y confines de las dós Monarchias quedassen en el mismo estado, que tenian antes de aquella guerra” (f. 8). Um outro manuscrito, inscrito na mesma miscelânea, em língua portuguesa, traz uma descrição deste debate de interpretações e os argumentos usados por ambas as partes: “Razões com que se prova quais sejam o Território, e Colonia do Sacramento, que S. M. C. se obrigou a restituir a Portugal pelo Tratado e Utrecht” (f. 38 e seguintes).

⁸ BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL. Relacion delo acaecido en Buenos Ayres desde el ingresso a aquel governo del Brigadier D. Miguel Salcedo acerca de arreglar los limites de la Colonia del Sacramento, ca. 1736, f. 20.

⁹ Sobre este cerco, cf. POSSAMAI; SANTOS, 2012.

¹⁰ Para uma descrição amplamente detalhada deste conflito, cf. a importante obra de Tau Golim, *A Fronteira: 1763 – 1778 – História da brava gente e miseráveis tropas de mar e terra que conquistaram o Brasil Meridional* (v. 3, Livraria e Editora Méritos, 2015).

¹¹ Trata-se de Jean Baptiste Charles Henri Hector, conde d’Estaing (1729 – 1794), que teve uma brilhante carreira militar, sendo promovido a brigadeiro quando da Guerra dos Sete Anos. Depois de servir na Índia, foi nomeado como tenente-general dos Exércitos Reais e da Armada Real por ocasião do plano da expedição ao Brasil. Serviu também na Guerra da Independência Americana como vice-almirante, ajudando os revoltosos americanos. Teve um fim trágico, sendo condenado à morte e guilhotinado em Paris, no dia 28 de abril de 1794. Para uma completa biografia deste militar, cf. A obra de Jean Joseph Robert Calmon-Maison, *L’amiral D’Estaing* (1729 – 1794). Paris: Calmann-Lévy, 1910. Segundo este biógrafo, as forças de d’Estaing totalizariam os 10 mil soldados e marinheiros (CALMON-MAISON, 1910, p. 84).

¹² Este interessante fato — inicialmente reportado por Calmon-Maison (1910, p. 81-85), depois mencionado sem grande detalhe por outros autores — foi recuperado e acrescentado pelo importante trabalho de Maria Fernando Bicalho e Vasco Mariz, vindo nos dar vários pormenores deste projeto de invasão do Rio de Janeiro, prevista para março de 1763, que, para infelicidade de Cevallos, foi anulado devido ao estabelecimento da paz entre as nações, com o Tratado de Paris.

¹³ Segundo refere Calmon-Maison, a Inglaterra estava ciente dos projetos de Choiseul e teria enviado para o Rio de Janeiro numerosa artilharia para a sua defesa (CALMON-MAISON, 1910, p. 85), o que, naturalmente, não seria suficiente para conter uma invasão

daquela escala.

¹⁴ Vejam-se os casos de Oscar C. Albino, Enrique M. Barba ou Carlos Roberts.

¹⁵ Para Buschiazzo, essa ideia teria partido da sugestão e de informações de um tal Joseph Reed, um comerciante inglês que vivera cinco anos em Buenos Aires, enquanto para Oelkers, este apenas se associou depois, ao ter conhecimento da expedição de Macnamara, a quem se apresentou.

¹⁶ Também tem sido apontado um valor superior, atingindo as 100 mil libras. (VÁRESE, 2003, p. 59)

¹⁷ *THE ANNUAL register, or, a view of the history, politicks, and literature for the year*. v. 6 (The sixth edition), chap. IV. London: J. Dodsley, 1763, p. 15-18.

¹⁸ Note-se que, quando Cevallos invade Colônia, grande parte dos navios que ali estavam fundeados eram ingleses.

¹⁹ Alguns textos referem-no como Roberto Macnamara, talvez uma confusão com William Roberts.

²⁰ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 24 jan. 1763. Cx. 65, D. 6180, f. 19-20. Também se conhece o contrato celebrado entre John Hutchinson, John Cook e Samuel Waller, proprietários do navio *Ambuscade*, e o capitão William Roberts, com a sua tripulação. O documento define as condições de serviço, especifica quem ficaria responsável pelo abastecimento do navio e estabelece a forma como seriam distribuídos os prêmios obtidos pelo *Ambuscade*. Um anexo apresenta a tabela das quotas atribuídas a cada posto a bordo. O acordo encontra-se assinado (ou rubricado) pela totalidade da tripulação, composta por 200 elementos, entre oficiais, marinheiros, recrutas e grumetes (National Maritime Museum, Greenwich, London, *Articles of agreement between the crew and owners of the Ambuscade*. Manuscript. RBT/2).

²¹ Muitos oficiais ingleses fizeram parte desta expedição, como, John Mac Namara, Robert Mac Douall (McDowell), ou William Roberts, tendo pouco depois chegado a Lisboa outros, como o tenente George Hardcastle (setembro), ou o Guarda-Marinha William Gallway (novembro).

²² Para termos uma ideia deste valor quase insignificante, veja-se que o seu custo inicial foi de £20.347,19, e que, só os reparos que sofreu nos estaleiros, de Plymouth em 1751, ascenderam a £11.652,5.

²³ Não sabemos o custo inicial da fragata, mas só as diversas reparações e modificações que sofreu, desde que foi capturada, atingiram mais de £9.800. Este valor tinha naturalmente em consideração o mau estado em que se encontrava o navio. Uma inspeção feita pelos oficiais de Deptford concluíra, em janeiro de 1762, que precisava de grandes reparações e recomendavam a sua venda (National Maritime Museum: The Caird Library and Archiv, ADM B/168).

²⁴ Biblioteca Central da Marinha, Arquivo Histórico, Lisboa. *Livro Mestre da Corporação dos Oficiais da Marinha*. Livro 1, f. 31. PT/BCM-AH/30A/01/001-008/0385.

²⁵ The National Archives, Kew, Public Records. Letter from E. Hay to Earl of Egremont, 1762, Nov 8. SP 89/57/87, f. 236.

²⁶ AHU, Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 24 jan. 1763. Cx. 65, D. 6180, f. 2.

²⁷ *Nossa Senhora da Glória e Santa Ana* (1759 – 1774). Embora muitas vezes referida como fragata, galeão ou simplesmente navio, deve identificar-se como uma charrua, mencionada por Marques Esparteiro (ESPARTEIRO, 1976, p. 62), que entrou no Tejo em 1759, vinda do Rio de Janeiro, e que fez várias viagens ao Brasil. Veja-se que o próprio Alpoim a designa como “Galeão”: “do Galeão também perecerão dous soldados, hum marinheiro, e hum escravo” (AHU, Conselho Ultramarino, 1763. Cx. 66, D. 6199). Ela não era uma fragata de 60 canhões, nem tão pouco foi incorporada na esquadra em Lisboa, como alguns referem (VÁRESE, 2003, p. 61).

²⁸ José Fernandes Pinto Alpoim, filho do Coronel José Fernandes Pinto Alpoim, foi tenente dos Granadeiros do Regimento de Artilharia da Praça do Rio de Janeiro, em 1755. Em 1760, Vasco Fernandes era sargento-mor da Companhia de Artilharia e, em 28 de março de 1763, foi nomeado tenente-coronel. Na sua relação dos acontecimentos, Alpoim confirma que tinha 300 homens sob o seu comando.

²⁹ AHU, Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro, 14 mar. 1763. Cx. 66, D. 6199.

³⁰ Não há qualquer referência aos eventuais disparos de artilharia dos baluartes da praça, da ilha de S. Gabriel, ou dos navios, que alguns autores indicam como razão do insucesso.

³¹ A letter from a Lieutenant on board the *Ambuscade* to his friend in London. Rio de Janeiro, 30 maio 1763. *The Scots Magazine*. Edinburgh: Sands, Murray and Cochran. v. XXV, appendix, 1763, p. 726.

³² Guilherme Kely, ou William Kelly, era um oficial inglês que prestou serviço em Portugal desde 1737, nomeado por d. João V com a patente de tenente de mar e guerra da Coroa (26 maio 1737), passando a capitão-tenente em 1760. Aqui, casou com Maria Lourença de Larre, com quem teve cinco filhos, e foi cavaleiro da Ordem de Cristo. Era comandante do iate *S. João Batista* desde agosto de 1759. Kely teve um papel importante — e também trágico — neste episódio. Graças a ele, Macnamara passou a ter à sua disposição um práctico experimentado do local, o que lhe permitiu navegar sem as dificuldades do início. Para o efeito, e para sua desgraça, Kely embarcou no *Lord Clive*.

³³ Este conselho é referido em diversas outras fontes coevas, como no ofício de E. Hay ao conde de Egremont, de 22 de junho de 1763.

³⁴ AHU, Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 24 jan. 1763. Cx. 65, D. 6180, cópia n. 6.

³⁵ O relato de Roberts não faz alusão à fragata *Nossa Senhora da Glória*, muito provavel-

mente porque, estando colocada na parte sul das muralhas, estaria fora do seu campo de visão.

³⁶ Segundo o referido tenente do *Ambuscade*, era uma fragata de 36 e outra de 28 peças, portanto muito semelhantes às referidas por Roberts em dezembro. Segundo ele, “ao início a fragata provocou grande dano, no velame, a matando três fuzileiros e ferindo vários outros, mas, depois de uma bordada do *Ambuscade*, rapidamente arrearam a sua bandeira, rendendo-se.

³⁷ AHU, Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro, 5 abr. 1763. Cx. 66, D. 6254.

³⁸ *MERCURE de France*, Aoust 1763, p. 185. De Lisbonne, le 22 Juin 1763.

³⁹ *The Scots Magazine*. Edinburgh: Sands, Murray and Cochran. v. XXV, appendix, 1763, p. 727.

⁴⁰ AHU, Conselho Ultramarino. Lisboa, 7 nov. 1788. Cx. 132, D. 10526, f. 2.

⁴¹ Entre a tripulação do *Ambuscade*, estava o conhecido poeta Thomas Penrose (1742-1779), que, numa atitude quase romântica, trocara Oxford para embarcar nesta aventura. Sobre a sua experiência, escreveria uma melancólica elegia, intitulada “On Leaving the River Plate”, em 1763.

⁴² *The Scots Magazine*. Edinburgh: Sands, Murray and Cochran. v. XXV, appendix, 1763, p. 728.

⁴³ Na Royal Navy, “*landsman*” era um termo usado para marinheiros sem treino naval que serviam em navios de guerra. Eles eram frequentemente recrutados pela força (*impressment*) e recebiam um salário menor do que os marinheiros experientes.

⁴⁴ A Junta Governativa que assumiu o governo do Rio de Janeiro após a morte do conde de Bobadela, no dia 1º de janeiro, era composta pelo Bispo Frei António do Desterro Malheiro, João Alberto de Castelo-Branco e o Brigadeiro José Fernandes Pinto Alpoim, pai do Comandante Vasco Fernandes.

⁴⁵ AHU, Conselho Ultramarino, Lisboa, 5 abr. 1777. Cx. 102, D. 8737. A fragata *S. João Batista*, de 38 peças, era a segunda da sua classe, construída sob projeto de Manuel Vicente Nunes no Porto, em 1769.

⁴⁶ AHU, Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, 31 out. 1777. Cx. 104, D. 8821.



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 costumez 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 cruzado” (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 cruzado 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 Montevideu, 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-

tituição, 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 despovoada; 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, Condry Raguét, 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.



O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830)¹

The use of the Brazilian Imperial Navy in the defense of the Atlantic trade of Africans north of the Portuguese domains in Angola (1827 – 1830)

El uso de la Armada Imperial Brasileña en la defensa del comercio atlántico de africanos al norte de los territorios portugueses en Angola (1827 – 1830)

Marcelo Rodrigues de Oliveira

Doutor em História pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). E-mail: mrohistoria1917@gmail.com.

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a ação da Marinha de Guerra do nascente Império do Brasil, por meio da Divisão Naval da Costa do Leste, em defesa do comércio atlântico de escravos no litoral africano, então sob a ameaça de corsários da República Argentina e de piratas durante e após a Guerra da Cisplatina (1825 – 1828); guerra que se estendeu para a costa africana, nomeadamente para os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Palavras-chave: Divisão Naval da Costa do Leste; Guerra da Cisplatina na Costa da África; Comércio Atlântico de Escravizados.

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the actions of the Navy of the nascent Empire of Brazil, through the East Coast Naval Division, in defense of the Atlantic slave trade along the African coast, then under threat from Argentine privateers and pirates during and after the Cisplatine War (1825 – 1828). This war extended to the African coast, specifically to the slave ports of Molembo, Cabinda, and Ambriz.

Keywords: East Coast Naval Division; Cisplatine War on the African Coast; Atlantic Enslave Trade.

*Artigo recebido em 4 de outubro de 2025 e aprovado para publicação em 15 de abril de 2026.

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 63 – 88, 2026.

RESUMEN

El objetivo de este artículo es analizar la acción de la Marina de Guerra del nascente Imperio del Brasil, a través de la División Naval de la Costa Oriental, en defensa del comercio atlántico de esclavos en el litoral africano, bajo la amenaza de corsarios de la República Argentina y de piratas durante y después de la Guerra de la Cisplatina (1825 – 1828);

conflicto que se extendió a la costa africana, particularmente a los puertos esclavistas de Molembo, Cabinda y Ambriz.

Palabras claves: *División Naval de la Costa Oriental; Guerra de la Cisplatina en la Costa de África; Comercio Atlántico de Esclavizados.*

INTRODUÇÃO

A Guerra da Cisplatina (1825 – 1828) foi estendida para a margem africana do oceano Atlântico, então denominada de Costa do Leste, em decorrência do curso platino contra o comércio transatlântico de cativos realizado por navios negreiros brasileiros. No princípio do ano de 1827, foi organizada na província do Rio de Janeiro, principal base da Armada Imperial, a Divisão Naval da Costa do Leste, que atuou ao norte dos domínios portugueses em Angola, entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz, então sob domínio de poderes africanos, com a missão de promover a segurança do comércio da escravidão. A projeção do poder naval brasileiro para a margem leste do Atlântico poderia enfraquecer o bloqueio naval que a Marinha Imperial realizava no Rio da Prata desde fins de 1825. Talvez fosse este o propósito dos corsários, sob bandeira da República Argentina, ao ampliarem o teatro de operações de guerra para a costa africana, visando obliterar o comércio de escravos.

Ressaltamos que não há uma definição consensual precisa a respeito do conceito de poder naval. Alfred Thayer Mahan, oficial da Marinha de Guerra dos Estados Unidos da América, realizou um estudo pioneiro sobre o assunto, que se notabilizou no início do século XX como referência para o pensamento estratégico naval,

embora sua obra se reportasse à Marinha Real Britânica a partir de fins do século XVII (MAHAN, 1987). O referido autor, no entanto, não definiu precisamente o que seria Poder Naval.

Para o objeto específico deste artigo, uma Divisão Naval da Marinha do Império do Brasil destacada no litoral africano em fins da década de 1820, entendemos que o conceito de Poder Naval está associado ao número de navios de guerra disponíveis em uma determinada área marítima, suas respectivas baterias de canhões e o efetivo da guarnição. Além disso, temos que considerar a organização logística disponível para manter navios por longos períodos no mar, sendo estes capazes de combater uma força naval oponente ou apoiar e proteger os interesses comerciais de um Estado contra piratas e corsários. Ademais, trata-se, também, da capacidade de atrair o emprego de mercenários peritos ou de formar oficiais militares comandantes. Igualmente importante é manter a tripulação em ordem conforme a hierarquia militar, ainda que, em uma sociedade escravista, parte expressiva da tripulação fosse escrava. Foi exatamente essa situação que constatamos ao analisar os Livros de Socorros que registravam a tripulação de navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste, pois o percentual de marinheiros e soldados na

condição de escravos em algumas embarcações de guerra variava de 20% até 30% do total da guarnição (OLIVEIRA, 2023, p. 58). Levando esses fatores em consideração, a presença de navios de guerra destacados em uma zona marítima delimitada indica a existência de um poder naval capaz de dissuadir e, se necessário, combater eventuais inimigos, podendo promover a segurança de rotas mercantis.

Primeiro a Marinha de Guerra do Império do Brasil defendeu o comércio de ca-

botagem no extenso litoral brasileiro, somente depois se projetou à costa africana para combater as atividades corsárias da República Argentina em portos escravistas de importância vital para amplos setores da sociedade escravista² brasileira. No quadro a seguir, relacionamos os oficiais da Armada Imperial do Brasil nomeados por portaria da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para comandar a Divisão Naval brasileira no litoral da África.

Quadro 1:
Relação de oficiais nomeados para comandar a Divisão Naval da Costa do Leste (1827 – 1830)

Posto	Nome	Aviso de nomeação	Navios que compunham a Divisão
Chefe de divisão	João Bernardino Gonzaga	13/02/1827	Fragata <i>D. Francisca</i> ; brigue-escuna <i>Ismênia</i> ; e brigue-escuna <i>Duas Estrelas</i>
Chefe de divisão	David Jewett	3/11/1827	O chefe de Divisão David Jewett, por problemas de saúde, foi dispensado do comando da Divisão Naval da Costa do Leste, por Aviso do Ministério da Marinha, de 12 de dezembro de 1827, ficando sem efeito a nomeação de 3 de novembro.
Capitão de mar e guerra	James Thompson	25/12/1827	O comandante James Thompson, por não aceitar assumir o comando da Divisão Naval para qual fora designado, foi julgado no Conselho de Guerra e demitido do serviço da Armada Nacional e Imperial, por decreto de 11 de janeiro de 1828.
Capitão de fragata	Justino Xavier de Castro	26/12/1827	Fragata <i>Paraguassú</i> ; bergantim <i>Quinze de Agosto</i> ; bergantim <i>Novo Brilhante</i>
Capitão de fragata	Bartholomeu Hayden	19/05/1828	Corveta <i>Ânimo Grande</i> ; bergantim <i>Quinze de Agosto</i> ; bergantim <i>Duquesa de Goiás</i> ; brigue-escuna <i>Ismênia</i>

Capitão-tenente	Foord Morgell	11/11/1828	Corveta <i>Bertioga</i> ; bergantim <i>Três de maio</i> ; bergantim <i>Duqueza de Goiás</i> ; brigue-escuna <i>Feliz</i>
Capitão-tenente	Joze Lamego Costa	17/08/1829	Corveta <i>Ânimo Grande</i> ; bergantim <i>três de maio</i> ; brigue-escuna <i>Feliz</i> ; barca-escuna <i>Despique Paulistano</i>

Fontes: Arquivo Nacional - RJ: *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo/Coleção: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação dos documentos: XM 1206; XM 1213. Seção de guarda: CODES. Arquivo da Marinha do Brasil - RJ: *Primeiro Livro Mestre de Assentamentos dos Oficiais da Armada Real, referente ao período de 1763 a 1847*. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42593; *Segundo Livro Mestre para Assentamentos de Oficiais da Armada Nacional e Imperial, referente ao período de 1817 a 1905*. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42594. Biblioteca Nacional – RJ, *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 22 de agosto de 1829, nº 44, v. 14, p. 176. (consulta online).

OBS.: A rendição da guarnição da Divisão Naval da Costa do Leste era realizada no litoral africano cerca de um mês após a partida do Rio de Janeiro do comandante sucessor.

O chefe de divisão João Bernardino Gonzaga,³ conforme verificamos no quadro anterior, foi nomeado em fevereiro de 1827 para exercer o comando da Divisão Naval da Costa do Leste. Após os preparativos do enorme desafio logístico de operar navios de guerra na margem africana do Atlântico, zarpou do porto do Rio de Janeiro em 1º de março a bordo da fragata *D. Francisca*,⁴ navio capitânia⁵ da Esquadra brasileira destinada a realizar a proteção dos navios negreiros no litoral da África. Inicialmente, a força naval foi constituída por mais dois navios de guerra, o brigue-escuna *Ismênia* e o brigue-escuna *Duas Estrelas*. De acordo com um ofício do cônsul brasileiro em Angola, Rui Germaçk Possolo, enviado ao ministro das Relações Exteriores do Brasil, João Severiano Maciel da Costa, marquês de Queluz, o comandante da Divisão Naval da Armada Imperial aportara em Luanda em 7 de abril de 1827, ou seja, o oceano Atlântico fora cruzado em um mês e uma semana.⁶

ORDENS E INSTRUÇÕES DA SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA PARA OS

COMANDANTES DA DIVISÃO NAVAL DA COSTA DO LESTE

Pelos Avisos da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha que nomearam os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste, é possível focalizarmos os objetivos militares da primeira missão da Marinha Imperial na margem africana do Atlântico, que invariavelmente atendiam aos interesses estratégicos do nascente Estado brasileiro e de amplos segmentos da sociedade escravista brasileira, sobretudo a elite socioeconômica do império. Sobre o poder dos grandes comerciantes de escravos africanos e a influência desta fração da elite brasileira na definição de decisões políticas do Estado, Manolo Florentino escreveu o seguinte:

[...] Sabe-se que por quase meio século — de 1810 a 1850 — as elites brasileiras puderam resistir às pressões britânicas pelo fim do tráfico, o que só pode ser compreendido se tomarmos o comércio negreiro como um importante circuito interno de acumulação de riqueza [...]. Os lucros gerados pelo tráfico transformaram os mercadores de escravos na mais importante fração da elite

brasileira, posição que lhe facultava influenciar decisivamente os destinos do Estado. [...] (FLORENTINO, 2009, p. 71).

O Aviso de 13 de fevereiro de 1827, do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Moura de Souza Coutinho, marquês de Maceió, que nomeou o primeiro comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, João Bernardino Gonzaga, é bastante sucinto no que se refere ao propósito da missão a ser desempenhada no litoral africano em pleno curso da Guerra da Cisplatina. No referido documento, que dera gênese a primeira ação militar naval do Império do Brasil na costa atlântica da África, lê-se:

Para João Bernardino Gonzaga

Logo que pelo Comandante do Porto lhe for designado o dia da sua saída, bem se fará a vella juntamente com as Escunas Ismenia, e Duas Estrellas, e se dirigirá aos Portos da Costa d' Lest, onde he permittido o trafico da escravatura, afim de cruzar sobre os mesmos para proteger o nosso Commercio contra os ataques dos Piratas que infestão a dita Costa; demorando-se neste Cruzeiro ate que por outras Embarcações seja rendido, [...]. Por esta occazião lembro de recommendar a bem no Imperial Nome haja de empregar a maior discripção nas visitas a que tenha de proceder sobre os Navios que encontrar e forem de desconfiança de forma que procedendo faser apreensão de algum, seja esta tão bem fundada quer pela claresa dos Papeis achados quer para outras circunstancias, que não possa originar duvidas e contestações.

Deos Guarde a Vossa Mercê. Paço
em 13 de fevereiro de 1827.

Marquez de Maceyó. (MACEYÓ,
1827, p. 51)⁷

Ao comandante João Bernardino Gonzaga foi ordenado cruzar os portos da Costa d'Leste, nos quais era permitido o tráfico da escravatura, para proteger o comércio brasileiro contra os ataques dos piratas que infestavam a região. Não se especificou que portos seriam guarnecidos e protegidos pelos navios de guerra brasileiros, assim como não se mencionou qual seria o contato que os militares deveriam buscar no litoral da África para atender às suas necessidades logísticas. Conforme iremos analisar adiante, as ordens posteriores da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste foram gradativamente ficando mais detalhadas e precisas quanto aos objetivos militares, assim como sobre as precauções que deveriam ser adotadas para conservar a saúde e a prontidão da tripulação dos navios de guerra.

No Aviso de 3 de novembro de 1827, do ministro da Marinha, Francisco Moura de Souza Coutinho, marquês de Maceió, que então nomeara o chefe de divisão David Jewett⁸ para o comando da Divisão Naval brasileira destacada na costa africana, ainda não podemos observar informações precisas quanto às ordens e instruções que deveriam nortear as ações militares, pois simplesmente afirmava-se o seguinte: “(...) as convenientes instrucçoens sobre o cruzeiro que cumpre faser-se sobre aquella Costa, a bem de proteger ali o nosso commercio contra a Pirataria que o pertende (sic) dannificar em pura perda deste Imperio (...)”,⁹ deveriam ser exigidas do chefe de divisão João Bernardino Gonzaga. A este último, o referido ministro, em Aviso de igual data, determinou que transmitisse “(...) todas as ordens e instrucçoens que tenha á cerca da sua commissão (...) em beneficio do commercio, e utilidade deste Imperio.” (MACEYÓ, 1827, p. 196-197)¹⁰

A associação entre a prosperidade do Império do Brasil com o comércio na costa da África é explicitada nos documentos citados anteriormente, ficando a cargo do comandante em exercício no litoral africano passar todas as ordens e instruções para o chefe naval sucessor.

As determinações da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha começaram a aparecer com mais abrangência e detalhes quando o capitão de fragata Justino Xavier de Castro foi nomeado para assumir o comando da Divisão Naval da Costa do Leste pelo Aviso de 26 de dezembro de 1827, do então ministro Diogo Jorge de Brito. Nesse documento, é mencionado que a rendição da guarnição da força naval brasileira deveria acontecer no porto africano de Cabinda e que o cônsul brasileiro residente em Luanda tinha ordens para providenciar provisões necessárias para a guarnição dos navios de guerra da Marinha Imperial em serviço ao norte dos domínios portugueses em Angola.

Para Justino Xavier de Castro

[...] Vossa mercê seguira com o Bergantim Quinze de Agosto e o Novo Brilhante em derrota a **Cabinda. Vai Vossa mercê ali render a Divisão que lá se acha, e ali ficar para proteger o nosso Commercio nos lugares onde hé permittido o trato da escravatura;** [...]. No caso que durante a sua estada lhe falte alguns generos de Provizoes de bôca ou Navaes, Vossa mercê enviará a Loanda o Quinze de Agosto pois o **Consul Brasileiro ali residente, a quem se deve dirigir, tem ordeno (sic) para lhe dar toda a casta de soccorros.** [...] Vossa mercê aproveitará todas as vias de dar noticias do Estado da sua Divisão, e assim como a força do seu Commando he empregada na defeza, e protecção do Commercio, hé igualmente justo que os navios de commercio se prestem á

qualquer socorro compativel com as suas faculdades para mantença dos Navios de Guerra, que os guardão, durante sua negociação. **Se Vossa mercê na Costa de Africa encontrar Navio de suspeita só deverá captura lo nos tres casos seguintes 1.º se pertencer a Republica de Buenos Ayres, 2.º se tiver mais de hum passaporte 3.º finalmente se for colhido em fragante roubo á Embarcação Brasileira.**

Deos Guarde a Vossa mercê. Paço
26 de Dezembro de 1827.

Diogo Jorge de Brito. (BRITO, 1827, p. 2-3. Mantida a grafia original. Grifo nosso)¹¹

Como se nota, foi expressamente determinado que os navios da “Republica de Buenos Ayres”, ou seja, corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata, deveriam ser combatidos no litoral africano e poderiam ser capturados. Após a nomeação do comandante Bartholomeu Hayden, em maio de 1828, ele recebeu um documento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha contendo as ordens e instruções em forma de 11 artigos que norteariam a missão naval brasileira no litoral africano, contendo objetivos, estratégias e instruções a serem observadas. Destacaremos as determinações dos artigos 9º e 10º, não apenas por mencionarem o objetivo e a estratégia de ação da Divisão Naval da Costa do Leste, mas também por definirem as ameaças a serem enfrentadas no litoral africano, os corsários da República de Buenos Aires e os piratas. Destarte, especificam-se ainda os portos da região congo-angolana que deveriam ser guarnecidos e protegidos pelos navios de guerra brasileiros com o propósito de promover a segurança do comércio da escravatura:

Para Bartholomeu Hayden

Manda sua Majestade Imperial que

na presente comissão sirvão de Instruções os seguintes artigos:

[...] 9.º **A estação da Costa d'África tem por objecto proteger os nossos vasos mercantes que vão fazer escravos em Cabinda, e mesmo em Molembo, e Ambris, contra os insultos dos Corsarios e Piratas que por vezes nos hão roubado nesse Distrito;** com tudo para Vossa mercê fazer prezas será necessário, ou que a Embarcação pertença á Republica de Buenos Ayres; ou que se lhe encontre duplicata de passaportes, ou finalmente se for colhida e constar legalmente haver hostilizado o nosso Pavilhão.

10.º Fica a seu arbitrio distribuir e dirigir a força sob o seu commando coherentemente a vivificar o serviço que se lhe incumbe no artigo 9.º; podendo Vossa mercê **estacionar em Cabinda, andar á Vella, fazer mesmo alguma degressão a Molembo**, use tudo o mais que julgar conveniente e apropriado as circunstancias que daqui se não podem prever.[...]

Deos Guarde a Vossa mercê. Paço
23 de Maio de 1828.

Diogo Jorge de Brito. (BRITO, 1828,
p. 46. Mantida a grafia original.
Grifo nosso)¹²

Os artigos anteriores aos 9º e 10º versavam sobre as instruções para efetuar o comboio de navios de comércio destinados à Costa d'África até uma certa distância do litoral do Rio de Janeiro, quando da partida da divisão naval, que, após a missão de escolta a negreiros, deveria rumar “com a máxima diligencia ao Porto de Cabinda (...) ao bem do serviço do Estado.” As ordens seguintes eram sobre as guarnições dos navios a serem rendidos e sobre os suprimentos a serem passados para a divisão que retornaria ao Rio de Janeiro. Ademais, há a menção de que, não

ordenado que a Divisão da Costa d'África seja rendida de seis em seis mezes” e ter se conduzido a bordo seis meses de mantimentos, mais provisões poderiam ser enviadas por embarcações mercantes. Levar-se-ia ainda papéis de letras de câmbio, caso fosse necessário adquirir gêneros na praça mercantil de Luanda. As “cartas de credito” posteriormente seriam pagas na Intendência de Marinha do Rio de Janeiro aos negociantes que as portassem. O último artigo referia-se a instruções detalhadas para preservar a saúde da tripulação em serviço no litoral africano.¹³

Como podemos perceber, a partir do comandante Bartholomeu Hayden, as ordens e instruções da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha ficaram ainda mais abrangentes e precisas. Em função das determinações do seu superior hierárquico, o ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, Hayden — já em Cabinda — elaborou um novo documento, denominado “Ordem Geral”, para orientar os comandantes dos navios que compunham a Divisão Naval da Costa do Leste e todos os demais subordinados. Eram doze ordens gerais, das quais transcrevemos abaixo as duas primeiras, onde se determinava que os navios de guerra deveriam estar sempre de prontidão para atacar corsários da República Argentina e eventuais piratas que ameaçassem a segurança dos navios negreiros brasileiros nos portos de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Ordem Geral

Os senhores Comandantes dos Navios de Sua Majestade Imperial de baixo do meu Comando, devem dar particular atenção ás Ordens seguintes tanto como ás do Regimento Provizional; fazendo-as executar por todos os seus subordinados.

1.º Como o **nosso objecto nesta costa hé o de proteger os nossos**

vazos Mercantes, Em Molembo, Cabinda, e Ambriz, contra o insulto dos Corsários e Piratas; com tudo, para fazer preza hé nessecario (sic) que a Embarcação pertença á Republica de Boinos Aÿres, ou que se lhe encontrem duplicados passaportes, ou finalmente se fôr colhida, ou constar com legalidade haver hostilizado o nosso Pavilhão.

2.º Os Senhores Comandantes devem dár toda a atenção que os seus Navios estejam sempre prontos para atacar, ou defender, por isso recomendar muito, que se fação exercicicios, tanto de Artilharia, como de Fuzilaria, e espada, todos os dias que o tempo o permitir. [...] Bordo da Corveta Animo Grande surta em Cabinda aos 15 de julho de 1828.

A.S. Bartholomeu Hayden
(HAYDEN, 1828. Mantida a grafia original. Grifo nosso)¹⁴

As ordens subsequentes determinavam as ações que deveriam ser realizadas para a conservação dos navios e preservação da saúde da tripulação que vinha adoecendo em função de doenças contraídas no litoral africano, sobretudo o escorbuto que assolou a força naval brasileira no ano de 1827, então sob o comando do chefe de divisão João Bernardino Gonzaga.¹⁵ As longas estadias no mar e a dieta escassa e pobre contribuía para o aparecimento de doenças como o escorbuto, deficiência de vitamina C que causava a morte de muitos marinheiros. Provocava inchaço e sangramento das gengivas, perda de fixação dos dentes, o aparecimento de manchas na pele e excessivo cansaço. Os dois últimos oficiais nomeados para comandar a Divisão Naval da Costa do Leste passaram a se orientar pela Ordem Geral elaborada pelo capitão de fragata Bartholomeu Hayden.

DIVISÃO NAVAL DA COSTA DO LESTE: ARTILHARIA, GUARNIÇÃO,

EMPREGO E LOGÍSTICA

A opção pelo estabelecimento de uma divisão naval brasileira em Cabinda ocorreu em função do fato de a maior parte dos negreiros brasileiros atacados serem procedentes deste porto, que, na década de 1820, era um dos principais fornecedores de escravos para o Rio de Janeiro (OLIVEIRA, 2025, p. 53-58). Além disso, após a emancipação política do Brasil, a grande pretensão da comunidade mercantil brasileira envolvida com o comércio de longa distância era manter uma área exclusiva na África para manutenção do comércio de escravos sem que houvesse dependência e gerência de autoridades portuguesas.

Cientes dessa pretensão brasileira, os corsários argentinos concentraram seus ataques justamente em áreas do litoral africano próximas à foz do Rio Zaire, onde prevaleciam poderes africanos independentes,¹⁶ pois além de entrarem em rota de colisão com os interesses estratégicos do Império do Brasil, não estariam invadindo águas territoriais portuguesas em seus domínios angolanos e, assim, respeitariam a neutralidade de Portugal em uma querela contra sua ex-colônia (OLIVEIRA, 2023, p. 69 – 70).

O poder naval da Marinha Imperial que fora deslocado para a margem africana do Atlântico pode ser avaliado a partir do efetivo da guarnição e do número de canhões dos navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste. Pelo quadro a seguir poder-se-á fazer ideia do número, tipo, valor militar e ofensivo dos elementos navais que estiveram à disposição dos cinco comandantes da divisão naval brasileira destacada no litoral africano entre 1827 e 1830.

Quadro 2: O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste

Chefe de Divisão João Bernardino Gonzaga Período de permanência no litoral africano: ABR 1827 / FEV 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	<i>Dona Francisca</i>	40 canhões	280 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue-escuna	<i>Ismênia</i>	14 canhões	110 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Escuna	<i>Duas Estrelas</i>	6 canhões	60 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 60 canhões. *Guarnição: 450 homens.				
Capitão de fragata Justino Xavier de Castro Período de permanência no litoral africano: FEV 1828 / JUL 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	<i>Paraguassú</i>	48 canhões	360 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Novo Brilhante</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Quinze de Agosto</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 84 canhões. *Guarnição: 470 homens.				
Capitão de fragata Bartholomeu Hayden Período de permanência no litoral africano: JUL 1828 / MAR 1829				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	<i>Ânimo Grande</i>	24 canhões	154 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Quinze de Agosto</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Duqueza de Goiás</i>	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Ismênia</i>	14 canhões	110 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 70 canhões. *Guarnição: 479 homens.				

Capitão-tenente Foord Morgell Período de permanência no litoral africano: MAR 1829 / SET 1829				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	<i>Bertioga</i>	20 canhões	155 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Três de maio</i>	26 canhões	120 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Duqueza de Goiás</i>	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Feliz</i>	5 canhões	40 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 65 canhões. *Guarnição: 430 homens.				
Capitão-tenente Joze Lamego Costa Período de permanência no litoral africano: SET 1829 / MAR 1830				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	<i>Ânimo Grande</i>	24 canhões	154 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Três de maio</i>	26 canhões	120 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Feliz</i>	5 canhões	40 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Barca-escuna	<i>Despique Paulistano</i>	1 canhão	20 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 56 canhões. *Guarnição: 334 homens.				

Fontes: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro: *Demonstração da Despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional para o ano de 1828*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação do documento: XM-543, seção de guarda: CODES; MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira*. 3. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959, p. 24, 92, 135, 196. BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes*, p. 261,262; MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina. In: *História naval brasileira*. v. 3, t. 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, p. 230-233.

As fragatas eram os maiores navios de guerra da época, guarnecidas com mais canhões que outras classes de navios, por isso eram consideradas navios de primeira linha, na medida em que, geralmente, formavam a primeira linha de tiro quando ocorria a formação de combate entre esquadras inimigas. O simples fato

de duas fragatas brasileiras operarem no litoral de Angola, em plena guerra do Brasil contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, indica claramente o elevado grau de importância que os grupos dirigentes do Império atribuíam à proteção do comércio transatlântico de escravos e à preservação de áreas de influência bra-

sileira na costa ocidental africana. Vale ressaltar que, no quadro geral dos navios da Armada Nacional e Imperial do Brasil, no contexto da Guerra da Cisplatina, havia apenas nove fragatas.¹⁷

Para termos a noção dos custos de manutenção da Divisão Naval da Costa do Leste, dispomos de dados referentes ao ano de 1828, extraídos de um documento denominado *Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional*, que era elaborado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha junto do relatório anual de gestão. A cifra total informada para as despesas mensais

referentes a soldos e custos com alimentação de militares em serviço de guerra na Divisão Naval da Costa d'África foi de 24:956\$800 (24 contos, 956 mil e 800 réis), o que, ao longo de 12 meses, equivale ao total de 299:481\$600 (299 contos, 481 mil e 600 réis!). Para termos uma visão comparativa, podemos relacionar estes custos elevadíssimos com o que fora declarado para as despesas relativas à Esquadra do Rio da Prata, principal cenário da Guerra da Cisplatina, e ainda com os navios empregados em comboios e cruzeiros sobre o litoral do Rio de Janeiro (Quadro 3).

Quadro 3 :

Despesas com militares em serviço de guerra na costa da África, no Rio de Janeiro e no Rio da Prata (1828)

Navios em serviço na Costa d'África	Navios em serviço no litoral do Rio de Janeiro	Esquadra do Rio da Prata
24:956\$800 (custo mensal)	31:763\$200 (custo mensal)	116:276\$000 (custo mensal)
299:481\$600 (custo anual)	381:158\$400 (custo anual)	1:395:312\$000 (custo anual)

Fonte: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro. *Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional para o anno de 1828*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação do documento: XM 543, seção de guarda: CODES.

Os dados acima mencionam apenas os custos do último ano de conflito com a República Argentina e se referem a três teatros de operações de guerra de fundamental importância para a geopolítica estratégica do Império do Brasil. Embora a província da Cisplatina tenha sido perdida, dando origem à República Oriental do Uruguai, garantiu-se, na Convenção Preliminar de Paz assinada em agosto de 1828, a manutenção da livre circulação do Rio da Prata, cujo bloqueio naval fora suspenso no final deste ano. A capital do Império fora protegida ostensivamente por navios de guerra que, além de guardarem o porto do Rio de Janeiro, realizavam comboios

a navios de comércio e cruzeiros no eixo norte-sul. O mesmo fora feito na costa da região congo-angolana, na medida em que os navios da Divisão Naval da Costa do Leste faziam missões de comboio a negreiros até a uma distância segura do litoral africano, além de realizarem cruzeiros entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Sobre a logística para a manutenção da Divisão Naval da Costa d'África, ressaltamos que, no contexto do fim do breve consulado de Ruy Germack Possolo em Luanda (que permanecera na função até abril de 1828),¹⁸ o governador de An-

gola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, levantou óbices financeiros relacionados a escassez de recursos dos cofres públicos da colônia para prestar auxílio à guarnição da força naval brasileira, que eventualmente buscava adquirir mantimentos e reparos dos navios no porto da capital angolana (GUIZELIN, 2016, p. 123-131). Visando atenuar os problemas da força naval brasileira estabelecida no litoral africano, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, em nome do imperador d. Pedro I, solicitou aos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro, proprietários de embarcações que navegavam para os portos da África Ocidental, o envio de suprimentos para os militares em serviço de proteção aos negreiros no litoral da região congo-angolana.

Evidentemente, a imprensa não deixou nada disso passar despercebido. A matéria publicada na primeira página do periódico *Diário do Rio de Janeiro*, em 17 de maio de 1828, tratou exatamente desse assunto:

Declarações

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, se faz publico, que sendo prejudicial, e provadamente inutil enviar bolaxa e legume em grande porção para supprimento da Divisão Naval na Costa d'África, pois que taes generos se arruinão facilmente com o calor do Paiz, convindo antes, como unico meio, que se remetão amiudamente, e em pequenas porções; recommenda Sua Magestade Imperial aos commerciantes desta Praça, donos de Embarcações que navegam para os Portos d'África, Occidental que facilitem em todas as ditas Embarcações o transporte de huma lemitada porção de ambos os referidos generos, de que se lhes pagará o competente frete, se assim o exigirem. Os respectivos Capitães no acto de completar a carga dirigir se hão ao Intendente da Marinha, que

tem as convenientes instrucções a este respeito. Espera o mesmo Augusto Sr. que todos se prestem a esta dispozição, que toda reverterá em beneficio do Commercio. Secretaria de Estado em 15 de maio de 1828. Joaquim Francisco Leal. (DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, 1828. p. 1828. Mantida a grafia original)¹⁹

A mesma solicitação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha aos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro fora publicada em edição de 16 de maio de 1828 do periódico *Diário Fluminense*, com a informação de um comboio a ser realizado em 22 de maio de 1828 com embarcações rumo à Costa da África, que seriam escoltadas por navios de guerra até distância segura da costa.²⁰ Essas matérias continuaram sendo publicadas periodicamente nos referidos jornais que circulavam na capital do Império até o início de 1830, quando ocorreu a desmobilização da força naval brasileira estabelecida no litoral africano.²¹

Assim como o primeiro comandante da força naval brasileira destacada no litoral africano, João Bernardino Gonzaga enfrentara problemas com a saúde da guarnição dos navios sob o seu comando, o mesmo ocorrera com o sucessor, o capitão de fragata Justino Xavier de Castro, que, em correspondência datada de 13 de junho de 1828, relatara ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, a situação de parte da guarnição estacionada em Cabinda. Muitos haviam contraído moléstias e estavam em péssimo estado de saúde. Assim, a 19 de julho de 1828, a fragata *Paraguassú* partira do porto de Cabinda rumo ao Rio de Janeiro após a passagem de comando, comboiando dois navios negreiros, a galera *Novo Despique* e o brigue *Novo Destino*,²² e levando 66 doentes, dos quais morreram cinco em viagem (BOITEUX, 1921, p. 258-259).

Os dois negreiros comboiados tinham o porto de Cabinda como principal área de aquisição de cativos e, nesta viagem específica, estiveram sob a proteção de um dos maiores navios de guerra da Marinha Imperial, posto que a fragata *Paraguassú* era armada com 48 canhões (MARTINS; BOITEUX, 2002, p. 230). O primeiro tumbeiro, de propriedade de Joaquim José Cardoso Guimarães, desembarcou 315 escravos no Rio de Janeiro, e o segundo, de propriedade de João Antônio Ferreira, 515.²³ Considerando-se que, no ano de 1828, desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 45.390 escravos africanos (FLORENTINO, 1997, p. 51), apenas esses dois navios em uma única viagem desembarcaram aproximadamente 1,8% do total de cativos. Caso se argumente que a divisão naval brasileira destacada no litoral da África salvaguardou poucos cativos perante o total, cumpre lembrar que o efeito da presença bélica naval da Marinha Imperial evitara, pela simples ameaça do uso da força, um mal maior ao tráfico. A presença de navios de guerra guardando portos negreiros dissuadia piratas e corsários.

Conforme já apontamos, para garantir a segurança das rotas atlânticas do comércio escravagista, a força naval brasileira destacada no litoral da África adotou como principal estratégia de ação a realização de comboios regulares às embarcações negreiras destinadas ao Brasil até algumas léguas distantes da costa africana, pois era nos portos africanos e na saída destes que ocorriam os ataques aos navios de comércio. Porém, durante a passagem de comando e o consequente retorno a capital do Império de alguns navios de guerra, ocorria a oportunidade de negreiros cruzarem o Atlântico sob escolta armada. Além da estratégia de comboio, os vasos de guerra brasileiros realizavam cruzeiros no eixo norte-sul da

região congo-angolana, entre os portos de Molembo, Cabinda, Ambriz, visando combater corsários e piratas; ademais, ocasionalmente rumavam para Luanda em busca de suprimentos para a tripulação e eventuais reparos.²⁴

Igualmente, deve-se atentar para o efetivo da tripulação. Como o Quadro 2 demonstra, entre abril de 1827 e março de 1829, em apenas dois anos, foram mobilizados 14 diferentes embarcações, 260 canhões e 1.734 homens. Essa artilharia representa aproximadamente 17 vezes o número total de canhões dispostos no conjunto arquitetônico da Fortaleza de São João, no Rio de Janeiro, por exemplo.²⁵ A tripulação equivale a 13,8% da população livre total (12.525 habitantes) da maior freguesia urbana da cidade do Rio de Janeiro, a Sé, no ano de 1821, neste contingente incluídas as mulheres e as crianças.²⁶ Se, por alto, 2/5 (4.900) dos habitantes livres desta freguesia fossem adultos aptos a guerrear em outras praias e mares, aqueles tripulantes das naus corresponderiam a 35,4% deles.

Manter em bom estado a tripulação em serviço no litoral africano durante meses não era uma tarefa fácil, ainda mais se considerarmos que a Armada Imperial do Brasil estava envolvida em três teatros de operações e em margens opostas do Atlântico (foz do Rio da Prata, costa brasileira e costa africana). Em agosto de 1828, o primeiro-tenente Felipe Marques de Figueiredo, comandante do brigue *Quinze de Agosto*, que recebera parte da guarnição da fragata *Paraguassú*, relatou ao ministro da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, o mau estado de sua tripulação, assim como a ausência de corsários na área de atuação da força naval brasileira após um episódio em que navios haviam sido tomados no porto de Ambriz:

[...] na minha guarnição não se achão senão creanças, pretos, e bem poucos marinheiros e alguns não são mais do que soldados sentenciados da Presiganga com o título de marinheiros; além disso, acha-se grande parte, para melhor dizer, todos escorbutados, havendo dias que custa se encontrar dez pessoas capazes de fazer serviço, (...) Não consta haver na Costa novidade de Corsarios depois da tomada dos navios de Ambriz: no dia 26 chegou a este porto a Escuna Ismenia, deste dia para cá a minha guarnição tem adoecido mais, cuja razão não posso atribuir senão por ter aquecido muito ao sol nestes dias, pois todos os meios tenho procurado para evitar a moléstia, já com a limpeza do corpo, já com a limpeza interna e externa do navio, refrescos, apezar de haver pouca ortalice por não ser tempo della; porem hoje já são menos os doentes pois só tenho nove e desses acabo de ser informado pelo cirurgião que nenhum de perigo por enquanto, e acrescento mais, terem doenças incuráveis n'esta Costa. [...] (FIGUEIREDO, Felipe Marques, 1828, *apud* BOITEUX, 1921, p. 259. Mantida a grafia original)²⁷

A sucessão dos comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste não era acompanhada da substituição imediata de toda a tripulação dos navios de guerra em serviço no litoral africano. O relato do comandante do brigue *Quinze de Agosto* reflete exatamente essa situação: apenas a guarnição em péssimo estado de saúde havia sido substituída e retornado ao Rio de Janeiro na fragata *Paraguassú*. Após avaliar a situação da divisão naval sob o seu comando em Cabinda, o capitão de fragata Bartolomeu Hayden solicitou ao ministro da Marinha a vinda de mais um navio de guerra para melhor realizar a sua missão de proteger o comércio marítimo brasileiro, pois na ocasião contava

somente com a corveta *Ânimo Grande* e o brigue *Quinze de Agosto*, e ainda deveria providenciar o retorno ao Rio de Janeiro de parte da tripulação em mau estado de saúde. A questão da logística, no entanto, ultrapassava a saúde do pessoal militar. Pesava muito também o número e a qualidade das embarcações bélicas. No ofício de 22 de agosto de 1828, o comandante Hayden foi enfático:

[...] Ainda que a corveta e o brigue sejam de bastante força, e não obstante os esforços que pretenda fazer para a mais completa execução dos desejos e ordens de S.M. Imperial, comtudo he de meu dever saber fazer a Vossa Excelência, que estas não poderão ser executadas como desejo, enquanto não hajão aqui tres embarcações, todas boas de vela, sendo uma corveta e dous brigues, ou um brigue e uma escuna de força, que não devem estar muitos dias fundeadas, não só porque assim melhor protegem o commercio, como porque tambem he mais util para as suas equipagens; ²⁸ rogando comtudo a Vossa Excelência haja de perdoar-me por offerecer a minha opinião, visto que nenhum outro motivo pôde induzir-me a isso, senão o desejo de conservar a Dignidade da Coroa Imperial, e o interesse e Honra da Nação. [...] (HAYDEN, 1828, *apud* BOITEUX, 1921, p. 257. Mantida a grafia original)²⁹

Com efeito, além da chegada do brigue-escuna *Ismênia*, que chegara a Cabinda após Hayden ter tomado o rumo de Luanda a bordo da corveta *Ânimo Grande*, sua solicitação fora atendida, pois foi enviado do Rio de Janeiro o brigue *Duqueza de Goiás*, reforçando assim o poder da força naval brasileira destacada no litoral africano (OLIVEIRA, 2025, p. 135-136, 147).

Envolvido na campanha da Cisplatina, o recém-criado Império do Brasil mantinha a maior parte de sua esquadra no Rio

da Prata e concentrava ainda navios de guerra nos principais portos brasileiros, o que desviava a maior parte dos recursos e marinheiros. Dessa maneira, o apoio logístico à força naval brasileira na costa da África tornou-se um grande desafio, na medida em que demandava um enorme esforço financeiro e militar. Portanto, considerando-se que o principal cenário da guerra ficava na margem oeste do Atlântico, onde a Marinha Imperial realizava o bloqueio naval no Rio da Prata desde 1825, e que a guarnição efetiva da Divisão Naval da Costa do Leste era de mais de quatro centenas de homens,³⁰ estando esta situada no extremo leste do Atlântico, é compreensível que ocorressem dificuldades de abastecimento e baixas por problemas de saúde, além de empecilhos para promover a rendição da tripulação. Porém, mesmo com todas as dificuldades comuns em um cenário de guerra, o apoio logístico à força naval brasileira no litoral africano não deixou de ocorrer, tendo inclusive contado com a cooperação de comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro que passaram a enviar suprimentos em suas embarcações mercantes destinadas aos portos da África Ocidental.

A DESMOBILIZAÇÃO DA DIVISÃO NAVAL DA COSTA DO LESTE E O DESENVOLVIMENTO DA POLÍTICA DO CONTRABANDO NEGREIRO NO BRASIL

No contexto em que a força naval da Armada Imperial realizou a proteção de navios negreiros brasileiros contra a investida de piratas e corsários entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, o comércio atlântico de escravos ainda era uma atividade lícita no Brasil. De acordo com a convenção antitráfico anglo-brasileira, realizada em 23 de novembro de

1826, ratificada em 13 de março de 1827, após três anos decorridos desta última data o comércio de cativos africanos seria considerado ilegal para os súditos do Império do Brasil, ou seja, 13 de março de 1830 era o prazo final previsto para navios negreiros destinados ao Brasil adquirirem escravos na costa africana ao sul da linha do Equador. Porém, esta data limite foi ampliada para mais seis meses, por meio de uma concessão britânica ao governo brasileiro. Dessa forma, os negreiros que estivessem no litoral africano deveriam regressar definitivamente ao Brasil até 13 de setembro de 1830, quando então os portos brasileiros seriam fechados para o desembarque de cativos, em função da vigência do acordo assumido pelo Brasil com a Grã-Bretanha (BETHELL, 1976, p. 74-75; FLORENTINO, 1997, p. 43).

Apesar da prorrogação por mais um semestre para que negreiros destinados ao Brasil encerrassem definitivamente suas atividades, o último comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, capitão-tenente Joze Lamego Costa, retirou-se da costa africana com toda a divisão sob o seu comando em 14 de março de 1830 para o porto do Rio de Janeiro, seguindo a determinação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.³¹ A decisão do império escravocrata brasileiro em encerrar a ação militar da Divisão Naval da Costa do Leste, próximo ao fim do prazo para a permanência de navios negreiros na costa da África, fez com que, na fase da ilegalidade, apenas a *Royal Navy* representasse algum obstáculo real considerável à saída de tumbeiros do extenso litoral africano. Além disso, demonstrava, em larga medida, o desinteresse do governo brasileiro em efetivamente interromper o fluxo constante de cativos africanos para o Brasil. Importa observar também que a proibição do comércio de cativos por meio de legis-

lação antitráfico não era uma realidade para as sociedades africanas envolvidas secularmente com o comércio negreiro, ou seja, não existia a ideia de ilegalidade (OLIVEIRA, 2023, p. 144 – 145).

Desde a segunda metade do século XVIII, segundo David Brion Davis, desenvolveu-se um movimento antiescravocrata na cultura ocidental, que se manifestou sobretudo em vertentes religiosas, literárias e filosóficas inovadoras que surgiram na Grã-Bretanha, na França e na América do Norte (DAVIS, 2001, p. 327-531). Apesar da força da cultura da escravidão no Brasil (CHALHOUN, 2012; MAMIGONIAN, 2017, p. 90-128), já era possível observar, na década de 1820, no *Jornal do Commercio*, críticas às atividades mercantis dos negociantes de escravos, como podemos observar na conclusão de uma matéria dedicada ao tema publicada na primeira página do periódico, em 1828: “[...] como he bem natural as pessoas empregadas nesse horrendo, deshumano, e impolitico commercio tem enriquecido grandemente”.³² Porém, o desenvolvimento de uma perspectiva antiescravista na cultura ocidental, eminentemente de raiz inglesa e francesa, teve pouca força nos domínios coloniais lusitanos da América e da África, pois encontrara uma grande resistência nas sociedades escravistas que haviam naturalizado em suas culturas o costume de vender e comprar escravos. Importa ressaltar que, no aspecto religioso predominante na cultura católica de matriz lusitana, não havia nenhum grande paradoxo moral que impedisse a prática de escravizar africanos, sendo a conversão ao cristianismo uma justificativa suficiente para legitimação do cativo (OLIVEIRA, 2023, p. 175, 188-203).

Na era da ilegalidade do tráfico atlântico de escravos, conforme analisou Tâmis Parron, desenvolveu-se no Brasil, em

meados da década de 1830, uma “política do contrabando negreiro”³³ que pode ser compreendida como uma “política de Estado” velada em prol da tolerância do comércio ilegal de cativos africanos, substanciada na passividade ou ausência de ação efetiva do governo brasileiro no combate a traficância ilícita.

Sem que se trate de teleologismo, em certa medida, a ação militar brasileira no litoral africano, entre 1827 e 1830, por meio da Divisão Naval da Costa do Leste, em consonância com os interesses dos potentados africanos que controlavam os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, teria contribuído para o fortalecimento das redes mercantis existentes, pois durante a “vigência” da *política do contrabando negreiro* (1835-1850), estes portos da região congo-angolana, onde prevaleciam poderes africanos autônomos, tiveram papel destacado no suprimento da crescente demanda brasileira por braços cativos.³⁴ Além disso, houve, nesse contexto, a consolidação de um projeto político e econômico engendrado pela primeira elite nacional comprometida com a manutenção de uma sociedade excludente e escravista, que havia naturalizado a instituição escravidão, pois a disseminação da posse escrava era uma realidade entre diferentes grupos sociais (OLIVEIRA, 2023, p. 165).

O que unia a África ao Brasil era efetivamente o comércio de africanos, ou seja, era o eixo ou elo principal que conectava as margens opostas do Atlântico. Porém, conforme apontou Roquinaldo Ferreira, o que precisamos ter em mente ao analisar as sociedades escravistas afro-brasileiras é que o comércio de cativos não era apenas um negócio, não apenas uma relação econômica, embora o cerne da questão estivesse assentado na economia, na mercantilização de seres humanos. Em torno

do comércio de escravos, havia também uma série de relações que passavam pela diplomacia, pela política, pela religião e até mesmo por laços familiares ou “laços de afeto” que uniam as elites mercantis da África e do Brasil, vinculadas visceralmente pelo trato de cativos. Existia uma relação de harmonia de interesses que poderia ser interpretada como uma simbiose multifacetada (FERREIRA, 2012, *passim*).

Com efeito, considerando o momento histórico específico da economia brasileira no início da década de 1830, um “Império do Café” em construção, podemos compreender a questão-chave que explica a política do contrabando negreiro desenvolvida pelo Estado brasileiro, particularmente posta em prática pelos políticos saquaremas que “tiveram participação ativa, direta e decisiva no mais volumoso contrabando ilegal de seres humanos de que se tem notícia na história ocidental” (PARRON, 2011, p. 252). Em função desta política do Estado brasileiro em relação à traficância ilícita, “o Vale do Paraíba despontou como o maior produtor mundial de café entre 1837 e 1850” (PARRON, 2011, p. 245), tendo um peso enorme para a ampliação do orçamento da monarquia brasileira, que se consolidou paralelamente com a construção de um Estado nacional escravista (OLIVEIRA, 2023, p. 236).

A “política da escravidão” do Império do Brasil foi definida por Tâmis Parron como “uma rede de alianças políticas e sociais que, costurada em favor da estabilidade institucional da escravidão, contava com o emprego dos órgãos máximos do Estado nacional brasileiro em benefício dos interesses senhoriais” (PARRON, 2011, p. 18). Acreditamos que, tanto a permanência da Divisão Naval da Costa do Leste ao norte dos domínios portugueses em Angola para promover a segurança do comércio negreiro quanto a decisão do go-

verno brasileiro de desmobilizar esta mesma força naval em 1830 e assim não realizar uma ação efetiva antitráfico no litoral africano, representou, em larga medida, uma autêntica política da escravidão do Estado brasileiro, que contrastava com os compromissos internacionais assumidos.

Embora, no início da década de 1830, existisse no Parlamento brasileiro um ambiente político liberal que contribuiu para a ratificação da proibição da importação de africanos para o Brasil, por meio da Lei de 7 de novembro de 1831, esta primeira legislação nacional antitráfico acabou, em grande medida, tornando-se um simples desdobramento dos compromissos assumidos pelo governo do imperador d. Pedro I com a Grã-Bretanha em 1826, sendo, no entanto, de pouca relevância, pois não teve um efeito pragmático para impedir o contrabando de escravos (NEDELL, 2006, p. 120). A legislação brasileira antitráfico funcionou também como uma medida “unilateral” do Brasil, que então buscava afirmar a sua soberania com uma lei nacional. Dentro dessa ótica de análise, Beatriz Galloti Mamigonian e Jaime Rodrigues argumentaram que a aprovação da lei de 1831 pelo Parlamento brasileiro exerceu a função política de reafirmar a soberania nacional, abalada na convenção antitráfico de 1826, que precipuamente atendia à agenda da política externa britânica em detrimento de interesses nacionais do Império do Brasil. A estratégia brasileira foi então desenvolver um esquema de repressão autônomo, baseado no Código Criminal, e não em comissões mistas (MAMIGONIAN, 2002, p. 21; RODRIGUES, 2000, p. 87).

Acreditamos na pertinência destas interpretações, porém, em grande medida, a “legislação soberana” do império escravista brasileiro permaneceu “letra morta”, pois não abalou a força irresistí-

vel do comércio atlântico de cativos que, nas duas décadas seguintes, reassumiu a constância anterior, salvo, talvez, no curto prazo (1831 – 1834). Logo que a demanda por braços africanos voltou a crescer, em 1835, a entrada de novos africanos tornou a atingir elevados patamares (RODRIGUES, 2000, p. 215). De uma maneira geral, em 1845, o balanço que os britânicos fizeram da repressão antitráfico era desanimador, pois “só 2,8 % dos africanos embarcados na África para a travessia atlântica foram resgatados e, fora os que morreram, o resto foi efetivamente escravizado” (MAMIGONIAN, 2017, p. 213).

Segundo Leslie Bethell, após o *Bill Aberdeen*, os navios de guerra britânicos encarregados da patrulha antitráfico nas duas margens do Atlântico Sul nunca haviam gozado de poderes tão grandes, podendo capturar não apenas navios negreiros brasileiros como também os “sem nacionalidade” em qualquer ponto do alto-mar e em qualquer fase de sua viagem. Nos cinco anos que se seguiram após 1845, os cruzadores ingleses da África Ocidental e eventualmente os da base do Cabo capturaram quase 400 navios brasileiros (BETHELL, 1976, p. 269-271).

A cooperação efetiva e permanente entre a Marinha de Guerra brasileira e a inglesa no combate ao contrabando negreiro somente ocorreria na conjuntura crítica de 1850, quando o gabinete conservador que governava o Brasil abandonou a *política do contrabando negreiro* e aprovou a Lei Eusébio de Queirós, que deu suporte para o governo brasileiro combater eficazmente o comércio ilícito de africanos em uma pretensa ação política soberana (OLIVEIRA, 2023, p. 16, 271-306).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora o maior esforço de guerra da

esquadra brasileira se concentrasse na foz do Rio da Prata, a defesa de navios negreiros contra ataques de piratas e corsários na região africana entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz tornou-se uma prioridade do Império do Brasil, haja vista que boa parte dos recursos necessários para financiar a guerra contra a República Argentina eram obtidos via impostos de importação e exportação e compra de títulos da dívida pública. Dessa forma, em suma, não se podia desprezar os interesses dos homens de negócio da maior praça mercantil da América do Sul, o Rio de Janeiro. Seus interesses se converteram em interesses de Estado, ou seja, o que estava em jogo não era apenas a segurança do comércio da escravidão, mas também a salvaguarda dos interesses da elite mercantil e fundiária que dava sustentabilidade ao governo imperial (OLIVEIRA, 2023, p. 141).

Com efeito, em caráter de interesse de Estado, entre 1827 e 1830, o governo brasileiro manteve uma força naval no litoral da região congo-angolana, a Divisão Naval da Costa do Leste, com o objetivo de manter a segurança do comércio de escravos, então sob a ameaça constante de corsários e piratas, durante e até mesmo após o fim da primeira guerra que envolvera dois países independentes da América do Sul.

O curso irrestrito ao comércio marítimo brasileiro tornou-se a principal arma de guerra da República Argentina, tendo a praça mercantil do Rio de Janeiro se convertido em um alvo preferencial, não apenas por se tratar da capital do Brasil, mas, sobretudo, pelo grande volume de seu comércio marítimo. Dessa forma, os interesses da elite mercantil mais poderosa do Império do Brasil foram seriamente afetados por corsários financiados, sobretudo, por homens de negócio da pra-

ça mercantil de Buenos Aires (OLIVEIRA, 2023, p. 52).

Os prejuízos financeiros da elite do capital mercantil carioca, representada pelos mercadores de escravos africanos, que inclusive monopolizavam as companhias de seguro de navios da província do Rio de Janeiro, certamente contribuíram para abalar mais ainda as finanças do Império do Brasil, que aplicou boa parte de sua receita para sustentar a Guerra da Cisplatina nas duas margens do Atlântico Sul.

A comunidade mercantil do Rio de Janeiro — que no contexto do processo de emancipação política do Brasil contribuíra diretamente para a formação da Armada Imperial, por meio de doações pecuniárias generosas (OLIVEIRA, 2023, p. 29 – 46, 315), durante e após a Guerra da Cisplatina — pôde contar com serviços de navios de guerra nas duas costas do Atlântico Sul em defesa de seus negócios que, em larga medida, representavam também os interesses políticos e econô-

micos do Estado imperial. Era preciso, naquele contexto geopolítico internacional do Atlântico Sul — leia-se: pressões inglesas pelo fim do comércio atlântico de escravos e de conflitos no estuário do Rio da Prata —, aliar política e economia, e vice-versa.³⁵

Foi por meio do emprego de uma das instituições centrais do nascente império sul-americano que se procurou não apenas salvaguardar as principais rotas mercantis ao longo do litoral brasileiro, mas também preservar uma herança colonial portuguesa secular, a diretriz econômica atlântico – africana escravista. A ação da Marinha de Guerra do Império do Brasil, entre os portos africanos de Molemo, Cabinda e Ambriz, no final da década de 1820, seguramente visava alcançar objetivos estratégicos da política externa brasileira: a manutenção de redes mercantis e áreas de influência no Atlântico Sul escravista.

REFERÊNCIAS

Fontes primárias manuscritas

Arquivo Nacional (AN) – Rio de Janeiro

OFÍCIOS dos comandantes de navios. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 305, XM 307.

REGULAMENTO de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 543, XM 1206, XM 1213, seção de guarda: CODES.

Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI) – Rio de Janeiro

REPARTIÇÕES consulares brasileiras em Angola 1827 – 1864, estante 238, prateleira 2, maço 01.

Fontes primárias impressas

Arquivo da Marinha do Brasil (Praça Barão de Ladário, s/nº, Ilha das Cobras, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.091-000) – www.mar.mil.br/DPHDM



OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830).

PRIMEIRO Livro Mestre de Assentamentos dos Oficiais da Armada Real, referente ao período de 1763 a 1847. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42593.

SEGUNDO Livro Mestre para Assentamentos de Oficiais da Armada Nacional e Imperial, referente ao período de 1817 a 1905. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42594.

Biblioteca Nacional (BN) – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

DIÁRIO Fluminense. Rio de Janeiro, v. 9, n. 50, 3 mar. 1827.

DIÁRIO Fluminense. Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 16 maio 1828.

DIÁRIO Fluminense. Rio de Janeiro, v. 14, n. 44, 22 ago. 1829.

DIÁRIO do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, n. 14, 17 maio 1828.

JORNAL do Commercio. Rio de Janeiro, v. IV, 20 set. 1828.

Bibliografia

ARRIDO, Carlos Miguez. *Fortificações do Brasil.* Separata do v. III dos Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869.* São Paulo: Edusp, 1976.

BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista.* São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CODES; MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira.* 3. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959.

DAVIS, David Brion. *O problema da escravidão na cultura ocidental.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the slave trade.* Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

FINLEY, Moses Isaac. *Escravidão antiga e ideologia moderna.* Rio de Janeiro: Graal, 1991.

FLORENTINO, Manolo Garcia. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, ca. 1790-ca. 1830. *História: Questões & Debates.* Curitiba: Editora UFPR, n. 51, p. 69-119, 2009.

FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre*

a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos Navios Negreiros: A criação do Consulado Brasileiro em Luanda e as relações do Império com a colônia portuguesa de Angola, 1822-1860*. Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2016.

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

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese (Doutorado em Filosofia da História). University of Waterloo, Ontario, 2002.

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. New York: Dover Publications, 1987.

MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, t. I, v. 3, p. 163-429, 2002.

MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959.

NEEDELL, Jeffrey D. *The Party of Order: The Conservatives, the State, and Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831- 1871*. California: Stanford University Press, 2006.

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.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. 1. ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2025. Obra vencedora do Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, ed. 2021.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2011.

POLANYI, Karl. *A grande Transformação – as origens de nossa época*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000.

RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp/Cecult, 2000.

SOUSA, Augusto Fausto de. *Fortificações no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Laem-

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830).

mert &C, t. XLVIII, p. II, 1885.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SilvaesVoyages: the trans-atlantic slave trade database. Disponível em: www.slavevoyages.org.

NOTAS

¹ O presente artigo engloba análises defendidas em minha Tese de Doutorado: *As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino de Cabinda: interesses e costumes em comum (1822 – 1850)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Seropédica, 2023, e partes do capítulo 3, “A utilização da Armada Imperial brasileira como instrumento de defesa do comércio atlântico de africanos em Angola (1827 – 1830)”, de minha dissertação de Mestrado, obra vencedora do Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, em 2021, publicada em 2025: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825 – 1830)*. 1. ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2025.

² Sociedade escravista é aqui entendida como aquela que se reproduz com base no trabalho escravo, que deve conformar pelo menos um terço da força de trabalho, e, principalmente, em que a hierarquia social entre os livres se estabelece a partir da escravidão. Logo, a escravidão cria e recria a elite e a desigualdade. Ademais, o tráfico de cativos é um elemento indispensável à constituição de uma sociedade escravista. (Cf. FINLEY, 1991). Sobre valores escravistas disseminados, Schwartz afirma que a sociedade colonial/imperial brasileira era escravista não só pela presença da mão de obra escrava, mas “principalmente devido às distinções jurídicas entre escravos e livres, aos princípios hierárquicos baseados na escravidão e na raça [sem conotação biologizante], às atitudes senhoriais dos proprietários e à deferência dos socialmente inferiores”. (Cf. SCHWARTZ, 1988, p. 209).

³ João Bernardino Gonzaga nasceu em Portugal, em 5 de abril de 1781, e, em 1808, desembarcou no Rio de Janeiro junto da Família Real portuguesa. Na ocasião do processo de independência política do Brasil, optou por aderir à causa brasileira com outros 97 oficiais da Marinha de Guerra de Portugal e passou a fazer parte da nascente Marinha Imperial do Brasil (Cf. BOITEUX, 1921, p. 173-174).

⁴ Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro (BN-RJ). *Diário Fluminense*, edição de 3 de março de 1827, n. 50, v. 9, Notícias Marítimas, p. 200. (consulta online).

⁵ O navio capitânia era a embarcação principal, comandado pelo comandante geral da Divisão Naval da Costa do Leste, e coordenava a ação dos demais navios que constituíam a pequena esquadra.

⁶ Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro (AHI-RJ). *Repartições consulares bra-*

sileiras em Angola 1827 – 1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 20 de abril de 1827. f. 2.

⁷ Arquivo Nacional – Rio de Janeiro (AN-RJ). *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1213. f. 51. Mantida a grafia original.

⁸ Este oficial, conforme indicado no Quadro 1, em função de problemas de saúde, efetivamente não assumiu o comando da Divisão Naval da Costa do Leste.

⁹ AN-RJ. *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1213. f. 197. Mantida a grafia original.

¹⁰ *Ibid.*, f. 196-197. Mantida a grafia original.

¹¹ *Ibid.*, Notação dos documentos: XM 1206. f. 2 (frente e verso) e 3. Mantida a grafia original (grifo nosso).

¹² *Ibid.*, f. 46 (frente e verso). Mantida a grafia original (grifo nosso).

¹³ *Ibid.*, f. 45-46 (frente e verso). Mantida a grafia original.

¹⁴ AN-RJ. Ofícios dos comandantes de navios. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 305. Mantida a grafia original (grifo nosso).

¹⁵ Sobre o péssimo estado de saúde da tripulação dos navios da Divisão Naval da Costa do Leste em 1827, veja-se o seguinte documento: AN-RJ: Ofício do Comandante João Bernardino Gonzaga ao Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, datado de 8 de janeiro de 1828. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 307.

¹⁶ Em nossa pesquisa, não encontramos na documentação consultada nenhum registro sobre ataques de corsários argentinos efetuados nos portos de Luanda e Benguela. No litoral africano, no contexto da Guerra da Cisplatina, foi possível identificar roubos aos negreiros brasileiros nos portos de Molembo, Cabinda, Ambriz e no rio Zaire.

¹⁷ Sobre o quadro geral dos navios da Armada Imperial durante a Guerra da Cisplatina, vide: MARTINS; BOITEUX, 2002, p. 230-233.

¹⁸ AHI-RJ. *Repartições consulares brasileiras em Angola 1827 – 1864*, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício de Ruy Germack Possolo, datado de 15 de abril de 1828, enviado ao ministro e secretário dos Negócios Estrangeiros, João Carlos Augusto de Rio Oyenhau-sen-Gravenburg, marquês de Aracati.

¹⁹ BN-RJ. *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 17 de maio de 1828, n. 14, p. 1. Mantida a grafia original. (consulta online).

²⁰ BN-RJ. *Diário Fluminense*, edição de 16 de maio de 1828, v. 2, n. 3, p. 1. (consulta online).



²¹ AN-RJ. *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1206. f. 191 (frente e verso).

²² A galera *Novo Despique* e o brigue *Novo Destino* eram navios negreiros que praticavam com regularidade o comércio transatlântico de escravos africanos. Cf. www.slavevoyages.org. Acesso em: 5 out. 2015.

²³ Cf. www.slavevoyages.org. Acesso em: 5 out. 2015.

²⁴ A estratégia de ação naval da Divisão Naval da Costa do Leste pode ser percebida em uma correspondência de 1829 do comandante Bartolomeu Hayden ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, onde há um relato da perseguição de um navio pirata por um dos navios que compunham a força naval brasileira. Cf. AN-RJ: Ofício do comandante Bartholomeu Hayden ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, datado de 22 de janeiro de 1829. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação XM 305.

²⁵ Considerando que até o ano de 1863 a Fortaleza de São João, localizada no lado ocidental da barra da Baía da Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, era artilhada com uma bateria de apenas 15 canhões de grosso calibre. Cf. SOUSA, 1885; ARRIDO, 1940.

²⁶ Sobre a população do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, vide: KARASCH, 2000.

²⁷ Ofício do primeiro-tenente Felipe Marques de Figueiredo, comandante do brigue *Quinze de Agosto*, datado de 2 de agosto de 1828, enviado ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim. *Apud* BOITEUX, 1921, p. 259. Mantida a grafia original.

²⁸ O termo equipagens refere-se à guarnição dos navios de guerra.

²⁹ Ofício do capitão de fragata Bartolomeu Hayden, comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, datado de 22 de agosto de 1828, enviado ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim. *Apud* BOITEUX, 1921, p. 257. Mantida a grafia original.

³⁰ Conforme o Quadro 2: “O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste”.

³¹ AN-RJ. *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1206. f. 191 (frente e verso).

³² BN-RJ. *Jornal do Commercio*, edição de 20 de setembro de 1828, v. IV, p. 1. Mantida a grafia original. (Consulta online).

³³ De acordo com Tâmis Parron, a *política do contrabando negreiro* (1835 – 1850).

se traduziu em uma sólida rede de alianças sociais que os líderes do Regresso (núcleo histórico do Partido Conservador) teceram por meio de falas parlamentares, projetos de lei, decisões do Executivo, periódicos, publicação de livros e petições municipais ou provinciais para garantir a reabertura do tráfico de escravos sob a forma de contrabando em *nível sistêmico*, isto é, aceito verticalmente no país, desde as altas estruturas de poder (Executivo, Senado e Câmara) até o juiz de paz encravado em alguma freguesia do interior. Ao fim e ao cabo, o contrabando forjou a base material com que o Estado brasileiro cobriu as despesas públicas, orçadas em torno de 13 mil contos de réis até 1837, mas elevadas, de 1838 a 1840, para 20.600 contos anuais e, do Golpe da Maioridade a 1850, para a média de 27 mil. (PARRON, 2011, p. 18)

³⁴ Vide: www.slavevoyages.org. Acesso em: 15 fev. 2023.

³⁵ A ideia que norteia essa reflexão parte do pressuposto teórico do papel fundamental da política como instrumento de regulação da economia. Cf. POLANYI, Karl. *A grande Transformação*, 2000, *passim*.





Entre a atuação militar e a construção da memória: o marquês de Barbacena na campanha da Cisplatina

Between Military Performance and Memory Construction: the marquis of Barbacena in the Cisplatin War

Entre la acción militar y la construcción de la memoria: el marqués de Barbacena en la campaña de la Guerra Cisplatina

Rafael Cupello Peixoto

Doutor em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). É Professor Auxiliar do Centro Universitário Celso Lisboa e Professor Adjunto I da Universidade de Vassouras (Univassouras). E-mail: rafael.cupello.peixoto@gmail.com.

RESUMO

O artigo analisa a atuação do marquês de Barbacena na Guerra da Cisplatina (1825 – 1828), articulando sua trajetória militar às disputas políticas do Primeiro Reinado e aos processos de construção da memória histórica. Inserido no debate historiográfico recente, o estudo propõe compreender o conflito para além de sua dimensão estritamente militar, destacando suas implicações políticas e diplomáticas na formação do Estado imperial brasileiro. A partir de uma abordagem de micro-história, examinam-se fontes memorialísticas, biográficas e impressos da época, evidenciando como a imagem de Barbacena foi construída, disputada e reelaborada ao longo do século XIX. O artigo enfatiza os processos de construção da memória tanto do personagem quanto do pró-

prio conflito, em especial da Batalha do Passo do Rosário, demonstrando como diferentes agentes — contemporâneos, memorialistas e biógrafos — selecionaram, reinterpretaram e enquadraram os acontecimentos para produzir sentidos distintos sobre o episódio. Nesse processo, críticas e defesas de sua atuação militar foram mobilizadas como instrumentos de disputas políticas, enquanto iniciativas posteriores, inclusive de seus filhos e do IHGB, buscaram consolidar uma memória mais favorável do marquês e relativizar o desfecho do embate platino.

Palavras-chave: Guerra da Cisplatina; Barbacena; Memória Histórica; Batalha do Passo do Rosário; Historiografia.

*Artigo recebido em 17 de abril de 2026 e aprovado para publicação em 23 de maio de 2026.

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 89-120, 2026.

ABSTRACT

This article analyzes the role of the Marquis of Barbacena in the Cisplatine War (1825 – 1828), connecting his military trajectory to the political disputes of the First Reign and the processes of historical memory construction. Within recent historiographical debates, the study seeks to understand the conflict beyond its military dimension, emphasizing its political and diplomatic implications in the formation of the Brazilian imperial state. Using a microhistorical approach, it examines memoirs, biographies, and contemporary printed sources, highlighting how Barbacena's image was constructed, contested, and later reshaped. The article argues that criticisms of his military performance were closely linked to political tensions of the period, while his defenders attempted to rehabilitate his image through narratives that relativized the outcome of the conflict. It also underscores the role of his sons and the Brazilian Historical and Geographical Institute in shaping a positive memory of the figure. The study concludes that Barbacena's memory resulted from selective narrative frameworks, revealing more about their contexts than about the event itself, contributing to studies on the Cisplatine War and imperial historiography.

Keywords: *Cisplatine War; Barbacena; Historical Memory; Battle of Passo do Rosário; Historiography.*

RESUMEN

El artículo analiza la actuación del marqués de Barbacena en la Guerra de la Cisplatina (1825 – 1828), articulando su trayectoria militar con las disputas políticas del Primer Reinado y los procesos de construcción de la memoria histórica. Insertado en el debate historiográfico reciente, el estudio propone comprender el conflicto más allá de su dimensión militar, destacando sus implicaciones políticas y diplomáticas en la formación del Estado imperial brasileño. A partir de un enfoque de microhistoria, se examinan fuentes memorialísticas, biográficas e impresos de la época, evidenciando cómo la imagen de Barbacena fue construida, disputada y posteriormente reelaborada. El artículo demuestra que las críticas a su actuación militar estuvieron vinculadas a las tensiones políticas del período, mientras que sus defensores buscaron rehabilitar su imagen mediante narrativas que relativizaban el resultado del conflicto. Asimismo, se destaca el papel de sus hijos y del IHGB en la construcción de una memoria positiva del personaje. Se concluye que su memoria fue resultado de selecciones y encuadres narrativos, aportando a los estudios sobre la guerra y la historiografía imperial.

Palabras clave: *Guerra de la Cisplatina; Barbacena; Memoria Histórica; Batalla de Passo do Rosário; Historiografía.*

INTRODUÇÃO

A Guerra da Cisplatina (1825–1828) tem sido, nas últimas décadas, objeto de importantes reavaliações na historiografia platina. Em contraposição às interpretações tradicionais — fortemente marcadas por perspectivas nacionalistas e por abordagens centradas na história militar, diplomática ou política de viés tradicional —, pesquisas recentes têm buscado compreender o conflito a partir de dinâmicas transnacionais e regionais mais amplas, enfatizando a fluidez das fronteiras, a pluralidade das identidades políticas e os

processos de formação dos Estados nacionais no espaço platino.

De acordo com Pablo Ferreira e Murillo Dias Winter (2025), a historiografia uruguaia avançou significativamente nesse movimento de renovação, sobretudo a partir dos trabalhos de Ana Frega, ao privilegiar abordagens voltadas à dimensão regional do conflito, ao papel da diplomacia britânica e às disputas em torno da formação do Estado Oriental.

Durante muito tempo, entretanto, a

produção uruguaia interpretou a chamada Guerra do Brasil como um momento fundador da nacionalidade uruguaia, subordinando a complexidade política e diplomática do conflito à construção de narrativas nacionais e memorialísticas. Nesse sentido, a recente produção historiográfica tem procurado deslocar o foco das interpretações estritamente nacionais para análises que compreendem o espaço platino como região historicamente integrada, marcada por circulações políticas, alianças variáveis e projetos concorrentes de organização estatal.¹

No Brasil, a historiografia tradicional sobre a Guerra da Cisplatina privilegiou interpretações de caráter militar e descritivo, centradas na cronologia das batalhas e na atuação de chefes militares, como se observa nas obras de Paulo de Queiroz Duarte (1985), David Carneiro (1983) e Henrique Wiederspahn (1961) (FERREIRA; WINTER, 2025, p. 1-7).

Nos estudos dedicados à política externa do Império, predominou por muito tempo a interpretação de que o conflito representaria apenas um desdobramento da herança diplomática joanina. Pandiá Calógeras, por exemplo, afirmou que a guerra não constituiu uma iniciativa propriamente nacional, mas um problema herdado da política externa portuguesa. Para o autor, o conflito não mobilizou a sociedade brasileira, pois não havia identificação popular com a causa, sendo percebido como distante dos interesses internos; em suas palavras, a campanha do Prata não falava “à alma popular” (CALÓGERAS, 1988, p. 418 *apud* PEREIRA, 2007, p. 198).

Calógeras também sustentou que a Guerra da Cisplatina fomentou um espírito de desconfiança em relação à figura do Imperador, uma vez que predominava a percepção de que o novo Estado ne-

cessitava de paz para progredir e deveria promover uma política de “[...] aproximação continental com seus vizinhos” (PEREIRA, 2007, p. 198). Segundo o autor, a luta pela Cisplatina colocou o Brasil em posição diplomática delicada na América, expondo as fragilidades administrativas e militares do Império, além de gerar elevados custos financeiros e reduzido retorno político ao governo de d. Pedro I (CALÓGERAS, 1988).

Essa interpretação contribuiu para consolidar uma leitura segundo a qual a política externa brasileira do Primeiro Reinado seria apenas continuidade das práticas e interesses herdados da monarquia portuguesa, relegando a diplomacia imperial do período a um estágio ainda “imaturo” de formação estatal. Não por acaso, muitos estudiosos das relações internacionais brasileiras sustentam que uma política externa propriamente nacional teria se consolidado apenas após a Abdicação, tendo se caracterizado “[...] pelo protagonismo do Império em suas ações no Prata, quando este empreendeu campanha contra Oribe e Rosas e no Segundo Reinado” (PEREIRA, 2007, p. 60).² Soma-se a isso o argumento de João Paulo Pimenta (2006), segundo o qual os recortes temáticos nacionais estabelecidos no século XIX limitaram a incorporação da experiência cisplatina à narrativa histórica brasileira, uma vez que apenas acontecimentos situados dentro dos atuais limites territoriais passaram a ser considerados parte legítima da história nacional (FERREIRA; WINTER, 2025, p. 1-7).

Mais recentemente, contudo, novas abordagens têm questionado essas interpretações. Em diálogo com a renovação historiográfica sobre a região platina, Aline Pinto Pereira (2007) argumenta que a Guerra da Cisplatina não deve ser compreendida apenas como herança da

política joanina ou como episódio periférico da formação nacional brasileira. Para a autora, o conflito precisa ser inserido no contexto mais amplo das disputas pela soberania e pela consolidação dos Estados nacionais na América pós-independência. Nessa perspectiva, a guerra representou não apenas um esforço de afirmação territorial do Império, mas também um momento fundamental de construção e legitimação do próprio projeto político imperial brasileiro. A autora em questão defende a existência de uma política externa efetiva no Primeiro Reinado, vinculada a um projeto de Estado e nação dirigida por d. Pedro I e seus aliados no processo de construção da legitimidade da monarquia constitucional brasileira no espaço platino.

Essa renovação historiográfica também dialoga com interpretações recentes que propõem compreender o espaço platino a partir de conexões transnacionais de longa duração. Rodrigo Goyena Soares (2024), por exemplo, ao analisar as origens da Guerra do Paraguai, insere os conflitos platinos em um ciclo mais amplo de disputas geopolíticas que atravessaram a região entre as invasões inglesas do Rio da Prata (1806 – 1807), passando pelas guerras de independência, como o enfrentamento entre Artigas e os centralistas de Buenos Aires, pelas lutas entre unitários e federais nas Províncias Unidas do Rio da Prata e pelos repetidos cercos a Montevidéu — como o de Manuel Oribe entre 1843 e 1851. Goyena Soares constrói sua narrativa em torno de eventos como a guerra entre Buenos Aires e a Confederação Argentina (1859 – 1861), os cercos militares que marcaram a história do Uruguai independente e os embates entre os projetos unitário e federalista.

Esses eventos, longe de serem marginais, compõem o pano de fundo essencial

para a compreensão da guerra de 1864, que o próprio intitula como uma “Guerra de Sessenta Anos”. O conflito de 1864 – 1870 não deve ser compreendido como um episódio isolado, mas como o clímax de conflitos na “região-mundo” platina travados ao longo de seis décadas (*ibidem*). A Guerra da Cisplatina, nesse sentido, não pode ser analisada de forma isolada ou exclusivamente nacional, mas como parte de um processo regional marcado por guerras, negociações diplomáticas, disputas e projetos concorrentes de organização estatal no Cone Sul.

É nesse debate historiográfico que o presente artigo busca se inserir. Partimos da hipótese de que a Guerra da Cisplatina não representou apenas uma continuidade da tradição diplomática joanina, mas integrou os esforços de formulação de um projeto político de Estado durante o Primeiro Reinado (PEREIRA, 2007). Ao lado das disputas pela soberania e pela consolidação territorial, estavam em jogo diferentes concepções de organização do poder imperial, de inserção regional do Brasil e de construção da legitimidade da monarquia brasileira no espaço platino. Assim, mais do que interpretar o conflito exclusivamente a partir de seus resultados militares ou diplomáticos, interessamos compreender como a guerra se articulou às disputas políticas internas do Primeiro Reinado.

Partindo dessa problemática, o artigo analisa a atuação de Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira e Horta, marquês de Barbacena, na Guerra da Cisplatina, buscando compreender como o conflito articulou disputas políticas vinculadas ao projeto de Estado e de nação defendido por d. Pedro I e seus aliados. Defende-se que a participação de Barbacena no conflito não pode ser entendida apenas em termos militares, mas como expressão

das tensões políticas do Primeiro Reinado e das tentativas de afirmação da soberania imperial brasileira no espaço platino.

A escolha do marquês de Barbacena como objeto de análise decorre justamente de sua posição estratégica no interior do Estado imperial. General em chefe do exército brasileiro na Batalha do Passo do Rosário, diplomata, ministro e conselheiro de Estado, Barbacena esteve diretamente envolvido em alguns dos principais debates políticos do período (PEIXOTO, 2022).

Sua trajetória permite observar, em escala reduzida, tensões mais amplas relacionadas à formação do Estado imperial brasileiro, às disputas entre guerra e diplomacia, aos embates em torno da política externa do Primeiro Reinado e às formas de construção da legitimidade da monarquia constitucional brasileira no âmbito interno (*ibidem*, 2022).

Neste artigo, mobilizamos um conjunto documental composto por memórias de participantes do conflito, periódicos da época, correspondências, escritos biográficos e publicações do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). A análise desse corpus permite compreender não apenas os debates contemporâneos sobre a Guerra da Cisplatina, mas também os processos posteriores de construção da memória do conflito e da atuação de Barbacena, evidenciando como sua imagem foi constantemente disputada, reelaborada e instrumentalizada em diferentes contextos políticos e intelectuais ao longo do século XIX e início do XX.

Metodologicamente, o artigo dialoga com os pressupostos da micro-história, especialmente a partir das reflexões de Giovanni Levi (1998). Embora Barbacena estivesse situado no topo da elite imperial — e não entre sujeitos subalternos ou periféricos frequentemente privilegiados pela tradição micro-histórica —, entende-

mos que a redução de escala possibilita apreender contradições, disputas e mecanismos de funcionamento do poder imperial que tendem a se diluir em abordagens mais amplas. Nesse sentido, a trajetória do marquês é tomada menos como objeto de uma biografia política tradicional e mais como ponto de observação privilegiado das tensões políticas que atravessaram o Primeiro Reinado.

“[...] QUE BOM ÊXITO SE PODE ESPERAR DE UMA CAMPANHA QUE TEM POR CHEFE UM GENERAL DESTA JAEZ?”: A CAMPANHA DA CISPLATINA E AS CONTROVÉRSIAS EM TORNO DE BARBACENA

Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, marquês de Barbacena, nasceu em 19 de setembro de 1772, no arraial de São Sebastião, nas proximidades de Mariana, em Minas Gerais. Era filho do coronel Gregório Caldeira Brant e de Ana Francisca de Oliveira Horta (SIS-SON, 1999, v.2, p. 83-100). Ao longo do reinado de d. Pedro I, destacou-se como um dos personagens políticos mais relevantes do período.

Era procedente de duas linhagens de grande prestígio no Brasil colonial: de um lado, os Horta, integrantes da chamada “nobreza da terra”³ paulistana e protagonistas na formação de amplas redes de poder nas Minas setecentistas (ALMEIDA, 2007. p. 121-194); de outro, os Brant, família de origem belga com vínculos em Lisboa, que se estabeleceu no Brasil durante o ciclo do ouro e consolidou posição de destaque nas regiões diamantinas (HORTA, 1986, p. 111-142).

A atuação de Barbacena não se restringiu ao Primeiro Reinado, estendendo-se também à Regência. No reinado de d. Pedro I, participou de episódios centrais

da política imperial, como as negociações para o reconhecimento da Independência, a crise sucessória em Portugal e de tensões políticas internas do governo do primeiro imperador. Exerceu ainda funções de destaque na administração pública, como quando assumiu a pasta da Fazenda, em 1829, em meio a um contexto de forte instabilidade política. Durante a Regência, teve participação ativa nos debates que marcaram a chamada política do Regresso, propondo, em 1837, a revisão da legislação antitráfico de 1831 — de sua própria autoria —, em uma tentativa de redefinir os mecanismos de repressão ao tráfico negreiro diante das disputas políticas do período (PARRON, 2011).

Sua ascensão no interior do campo político imperial consolidou-se com a nomeação para o Conselho de Estado, em 9 de março de 1830,⁴ órgão considerado por José Murilo de Carvalho como a principal instância de deliberação política do Império e descrito por Joaquim Nabuco como o “cérebro da monarquia” (CARVALHO, 2006, p. 58). A posição de conselheiro representava, portanto, o ápice do “campo político”⁵ do regime. Entretanto, entre os diversos momentos de sua trajetória, ganha relevo sua participação na Guerra da Cisplatina (1825–1828), conflito no qual atuou diretamente e cuja importância foi decisiva não apenas para a sua projeção política, mas também para a concessão do título de marquês de Barbacena — elemento que o inscreve de forma incontornável nos desdobramentos militares e políticos dessa guerra, tema que passaremos a aprofundar.

Em 1826, passados quase dois anos do início do conflito, d. Pedro I decidiu nomear Caldeira Brant para o posto de general em chefe do exército imperial. Em razão dessa nomeação, o imperador concedeu-lhe o título de marquês de Barbacena,

em 4 de novembro de 1826,⁶ a fim de que dispusesse de plenos poderes sobre seus comandados. Segundo Pandiá Calógeras, um dos biógrafos de Barbacena e estudioso do conflito platino, Caldeira Brant recebeu um exército desorganizado, indisciplinado e faminto, com soldos atrasados, sem as vestimentas necessárias e com efetivo insuficiente para o embate.

Barbacena atribuía as más condições das tropas às ações ineptas do conde de Lages, então ministro da Guerra. Segundo Calógeras, Caldeira Brant conseguiu transformar um “bando” em um exército organizado e combativo, capaz de fazer frente ao numeroso exército portenho comandado pelo general Carlos María de Alvear (CALÓGERAS, 1982, p. 51-64). Ainda assim, a derrota na Batalha do Passo do Rosário (ou Ituzaingó),⁷ em 20 de fevereiro de 1827, provocou desgaste em sua imagem perante a opinião pública luso-brasileira.

Em 23 de junho de 1827, o jornal liberal português *Imparcial*, publicado na cidade do Porto, do editor-chefe Joaquim José da Silva Maia — amigo e defensor de d. Pedro I —, publicou uma avaliação crítica da atuação de Caldeira Brant à frente das tropas brasileiras na Campanha da Cisplatina:

O general em chefe do exército do Brasil é o marquês de Barbacena (Felisberto Caldeira Brant), **pouco hábil para este emprego; ele não tem conhecimento topográfico do país aonde faz a guerra, é militar que nunca fez uma campanha, nunca comandou um corpo**, uma parada, nem mesmo fez uma guarda como subalterno: toda a sua vida esteve aplicado ao comércio e empresas de lavoura; e **os postos militares os alcançou no antigo regime do Brasil**, por aqueles meios que a corte facilitava aos ricos ambiciosos; e finalmente nos últimos anos esteve empregado em diplomata, e

em negociar o empréstimo em Londres. Que bom êxito se pode esperar de uma campanha que tem por chefe um general deste jaez? (BNP, *Imparcial*, n. 62, 23 jun. 1827, p. 311. Grifos nossos).

Segundo Silva Maia, portanto, Caldeira Brant era despreparado para o comando militar: desconhecia a geografia do teatro de operações, não possuía experiência de campanha nem de liderança de tropas, e sua ascensão na carreira estaria vinculada a práticas típicas do Antigo Regime no Brasil. Cabe destacar que, antes de dirigir o periódico portuense, Silva Maia foi redator do *Semanário Cívico*,⁸ na Bahia, por meio do qual atuou ativamente em defesa da revolução de 10 de fevereiro de 1821, ocorrida em Salvador, em apoio às Cortes de Lisboa. À época, Caldeira Brant, então inspetor-geral das tropas baianas desde 1811, posicionou-se abertamente contra o movimento. Em razão desse antagonismo político, Silva Maia passou a dirigir-lhe críticas contundentes, afirmando, por exemplo, que não inspirava confiança por ter conspirado contra o movimento e que não poderia ser considerado um constitucional, visto que fora pelos “[...] defeitos do antigo regime é que estava feito marechal, comendador, alcaide-mor; diretor da Caixa de Descontos! Que serviços havia ele feito à nação para adquirir todas aquelas mercês? Ora no novo sistema lhe era muito dificultoso” (*Semanário Cívico*, 1821 *apud* SILVA, 2008, p. 93).

Silva Maia denunciou ainda a existência do chamado “partido felisbertino”. Tal acusação baseava-se em um panfleto publicado em 1º de março de 1821, na cidade da Bahia, que apontava a atuação de um “partido” liderado por Caldeira Brant, caracterizado como de cunho “republicano”, isto é, revolucionário, por supostamente trair d. João VI e manipular o conde da Pal-

ma.⁹ É provável que o panfleto tenha sido produzido por um defensor das Cortes de Lisboa. Para Silva Maia, Caldeira Brant e o “partido felisbertino” defendiam a permanência do rei constitucional no Brasil independente de Portugal. Em sua leitura, integravam essa mesma família política figuras como o conde de Palmela — associado a um modelo de constitucionalismo à inglesa, com Câmara Alta — e o conde dos Arcos (*ibidem*, p. 94). Nesse sentido, o redator entendia como característica da própria aristocracia a preferência “pelo constitucionalismo inglês, ou mesmo pela constituição francesa de 1814, na qual o rei conservava parte do seu poder, ao contrário do constitucionalismo português de 1822, muito mais democrático” (*ibidem*, p. 94-95), ao tornar “o monarca um mero executor das determinações do Congresso” (*ibidem*, p. 95).

Dessa forma, a rivalidade entre Silva Maia e Caldeira Brant antecedia os acontecimentos ligados à Guerra da Cisplatina, estando ancorada em divergências políticas mais amplas, especialmente no que se refere aos projetos de constitucionalismo para o Brasil.¹⁰ Todavia, Caldeira Brant não encontrou melhor sorte na imprensa nacional. Na Corte, por exemplo, *A Aurora Fluminense*, periódico dirigido por Evaristo da Veiga — liberal moderado e crítico do governo de d. Pedro I —, publicou, na edição nº 65, de 9 de julho de 1828, a defesa de que o marquês fosse submetido a um Conselho de Guerra, “depois da batalha de Ituzaingó” (Biblioteca Nacional, *A Aurora Fluminense*: jornal político e literário, 1828, p. 268).

No âmbito da Câmara dos Deputados do Brasil, a situação de Caldeira Brant tampouco se mostrava mais favorável. Parlamentares alinhados à oposição política de d. Pedro I criticavam duramente o governo em razão da longa e

onerosa guerra platina, atribuindo parte significativa das responsabilidades a Caldeira Brant (ACD, 2 mai. 1830, p. 54 *apud* PEREIRA, 2007, p. 109). Para seus defensores, contudo, tais ataques eram de natureza essencialmente política e desproporcional. Argumentava-se que Caldeira Brant teria, na prática, absorvido críticas originalmente dirigidas ao primeiro imperador, sendo sua atuação avaliada à luz das tensões mais amplas do período.

Nesse sentido, o resultado da Batalha do Passo do Rosário era mobilizado como elemento de defesa. Segundo essa interpretação, uma análise desapassionada do conflito indicaria um desfecho incerto, sobretudo quando se consideram as perdas de ambos os lados e as decisões tomadas pelo general Alvear após o combate, que não desferiu um “golpe de misericórdia” sobre as tropas brasileiras. Ademais, foi o governo das Províncias Unidas do Rio da Prata que, pouco depois da batalha, buscou negociar a paz, e não o governo imperial brasileiro — postura que, segundo essa leitura, não condiz com a de um lado vitorioso. Assim, não seria possível afirmar categoricamente uma derrota brasileira, uma vez que o próprio governo platino iniciou tratativas de paz, ainda que o conflito tenha se prolongado até a assinatura definitiva do acordo entre as duas nações, em 1828 (CALÓGERAS, 1982, p. 57).

Curiosamente, no que diz respeito à assinatura do acordo de paz entre Brasil e Buenos Aires, encontra-se uma carta de Francisco Gomes da Silva, datada de 13 de outubro de 1828, endereçada ao marquês de Barbacena, na qual o autor o elogia pela “próxima verificação de paz [na Cisplatina], notícia que veio por este pacote Elisabeth: igualmente dou-lhe os parabéns pela mercê de Grã-Cruz do Cruzeiro que Nosso Amo se dignou fazer-lhe

ontem”.¹¹ Cabe ressaltar que, nesse momento, Caldeira Brant ainda não contava com a antipatia de Francisco Gomes da Silva, o “Chalaça”. Antes do rompimento entre ambos, eram figuras próximas na corte de d. Pedro I e mantinham correspondência pessoal. A posterior descoberta, por “Chalaça”, de que seu afastamento da corte carioca e envio para Londres, em abril de 1830, teriam sido articulados por Barbacena, levou-o a descrevê-lo como um sujeito de “caráter dobre e atraído”, associando-o aos “obscuros discípulos da escola de Maquiavel, que, tomando mal as lições do grande mestre da dissimulação, caem vítimas de seus próprios enredos, e traições”.¹²

Todavia, a correspondência mencionada sugere mais do que simples congratulações. Ela indica que a atuação do marquês não foi percebida pelo imperador como desastrosa, uma vez que d. Pedro I fez questão de agraciá-lo com a Grã-Cruz do Cruzeiro por sua participação à frente do exército imperial e por ter, em sua avaliação, contribuído para o encaminhamento da paz no conflito. Além disso, o Imperador nomeou o marquês para duas importantes missões na época: seu segundo casamento e as questões ligadas à sucessão do trono português, ao chefiar a delegação que levaria d. Maria da Glória à corte austríaca de seu avô, d. Francisco I, pai da primeira consorte d. Leopoldina (PEIXOTO, 2022, p. 174-201).

Mas, afinal, teria sido o marquês de Barbacena o responsável direto pela derrota na Batalha do Passo do Rosário? As críticas que lhe foram dirigidas seriam, de fato, justas ou resultariam das intrigas políticas que marcaram o Primeiro Reinado? E de que maneira seus principais biógrafos interpretaram sua atuação no conflito?

O retorno às memórias publicadas sobre a Guerra da Cisplatina, bem como às

biografias dedicadas a Barbacena, oferece um caminho produtivo para responder a essas questões, ao mesmo tempo em que permite compreender os contextos de produção dessas narrativas e os interesses envolvidos em sua difusão.

Diante desse conjunto de disputas — que envolveram imprensa, Parlamento e círculos próximos à corte —, torna-se evidente que a atuação de Caldeira Brant esteve longe de suscitar interpretações consensuais entre seus contemporâneos. Ao contrário, sua trajetória foi marcada por leituras divergentes, atravessadas por posicionamentos políticos e por distintos projetos de organização do Estado imperial. Se, por um lado, parte da opinião pública construiu uma imagem negativa de seu desempenho militar, por outro, seus defensores mobilizaram argumentos que relativizavam os resultados do conflito e deslocavam as responsabilidades para instâncias mais amplas do governo.

É nesse cenário de disputas interpretativas que se insere a construção posterior da memória sobre o marquês de Barbacena. Ao longo do século XIX, especialmente por meio de escritos biográficos e relatos memorialísticos sobre o conflito platino, observa-se um esforço de reavaliação de sua atuação, frequentemente orientado pela tentativa de atenuar críticas e reafirmar sua relevância política e militar. Nesse processo, destaca-se o papel desempenhado por seus filhos, que atuaram diretamente na produção e difusão de uma memória mais favorável à figura do pai, contribuindo para a consolidação de uma narrativa que buscava reposicioná-lo no interior da história do conflito. É a partir dessa perspectiva que, no tópico seguinte, analisaremos as biografias de Barbacena e os testemunhos memorialísticos sobre a guerra, atentando para os mecanismos de construção dessa memó-

ria e suas implicações historiográficas.

“UM EPISÓDIO MILITAR DE RESULTADO INCERTO NÃO PODE NEM DEVE DIMINUIR A GLÓRIA DE QUEM, COMO ELE, DEDICOU SUA VIDA AO SERVIÇO DA PÁTRIA”: AS DISPUTAS, SELEÇÕES E ENQUADRAMENTOS NARRATIVOS A RESPEITO DA BATALHA DO PASSO DO ROSÁRIO

Joël Candau (2012) afirma que memória e identidade estão indissociavelmente articuladas. Para o autor, toda memória resulta da transmissão de um capital composto tanto por lembranças quanto por esquecimentos. Nesse sentido, a memória é simultaneamente moldada por nós e responsável por nos moldar. O “fazer memória” decorre da preocupação humana em impedir que desapareça aquilo que os homens produziram (*ibidem*, p. 107). No entanto, Candau ressalta que a transmissão da memória não se limita a legar conteúdos ou manter vivas determinadas lembranças, mas implica também na transmissão de modos de estar no mundo. Assim, a memória tem como vocação “fixar” o passado com vistas a preservar e transmitir dados fatuais, constituindo “passados formalizados” que tendem a restringir as interpretações possíveis, produzindo uma memória “educada” ou mesmo “institucional” (*ibidem*, p. 118).

Desse modo, não há memória “autêntica”: toda memória é construída e forjada em função de estratégias identitárias, operando “no complexo jogo da reprodução e da invenção, da restituição e da reconstrução, da fidelidade e da traição, da lembrança e do esquecimento” (*ibidem*, p. 106). Nessa perspectiva, toda memória é seletiva e frequentemente atravessada por disputas entre narrativas antagônicas

(*ibidem*, p. 107-111).

Em diálogo com essas reflexões, Michel Pollak (1989), em *Memória, esquecimento e silêncio*, argumenta que a memória é sempre definida pelas contingências do presente, sendo fundamental identificar os elementos que a formalizam e os objetivos mais amplos que ela pretende alcançar.

Partindo das contribuições de Pollak (1989) e Candau (2012), buscamos compreender de que modo se instituiu uma memória da participação de Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira, marquês de Barbacena, na Guerra da Cisplatina. Se toda memória é condicionada pelas circunstâncias do presente, quais fatores possibilitaram a construção de determinadas representações sobre o marquês e sua atuação no conflito? Para responder a essas questões, analisaremos produções de memorialistas contemporâneos à guerra, bem como a produção de obras biográficas sobre o marquês e como elas retrataram sua presença no litígio platino. Procuraremos reforçar em nossa análise os contextos específicos de elaboração de cada uma dessas narrativas.

Em carta datada de 16 de julho de 1886, Pedro Caldeira Brant, conde de Iguaçu e filho de Felisberto Caldeira Brant, marquês de Barbacena, solicitava a José Alexandre Teixeira de Melo, chefe da Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: “Queira V.S.^a me dizer se na Biblioteca Nacional existe o seguinte folheto *História abreviada da vida e ações do coronel Felisberto Gomes Caldeira* por José Joaquim da Silva Guimaraes”.¹³ Em nova correspondência, de 4 de agosto de 1886, requereu informações sobre a existência da “obra da Vida do padre Belchior de Pontes, pelo padre Manuel da Fonseca”, bem como de “um folheto [d]a defesa do general Alvear perante o Conselho de

Guerra, e nesta defesa lhe faz muitos elogios ao meu pai”.¹⁴

O documento mencionado por Pedro consistia em uma exposição escrita pelo general Carlos María de Alvear, na qual buscava defender-se das acusações relativas à sua atuação militar na Campanha da Cisplatina, especialmente a de que seu exército fosse desorganizado. Nesse folheto, Alvear procurava refutar a desconfiança de que suas forças não teriam efetivamente vencido a Batalha do Passo do Rosário. É significativo notar que o general argentino foi alvo de críticas e suspeitas muito semelhantes às dirigidas a Barbacena por opositores do governo de d. Pedro I (GONÇALVES, 2014, p. 1-11).

As solicitações do conde de Iguaçu inseriam-se no processo de elaboração de um códice intitulado *Memórias genealógicas e históricas da família Brant e outras*,¹⁵ de sua autoria, por meio do qual buscava afirmar sua família como integrante da nobreza brasileira, conferindo-lhe maior destaque. Tal iniciativa relaciona-se, inclusive, ao fato de ser cunhado bastardo de d. Pedro II, revelando a permanência de valores culturais herdados do Antigo Regime, nos quais os indivíduos eram avaliados conforme sua proximidade com o centro do poder. Assim, “quanto mais próximas as pessoas estiverem do local do poder central, mais honradas elas serão e podem ter, por exemplo, prestígio ou salários mais altos” (LEVI, 2014, p. 17).

Todavia, a Batalha do Passo do Rosário e a atuação do marquês de Barbacena despertaram interesse para além da iniciativa de seu filho Pedro. O IHGB, reconhecido como “Casa da Memória Nacional” e principal espaço de circulação de ideias entre a elite política e letrada do país, publicou, em diferentes edições de sua revista, memórias relativas ao confronto. Entre os anos de 1860 e 1886,

identificam-se ao menos três referências à Guerra da Cisplatina.¹⁶

Em estudo recente, Luciana Fernandes Boeira (2013, p. 244) sustenta que a divulgação de trabalhos sobre a Campanha do Sul pode ser compreendida como parte de uma estratégia do Instituto voltada à reabilitação de heróis patrióticos que sustentassem o regime monárquico, já em crise na segunda metade da década de 1880:

passados quase sessenta anos do fim das campanhas militares brasileiras na Cisplatina, o IHGB continuava cedendo espaço em sua Revista para a divulgação de um trabalho sobre a Batalha de Ituzaingó. Ao que tudo indica ainda se fazia necessário compreender a humilhante derrota para o exército do argentino Carlos María Alvear, chefe do exército republicano, que, dando sequência ao trabalho de enfrentamento em relação à soberania do Império na região, iniciado por Juan Lavalleja, comandou a vitória sobre o Brasil no Passo do Rosário. [...]. Além disso, a concordância de publicar um texto de revisão historiográfica, como o de Deiró, que condenava a interpretação corrente na época a respeito do desastre militar que o país vivera na região fronteira platina, era uma oportunidade oferecida pelo IHGB de reabilitar a figura do marquês de Barbacena em um período como a segunda metade da década de 1880, no qual o Império precisava de heróis patriotas que defendessem o regime monárquico já em estado de falência. (BOEIRA, 2013, p. 244)

Entre as memórias publicadas entre 1860 e 1886, destaca-se aquela oferecida por Felisberto Caldeira Brant, 2º visconde de Barbacena e sócio do IHGB desde 1841 (RIHGB, 1886, p. 289-554). Tal iniciativa evidência que a preocupação em construir e preservar uma memória “positiva” do marquês de Barbacena não se restrin-

giu ao conde de Iguaçu, sendo também partilhada por seu irmão Felisberto. Intitulada *História da Campanha do Sul*, a obra, publicada na *Revista do IHGB* (RIHGB) em 1886, constitui um dos exemplos mais enfáticos de defesa da atuação de Barbacena na Guerra da Cisplatina (*ibidem*).

De modo geral, tanto essa publicação quanto as de 1860 (RIHGB, 1860) e 1874 (RIHGB, 1874) sustentavam a legitimidade da atuação de Barbacena como general em chefe do exército imperial, ao mesmo tempo em que buscavam explicar o insucesso brasileiro no conflito. Entre os argumentos mobilizados, destacavam-se as precárias condições das tropas — descritas como desorganizadas, indisciplinadas, mal equipadas e com soldos atrasados —, a insuficiência de efetivos, a condução considerada inadequada por parte do conde de Lages, então ministro da Guerra, e a incapacidade do imperador em intervir de forma eficaz diante dos problemas enfrentados pelo exército.

Nesse quadro interpretativo, Barbacena era apresentado como responsável por conferir coesão e capacidade combativa a forças inicialmente frágeis, conseguindo organizar um contingente capaz de enfrentar o exército portenho comandado por Carlos María de Alvear. Assim, as críticas dirigidas à sua atuação eram reinterpretadas como produto das disputas políticas do Primeiro Reinado, especialmente no interior da Câmara dos Deputados, onde opositores do governo de d. Pedro I instrumentalizavam o episódio militar para atingir a figura do imperador. Nesse sentido, a imagem negativa de Barbacena aparecia, nessas narrativas, menos como resultado exclusivo de sua atuação no campo de batalha e mais como efeito das tensões políticas do período.

Acrescentando uma nova hipótese às proposições de Fernandes Boeira acerca

das motivações que levaram o IHGB a retomar estudos sobre a Guerra da Cisplatina, é possível sugerir que tais trabalhos também tenham operado como instrumento de “reconstrução” de uma memória “positiva” do próprio exército brasileiro. Isso se torna particularmente significativo quando se considera que essas publicações ocorreram em um contexto no qual o País recém havia saído vitorioso do mais violento conflito da América do Sul, a Guerra do Paraguai.¹⁷

Nesse sentido, observa-se que os trabalhos publicados apresentam certa convergência interpretativa ao relativizar — ou mesmo negar — a vitória platina no embate do Passo do Rosário. Argumenta-se, por exemplo, que as perdas das forças argentinas teriam sido superiores às do exército imperial, apesar das desvantagens brasileiras em número de homens e recursos. Além disso, os memorialistas sustentaram que a busca por um acordo de paz, logo após o confronto, por parte dos argentinos — e não do governo imperial — indicaria que o desfecho do embate não poderia ser compreendido como uma vitória de seus adversários.

Esses elementos interpretativos, associados à valorização da atuação de Barbacena, aparecem de forma recorrente nas produções biográficas e memorialísticas sobre o conflito, constituindo um padrão narrativo que será analisado mais detidamente adiante. No que se refere ao impresso oferecido pelo 2º visconde de Barbacena para publicação na *Revista do IHGB*, em 1886, algumas considerações adicionais ainda se fazem necessárias.

Quando veio a público nas páginas da *Revista*, o impresso foi divulgado sem autoria explícita, sendo o espaço correspondente preenchido “com três sinais gráficos: ‘História da Campanha do Sul em 1827. Batalha de Ituzaingó, por ***.

Oferecida pelo visconde de Barbacena” (BOEIRA, 2013, p. 243). Em pesquisa dedicada ao resgate do passado rio-grandense como problema político-historiográfico no Brasil imperial, Luciana Fernandes Boeira atribuiu a autoria do texto a Pedro Eunápio da Silva Deiró (1829-1909), “literato baiano de posição reconhecidamente monarquista e amigo pessoal de José Maria da Silva Paranhos Júnior, barão do Rio Branco e sócio do IHGB havia muitos anos” (*ibidem*, p. 243).¹⁸

Eunápio Deiró, bacharel em Direito e reconhecido por sua habilidade oratória (BLAKE, 1893, p. 328-329), produziu um trabalho que, segundo Boeira (*ibidem*, p. 238), pode ser situado no contexto das transformações da escrita da história ao longo do século XIX. Nesse período, sob forte influência da matriz europeia — sobretudo francesa —, a historiografia aproximou-se progressivamente de critérios associados à cientificidade, afastando “paulatinamente a história dos saberes ligados à arte e à filosofia”. Nessa perspectiva, caberia ao historiador a tarefa de emitir “um julgamento justo dos fatos do passado” (*ibidem*, p. 240).

Valendo-se de sua formação jurídica, Deiró construiu uma narrativa que aproxima o historiador da figura de um advogado de defesa, apresentando seus argumentos a um leitor investido no papel de jurado (*ibidem*, p. 241). Desse modo, o texto busca sustentar a inocência do réu, “representado pelo marquês de Barbacena, considerado uma vítima das circunstâncias políticas de seu tempo” (*ibidem*, p. 242). No prefácio da obra, afirmou Deiró:

Ora, a campanha do Sul é avaliada conforme a tradição, corrente desde 1827. O historiador que a expusesse sinteticamente renovaria o erro tradicional; para dissipar esse erro, de necessidade deve examinar e discutir

uma por uma as peças e documentos do processo. Consequentemente a sua obra se ressentirá do defeito inerente a todo o processo, repetição e monotonia; não lhe é dado escrever uma obra correta com as formas estéticas. A falar a verdade, este assunto, ainda não está preparado para constituir-se domínio da história. É preciso discuti-lo e pleitear perante a opinião do país a causa da merecida fama do nome ilustre do general de Ituaingó. Não é uma matéria sem contestação; só à força de repetidas demonstrações muita gente se convencerá que não houve uma estrondosa derrota em 20 de fevereiro no Passo do Rosário. Só a crítica analítica das paixões políticas do tempo, dos interesses dos partidos, dos erros e loucuras do governo e do imperador, pode explicar como se formou a opinião nacional tão adversa ao marquês de Barbacena (RIHGB, 1886, p. 290 *apud* BOEIRA, 2013, p. 240-241).

Portanto, o impresso de Eunápio Deiró contribuiu para o esforço do 2º visconde de Barbacena em resgatar uma imagem positiva de seu pai. Contudo, a construção dessa memória não se limitou à Guerra da Cisplatina. Se, para Pedro Caldeira Brant, reafirmar a “grandeza” paterna significava garantir à família Brant um lugar de destaque nos panteões nacionais, para seu irmão Felisberto a estratégia envolveu destacar a participação do pai em episódios centrais do Primeiro Reinado, projetando-o como uma espécie de “testemunha ocular” dos principais acontecimentos da história nacional diante da “opinião pública” do final do oitocentos.

Em periódicos do final do século XIX e início do século XX, é recorrente a associação do 2º visconde de Barbacena à ideia de “memória viva” da história. Em artigo sobre a aclamação de d. João VI, o colunista Vieira Fazenda afirmou: “De

tantos testemunhos que presenciaram tão pomposas solenidades e luxuosos festejos só resta hoje talvez o sr. Barbacena, o patriarca dos brasileiros”.¹⁹ No mesmo jornal, em 6/7 de maio de 1902, o visconde foi novamente acionado por Fazenda para esclarecer o local exato da execução de Joaquim José da Silva Xavier, mártir da Inconfidência Mineira:

temos o venerado sr. visconde de Barbacena, crônica viva do Brasil e que prestes a atingir cem anos, sua memória não vacila e responde sempre pronto a todas as perguntas de algibeira. Ainda anteontem tivemos a ventura de ouvi-lo, durante perto de duas horas, discursar sobre as pessoas e causas do passado. S. Ex. levava-nos, no Instituto Histórico, notas preciosas sobre a Inconfidência Mineira das quais nos utilizaremos em tempo. Por nós perguntado sobre o local de execução de Tiradentes, S. Ex., sem inventar e com a franqueza que o caracteriza, declarou-nos ignorar o lugar certo, porque na sua mocidade nunca se ocupara desse assunto, contentando-se com o que passava por geralmente aceito²⁰ (A NOTÍCIA, 1906, p. 3, grifos nossos).

Como se observa, o visconde era representado como “crônica viva do Brasil” e elevado à condição de “patriarca dos brasileiros”, isto é, uma autoridade memorial cuja legitimidade decorria de sua longevidade e de sua suposta fidelidade aos fatos. Sua memória era apresentada como segura e confiável, mesmo em idade avançada, reforçando sua posição como depositário privilegiado do passado nacional.

Essa imagem foi reiterada por ocasião de seu centenário, em 1902,²¹ quando jornais publicaram notícias biográficas em sua homenagem. Cabe destacar que entre os autores que escreveram sobre sua trajetória estava o próprio Eunápio Deiró, o literato baiano que, anos antes, tivera

seu estudo sobre a Batalha do Passo do Rosário publicado anonimamente na *Revista do IHGB* de 1886, por iniciativa do 2º visconde de Barbacena.²²

O esforço de construção de uma “memória positiva” acerca da atuação do marquês de Barbacena na Guerra da Cisplatina torna-se ainda mais evidente quando se observa a primeira memória histórica do confronto publicada na RIHGB de 1860, redigida por J. J. Machado de Oliveira, secretário militar do exército brasileiro nas campanhas do Sul, em 31 de outubro de 1849. Nela, Machado de Oliveira buscou, a partir de suas recordações,

desviar da memória do honrado general em chefe, sob cujo comando operou-se aquela campanha, qualquer impressionamento, que por ventura hajam feito no ânimo público as falsas e aleivosas imputações, que lhe assacaram seus adversários, atribuindo caluniosamente só a ele o revés que sofreram as armas do Império na batalha de 20 de fevereiro [...] (RIHGB, 1860, p. 498-499, grifo nosso).

Assim como no estudo de Deiró, as memórias de Oliveira tinham como objetivo resguardar a imagem de Barbacena, afastando de sua trajetória as acusações formuladas por seus adversários políticos. Ao longo do texto, o autor constrói uma narrativa cuidadosa, na qual Barbacena não é responsabilizado pelo desfecho do confronto. Ao contrário, sustenta que a Batalha do Passo do Rosário não poderia ser interpretada como derrota, uma vez que

se revés pode-se conscienciosamente chamar o fato de retirar-se o exército brasileiro do campo de combate com pequena perda de homens, quando o inimigo a tivera triplicadamente maior; retirada que o exército executou lentamente e na melhor or-

dem possível, e só a efeito de ver-se privado da sua munição de guerra de reserva, por ter caído em poder do inimigo [...] (RIHGB, 1860, p. 499).

Nessa perspectiva, Machado de Oliveira valoriza o desempenho das tropas imperiais, ressaltando que sofreram menos baixas que o inimigo e atribuindo a perda da munição a circunstâncias fortuitas. Para o autor, não houve falhas estratégicas relevantes por parte de Barbacena, inclusive no que se refere ao posicionamento das tropas no rio de Santa Maria.

Entretanto, diferentemente da iniciativa do 2º visconde de Barbacena em 1886 — que, por meio do estudo de Deiró, buscava diretamente defender a memória paterna —, a publicação de 1860 apresenta um esforço adicional de apuração. Ao final do texto, a RIHGB reuniu ofícios encaminhados a participantes do confronto, com o objetivo de esclarecer pontos controversos da batalha. Entre os consultados estavam João Caetano Espinho, oficial subalterno da Cavalaria; José da Costa Barros Fonseca, tenente do 1º Regimento de Cavalaria; e o marquês de Caxias, conhecedor da região e em contato com oficiais envolvidos na campanha. A todos foi enviado um questionário composto por nove perguntas, sendo elas:

1.º Qual era a força efetiva do Exército Brasileiro, sob o comando do Marquês de Barbacena, com a devida especificação das três armas: e bem assim pelo que diz respeito ao exército argentino, ao tempo que invadira ele o território do Brasil, sendo comandado por D. Carlos Alvear?

2.º O movimento, que fizera o exército argentino, retrocedendo da posição que ocupara em S. Gabriel, na direção do Passo do Rosario (no rio de Santa Maria) partiu da deliberação tomada pelo General Alvear, de retirar-se efetivamente, transpondo

este rio; ou fora antes ardil de guerra? E n'uma, ou n'outra hipótese, escolheu o general argentino o campo da batalha; ou aceitou aquele, em que a presença do exército brasileiro, que o seguia a mão tente, o obrigou a combater?

3.º Quais eram os acidentes do terreno em que pelejaram os dois exércitos? E a qual deles mais favoreciam aqueles acidentes?

4.º Que posições e formatura tomaram as duas divisões do exército brasileiro em relação à linha de batalha do inimigo? E quais as cargas bem ou malsucedidas empreendidas por ambos os lados?

5.º Conservaram essas duas divisões do exército brasileiro as posições que haviam ocupado desde o começo da batalha, até o momento da sua retirada? E guardaram elas sempre entre si a devida distância, para se apoiarem reciprocamente, e evitar, desta sorte, que o inimigo interceptasse a comunicação entre ambas?

6.º Que tempo durou o combate, até que o exército brasileiro foi mandado retirar? E ordenara o Marquês de Barbacena essa retirada, por efeito de graves perdas, que sofressem os corpos do exército; ou fora ele obrigado a assim proceder por algum outro motivo justificável?

7.º O destacamento da força de 1.400 homens de cavalaria, comandada pelo Coronel Bento Manoel (hoje Tenente-General) dias antes da batalha, teve por objeto operar uma diversão nas forças do exército inimigo; ou simplesmente observar os movimentos deste? E em que distância do exército se achava Bento Manoel, no dia da batalha, e por que motivo não acudiu ele ao lugar do combate, logo que ouviu os primeiros tiros; retirando-se ao contrário para mais longe, como é voz constante?

8.º Que forças numéricas empenharam na ação os dois exércitos? E qual fora a perda de homens, que experimentaram ambos em suas fileiras; com indicação das circunstâncias em que tiveram lugar as maiores perdas parciais para cada um deles?

9.º Efetuada que foi a retirada do exército brasileiro, achava-se ele em estado de ir buscar novamente o inimigo, e tentar por segunda vez a sorte da guerra? No caso afirmativo, que motivos induziram o Marquês de Barbacena a proceder de outra sorte? (RIHGB, 1860, p. 569-570)

A análise desse questionário revela a tentativa, por parte dos membros do IHGB, de “sentenciar” os acontecimentos, isto é, de estabelecer uma versão autorizada sobre a atuação de Barbacena e o resultado do combate no Passo do Rosário. Nele, buscava-se aferir quais críticas dirigidas a Barbacena possuíam fundamento militar e quais seriam efetivamente resultado de instrumentalização política.

Passemos a examinar as respostas ofertadas por Espinho, Fonseca e Caxias. Os depoimentos dos militares indicam que a escolha do terreno teria favorecido o comandante argentino Carlos María de Alvear, sendo interpretada como um equívoco estratégico de Barbacena. Ao mesmo tempo, confirmam que as perdas brasileiras foram inferiores às do exército inimigo, embora reconheçam problemas de movimentação das tropas ao longo do embate. A retirada ordenada por Barbacena é avaliada de forma positiva, diante das condições adversas — especialmente a exaustão da cavalaria e a perda de parte da munição.

No que se refere à atuação da cavalaria comandada por Bento Manuel, os relatos de Caxias e Barros Fonseca convergem ao apontar sua ausência no combate, por motivos não esclarecidos. Já João Caeta-

no Espinho declarou não dispor de informações suficientes para oferecer um relato preciso sobre o desenrolar da batalha (RIHGB, 1860, p. 567-584).

Portanto, diante desse conjunto de evidências, é possível afirmar que, entre as três publicações analisadas sobre o litígio na Cisplatina, o texto de J. J. Machado de Oliveira foi aquele que mais se aproximou de um esforço de sistematização técnica da guerra, especialmente no que se refere à Batalha do Passo do Rosário. A partir dos referidos depoimentos, é possível concluir que a atuação de Barbacena não foi desastrosa, como os opositores políticos de d. Pedro I e do próprio marquês afirmaram nos periódicos da época, embora também não possa ser compreendida como isenta de críticas. Os depoimentos evidenciam erros de condução por parte do marquês, sobretudo quanto ao ardil de guerra elaborado pelo general Alvear na escolha do principal terreno da batalha. Sua retirada final, diante das adversidades verificadas no campo de batalha, mostrou-se uma decisão militar possível dentro das circunstâncias do combate.

No entanto, a construção de interpretações sobre a atuação de Barbacena não se restringiu ao âmbito do IHGB. Nas principais obras biográficas dedicadas ao marquês — a nota biográfica na *Galeria dos brasileiros ilustres*, de S. A. Sisson (1999); *A vida do marquês de Barbacena*, de Antônio Augusto da Costa Aguiar (1896); *O marquês de Barbacena*, de João Pandiá Calógeras (1982); e o perfil escrito por Rodrigo Otávio Filho (1944) em *Figuras do Império e da República* —, observa-se um movimento semelhante de atenuação das críticas dirigidas ao personagem. Em geral, essas narrativas procuram relativizar o impacto do episódio militar, como sintetiza Otávio Filho ao afirmar: “Um episódio militar de resultado incerto não

pode nem deve diminuir a glória de quem, como ele, dedicou sua vida ao serviço da pátria” (OTÁVIO FILHO, 1944, p. 43). Cabe, portanto, examinar, ainda que de forma sucinta, os contextos de produção dessas obras e as estratégias narrativas mobilizadas para enquadrar a participação de Barbacena na Campanha da Cisplatina.

Publicada inicialmente em fascículos mensais a partir de 1857 e reunida em volumes em 1867, a *Galeria dos brasileiros ilustres*, organizada por Sébastien Auguste Sisson, constituiu uma das primeiras obras de ampla circulação e relevância nacional no Império, sobretudo no ambiente da Corte do Rio de Janeiro (MENESES, 2008). A obra insere-se no projeto historiográfico promovido pelo IHGB desde sua fundação, em 1838, cujo objetivo era, como destaca Temístocles Cezar (2003), estruturar um modelo de escrita da história capaz de organizar os procedimentos e critérios para narrar a formação da nação.

Nesse contexto, o gênero biográfico foi legitimado como ferramenta central, permitindo difundir a trajetória dos “grandes homens” e transformá-los em referências para o público. Sob a proteção direta de d. Pedro II — estando a obra “debaixo de sua imediata proteção especial” —, a *Galeria* também se articula ao contexto político da conciliação (1853 – 1862), funcionando como um empreendimento de celebração e integração das elites imperiais, ao transformar a memória dessas figuras em modelo público de virtude e patriotismo (ENDERS, 2000, p. 41-62). Em interpretação distinta da de Temístocles Cezar e Armelle Enders, Tâmis Parron defendeu a *Galeria* como elemento “monarquista, bacharel e escravista”.²³ Para ele, a publicação de Sisson ajudava a reforçar um projeto de “construção de si” que a elite política queria instituir, isto é, de um grupo homogêneo intelectual e profissional-

mente “inverso aos interesses agrários ou mercantis da escravidão negra”.²⁴

Produzida por Sisson — litógrafo al-saciano radicado no Brasil desde 1852 e profundamente integrado às redes da elite imperial (MENESES, 2008, p. 9-16) —, a *Galeria* não foi, entretanto, obra de um único autor. Como demonstra Temístocles Cezar, trata-se de um empreendimento coletivo, marcado inclusive pelo “silêncio” quanto à identificação de seus colaboradores, o que revela as ambiguidades do gênero biográfico no oitocentos, situado entre a história e a memória e voltado também ao espaço público, para além dos círculos acadêmicos. A obra reuniu cerca de noventa notícias biográficas acompanhadas de retratos litografados, contando com a colaboração de importantes nomes da cena intelectual brasileira, como Manuel de Araújo Porto Alegre, José de Alencar, Joaquim Caetano Fernandes Pinheiro e Francisco Otaviano (CEZAR, 2003, p. p. 73-94).

Ainda segundo Cezar, essa diversidade de autores contribuiu para uma estrutura heterogênea, marcada por diferenças de estilo, extensão e abordagem, além da ausência de critérios organizativos mais rígidos, o que evidencia os limites de cientificidade que o próprio IHGB buscava consolidar (*ibidem*). Logo, a *Galeria dos brasileiros ilustres* não se vinculava diretamente a projetos partidários específicos, sendo mais adequada sua compreensão como parte de um esforço mais amplo de construção simbólica da nação — interpretação distinta da feita por Tâmis Paron, que incorre no erro de deslocar para a Galeria e para Sisson sua teoria da “política da escravidão”.²⁵

É nesse contexto que se insere a nota biográfica do marquês de Barbacena, na publicação de Sisson. Sua trajetória é apresentada à luz desse projeto de valorização das figuras imperiais, de modo que

a narrativa de sua participação na Guerra da Cisplatina não se limita a interpretar o conflito, mas evidencia como sua imagem e atuação política são mobilizadas no processo de construção de uma memória nacional. Na *Galeria*, Barbacena é exaltado como um militar valoroso que, mesmo diante de condições adversas, teria contido o avanço inimigo e contribuído para a pacificação do conflito, reforçando sua posição como figura de destaque na história do Império (SISSON, 1999, v. 2, p. 83-100).

Publicada em 1896,²⁶ a obra de Antônio Augusto da Costa Aguiar constitui, até onde se tem notícia, a mais extensa e detalhada biografia do marquês de Barbacena. Inserida nos padrões da escrita biográfica oitocentista, a publicação busca afirmar-se como narrativa de “plena verdade histórica”, sustentada, como declara o autor no prefácio, em “documentos oficiais e autênticos” provenientes do Arquivo Público (hoje Arquivo Nacional) (AGUIAR, 1896). Tal pretensão se materializa ao longo da obra por meio da ampla mobilização de fontes — cartas pessoais, ofícios governamentais, documentos diplomáticos, discursos parlamentares e notícias de jornais — utilizadas como evidência para legitimar a trajetória do biografado.

Esse procedimento dialoga com o que Valdeci Lopes de Araújo (2011) identifica como uma reconfiguração da noção de *historia magistra vitae* no século XIX. Longe de representar um anacronismo, o uso dessa ideia revela uma adaptação às demandas do período, no qual a história passa a desempenhar funções pedagógicas e morais, ainda que não mais centradas exclusivamente na imitação de exemplos. Como destaca Araújo, tratava-se de redefinir “o que e como” a história poderia ensinar (ARAÚJO, 2011, p. 145), sobretudo em um contexto marcado pela formação

dos Estados nacionais e pela necessidade de construir “comunidades imaginadas”, conceito desenvolvido por Benedict Anderson (2008). Nesse sentido, gêneros como biografias, necrologias e elogios históricos assumiram papel central na difusão de valores e na consolidação de referências simbólicas para a nação.

É nesse horizonte que se insere a obra de Costa Aguiar. Ao apresentar Barbacena como figura de “fino tato” e elevada distinção (AGUIAR, 1896, prefácio), o autor não apenas reconstrói sua trajetória, mas também a mobiliza como instrumento de educação moral e política de uma sociedade recém-saída da experiência colonial. A ênfase recai sobre o homem público — diplomata, militar e parlamentar —, em detrimento de aspectos da vida privada, reforçando um padrão típico da biografia oitocentista. Dessa forma, Barbacena é alçado à condição de personagem exemplar, associado à defesa do Império e do regime monárquico constitucional, integrando um repertório de figuras destinadas a simbolizar e legitimar a construção da nação brasileira. Nesse conjunto, destaca-se o espaço conferido à Guerra da Cisplatina: a participação do marquês de Barbacena no conflito ocupa 178 das 974 páginas da obra, evidenciando a centralidade desse episódio na construção de sua imagem.

No extenso espaço dedicado a Cisplatina, chama a atenção o fato de que a narrativa do conflito é uma republicação dos estudos de Eunápio Deiró publicados pelo 2º visconde de Barbacena na *Revista do IHGB* de 1886. A republicação é confirmada pelo próprio Deiró, que, em artigo publicado no jornal *A Notícia*, de 14/15 de abril de 1896, intitulado “O marechal senador marquês de Barbacena”, faz referência direta à obra recém-lançada. Na ocasião, o literato baiano elogia o trabalho de Aguiar, destacando que “os leito-

res, ávidos de novidades, que um cronista pachorrento se compraz de registrar com exatidão irrepreensível, podem fartar-se naquelas páginas escritas com veracidade e pronunciado entusiasmo”.²⁷

Deiró reconhece que a leitura exigia certa paciência, mas ressalta que a obra “deixa, porém, bem evidentes os acontecimentos daquela época” e “põe em relevo os caracteres enérgicos de brasileiros beneméritos”.²⁸ Acrescenta ainda que publicações dessa natureza cumpriam dupla função: de um lado, registravam os acontecimentos da história nacional — suprimindo, segundo ele, uma lacuna, já que os brasileiros “não temos o hábito e o gosto de escrever a história”—; de outro, ofereciam ensinamentos ao presente, servindo de lição

no meio das lutas e das contradições do presente: ministra um estudo comparativo e certamente profícuo a respeito das dificuldades de estabelecer uma forma de governo: as incoerências, as incertezas, as violências, as lutas, os despotismos do nascente Império de 1821 se reproduzem sob outros aspectos na República de 1889. (A NOTÍCIA, 1896, p. 3)²⁹

Dessa forma, evidencia-se, mais uma vez, a vinculação de Eunápio Deiró aos princípios associados à cientificidade da escrita da história no século XIX, bem como à dimensão moral e pedagógica que, conforme analisado por Valdeci Araújo, passou a caracterizar o saber histórico no período. Para Deiró, os exemplos do “nascente Império de 1821” funcionavam como chave interpretativa para compreender os impasses políticos da República instaurada em 1889, incluindo suas práticas autoritárias.

No mesmo artigo, o autor chama atenção para o fato de que Aguiar reproduziu “uma memória sobre a campanha do Sul

em 1827, oferecida pelo sr. visconde de Barbacena” à *Revista do IHGB* de 1886, ressaltando tratar-se de uma “memória, que não foi escrita, mas somente oferecida pelo honrado e distinto filho do marquês”.³⁰ Somente em novo artigo, publicado em 31 de julho de 1896, é que Eunápio Deiró assumiria a autoria dessa memória, explicitando, assim, sua participação direta na construção dessa narrativa sobre o conflito.³¹

Outra obra que dedicou importante espaço a respeito da atuação de Barbacena na Guerra da Cisplatina foi o livro *O marquês de Barbacena*, de João Pandiá Calógeras (1982). Publicado em 1932 pela Coleção Brasileira — segundo volume da Série V, da Biblioteca Pedagógica Brasileira, editada por Fernando de Azevedo (CARONE, 1976) —, a obra insere-se em um contexto de intensa produção intelectual voltada à interpretação do Brasil. Como observa Márcia de Almeida Gonçalves (2009), nas décadas posteriores à Revolução de 1930, proliferaram coleções dedicadas a refletir o presente à luz do passado, como a Coleção Azul e a Documentos Brasileiros.

Nesse cenário, embora Edgar Carone (1976, p. 212) tenha caracterizado a Coleção Brasileira como expressão de um pensamento conservador, pouco voltado à transformação social, estudos mais recentes, como o de Tolentino (2009), destacam sua importância para o debate historiográfico, especialmente no que diz respeito às potencialidades do gênero biográfico.

Esse debate se articulava ao chamado “boom biográfico” das décadas de 1920 a 1940, influenciado pela “biografia moderna”, associada a autores como Lytton Strachey e Wilhelm Dilthey, que defendiam o caráter híbrido do gênero, entre história e literatura (GONÇALVES, 2009; 2011). Nesse contexto, a biografia assumia também

uma função pedagógica e moral, voltada à construção de figuras exemplares para a formação nacional, em consonância com as políticas educacionais do governo Vargas (TOLENTINO, 2009).

É nesse horizonte que se insere a obra de Calógeras. Logo na introdução, o autor explicita sua preocupação em corrigir a memória negativa associada a Barbacena, afirmando que “[...] paira na mente popular a memória das calúnias que lhe prodigalizaram a inveja e o ódio daqueles a quem de tão alto dominava. Esse, em geral, o pago de nossos homens públicos” (CALÓGERAS, 1982, p. 3). Ao defender o biografado das acusações de corrupção — relacionadas, sobretudo, à sua atuação no Ministério da Fazenda —, Calógeras não apenas reabilita sua imagem, mas também critica uma prática recorrente na cultura política brasileira: o uso do argumento *ad personam* como mecanismo de deslegitimação de figuras públicas.

Essa postura pode ser compreendida à luz da própria trajetória do autor, que, segundo Carvalho (1935, p. 82), foi alvo de “uma das mais repugnantes campanhas de difamação” ao ocupar o Ministério da Fazenda no governo de Venceslau Brás. A experiência compartilhada entre biógrafo e biografado contribui para explicar o empenho de Calógeras em resgatar Barbacena como figura exemplar da história nacional. Nesse sentido, a obra reafirma o papel pedagógico da biografia ao propor, como afirma o autor, que “É o que nos move a mais fundamente conhecer o Brasil, para melhor amar e servir” (CALÓGERAS, 1982, p. 3).

Dividido em oito capítulos, o livro enfatiza, sobretudo, a atuação diplomática de Barbacena, destacando seu protagonismo em três momentos centrais da política externa do Primeiro Reinado: o reconhecimento da Independência, a crise suces-

sória portuguesa e a Guerra da Cisplatina. Ao privilegiar essas dimensões, Calógeras reforça a imagem do marquês como um dos principais homens públicos do Império, cuja trajetória deveria ser incorporada ao repertório simbólico da nação.

Nesse mesmo horizonte interpretativo — marcado pela função pedagógica da biografia e pela tentativa de reabilitação de figuras públicas —, João Pandiá Calógeras mobiliza a trajetória de Barbacena para responder às críticas construídas ao longo do século XIX. Ao tratar das ações de Caldeira Brant que antecederam a Batalha do Passo do Rosário, o autor procura confrontar diretamente a opinião pública da época, que o qualificava como um “general de antessalas dos potentados do dia e estrategista de antecâmaras rescendentes a almíscar” (CALÓGERAS, 1982, p. 57). Segundo o biógrafo, tais acusações derivavam de uma “propaganda injusta”, vinculada à “luta da Assembleia contra o imperador e seu governo”, sendo a “guerra movida ao marquês” apenas “um simples capítulo dessa ofensiva política” (*ibidem*, p. 63), cujos efeitos ainda persistiam na memória coletiva.

Dessa forma, ao escrever na década de 1930, Calógeras buscava reparar essas “injustiças históricas”, não apenas no que se refere à sua atuação política — marcada pela “fama” de corrupto, associada à sua saída do Ministério da Fazenda —, mas também no que diz respeito à sua atuação militar na Guerra da Cisplatina. Nesse sentido, Barbacena é apresentado como um comandante experiente e estrategicamente habilidoso, responsável por introduzir treinamento mais sistemático às tropas e por conduzir manobras que teriam influenciado o posicionamento do exército inimigo em São Gabriel, na direção do Passo do Rosário. Assim, a escolha do terreno por Carlos María de Alvear

é reinterpretada como resultado indireto das estratégias de Barbacena, e não como evidência de superioridade adversária.

Nessa linha argumentativa, Calógeras rejeita a ideia de que o confronto tenha sido resultado de uma emboscada, entendida como produto da “propaganda perversa do ódio” (*ibidem*, p. 57). Ao contrário, atribui o desfecho do combate a fatores externos à condução de Barbacena, destacando a ausência da cavalaria de 1.500 homens comandada por Bento Manoel e a responsabilidade do ministro da Guerra, conde de Lages, pela falta de suprimentos:

que responsabilidade recai sobre o ministro da Guerra, o conde de Lages, que não remetia os elementos (armas, munições e gente) que o marechal com suficiente antecipação lhe pedia? Sobre o chefe da cavalaria ligeira que, apesar das ordens, embora fosse dever intuitivo, não soube ‘*marcher au canon*’? (CALÓGERAS, 1982, p. 57)

Calógeras construiu uma narrativa voltada à relativização da derrota, ao sustentar que a batalha não alterou significativamente o curso da campanha, uma vez que “a Batalha de Passo do Rosário em nada havia melhorado a situação argentina [...] a ponto do governo julgar ser a paz com o Brasil questão de vida ou de morte” (*ibidem*). Para Calógeras, Barbacena teria conseguido transformar forças inicialmente desorganizadas em um exército capaz de enfrentar o inimigo em condições desfavoráveis, evidenciadas pela disparidade numérica — “6.000 brasileiros e 12 peças contra 8.000 argentinos e uruguaios e 24 canhões” (*ibidem*, p. 60) —, ainda assim com menores perdas do lado brasileiro.

Por fim, a interpretação construída por Calógeras dialoga diretamente com a

tradição memorialística consolidada nas *Revistas do IHGB* entre 1860 e 1886, posteriormente reforçada pelo 2º visconde de Barbacena ao oferecer para publicação os escritos de Eunápio Deiró (RIHGB, 1886, p. 289-554). Tal continuidade evidencia a persistência de um mesmo esforço narrativo de reabilitação da figura do marquês, agora atualizado no contexto intelectual e político das décadas de 1930 e 1940.

Em continuidade com a tradição interpretativa que atravessa as obras de Costa Aguiar e Pandiá Calógeras, Rodrigo Otávio Filho (1944) também procurou atenuar as críticas dirigidas à atuação de Barbacena na Batalha do Passo do Rosário. Em *Figuras do Império e da República*, publicada em 1944, o autor reúne seis ensaios biográficos — quatro dedicados a personagens do Império (marquês de Barbacena, visconde de Mauá, general Osório e Tavares Bastos) e dois da República (Prudente de Moraes e Ubaldo do Amaral) (OTÁVIO FILHO, 1944) —, inserindo-se no mesmo contexto intelectual que marcou a produção de Pandiá Calógeras.

Ao longo da obra, é possível identificar dois traços centrais da escrita biográfica das décadas de 1930 e 1940: de um lado, a preocupação em construir figuras exemplares, com função pedagógica na formação nacional; de outro, o debate acerca das relações entre biografia, história e literatura, que relativizava as pretensões de objetividade do discurso historiográfico. Sobre esse último aspecto, ao comentar a dificuldade de traçar o perfil de Barbacena, Otávio Filho afirmou:

Difícil, difícilíssimo, isto sim, será traçar-lhe o perfil, principalmente a quem não ignora a lição de Maurois, de que esse gênero de literatura pede os escrúpulos da ciência, os encantamentos da arte, a verdade sensível do romance. Tornam-se,

pois, necessários muita prudência e tato (OTÁVIO FILHO, 1944, p. 12).

Tal posicionamento revela sua adesão a uma concepção de biografia romanceada, inspirada em André Maurois — a quem o autor chegou a receber na Academia Brasileira de Letras —, segundo a qual seria possível conciliar os “escrúpulos da ciência” com os “encantamentos” da literatura. Nesse sentido, assim como em Calógeras, a reconstrução da trajetória de Barbacena não se limita à análise factual de sua atuação, mas integra um projeto mais amplo de valorização de personagens históricos como referências simbólicas para a nação.

Rodrigo Otávio Filho, embora destaque a participação de Barbacena no comando das tropas imperiais na Guerra da Cisplatina, opta por enfatizar outro eixo interpretativo: a caracterização do marquês como um homem à frente de seu tempo, contrastado à “pasmaceira” de sua época. Para sustentar essa leitura, o autor estabelece um paralelo com Irineu Evangelista de Souza, o visconde de Mauá — segunda figura biografada em sua obra —, sugerindo uma continuidade entre ambos. No ensaio dedicado a Mauá, Otávio Filho explicita essa relação ao afirmar:

Procurando seguir a linha lógica do progresso nacional — caso a lógica, pelos tempos que correm, possa ser invocada como base de raciocínio —, vamos encontrar, na atividade de Mauá, **como que a continuação de outra, surgida no princípio do século passado, nos últimos tempos do jugo colonial e nos primeiros de nossa vida independente: a atividade do marquês de Barbacena.** (OTÁVIO FILHO, 1944, p. 53, grifos meus)

Dessa forma, o visconde de Mauá é apresentado como herdeiro do “espírito

de iniciativa” de Barbacena, ambos associados a um mesmo projeto de modernização material do País. Ao aproximar essas trajetórias, Otávio Filho reforça a ideia de que figuras como Barbacena não apenas participaram de eventos políticos e militares relevantes, mas também integraram um movimento mais amplo voltado à inserção do Brasil no rol das nações consideradas desenvolvidas.

CONCLUSÃO

A análise das produções memorialísticas e biográficas sobre Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveria e Horta permite identificar a construção de um conjunto relativamente coeso de representações acerca do marquês de Barbacena. Entre elas, destacam-se a imagem do homem público exemplar, defensor do regime monárquico, diplomata hábil e militar injustiçado pelas circunstâncias políticas de seu tempo. Essa memória foi mobilizada de forma reiterada tanto por memorialistas, biógrafos quanto por seus próprios filhos, que atuaram diretamente na seleção, organização e difusão de documentos e narrativas destinadas a resguardar a honra e a projeção pública do personagem. Nesse processo, aspectos considerados negativos — como as críticas à sua atuação na Guerra da Cisplatina — foram sistematicamente relativizados ou reinterpretados, enquanto suas virtudes políticas, diplomáticas e militares foram amplificadas e transformadas em elementos constitutivos de uma identidade positiva e exemplar.

Entretanto, apesar de ser lembrado em pesquisas biográficas em um período aproximado de 87 anos, Caldeira Brant caminhou para um completo ostracismo a respeito de sua memória. Os limites da consolidação de Barbacena no panteão dos heróis duradouros da nação — como

Caxias e Osório, figuras militares de maior projeção na memória coletiva brasileira — podem ser compreendidos a partir de algumas hipóteses.

A primeira delas relaciona-se ao próprio significado histórico da Batalha do Passo do Rosário. A necessidade permanente de reabilitação do episódio — isto é, de reavaliar se houve ou não derrota das tropas brasileiras no conflito —, sobretudo a partir da segunda metade da década de 1880, evidencia os limites simbólicos da campanha cisplatina. Como destacou Luciana Fernandes Boeira (2013), esse movimento ocorreu em um momento de profunda crise político-social da monarquia, ao mesmo tempo em que o Exército Brasileiro ascendia politicamente no cenário nacional em razão da vitória na Guerra do Paraguai (LE MOS, 2014, p. 401-444). Nesse contexto, a reabilitação de Barbacena também servia para reafirmar o papel político do Exército durante a crise final do Império.

Todavia, diferentemente de Caxias e Osório — vinculados a uma campanha reconhecidamente vitoriosa e incorporada à memória nacional, a Guerra do Paraguai —, Barbacena permaneceu associado a um conflito que, em última instância, resultou na perda da Cisplatina para o Império do Brasil e no surgimento de um novo Estado-Nação, o Uruguai. Ainda que seja possível relativizar a ideia de derrota absoluta brasileira no Passo do Rosário, o conflito permaneceu marcado, na memória pública, pela imagem de um desfecho militar e diplomático pouco glorioso.

Some-se a isso a reflexão de Joel Candau (2012) em seu estudo sobre as relações entre memória e identidade. Segundo o autor, quando uma memória deixa de exercer função legitimadora do presente — isto é, quando perde sua capacidade de reforçar tradições e identidades coletivas —, ela

tende progressivamente ao enfraquecimento, até se descolar da vida do grupo e desaparecer (*ibidem*, p. 123). Seria equívocado afirmar que Barbacena passou a ser simplesmente “esquecido” após a Proclamação da República e a construção de uma nova memória nacional sob valores republicanos. Evidentemente, a mudança de regime contribuiu para o progressivo apagamento de sua figura. Contudo, os sinais de enfraquecimento de sua memória pública já eram perceptíveis antes.

Após sua morte, em 13 de junho de 1842, surgiram protestos contra o “silêncio absoluto que a imprensa brasileira tem guardado sobre a morte do marquês de Barbacena, cidadão distinto e prestimoso, que a tantos respeitos honrou a pátria com seus raros talentos, ilustração e variados serviços” (BN. *Jornal do Comercio*, n. 247, p. 2, 17 set. 1842). A nota, assinada sob o pseudônimo de “Um Fluminense”, longe de contradizer nossa hipótese, reforça a percepção de que o esforço de fixação de Barbacena como integrante do “panteão” de grandes figuras da história imperial constituiu, sobretudo, um empreendimento particular de seus filhos — Pedro e Felisberto — e de biógrafos ligados afetivamente à família, mais do que uma política memorial promovida pelos intelectuais do *IHGB*.

É significativo, nesse sentido, que o marquês não tenha recebido sequer uma nota biográfica nas edições da *Revista do IHGB*, mesmo tendo um de seus filhos, Felisberto, integrado os quadros da instituição, principal responsável pela formulação de um projeto historiográfico voltado à escrita da história nacional. Tal ausência sugere os limites da incorporação de Barbacena à memória oficial do Império.

José Murilo de Carvalho (2009) destacou, ainda, a existência de um distanciamento geracional entre os homens que

fundaram o Império e aqueles nascidos durante o Segundo Reinado. Enquanto a primeira geração viveu os dramas da Regência, os segundos já não compartilhavam das mesmas preocupações em torno da unidade territorial e da consolidação do Estado imperial. Além disso, em oposição à antiga elite política, fortemente vinculada ao funcionalismo público, os homens da chamada “geração de 1870” eram, em grande medida, profissionais liberais, mais livres para criticar tanto o governo quanto a própria estrutura social do Império.

Nesse contexto, a “velha guarda” de políticos, responsável pela fundação da monarquia, passou a ser percebida como símbolo de um modelo político conservador incapaz de acompanhar os ideais de modernidade que circulavam na Europa da segunda metade do século XIX (ALONSO, 2002). Assim, figuras como o marquês de Barbacena perderam progressivamente sua capacidade de funcionar como referências legitimadoras de um determinado projeto de nação. Aos poucos, sua memória foi sendo deslocada para as margens da narrativa nacional, processo que nem mesmo os trabalhos produzidos na primeira metade do século XX conseguiram reverter de forma duradoura.

O breve estudo aqui exposto sobre sua participação no embate cisplatino possibilitou identificar alguns elementos que foram selecionados, a fim de instituir uma identidade ao referido personagem. Logo, pudemos aferir algumas manipulações de memória que foram propostas dentro do processo de construção de uma identidade sobre o marquês. Dessa forma, o percurso aqui analisado revela que a memória a respeito do marquês de Barbacena não foi resultado espontâneo da tradição histórica, mas sim fruto de disputas, seleções e enquadramentos narrativos que

responderam a diferentes contextos políticos e intelectuais — do Primeiro Reinado às décadas iniciais do século XX. Nesse sentido, mais do que recuperar “o que de fato ocorreu”, os textos examinados revelam como se buscou dar sentido ao passado, atribuindo ao marquês um lugar específico na história nacional.

O estudo aqui apresentado contribui também para os debates recentes sobre a Guerra da Cisplatina. Ainda que não se pretenda, neste momento, resolver de forma definitiva a questão acerca da atuação de Barbacena na Batalha do Passo do Rosário, torna-se evidente que não é possível compreender o conflito sem considerar o

papel central desempenhado por ele, bem como que a análise de sua atuação na guerra está indissociavelmente ligada às disputas políticas internas travadas entre d. Pedro I e seus aliados frente a seus opositores, no que diz respeito aos projetos de Estado e de nação defendidos à época.

Assim, o conhecimento das produções biográficas e memorialísticas sobre sua trajetória revela-se fundamental para uma leitura mais ampla e crítica do conflito platino, permitindo não apenas revisitar os acontecimentos, mas também compreender as formas pelas quais eles foram narrados, disputados e reinterpretados ao longo do tempo.

REFERÊNCIAS

Fontes manuscritas

Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BN). Seção de Manuscritos

CARTA de Pedro Caldeira Brant, conde de Iguaçu, a José Alexandre Teixeira de Melo. Rio de Janeiro, 14 jun. 1886. Manuscrito. Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Fundo Conde de Iguaçu. Cota: I-02, 12, 059.

CARTA de Pedro Caldeira Brant, conde de Iguaçu, a José Alexandre Teixeira de Melo. Rio de Janeiro, 16 jul. 1886. Manuscrito. Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Fundo Conde de Iguaçu. Cota: I-02, 12, 060.

CARTA de Pedro Caldeira Brant, conde de Iguaçu, a José Alexandre Teixeira de Melo. Rio de Janeiro, 4 ago. 1886. Manuscrito. Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Fundo Conde de Iguaçu. Cota: I-02, 12, 061.

Memórias genealógicas e históricas da família Brant e outras transcrições e originais, por Pedro Caldeira Brandt. Rio de Janeiro: [s. n.], [s. d.]. p. 5v. Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Mss 17, 1, 016.

Fontes impressas

Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BN). Seção de Periódicos/Hemeroteca Digital

AURORA Fluminense (A): Jornal Político e Litterario. n. 65, 9 jul. 1828. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional Digital Brasil. Disponível em: <http://memoria.bn.br/>

DocReader/706795/211. Acesso em: 10 jun. 2025. *Jornal do Commercio*, Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional Digital Brasil, n. 247, 17 set, p.2, 1842. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/364568_03/3731. Acesso em: 10 jan. 2025.

JORNAL do Commercio. n. 247, 17 set. 1842, p. 2. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/364568_03/3731. Acesso em: 10 jan. 2025.

O MARECHAL senador marquês de Barbacena. *A Notícia*, 14/15 abr. 1896, p. 3. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=1401>. Acesso em: 6 jul. 2025.

O MARECHAL senador marquês de Barbacena. *A Notícia*, 31 jul./1º ago. 1896. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=1401>. Acesso em: 6 jul. 2025.

UMA PÁGINA do Império. *A Notícia*, 14/15 abr. 1905. Biblioteca Nacional. Seção de Periódicos. Rolo PR-SPR 2515 – jan. a abr. ano XII, n. 93, p. 3.

UM POUCO do passado. *A Notícia*, Rio de Janeiro, 2/3 dez. 1905, p. 3. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=12209>. Acesso em: 5 jun. 2015.

ACLAMAÇÃO de D. João VI. *A Notícia*, 6/7 fev. 1906, p. 3. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=12437>. Acesso em: 5 jun. 2025.

TIRADENTES (depoimentos dos velhos). *A Notícia*, 6/7 maio 1906, p. 3. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=8598>. Acesso em: 5 jun. 2025.

Biblioteca Nacional de Portugal (BNP). Periódicos, impressos e publicações

IMPARCIAL. n. 62, 23 jun. 1827. Sala dos Microfilmes. Biblioteca Nacional. J.288B.

Memórias oferecidas à nação brasileira pelo conselheiro GOMES DA SILVA, Francisco. *Memórias oferecidas à nação brasileira*. Londres: Impresso por L. Thompson, 19, Great St. Helens, 1831. Sala de Leitura Geral. H.G. 34.613 V.

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

DICIONÁRIO biográfico da viscondessa de Cavalcanti. Lata III. Envelope 79.

NOTÍCIA sobre o falecimento do visconde de Barbacena. 29 maio 1906.

“VISCONDE de Barbacena”, por Eunápio Deiró. 20 jul. 1902.

Publicações e impressões



PEIXOTO, Rafael Cupello. Entre a atuação militar e a construção da memória: o marquês de Barbacena na campanha da Cisplatina.

HISTÓRIA da campanha do Sul por ***. Batalha de Ituzaingó. Oferecida pelo visconde de Barbacena. RIHGB, Rio de Janeiro, t. XLIX, v. 1, p. 289-554, 1886.

RECORDAÇÕES históricas que se prendem especialmente à campanha de 1827, na guerra travada entre o Brasil e a República Argentina, sobre a questão da província Cisplatina, e durante o comando do tenente-general marquês de Barbacena, general em chefe do exército que operou naquela campanha. Por J. J. Machado de Oliveira. RIHGB, Rio de Janeiro, t. XXIII, p. 497-584, out./dez. 1860.

Reminiscências da campanha de 1827 contra Buenos Aires. Pelo coronel A. A. F. de Seweleh. Traduzido do alemão pelo dr. Manoel Thomaz Alves Nogueira. RIHGB, Rio de Janeiro, t. XXXVII, p. 399-462, jul./dez. 1874.

Obras de referência

BLAKE, Augusto Victorino A. Sacramento. *Dicionário bibliográfico brasileiro*. v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.

BLAKE, Augusto Victorino A. Sacramento. *Dicionário bibliográfico brasileiro*. v. 7. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902.

GUIMARÃES, A. *Diccionario Bio-Bibliográfico Brasileiro de diplomacia, política externa e direito internacional*. Rio de Janeiro: Ed. de Autor, 1938.

Teses e Dissertações

BOEIRA, Luciana Fernandes. *Como salvar do esquecimento os atos bravos do passado rio-grandense: a província de São Pedro como um problema político-históriográfico no Brasil imperial*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

MENESES, Paulo Roberto de J. *Sociedade, imagem e biografia na litografia de Sebastião Sisson*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

PEREIRA, Aline P. *A Monarquia constitucional representativa e o lócus da soberania no Primeiro Reinado: Executivo versus Legislativo no contexto da Guerra da Cisplatina e na formação do Estado do Brasil*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

TOLENTINO, Thiago Lenine. *Monumentos de tinta e papel: cultura e política na produção biográfica brasileira (1935 – 1940)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

Bibliografia

AGUIAR, Antônio Augusto da Costa. *Vida do Marquez de Barbacena*. Rio de Janeiro: Im-



prensa Nacional, 1896.

ALMEIDA, Carla. Maria Carvalho de. Uma nobreza da terra como projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. In: FRAGOSO, João. L. R.; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos J. de (org.). *Conquistadores e negociantes: história das elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 121-194.

ALONSO, Ângela. *Ideias em movimento: a geração 1870 na crise do Brasil-Império*. São Paulo: Paz & Terra, 2002.

ANDERSON, Benedict. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ARAÚJO, V. L. Sobre a permanência da expressão *historia magistra vitae* no século XIX brasileiro. In: MOLLO, H. M.; NICOLAZZI, F. (org.). *Aprender com a história? O passado e o futuro de uma questão*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. p. 131-147.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista. *Conquista, mercês e poder local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime*. Almanack Braziliense. São Paulo: USP n. 2, p. 21-34, 2005.

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

CALÓGERAS, João Pandiá. *O marquês de Barbacena*. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília, 1982.

CALÓGERAS, João Pandiá. *Política Exterior do Império*. v.2. Brasília: Câmara dos Deputados, 1989.

CANDAU, Joel. *Identidade e memória*. São Paulo: Contexto, 2012.

CARONE, Edgard. Notícias sobre “Brasilianas”. *Perspectivas: Revista de Ciências Sociais* Araraquara, ano 1, v. 1, p. 207-213, 1976. Disponível em: www.seer.fclar.unesp.br/perspectivas/article/download/1491/1195. Acesso em: 10 jul. 2025.

CARVALHO, José Murilo de; BASTOS Lúcia.; BASILE Marcello. (org.). *Às armas cidadãos! Panfletos, manuscritos da Independência do Brasil (1820-1823)*. São Paulo: Companhia das Letras; Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2012.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial / O teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

CARVALHO, José Murilo de. Radicalismo e republicanismo. In: NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das (org.). *Repensando o Brasil do oitocentos: cidadania, política e liberdade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 19-48.

CEZAR, T. Livros de Plutarco: biografia e escrita da história no Brasil do século XIX. *MÉ-*

PEIXOTO, Rafael Cupello. Entre a atuação militar e a construção da memória: o marquês de Barbacena na campanha da Cisplatina.

T/S: história & cultura, Caxias do Sul, v. 2, n. 3, , jan./jun, p. 73-94, 2003.

ENDERS, Armelle. O Plutarco brasileiro: a produção dos vultos nacionais no Segundo Reinado. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 14, n. 25, p. 41-62, jul. 2000. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2114>. Acesso em: 10 jan. 2024.

FERREIRA, Pablo; WINTER, Murillo Dias. Os 200 anos da Guerra da Cisplatina: abordagens transnacionais em meio a celebrações nacionais: apresentação do dossiê. *Tempo*, Niterói, v. 31, n. 3, p. 1-7, set. 2025. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tem/>. Acesso em: 23 maio 2026.

GONÇALVES, Marcia de Almeida. *Em terreno movediço*: biografia e história na obra de Octávio Tarquínio de Sousa. Rio de Janeiro: Eduerj, 2009.

GONÇALVES, Marcia de Almeida. História ou romance? A renovação da biografia nas décadas de 1920 a 1940. *ArtCultura*, Uberlândia, v. 13, n. 22, p. 119-135, jan./jun. 2011.

GONÇALVES, Roberta Teixeira. General Alvear: a construção da vitória de Ituzaingó. In: ENCONTRO INTERNACIONAL DA ANPHLAC, 11., 2014, Niterói. *Anais [...]*. Niterói, 2014. p. 1-11.

HORTA, Cid Rebelo. Famílias governamentais de Minas Gerais. *Análise & Conjuntura*, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, p. 111-142, maio/ago. 1986.

LEMO, Renato. A alternativa republicana e o fim da monarquia. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial*. v. III. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 401-444.

LEVI, Giovanni. Usos da biografia. In: FERREIRA, M. de M.; AMADO, J. (org.). *Usos e abusos da história oral*. 2. ed. Tradução de Luiz A. Monjardim, Maria L. L. V. de Magalhães, Glória Rodrigues e Maria C. C. Gomes. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1998. p. 167-182.

LEVI, Giovanni. O trabalho do historiador: pesquisar, resumir, comunicar. *Revista Tempo*, Rio de Janeiro, v. 20, n.36, p. 1-20. 2014.

OCTÁVIO, Rodrigo. *Minha memória dos outros*. Rio de Janeiro: Livraria Jose Olympio Editora, 1934.

OTÁVIO FILHO, Rodrigo. *Figuras do Império e da República*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Zelio Valverde, 1944.

PARRON, T. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826 – 1865)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PARRON, T. A “*Galeria dos brasileiros ilustres*”: S. A. Sisson e a elite imperial. Disponível em: <http://www.bbm.usp.br/node/739>. Acesso em: 10 jan. 2018.

PEIXOTO, Rafael Cupello. *O marquês de Barbacena: política e sociedade no Brasil imperial (1796 – 1841)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2022.

POLLAK, M. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

SALLES, R. *Guerra do Paraguai: escravidão e cidadania na formação do Exército*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Semanário Cívico: Bahia, 1821 – 1823*. Salvador: Ed. da Universidade Federal da Bahia, 2008.

SISSON, S. A. *Galeria dos brasileiros ilustres*. v. 2. Brasília: Senado Federal, 1999.

SOARES, Rodrigo Goyena. *Entre oligarquias: as origens da República Brasileira (1870-1920)*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2024.

SOARES, Rodrigo Goyena. A Guerra de Sessenta Anos. A região-mundo platina e as causas do conflito de 1864. In: MARQUESE, Rafael de Bivar *et al.* *Sistemas, tempos e espaços: Lab-Mundi em dez anos de fazer historiográfico*. São Leopoldo: Casa Leiria, 2024, p. 245-261.

NOTAS

¹ Para uma melhor compreensão acerca da produção historiográfica uruguaia sobre o conflito, cf. FERREIRA; WINTER, 2025, p. 1-7.

² Acerca de importante debate sobre a política externa brasileira no período monárquico, cf. PEREIRA, 2007, p. 51-76.

³ Partilhamos do conceito de “nobreza da terra” defendido por Maria Fernanda Bicalho, que o define como resultado de algumas práticas sociais das elites coloniais, referenciadas em uma cultura política do Antigo Regime, adquirindo modelos e valores sociais próprios, como o desenvolvimento de um discurso e uma prática genealógica, assim como a ideia de que a elite colonial teria raízes aristocráticas em razão tanto das origens de seus colonizadores como do caráter de conquista dessa colonização. Cf. BICALHO, 2005, p. 21-34.

⁴ A informação sobre a data de nomeação foi retirada de Pandiá Calógeras. Cf. CALÓGERAS, 1982, p. 83-84.

⁵ Segundo Pierre Bourdieu, o “campo político” é o lugar de concorrência pelo poder. Nele, são gerados produtos políticos, problemas, programas, análises, expressões, comentários e conceitos. Em tempos sem crise, a produção de formas de percepção e de expressões politicamente atuantes e legítimas é monopólio dos profissionais. Por conseguinte, é um espaço de conflito e de disputa, visando obter um poder simbólico, que nada mais é do que a capacidade de um indivíduo ou grupo de obter para si um capital simbólico capaz de conquistar o poder político. O campo político dá-se dentro de um jogo político, no qual todos aderem às suas regras e as aceitam. Cf. BOURDIEU, 2012.

⁶ Carta imperial pela qual d. Pedro I fez mercê ao visconde de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes, do título de marquês de Barbacena, em 4 de novembro de 1826. Arquivo Nacional (Brasil). Fundo Marquês de Barbacena. BR AN, RIO.Q1.0.DPE.18, p. 1.

⁷ Conhecida pelos historiadores platinos como Batalha de Ituzaingó. Todavia, ela será nomeada da maneira como é conhecida no Brasil, isto é, Batalha do Passo do Rosário.

⁸ O *Semanário Cívico*, publicado a partir de 1º de março daquele ano, por iniciativa do comerciante português José da Silva Maia, configurou-se como um periódico de orientação marcadamente conservadora, alinhado à defesa do domínio colonial lusitano. Nesse sentido, sua atuação insere-se no conjunto da chamada imprensa absolutista do período. Conforme observa Nelson Werneck Sodré, em sua análise crítica presente em *História da Imprensa no Brasil*, o periódico teria sido alvo de forte rejeição entre os contemporâneos, chegando a receber, na Bahia, o apelido pejorativo de “semanário cínico”, indicativo das tensões políticas e simbólicas que atravessavam o campo da opinião pública naquele contexto. Cf. BRASIL, Bruno. Bicentenário da Independência | *Semanário Cívico*: o inimigo luso-baiano da Independência. 27 set. 2020. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/bicentenario-da-independencia-semanario-civico-o-inimigo-luso-baiano-da-independencia/>. Acesso em: 15 jun. 2025.

⁹ Panfleto de 1º março de 1821. Cf. CARVALHO; BASTOS; BASILE, 2012, p. 58-59. Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves destacou que o emprego do termo “república”, no período em questão, expressava os sujeitos que se opunham às instituições tradicionais. Logo, se Barbacena colocava-se a favor da autonomia administrativa do Brasil perante Portugal, ele, então, era um “republicano”, porque era contrário aos princípios das cortes, que defendiam a manutenção do Reino Unido luso-brasileiro, sob os moldes “tradicionais”, ao pregar um maior poder de atuação da antiga metrópole sobre o Reino do Brasil.

¹⁰ Sobre os acontecimentos do movimento de fevereiro de 1821 na Bahia, bem como o desenrolar dos acontecimentos a respeito do “partido felisbertino”, cf. PEIXOTO, 2022, p. 148-160.

¹¹ Carta de Francisco Gomes da Silva, de 13 de outubro de 1828, ao marquês de Barbacena. Arquivo Nacional (Brasil). Fundo Marquês de Barbacena. BR AN, RIO.Q1.0.DIL.244.

¹² Sobre a relação entre o marquês de Barbacena e Francisco Gomes da Silva, cf. PEIXOTO, 2022, p. 174-222.

¹³ Carta de Pedro Caldeira Brant, conde de Iguaçu, a José Alexandre Teixeira de Melo. Rio de Janeiro, 16 jul. 1886. Manuscrito. Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Fundo Conde de Iguaçu. Cota: I-02, 12, 060. Grifos nossos.

¹⁴ Carta de Pedro Caldeira Brant, conde de Iguaçu, a José Alexandre Teixeira de Melo. Rio de Janeiro, 4 ago. 1886. Manuscrito. Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Fundo Conde de Iguaçu. Cota: I-02, 12, 061.

¹⁵ *Memórias genealógicas e históricas da família Brant e outras transcrições e originais por Pedro Caldeira Brant*. Rio de Janeiro: [s. n.], [s. d.]. p. 5v. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Seção de Manuscritos. Mss 17, 1, 016. Existe uma cópia do documento microfilmado pela Biblioteca, cf. microfilme MS-439.

¹⁶ Recordações históricas que se prendem especialmente à campanha de 1827, na guerra travada entre o Brasil e a República Argentina, sobre a questão da província Cisplatina, e durante o comando do tenente-general marquês de Barbacena, general em chefe do exército que operou naquela campanha. Por J. J. Machado de Oliveira. RIHGB, Rio de Janeiro, t. XXIII, p. 497-584, out./dez. 1860; Reminiscências da campanha de 1827 contra Buenos Aires, pelo coronel A. A. F. de Seweleh. RIHGB, Rio de Janeiro, t. XXXVII, p. 399-462, jul./dez. 1874; História da Campanha do Sul por ***. Batalha de Ituzaingó. Oferecida pelo visconde de Barbacena. RIHGB, Rio de Janeiro, t. XLIX, v. 1, p. 289-554, 1886. Em ata da sessão magna, de 21 de outubro de 1908, Max Fleiss, 1º secretário perpétuo do IHGB, fez referência a uma carta, oferecida pelo dr. Paulo de Figueiredo Parreiras Horta ao instituto, do marquês de Barbacena a Salvador José Maciel, presidente da província do Rio Grande do Sul, datada de 16 de janeiro de 1827. Nela, o marquês relatou as privações e dificuldades que enfrentava na Campanha do Sul, pedindo o apoio dos membros da província no conflito. Cf. RIHGB, Rio de Janeiro, t. LXXI, pt. II, p. 598, 1908.

¹⁷ Sobre a Guerra do Paraguai, cf. SALLES, 1990.

¹⁸ Em artigo de 31 de julho/1º de agosto de 1896, Eunápio Deiró assumiu a autoria pela publicação oferecida pelo 2º visconde de Barbacena à RIHGB de 1886. Cf. O MARECHAL senador marquês de Barbacena. *A Notícia*. 31 jul./1º ago. 1896. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional Digital Brasil. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=1401>. Acesso em: 6 jul. 2025.

¹⁹ ACLAMAÇÃO de D. João VI. *A Notícia*, 6/7 fev. 1906, p. 3. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=12437>. Acesso em: 5 jun. 2025. Grifo nosso. Em artigo sobre d. Amélia, segunda imperatriz, mais uma vez, Vieira Fazenda recorreu ao 2º visconde de Barbacena: “Disse-me por vezes o visconde de Barbacena que seu pai havia cabalmente satisfeito os desejos a d. Pedro I”. Cf. A SEGUNDA imperatriz. *A Notícia*, 26/27 set. 1911, p. 3. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=18015>. Acesso em: 7 jul. 2025.

²⁰ TIRADENTES (depoimentos dos velhos). *A Notícia*, 6/7 maio 1906, p. 3. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=8598>. Acesso em: 5 jun. 2025.

²¹ NOTÍCIA sobre o falecimento do visconde de Barbacena. 29 maio 1906. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. *Dicionário biográfico da viscondessa de Cavalcanti*. Lata III. Envelope 79: Marquês de Barbacena; “Gazetilha”. “VISCONDE de Barbacena”, por Eunápio Deiró. 20 jul 1902. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. *Dicionário biográfico da*

viscondessa de Cavalcanti. Lata III. Envelope 79: Marquês de Barbacena.

²² “VISCONDE de Barbacena”, por Eunápio Deiró. 20 de jul. 1902. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. *Dicionário biográfico da viscondessa de Cavalcanti*. Lata III. Envelope 79: Marquês de Barbacena.

²³ PARRON, T. A “*Galeria dos brasileiros ilustres*”: Sisson e a elite imperial. Disponível em: <http://www.bbm.usp.br/node/739>. Acesso em: 10 jan. 2018.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Tâmis Parron afirmou que a “política da escravidão” deve ser entendida como: “uma rede de alianças políticas e sociais que, costurada em favor da estabilidade institucional da escravidão, contava com o emprego dos órgãos máximos do Estado nacional brasileiro em benefício dos interesses senhoriais; a esse modo de agir, é claro, correspondia também um protocolo discursivo, com seus lugares-comuns e suas verdades universais”. Cf. PARRON, 2011, p. 18.

²⁶ Costa Aguiar faleceu em 1877. Em seu livro de memórias, Rodrigo Octávio (pai), acadêmico da Academia Brasileira de Letras, informou que a autoria de Aguiar sobre a obra *Vida do Marquez de Barbacena* foi posta em xeque. Como ela foi publicada apenas em 1896, isto é, 19 anos após o falecimento de Aguiar, muitas pessoas acreditaram que a obra era uma publicação de Felisberto Caldeira Brant, 2º visconde de Barbacena e filho do referido marquês, utilizando o pseudônimo de Costa Aguiar, a fim de dar maior credibilidade à biografia. A dúvida é lançada porque, no sétimo volume do *Diccionario Bibliografico Brasileiro*, de Blake, o autor afirmou ser o 2º visconde de Barbacena o escritor de *Vida do Marquez de Barbacena*, sendo Costa Aguiar seu pseudônimo. Cf. BLAKE, 1902, p. 396-397. No entanto, como destacou Rodrigo Octávio, o próprio Blake, no primeiro volume de seu dicionário, fez referência a Costa Aguiar como autor da obra *História do Marquez de Barbacena*, sendo casado com uma filha de José Bonifácio de Andrada e Silva. Cf. BLAKE, 1893 p. 112. Rodrigo Octávio, em suas memórias, confirmou a existência de Costa Aguiar e sua autoria sobre a obra. Cf. OCTÁVIO, 1934, p. 313. No *Diccionario Bio-Bibliografico Brasileiro de diplomacia, política externa e direito internacional*, de Argeu Guimarães, este confirma as informações de Octávio. Cf. GUIMARÃES, 1938, p. 17.

²⁷ O MARECHAL senador marquês de Barbacena. *A Notícia*, 14/15 abr. 1896. Hemeroteca Digital Brasileira. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&PagFis=1401>. Acesso em: 6 jul. 2025.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ O MARECHAL senador marquês de Barbacena. *A Notícia*, 31 jul./1º ago. 1896, *op. cit.*, p. 3.



Das águas intertextuais do Atlântico: diálogos literários entre Brasil, Portugal e África

From the intertextual waters of the Atlantic: literary dialogues between Brazil, Portugal and Africa

De las aguas intertextuales del Atlántico: diálogos literarios entre Brasil, Portugal y África

Érica Cristina Bispo

Doutora em Letras Vernáculas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com Pós-doutorado pela mesma instituição, é Professora de Literatura e Língua Portuguesa do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro (IFRJ). E-mail: bispoerica@gmail.com.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo verificar as relações intertextuais que tecem os diálogos literários através do Oceano Atlântico, interligando Brasil, Portugal e África. Nesse sentido, nosso intento é compreender, primeiramente, o conceito de intertextualidade, segundo Linda Hutcheon (1991), Mikhail Bakhtin (2010) e Julia Kristeva (2012). Depois disso, verificar o quanto a intertextualidade funciona para homenagear o texto original, bem como revelar as heranças culturais e literárias presentes da escrita na novel urdidura. Na sequência, a fim de exemplificar o fenômeno teorizado, investigar-se-ão alguns escritores, tais como o guineense Tony Tcheka, os angolanos Maurício Gomes e José Eduardo Agualusa, os cabo-verdianos Baltasar Lopes e Ovídio Martins, o brasileiro Manuel Bandeira e os portugueses Luis de Camões e Eça de Queirós.

Palavras-chave: Intertextualidade; Literaturas africanas; Revista Claridade; Manuel Bandeira.

ABSTRACT

This article investigates the intertextual relationships that create literary dialogues across the Atlantic Ocean, linking Brazil, Portugal, and Africa. First, we analyze the concept of intertextuality based on Linda Hutcheon (1991), Mikhail Bakhtin (2010), and Julia Kristeva (2012). Next, we explore how intertextuality serves to honor original texts while revealing cultural and literary legacies in new writings. To illustrate this, we examine works by authors such as Guinea-Bissau's Tony Tcheka, Angola's Maurício Gomes and José Eduardo Agualusa, Cape Verde's Baltasar Lopes and Ovídio Martins, Brazil's Manuel Bandeira, and Portugal's Luís de Camões and Eça de Queirós.

Keywords: Intertextuality; African Literatures; Claridade Magazine; Manuel Bandeira.

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo examinar las relaciones intertextuales que tejen los diálogos literarios a través del océano Atlántico, conectando Brasil, Portugal y África. En este sentido, nuestro propósito es comprender, en primer lugar, el concepto de intertextualidad, según Linda Hutcheon (1991), Mikhail Bakhtin (2010) y Julia Kristeva (2012). Posteriormente, se busca verificar en qué medida la intertextualidad funciona como un homenaje al texto original, así como revelar las herencias culturales y literarias presentes

en la escritura de la nueva urdimbre narrativa. A continuación, con el fin de ejemplificar el fenómeno teorizado, se analizarán algunos escritores, tales como el guineano Tony Tcheka, los angoleños Maurício Gomes y José Eduardo Agualusa, los caboverdianos Baltasar Lopes y Ovídio Martins, el brasileño Manuel Bandeira y los portugueses Luís de Camões y Eça de Queirós.

Palabras clave: *Intertextualidad; Literaturas africanas; Revista Claridade; Manuel Bandeira.*

INTRODUÇÃO

O historiador, diplomata e africanólogo Alberto da Costa e Silva publicou em 2003 um livro intitulado *Um rio chamado Atlântico*, no qual discute o quão próximos estavam Brasil, África e Portugal, em razão das constantes navegações existentes ao longo dos séculos XVIII, XIX e XX. De acordo com Moema Augel, por sua vez, “[a] literatura é sem dúvida o espelho da sociedade em que se desenvolve” (AUGEL, 1998, p. 19). Nesse sentido, a literatura de língua portuguesa revela muito das interações comerciais e trocas culturais veiculadas por meio do Oceano Atlântico, fazendo com que o que parece uma barreira que afasta Brasil, Portugal e África seja, na verdade, um canal que une e promove diálogos. Interessa-nos, neste momento, o quanto de influência a literatura brasileira interfere na produção literária dos países africanos de língua portuguesa, a saber: Angola, Moçambique, Cabo Verde, Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe. Tal influência ocorre por meio de um fenômeno literário conhecido como intertextualidade.

O fenômeno da intertextualidade, explicado de forma iniciática, se caracteriza pelo diálogo entre os textos literários, quer

para servir de inspiração, quer para desdizê-los. Julia Kristeva desenvolve o termo “intertextualidade”, a partir da síntese das ideias de Bakhtin. O conceito é assim definido pela pesquisadora:

[T]odo texto se constrói como mosaico de citações, todo texto é absorção e transformação de outro texto. Em lugar da noção de intersubjetividade, instala – se a de *intertextualidade*, e a linguagem poética lê-se pelo menos como dupla. (KRISTEVA, 2012, p. 142)

Nesse trecho, fica claro que o sujeito que escreve o faz porque antes leu outros textos que formam o capital cultural do escrevente. Isto é, de acordo com Bourdieu e Passeron, “capital cultural” é o conjunto de saberes e conhecimentos, escolares ou populares, que o sujeito carrega, aprendidos ao longo da vida (cf. BOURDIEU; PASSERON, 1992, p. 79). Ou ainda, se tomarmos Paulo Freire, no lugar de Bourdieu e Passeron, o sujeito primeiro conhece o mundo para, em seguida, torná-lo palavra. Nas palavras do educador brasileiro, “[a] leitura do mundo precede a leitura da palavra, daí que a posterior leitura não possa prescindir da continuidade da leitura da-quele. Linguagem e realidade se prendem

dinamicamente." (FREIRE, 1982, p. 10).

O fato que nos interessa nesse texto é que há uma bagagem que o escritor traz consigo e que, a partir dela, expõe e se expõe no texto. Nesse sentido, Mikhail Bakhtin ensina que

Há relações dialógicas entre todos os elementos da estrutura romanesca, ou seja, eles estão em oposição como contraponto. (BAKHTIN, 2010, p. 47)

Tudo na vida é diálogo, ou seja, contraposição dialógica. (BAKHTIN, 2010, p. 49)

Sendo todo texto dialógico, como ensina o crítico, há que se prever que não apenas o escritor é herdeiro de tudo aquilo que já leu e/ou vivenciou, mas também o leitor traz em si uma bagagem própria de referências, leituras e vivências que o faz compreender mais ou menos o texto exposto. Dessa forma, conclui-se, com Kristeva, que

O estatuto da palavra define-se, então, a. horizontalmente: a palavra no texto pertence simultaneamente ao sujeito da escritura e ao destinatário, e b. *verticalmente*: a palavra no texto está orientada para o corpus literário anterior ou sincrônico. (KRISTEVA, 2012, p. 141)

Ou seja, o texto pertence ao seu autor, que traz uma série de vivências a partir das quais escreve; bem como o texto se transforma ao chegar ao receptor. Poeticamente, Fernando Pessoa explica tal fenômeno no poema "Autopsicografia", cujas primeiras estrofes transcrevemos a seguir:

O poeta é um fingidor
Finge tão completamente
Que chega a fingir que é dor
A dor que deveras sente

E os que leem o que escreve
Na dor, lida, sentem bem
Não as duas que ele teve
Mas só a que eles não têm

(PESSOA, 2013, p. 42)

A título de exemplo, vejamos o poema "Deixa passar o meu povo", da poetisa moçambicana Noémia de Sousa. Ela é conhecida por fazer uma escrita em que se evidenciam "a valorização da *herança negra* e a revolta contra a dominação colonial" (LARANJEIRA, 1995, p. 269). Transcrevemos um trecho do poema a seguir:

Em minha casa de madeira e zinco,
Abro o rádio e deixo-me embalar...
Mas vozes da América remexem-
[me a alma e os nervos.
E Robeson e Marian cantam
[para mim
Spirituals negros de Harlém.
"Let my people go"
— Oh deixa passar o meu povo,
Deixa passar o meu povo! —
Dizem
E eu abro os olhos e já não posso
[dormir.
Dentro de mim, soam-me
[Anderson e Paul
E não são doces vozes de embalo.
"Let my people go!"
Nervosamente,
Eu sento-me à mesa e escrevo...
Dentro de mim,
Deixa passar o meu povo,
"oh let my people go..."
E já não sou mais instrumento
Do meu sangue em turbilhão
Com Marian me ajudando
Com sua voz profunda — minha
[irmã!
Escrevo...

(SOUSA, 2016, p. 48)

O texto narra o impacto causado pela canção "Go down, Moses", na qual o último verso do refrão diz "Let my people go", no sujeito poético. O percurso lírico-nar-

rativo desenvolvido por Noémia revela a identificação do sofrimento de seu povo com o drama cantado por Paul Robeson e Marian Anderson sobre a escravidão hebreia no Egito e o clamor por libertação. O refrão da canção "Go down Moses" diz o seguinte:

God, the Lord said, "Go down, Moses
Way down in Egypt land
Tell all Pharaohs to
Let my people go"¹

(S. n., s. d.)²

No contexto em que é cantado, o sofrimento hebreu se configura como metáfora para a dor causada pelo regime de segregação vivido pelos negros estadunidenses. No eixo horizontal, o texto tece um diálogo entre o autor que é, em primeiro lugar, ouvinte da canção que toca no rádio e a própria canção (que, em primeira instância, é o enunciador). No eixo vertical, o sujeito-lírico, que ao escrever o poema deixa de ser ouvinte e se torna o falante, elabora um novo texto a partir de uma percepção que se orienta sincronicamente, na medida que interpreta o presente da canção, e de maneira diacrônica, uma vez que remonta ao texto bíblico.

A ÁFRICA CONVIDA PORTUGAL PARA UMA NOVA NAVEGAÇÃO

Localizando a discussão da intertextualidade na revisitação e no diálogo existente entre África, Portugal e Brasil, queremos partir do poema "Sonho-caravela", do poeta guineense Tony Tcheka, que retoma a produção lusitana. O poema diz o seguinte:

Sonho-caravela

Sonhei caravelas
as mesmas que dobraram o
[Adamastor
Deveras! Eram caravelas

Vinham com outros homens
pelos mesmos mares
agora navegáveis
Não traziam santos na mão nem
espadas embainhadas Vinham
de braços abertos com cravos
vermelhos calando os fuzis
São luso-irmãos caras-
brazucas nórdicos...
vikings...
Tudo gente de nação valente
ajudando a construir
a minha pátria-tabanca

(TCHEKA, 1996, p. 55)

Tony Tcheka é um poeta da Guiné-Bissau, com três livros de poesia publicados e um livro de contos. Sua escrita transita entre as características de um escritor extremamente lírico, que ressalta os chamados "temas universais", tais como amor e tristeza, como também evidencia muito da identidade cultural de seu país, com uma série de escritos sobre as diversas culturas que povoam o país. Além disso, o poeta possui um grande senso crítico, revelando uma forte denúncia diante dos governos guineenses, mas também carregando uma intensa esperança de que dias melhores virão.

Especificamente sobre o poema "Sonho-caravela", o texto data de 1977, apesar de ter sido publicado em livro apenas em 1996. Sendo assim, o poema compõe a escrita dos primeiros anos após a independência da Guiné-Bissau, proclamada unilateralmente em 24 de setembro de 1973. Desde o título, nota-se a presença do imaginário português, com alusão à "caravela", um modelo de embarcação largamente utilizado no período das chamadas Grandes Navegações, entre os séculos XV e XVI. Vale lembrar que as caravelas eram capazes de transportar centenas de homens e toneladas de mercadorias. Tal navio possuía canhões, sendo, desse modo, um meio de aquisição, ocupação

e conquista. Dito isso, fica evidente que o poeta aponta para um tempo histórico determinado, marcado pelo início da empreitada lusitana rumo a conquistar diversos territórios. O título, portanto, remonta ao início da ocupação lusitana no território guineense, que data de 1446; contudo, no novel contexto, o eu lírico sonha com um destino diferente para as caravelas que aportaram no território da costa noroeste africana e que é destrinchado ao longo dos versos.

Logo no segundo verso, o sujeito lírico menciona a figura de Adamastor, personagem de *Os Lusíadas*, de Camões, obra épica que narra a viagem de Vasco da Gama às Índias. Na epopeia, Adamastor é metáfora do Cabo das Tormentas, depois chamado de Cabo da Boa Esperança. No processo narrativo, Camões desenvolve a figura de um gigante que impede a continuação da navegação e que precisa ser vencido pelos nautas para atingirem seu objetivo de chegar às Índias. As alusões à obra fundadora da nacionalidade portuguesa ainda se estendem à segunda estrofe, com os versos “pelos mesmos mares/ agora navegáveis” em oposição ao conhecido verso camoniano “por mares nunca dantes navegados” (*LUSÍADAS*, I, 1).

O propósito do poeta guineense ao evocar as caravelas e Adamastor é o de começar uma nova história. Se o discurso colonial construía uma narrativa em que a história africana tinha início com a chegada dos portugueses ao território, essa nova história desejada pelo eu-lírico também começa na mesma época. Contudo, agora o propósito não é devastar as terras de África e Ásia — “Daqueles reis que foram dilatando/ A Fé, o Império, e as terras viciosas/ De África e de Ásia andaram devastando” (*LUSÍADAS* I, 2) —, mas construir a “pátria-tabanca”. Vale dizer que “tabanca” é uma palavra em língua gui-

neense que pode ser traduzida por aldeia. No contexto do poema, “pátria-tabanca” sintetiza um dos ideais da luta pela independência que visava valorizar os saberes nativos e uni-los às modernidades advindas da colonização.

O diálogo estabelecido com Camões é fruto do sistema educacional ofertado pela colonização portuguesa na África, que, segundo Carmen Tindó, “[c]riou escolas, a imprensa e exigiu que fosse ensinada aos povos colonizados a sua [de Portugal] história” (SECCO, 2000, p. 44). Sendo assim, Tcheka traz em seu imaginário poético uma marcante herança literária.

Apesar de desfazer o discurso de Camões, Tcheka não coloca em seu texto os portugueses como inimigos, mas anuncia uma nova etapa da história, inaugurada pelos “cravos vermelhos/ calando os fuzis”. Ou seja, nesses versos, o poeta alude à Revolução dos Cravos, ocorrida em 25 de abril de 1974, liderada por capitães do exército português contra o governo salazarista, que vigorava na época em Portugal e exercia grande influência nas ex-colônias, a saber: Angola, Cabo-Verde, Guiné-Bissau, Moçambique e São Tomé e Príncipe. O poema assume um tom celebratório, em que a vitória portuguesa contra o fascismo (marcada pelos “cravos vermelhos”) inaugura um novo tempo na relação entre a metrópole e a ex-colônia.

A ÁFRICA NAVEGANDO PARA O BRASIL

Diferentemente do tom agregador presente no poeta guineense, em momentos anteriores da história literária dos países africanos de língua portuguesa, a literatura portuguesa foi rejeitada enquanto modelo artístico.

O modelo colonial adotado por Portugal nas colônias durante o século XX implicava uma legislação conhecida como

“Estatuto do Indigenato”, que definia as categorias em que os nativos africanos eram inseridos: indígena (o nativo que mantinha seus hábitos tradicionais) ou assimilado (o sujeito que se adaptava ao sistema colonial, adotando o modo lusitano de vida, tal como usar talheres e roupas europeias). Segundo a historiadora Leila Leite Hernandez, o processo de assimilação apresentava vantagens ao africano, bem como servia como modo de opressão. Nas palavras dela,

A política cultural de assimilação [...] tinha como objetivo converter gradualmente o africano em europeu. [...]

Em contrapartida, os “indígenas” [...] eram regidos pelo Estatuto do Indigenato [...] que institucionalizava formas compulsórias como os trabalhos forçado e obrigatório, além de incluir a fiscalização das condições de vida do africano e a aplicação de castigos corporais. [...]

O próprio processo de assimilação, privilegiando o caráter autoritário e coercitivo do sistema colonial, utilizava mecanismos para incorporar um número muito pequeno de africanos que, ascendendo à categoria de assimilados, poderiam se tornar mais coniventes com o colonizador e sua ideologia. Em poucas palavras, a assimilação reforçava a segregação. (HERNANDEZ, 2005, p. 104-105)

O estudo de Leila Hernandez permite compreender, portanto, que a segregação estabelecida nas colônias gerou uma ambígua rejeição ao modelo português. Por um lado, ser assimilado era uma forma de ascender socialmente e, até mesmo, configurava-se como uma possibilidade de realizar os estudos superiores na metrópole. Por outro lado, era notório ao assimilado o caráter injusto e opressor que era aplicado nas colônias. Dessa forma, na literatura, que é o nosso objeto de estudo, o modelo

de escrita deixou, paulatinamente, de ser o modo lusitano, para mirar no brasileiro. Para muitos intelectuais africanos de 1930 até a década de 1950, o Brasil tornou-se a ex-colônia portuguesa que “deu certo”; havia um espírito que fazia enxergar em nosso país uma espécie de irmão mais velho, não só no aspecto político-social, mas também no cariz cultural e literário. Em outras palavras, a literatura brasileira emerge como parâmetro para as literaturas africanas de língua portuguesa.

Nesse sentido, observa-se a rejeição das navegações intertextuais no eixo em direção ao Atlântico Norte e tem início uma navegação poética no eixo Sul-Sul. O poema “Exortação”, do poeta angolano Maurício Gomes — nascido em Luanda, em 1920, é considerado o primeiro escritor modernista do país; faleceu em 2012, em Portugal —, apresenta-se como exemplar desse movimento em que a produção literária aproxima-se do Brasil e se afasta de Portugal. Segue o poema:

Exortação

(Maurício Gomes)

Ribeiro Couto e Manuel Bandeira,
[Poetas

do Brasil,
Do Brasil, nosso irmão,
Disseram

“ — É preciso criar a poesia
[brasileira, Dos
versos quentes, fortes como o

[Brasil, Sem
macaquear a literatura lusíada”.
Angola grita pela minha voz,

[Pedindo a
seus filhos nova poesia!

(*Apud* CHAVES, 2006, p. 43)

Maurício Gomes anuncia, desde o título, o intento de seu poema. A palavra “exortação” é muito utilizada no meio religioso para denominar uma pregação cujo discurso pretende ensinar e/ou corrigir. Sendo

assim, o poeta deseja apontar para os demais escritores de seu país a exortação feita pelos escritores brasileiros citados, “Ribeiro Couto e Manuel Bandeira”, aos seus próprios compatriotas, a fim de desenvolver uma literatura nacional. O poeta angolano recria os versos dos poetas mencionados anteriormente, estabelecendo um caminho a seguir que olha para si (“criar a poesia brasileira,/ dos versos quentes, fortes como o Brasil”) e se afasta do modelo lusitano (“sem macaquear a literatura lusíada”). Ao leitor atento, salta aos olhos o conhecido verso do poema “Evocação do Recife”, de Manuel Bandeira, em que o poeta do Modernismo brasileiro exalta a linguagem popular, do dia a dia:

A vida não me chegava pelos
[jornais nem pelos livros
Vinha da boca do povo na língua
[errada do povo Língua
certa do povo
Porque ele é que fala gostoso o
[português do Brasil Ao
passo que nós
O que fazemos É
macaquear
A sintaxe lusíada

(BANDEIRA, 2006, p. 23)

A confissão do poeta brasileiro chega à Angola como um convite a inaugurar uma nova escrita, ou melhor uma “nova poesia”, pela qual “Angola grita”. O eu-lírico, nesse contexto, coloca-se como metonímia do país, que se pronuncia por meio de sua voz. Vale acrescentar que o já referido “Estatuto do Indigenato” estabelecia que o assimilado soubesse “ler e escrever a língua portuguesa” (HERNANDEZ, 2005, p. 105). O uso normativo da língua portuguesa, obedecendo à prosódia lusitana, era um fator de distinção entre assimilados e indígenas. Dessa forma, configurava-se como uma atitude revolucionária escrever a variedade falada angolana, em especial, inseri-la na escrita literária.

A esse respeito, o escritor angolano Boaventura Cardoso — nascido em Luanda, em 1944; além de ficcionista, é sociólogo, diplomata e político; foi ministro e governador — declarou que

A insubordinação ao regime colonial então dominante passava também pela desconstrução do português-padrão a partir do modo particular dos angolanos expressarem as suas mais profundas aspirações. [...] a discriminação social se fazia igualmente por via da língua; [...] o português que o povo falava tinha outra musicalidade. [...]

Escrever desrespeitando os apertados códigos do português era um ato revolucionário. (CARDOSO, 2010, p. 35-36)

Retomando as questões sociopolíticas que envolvem o trânsito literário entre Brasil e África, a professora Rita Chaves acrescenta o seguinte:

A independência conquistada em 1822, de certa maneira, credenciava o nosso país como uma referência fundamental na discussão a respeito das transformações a serem implementadas nos vários territórios ainda sob o domínio colonial. (CHAVES, 2006, p. 34)

Tal discussão possui um duplo movimento. Por um lado, Portugal via no Brasil e na tese do lusotropicalismo, de Gilberto Freyre, a justificativa para ocupar os territórios africanos, tendo em vista a missão civilizadora abraçada pelos portugueses, enxergando no Brasil o resultado da colonização lusitana. A fim de explicar o conceito de lusotropicalismo, Abdias Nascimento esclarece o seguinte:

[U]m dos livros de Freyre intitula-se *O mundo que o português criou*. Sua entusiástica glorificação da civilização tropical portuguesa depende em grande parte da teoria da miscigena-

ção, cultural e física, entre negros, índios e brancos, cuja prática revelaria uma sabedoria única, espécie de vocação específica do português. [...] [o] escritor e jornalista português Antonio Figueiredo [...] expõe uma vez mais a real natureza do *lusotropicalismo* gilbertofreyreano: “as concepções e práticas de tolerância lusotropicalista foram ultrapassando e se tornaram irrisórias”. Tolerância, como conceito moral, implicava ainda uma arraigada, ainda que inconsciente, noção de condescendente superioridade racial. (NASCIMENTO, 2017, p. 49)

Se, por um lado, a ideia de lusotropicalismo fazia crer que esta era uma forma de silenciar e apagar os traços culturais negroides da sociedade, como acredita e defende Abdias Nascimento, por outro lado, “[o]s nacionalistas preferiram ler numa outra chave: o idealizado cenário brasileiro era visto como construção de um povo liberto, que havia se encontrado com o seu destino” (CHAVES, 2006, p. 35). Ou seja, o Brasil desempenha um papel político, como exemplo de um país autônomo, e um papel cultural, com uma literatura desvinculada da lusitana, explicitando, inclusive, uma sintaxe própria, que inclui “a língua errada do povo/ a língua certa do povo” no espaço privilegiado da literatura. São as águas do Atlântico transportando ideias artísticas ressignificadas, inspirando mudanças literárias e propondo releituras, com foco em permanências, a depender do viés político-nacionalista.

NAVEGANDO PARA PASÁRGADA

Também inspirado na poesia de Manuel Bandeira, é emblemático o caso da revista *Claridade*, de Cabo Verde. Nas palavras de Simone Caputo Gomes, “Cabo Verde cedo despertou para este amor dos africanos pelo Brasil e a geração da Re-

vista *Claridade*, marco da modernidade crioula” (GOMES, 2008, p. 111).

A *Claridade* foi uma publicação veiculada de março de 1936 a março de 1937, em sua primeira fase, com três números, e funcionou como um dos marcos da cabo-verdianidade. Vale lembrar que, ao longo do século XX, as revistas literárias exerceram um papel precípuo na veiculação das novas ideias literárias, seja no Brasil, com as revistas modernistas *Klaxon*, *Verde*, *Revista de Antropofagia*, *Terra Roxa*, por exemplo; seja em Portugal, como é o caso das revistas *Orpheu* e *Presença*; ou ainda em Cabo Verde, com as revistas *Claridade*, *Certeza* e *Suplemento Cultural*.

Retomando, especificamente, o papel da revista *Claridade*, nas palavras de Pires Laranjeira,

A revista não abria com um programa definido. Contudo, ela cumpriu-se com um ideário que tinha como principais premissas afastar-se dos cânones portugueses e exprimir a voz coletiva do povo cabo-verdiano, naquilo que ele possuía de mais autêntico. (LARANJEIRA, 1995, p. 190)

Nesse movimento, os claridosos encontram nos escritores do Modernismo brasileiro o diálogo que buscam, bem como o ideário a que aspiravam. O poema “Vou-me embora pra Pasárgada”, de Manuel Bandeira, torna-se uma forte inspiração para a geração *Claridade*. Dessa forma, torna-se válida a leitura do poema na íntegra, transcrita a seguir:

Vou-me embora pra Pasárgada
Lá sou amigo do rei
Lá tenho a mulher que eu quero
Na cama que escolherei
Vou-me embora pra Pasárgada

Vou-me embora pra Pasárgada
Aqui eu não sou feliz
Lá a existência é uma aventura



De tal modo inconsequente
Que Joana a Louca de Espanha
Rainha e falsa demente
Vem a ser contraparente
Da nora que nunca tive

E como farei ginástica
Andarei de bicicleta
Montarei em burro brabo
Subirei no pau-de-sebo
Tomarei banhos de mar!
E quando estiver cansado
Deito na beira do rio
Mando chamar a mãe-d'água.
Pra me contar as histórias
Que no tempo de eu menino
Rosa vinha me contar

Vou-me embora pra Pasárgada
Em Pasárgada tem tudo

É outra civilização
Tem um processo seguro
De impedir a concepção
Tem telefone automático
Tem alcaloide à vontade
Tem prostitutas bonitas
Para a gente namorar

E quando eu estiver mais triste
Mas triste de não ter jeito
Quando de noite me der
Vontade de me matar
— Lá sou amigo do rei —
Terei a mulher que eu quero
Na cama que escolherei
Vou-me embora pra Pasárgada.

(BANDEIRA, 2006, p. 33-34)

Pasárgada assume o lugar do espaço de que o poeta precisa. Para Bandeira, o poema constrói um lugar idílico onde o poeta é feliz e “a existência é uma aventura”. Vale lembrar que Manuel Bandeira conviveu com tuberculose por toda a vida e, por isso, tinha limitações quanto a realizar atividades aeróbias. Dessa forma, para o poeta modernista, Pasárgada é o lugar em que o sujeito lírico se exercita.

O desejo por um novo lugar idílico encontra eco do outro lado do Atlântico, na

voz de Baltasar Lopes (sob o pseudônimo de Osvaldo Alcântara). De acordo com Simone Caputo Gomes,

Em Cabo Verde, as reverberações do tema de Pasárgada, colhido da poesia de Manuel Bandeira, alçaram-na a matriz poética do arquipélago, tendo como seu principal cultor o poeta Osvaldo Alcântara (Baltasar Lopes), que o legou entusiasticamente a outros escritores. (GOMES, 2008, p. 115)

Destacamos a seguir o poema “Saudade de Pasárgada”, do escritor caboverdiano Baltasar Lopes, nascido em 1907, em Calejão, e falecido em 1989, em Lisboa. Além de poeta, e romancista, atuou também como professor e advogado. É considerado o fundador da caboverdianidade. Ouçamos o poeta:

Saudade de Pasárgada

(Baltasar Lopes / Osvaldo Alcântara)

Saudade fina de Pasárgada...
Em Pasárgada eu saberia
Onde é que Deus tinha depositado
[O
meu destino...

E na altura em que tudo morre...
(Cavalinhos de Nosso Senhor
[correm no céu; A
vizinha acalenta o choro do filho
[rezingão; Tói
Mulato foge a bordo de um vapor;
O comerciante tirou a menina de
[casa; Os
mocinhos da minha rua cantam:
Indo eu, indo eu
A caminho de Viseu...)

Na hora em que tudo morre, Esta
saudade fina de Pasárgada
É um veneno gostoso dentro do
[meu coração.

(Apud GOMES, 2008, p. 122)

O sujeito lírico de Baltasar Lopes, em “Saudade de Pasárgada”, apresenta um desencanto com a vida e encontra em

Pasárgada o lugar onde entenderia seu destino (“eu saberia/ onde é que Deus tinha depositado/ O meu destino”). Para além do nome intencionalmente coincidente, Baltasar Lopes inspira-se em “Vou-me embora pra Pasárgada”, de Bandeira, para tematizar o drama do ilhéu cabo-verdiano, que se vê dividido entre partir das ilhas ou permanecer nelas. Esse drama é que gera a falta de entendimento sobre si mesmo e, para tal dúvida, haveria resposta. Vale lembrar que Cabo Verde é um país constituído por dez ilhas no Atlântico, onde há poucos rios e chove pouco. Esse dado geográfico gera um problema social: a seca e a dificuldade de plantação e cultivo de qualquer espécie. Dessa forma, para o ilhéu, emigrar de Cabo Verde é uma questão de sobrevivência, mas ficar é um desejo, por amor às ilhas.

Na geração seguinte à *Claridade*, o poeta cabo-verdiano Ovídio Martins (1928-1999) também visita a criação literária de Bandeira, no poema “Anti-evasão”, contudo, o faz em direção contrária:

Anti-evasão

(Ovídio Martins)

Pedirei Suplicarei
Chorarei

Não vou para Pasárgada

Atirar-me-ei ao chão

E prenderei nas mãos convulsas

[ervas e

pedras de sangue

Não vou para Pasárgada

Gritarei

Berrarei

Matarei

Não vou para Pasárgada

(*Apud* MACEDO, 1997, p. 38)

Nascido em São Vicente, Ovídio Martins foi jornalista e cofundador da revista Suplemento cultural. Sua atuação pela

independência do país levou-o à prisão e ao exílio. Martins é referido por Onésimo Silveira, poeta cabo-verdiano e autor do documento que ficou conhecido como manifesto contra o lirismo claridoso, como o exemplo para a Moderna Geração. O manifesto conclui que “esta é a geração que não vai para Pasárgada” (*Apud* LARANJEIRA, 1995, p. 221).

Observa-se, portanto, que o trânsito transatlântico entre África e Brasil não se limitava a transações comerciais, mas também se estendia a trocas culturais. O diálogo entre Cabo Verde, especificamente, e Brasil não se limita à revisitação de Manuel Bandeira, mas se estende a outros poetas e outras tendências literárias, das quais não trataremos nesse texto.

O ÚLTIMO NAVIO NEGREIRO

Os casos apresentados até agora tomam os textos anteriores como inspiração, diálogo, homenagem e ponto de partida. Contudo, o fenômeno da intertextualidade não se limita a esse caráter. A paródia, em Hutcheon, e a carnavalização, em Bakhtin, são formas de perverter o texto original. Em primeiro lugar, vale salientar que “[a] paródia não é a destruição do passado; na verdade, parodiar é sacralizar o passado e questioná-lo ao mesmo tempo” (HUTCHEON, 1991, p. 165). A pesquisadora canadense ainda completa:

A paródia intertextual dos clássicos canônicos americanos e europeus é uma das formas de se apropriar da cultura dominante branca, masculina, classe-média, heterossexual e eurocêntrica, e reformulá-la — com mudanças significativas. Ela não rejeita essa cultura, pois não pode fazê-lo. (HUTCHEON, 1991, p. 170)

Ou seja, a paródia intertextual, de acordo com Linda Hutcheon, é uma estratégia

literária que serve ao contexto da pós-modernidade, uma vez que dessacraliza os textos canônicos clássicos, valendo-se, para tanto, das demandas de raça, gênero e classe que a contemporaneidade requer. Nesse sentido, antes de terminar, gostaríamos de nos debruçar sobre o romance epistolar *Nação crioula*, do escritor angolano José Eduardo Agualusa. Na obra angolana, Agualusa retoma o personagem Fradique Mendes, criado por Eça de Queirós, Antero de Quental e Batalha Reis.

José Eduardo Agualusa nasceu em Huambo, em 1960. O autor tem sua escrita marcada pela construção ficcional da “História a contrapelo” (BENJAMIN, 1994, p. 225), aquela que tenta questionar a historiografia oficial e o faz por meio da invenção. Seus livros mais conhecidos são *A conjura* (1989), *Estação das chuvas* (1996), *O ano em que Zumbi tomou o Rio* (2000), *Teoria geral do esquecimento* (2012) e *O vendedor de passados* (2004). Este último foi transformado em filme em 2015, no Brasil, e dirigido por Lula Buarque.

Eça de Queirós, por sua vez, é um escritor realista português, nascido em 1845, em Póvoa de Varzim, e falecido em 1900, na França. Foi um dos fundadores do Realismo português e um dos principais escritores do país. Seu texto é marcado por uma crítica ferina à burguesia lusitana. Seus personagens masculinos são representações ficcionais da falta de caráter e da fragilidade de valores, além de uma vida *blazé* e enfadonha. Seus livros mais conhecidos são *O primo Basílio* (1875), *O crime do padre Amaro* (1875), *A relíquia* (1887), *Os Maias* (1888), *A ilustre casa de Ramires* (1900) e *Correspondência de Fradique Mendes* (1900).

Tendo localizado os dois autores que estabelecem o diálogo em *Nação crioula*, vale refletir sobre a personagem de Eça de Queirós que é retomada por José Eduardo

Agualusa. No esteio do que afirma Linda Hutcheon sobre o conceito de paródia, Maria Nazareth Fonseca afirma que *Nação crioula* “é, por muitas razões, uma homenagem a Fradique Mendes e, por que não, a Eça de Queirós” (FONSECA, 2008, p. 209), apesar de “desmontar” o personagem. A pesquisadora ainda completa:

O romance de Agualusa, ao exibir um processo de invenção tão válido quanto o texto de que se apropria, é também um testemunho de outros modos de se registrar o mundo e é com a intenção evidente de brincar com a história e com a literatura de feição nacionalista que o romance coloca-se no limite entre invenção e registro. (FONSECA, 2008, p. 207)

Fradique Mendes, apesar de ter sido criado em conjunto, torna-se personagem de Eça de Queirós, por vezes interpretado como seu *alter ego*. Todavia, para outro grupo de críticos, Fradique Mendes é uma entidade maior que seu autor, representante do homem livre, curioso, inserido no ambiente burguês do final do século XIX. No jogo que é a literatura para Agualusa, o autor angolano transporta para a voz do *dândi* lusitano discussões e preocupações que ao personagem original não cabem, tais como tráfico negreiro e abolição.

É interessante observar que a desconstrução do personagem se dá desde as primeiras linhas de Agualusa. O volume de detalhes com que o novo Fradique Mendes descreve Luanda contrasta com o desinteresse sobre a África que marca o Fradique de Eça. Ao ser perguntado por seus amigos em Lisboa sobre a viagem à Zâmbia, Fradique responde: “Para quê?... Não vi nada de interessante na África, que os outros não tivessem já visto” (QUEIRÓS *Apud* FONSECA, 2008, p. 210). Na contramão de tal desimportância dada ao continente, Agualusa traz logo no primeiro parágrafo do romance a

seguinte descrição:

Respirei o ar quente e húmido, cheirando a frutas e a cana-de-açúcar, e pouco a pouco comecei a perceber um outro odor, mais subtil, melancólico, como o de um corpo em decomposição. É a este cheiro, creio, que todos os viajantes se referem quando falam de África. (AGUALUSA, 2009, p. 11)

Para quem, pela pena de Eça, simplesmente se limitou a mandar que os outros se informem por meio de relatos anteriores, o Fradique Mendes de Agualusa é detalhista quanto ao cheiro e à sensação que estar em Luanda lhe causam, mesclando os sentidos do tato e do olfato às sensações emocionais. Apenas o trecho “todos os viajantes se referem” lembra distantemente as palavras “outros não tivessem já visto” queirosianas.

A começar pela preocupação em detalhar Angola, o Fradique Mendes do século XX assume um posicionamento não só mais atento às culturas locais, mas também à política, criticando e questionando o tráfico negreiro. Maria Nazareth Fonseca salienta que

[o] conteúdo das cartas à Madame de Jouarre, no livro de Agualusa, distancia-se da trivialidade típica das cartas dirigidas à mesma personagem no livro de Eça, bem como das “intrigas da corte”, tão frequentes em suas cartas portuguesas. (FONSECA, 2008, p. 211-212)

Sem deixar de falar das fofocas da sociedade luandense, tais narrativas dividem espaço com temas mais caros ao leitor do século XXI, que se coloca em diálogo com os problemas advindos tanto da colonização quanto da escravização. Em carta à madrinha, Fradique relata o seguinte:

A questão da escravatura é sempre motivo de exaltado debate nestes

saraus, em que poucos defendem a continuidade do velho sistema e a larga maioria se bate pela abolição; entre estes contam-se muitos em cujas casas existe ainda numerosa escravaria, e quase todos são filhos de comerciantes implicados no tráfico negreiro. (AGUALUSA, 2009, p. 39)

É interessante como Agualusa expõe as contradições presentes no regime já ilegal de tráfico negreiro e o descompasso entre discurso e prática da sociedade luandense. Até mesmo o próprio Fradique Mendes torna-se senhor de engenho e proprietário de escravos, quando, na segunda metade do romance fixa residência no Brasil.

A ironia e o humor que recheiam a narrativa remontam ao descrito por Bakhtin a respeito das categorias carnavalescas.

O carnaval é a festa do tempo que tudo destrói e tudo renova. (BAKHTIN, 2010, p. 142)

O próprio riso carnavalesco é profundamente ambivalente. (BAKHTIN, 2010, p. 144)

O riso carnavalesco também está dirigido contra o supremo; para a mudança dos poderes e verdades, para a mudança da ordem universal. (BAKHTIN, 2010, p. 145)

Nota-se, em *Nação crioula*, a desconfiguração do protagonista signatário das cartas que compõem o romance, fazendo com que José Eduardo Agualusa reafirme seu lugar como um escritor que questiona tanto o espaço da ficção quanto o da realidade. Ademais, para a efetivação de uma representação que brinca de ser historiográfica, o autor ainda evoca figuras históricas, tais como José do Patrocínio e Luiz Gama, apontando para a ruptura das distâncias entre o *factum* e o *fictum*. Agualusa, portanto, desenvolve um texto que “representa um desafio às formas convencionais (correlatas) de redação da

ficção e de história, com seu reconhecimento em relação à inevitável textualidade dessas formas" (HUTCHEON, 1991, p. 169). Desta feita, a paródia e a carnavalização constituem uma estratégia narrativa que não só se limita à ruptura, mas que também reaviva uma memória crítica e ativa, desencadeando novas navegações no "rio chamado Atlântico".

CONCLUSÃO

Observa-se que o fenômeno literário da intertextualidade fomenta um diálogo transatlântico entre Portugal, Brasil e África, especialmente com Cabo Verde, Angola e Guiné-Bissau, nos exemplos aqui investigados. O fato é que as relações internacionais entre os três continentes não se limitam ao fato de Brasil e cinco países da África terem sido colonizados por Portugal, mas se estendem à literatura, estabelecendo um elo que ultrapassa os limites sociopolíticos.

Nota-se que a intertextualidade, por sua vez, materializa-se literariamente por meio da busca de ajuda, como se vê em "Sonho-Caravela", de Tony Tcheka; como inspiração literária, como se constata com a Geração Claridade, de Cabo Verde; e, de certa forma, como inspiração para o movimento reverso, como fica demonstra-

do com a Geração Suplemento Cultural, do mesmo país. Por outra monta, também comprova-se que a intertextualidade atravessa as águas do Atlântico para ironizar e desconstruir personagens, como ocorre em *Nação crioula*.

Dessa forma, confirma-se, com a leitura de Noémia de Souza, Tony Tcheka, Manuel Bandeira, Maurício Gomes, Baltasar Lopes e Ovídio Martins, que todo texto é a revisitação de outro texto. Com isso, lembramos que "Roland Barthes definiu o intertexto como 'a impossibilidade de viver fora do texto infinito' (1975, 36), fazendo da intertextualidade a própria condição da textualidade" (HUTCHEON, 1991, p. 167).

Sendo assim, é possível observar que a história, a literatura e a escrita dos países africanos de língua portuguesa estão intrinsecamente ligados, em termos intertextuais, às heranças portuguesas, advindas dos sistemas educacionais coloniais, mas não podem delas se desligar por completo, porque a cultura que existe hoje é consequência da colonização. Por outro lado, a imagem de irmão mais velho que o Brasil representa para os países africanos de língua portuguesa colabora para que as Literaturas Africanas de Língua Portuguesa ganhem autonomia, inspiradas nos caminhos trilhados pelos brasileiros, em especial pelos nossos modernistas.

REFERÊNCIAS

AUGEL, Moema. *A nova literatura da Guiné-Bissau*. Bissau: INEP, 1998.

AGUALUSA, José Eduardo. *Nação crioula: A correspondência secreta de Fradique Mendes*. Rio de Janeiro: Gryphus, 2009.

BANDEIRA, Manuel. *50 poemas escolhidos pelo autor*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

BAKHTIN, Mikail. *Problemas da poética de Dostoiévski*. 5. ed. rev. Tradução, notas e prefácio de Paulo Bezerra. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política*. (obras escolhidas). Tradução de Sér-

gio Paulo Rouanet. Prefácio de Jeanne Marie Gagnebin. 7. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

BOURDIEU, Pierre; PASSERON, Jean-Claude. *A reprodução*. Elementos para uma teoria do sistema de ensino. 3. ed. Tradução de Reynaldo Bairão. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1992.

CAMÕES, Luis de. *Os Lusíadas*. Porto: Porto Editora, 2000.

CARDOSO, Boaventura. Temáticas e ideais de escrita que perfilho. In: SECCO, Carmen *et al.* (org). *Pensando África: Literatura, Arte, Cultura e Ensino*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2010, p. 35-39.

CHAVES, Rita. A literatura brasileira e o imaginário nacionalista africano: invenção e utopias. In: CHAVES, Rita *et al.* *Brasil / África: Como se o mar fosse mentira*. São Paulo: Editora Unesp; Luanda: Chá de Caxinde, 2006, p.34-35.

GOMES, Simone Caputo. *Cabo Verde: literatura em chão de cultura*. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

FONSECA, Maria Nazareth Soares. *Literaturas africanas de língua portuguesa: percursos da memória e outros trânsitos*. Belo Horizonte: Veredas & Cenários, 2008.

FREIRE, Paulo. *A importância do ato de ler: em três artigos que se completam*. São Paulo: Editora Cortez, 1982.

HERNANDEZ, Leila Leite. *A África na sala de aula: visita à história contemporânea*. São Paulo: Selo Negro, 2005.

HUTCHEON, Linda. *Poética do pós-modernismo: história, teoria, ficção*. Tradução de Ricardo Cruz. Rio de Janeiro: Imago, 1991.

KRISTEVA, Julia. *Introdução à semanálise*. 3. ed. rev. e aum. Tradução de Lucia Helena França Ferraz. São Paulo: Perspectiva, 2012.

LARANJEIRA, Pires. *As literaturas africanas de expressão portuguesa: formação e desenvolvimento das literaturas*. Lisboa: Universidade Aberta, 1995.

MACEDO, Tania Celestino de. (org.). *Antologia de poesia das literaturas africanas de língua portuguesa*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.

NASCIMENTO, Abdias. *O genocídio do negro brasileiro: Processo de um racismo mascarado*. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2017.

PESSOA, Fernando. *Poesias*. Porto Alegre: L&PM, 2013.

SECCO, Carmen Lucia Tindó (org.). *Antologia do Mar na Poesia Africana de Língua Portuguesa do século XX*. Angola. Luanda: Editorial Kilombelombe, 2000.



SILVA, Alberto da Costa. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003.

SOUSA, Noémia. *Sangue Negro*. São Paulo: Editora Kapulana, 2016.

TCHEKA, Tony. *Noites de insónia na terra adormecida*. INEP: Bissau, 1996.

NOTAS

¹ Tradução:

Deus, o Senhor disse: “Desça, Moisés

Desça à terra do Egito

Diga ao Faraó

Para deixar o meu povo ir!

² A letra da canção foi publicada em 1862 em um hinário, intitulado “The song of the contraband”, com outros negro spirituals. A canção encontra-se em domínio público e tem autoria desconhecida.





Uma análise do Poder Naval soviético nos anos 1960 à luz dos textos de Geoffrey Till e Cláudio Senna¹

An analysis of Soviet Naval Power in the 1960s in the light of texts by Geoffrey Till and Cláudio Senna

Un análisis del Poder Naval soviético en la década de 1960 a la luz de los textos de Geoffrey Till y Cláudio Senna

Vítor Corrêa da Silva

Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (EGN). E-mail: vitor.correa@marinha.mil.br.

Emílio Reis Coelho

Doutor em Estudos Estratégicos pela Universidade Federal Fluminense (UFF), é Professor do Setor de Ciência Política da Escola de Guerra Naval (EGN). E-mail: emilio@marinha.mil.br.

RESUMO

Com pouca expressão de poder nos oceanos, a Marinha da ex-URSS (MURSS) fracassou nas Manobras de Crise em Cuba (1962) e no Congo (1960 – 1965), porém, passou por mudanças que a transformaram em uma marinha poderosa no final da década de 1960. Este artigo busca esclarecer as razões para os fracassos daquelas manobras de crise e como aquela Força foi transformada em uma marinha de águas oceânicas. Para tal, confrontamos as teorias de Geoffrey Till e de Cláudio Senna com a construção do Poder Naval soviético naquele

período. Confirmamos que, ao final daquela década, a MURSS estava apta para respaldar os interesses políticos da ex-URSS, utilizando as Manobras de Crise. Isso foi possível, especialmente, porque aquele Estado preparou a MURSS para cumprir as Missões Estratégicas, conforme descritas posteriormente por Geoffrey Till.

Palavras-chave: Marinha da URSS; Manobra de Crise; Cláudio Senna; Geoffrey Till.

*Artigo recebido em 30 de outubro de 2024 e aprovado para publicação em 28 de janeiro de 2025.

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 137-160, 2026.

ABSTRACT

With little expression of power in the oceans, the Navy of the Former USSR (MURSS) failed in the Crisis Maneuvers in Cuba (1962) and Congo (1960 – 1965); however, it underwent changes that transformed it into a powerful navy in the end of the 1960s. This article seeks to clarify the reasons for the failures of those crisis maneuvers and how that Force was transformed into an oceanic navy. To do so, we compared the theories of Geoffrey Till and Cláudio Senna with the construction of Soviet Naval Power in that period. We confirm that, at the end of that decade, the MURSS was able to support the political interests of the Former USSR using Crisis Maneuvers. This was especially possible because the State prepared the MURSS to fulfil the Strategic Missions, as described later by Geoffrey Till.

Keywords: USSR Navy; Crisis Maneuver; Cláudio Senna; Geoffrey Till.

RESUMEN

Con escasa capacidad de expresión de poder en los océanos, la Marina de la antigua URSS (MURSS) fracasó en las Maniobras de Crisis de Cuba (1962) y del Congo (1960 – 1965), contudo, experimentó transformaciones que la convirtieron en una poderosa marina de aguas oceánicas a finales de la década de 1960. Este artículo busca esclarecer las razones de los fracasos de aquellas maniobras de crisis y explicar cómo dicha fuerza fue transformada en una marina de aguas oceánicas. Para eso, confrontamos las teorías de Geoffrey Till y de Cláudio Senna con la construcción del Poder Naval soviético durante ese período. Confirmamos que, al final de aquella década, la MURSS estaba en condiciones de respaldar los intereses políticos de la antigua URSS mediante el empleo de las Maniobras de Crisis. Esto fue posible, especialmente, porque aquel Estado preparó a la MURSS para cumplir las Misiones Estratégicas, tal como fueron descritas posteriormente por Geoffrey Till.

Palabras clave: Marina de la URSS; Maniobra de Crisis; Cláudio Senna; Geoffrey Till.

INTRODUÇÃO

Com o fim da Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945), os Estados Unidos da América (EUA) e a ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) saíram como os grandes vencedores do conflito, passando a ditar a nova ordem mundial e dividindo o mundo em Estados capitalistas e socialistas. Assim, os dois antigos aliados na guerra passaram a se enxergar como inimigos, iniciando a chamada Guerra Fria (1947 – 1989), um conflito político e ideológico no qual cada superpotência tentava vencer a outra em disputas econômicas, militares e de influência sobre outros Estados, em particular os que conquistaram suas independências tardiamente e os que passavam por conflitos internos. Essa disputa levou todo o planeta a viver uma tensão política constante e a temer uma guerra nuclear.

É importante ressaltar que, neste trabalho, apesar de não mais existirem, doravante trataremos as instituições, os cargos e outros nomes relacionados à ex-URSS (1922 – 1991) como eram escritos no passado, visando dar maior fluidez ao texto. Dentro do contexto de disputas entre os blocos capitalista e socialista, foram criados dois grandes acordos militares: a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), em 1949, liderada pelos EUA, e o Pacto de Varsóvia (1955 – 1991), liderado pela ex-URSS. Com isso, os Estados desses blocos antagônicos se estudavam para se enfrentarem em uma possível guerra — onde os dois Estados líderes possuíam as forças principais de combate. Era evidente que, com essa tensão mundial, crises político-estratégicas poderiam surgir em qualquer parte do pla-

neta e a necessidade de conduzi-las pelos poderes navais das duas superpotências aconteceria, cedo ou tarde (OTAN, 2017).

Conforme esperado, durante a Guerra Fria, aconteceu um episódio que quase levou o mundo a um conflito nuclear: a Crise dos Mísseis de Cuba (1962). Esse evento é um clássico exemplo de Manobra de Crise, pois possui características que atraem estudiosos da área, afinal, as duas superpotências quase se enfrentaram diretamente. Soma-se a isso, ainda no início da década de 1960, a ex-URSS também não conseguiu apoiar militarmente o governo do recém-independente Congo, seu aliado, mesmo sendo evidente o apoio ostensivo dos norte-americanos aos rebeldes do conflito.

Para os Estados do Ocidente, era claro que faltavam grandes meios de superfície à Marinha da ex-URSS (MURSS) para se aventurar além de suas águas costeiras.² Logo, essa situação limitava as ambições políticas do Estado soviético, além de envergonhar seus líderes, que queriam rivalizar e vencer os EUA em todas as áreas de disputa. Por outro lado, no final da década de 1960, uma mudança de postura acontecia e a MURSS estava sendo equipada com meios navais que poderiam, até mesmo, superar os equivalentes da OTAN. A partir dessa constatação, identificamos acontecimentos dignos de serem pesquisados, nessa década, porque estes haviam contribuído para a construção e transformação de um novo e moderno Poder Naval soviético (POLMAR, 1991; POLMAR; BROOKS; FEDOROFF, 2019; RANFT; TILL, 1983).

Ademais, com a finalidade de entender as razões para a transformação daquela Força, elaboramos os seguintes questionamentos: a ex-URSS possuía um Poder Naval forte e moderno que fosse capaz de respaldar seus interesses em águas oceânicas, no final da década de 1960? Além

disso, a construção desse Poder Naval teve aderência ao modelo teórico de Geoffrey Till, no que tange às Missões Estratégicas que uma marinha moderna deve cumprir? Por último, a construção do Poder Naval soviético, na década de 1960, teve aderência ao modelo teórico de Cláudio Senna, no que tange à Gestão de Crises?

Visando responder a esses questionamentos, nosso estudo terá como propósito confrontar as teorias de Geoffrey Till e de Cláudio Senna com a construção do Poder Naval soviético na década de 1960. Desse modo, utilizamos conceitos do EMA-305 (Doutrina Militar Naval, DMN) e do livro *Gerenciamento de crises: utilizando mapas críticos para organizar o que é complexo e caótico* (2017), do autor Cláudio Senna, visando complementar e aprofundar os conhecimentos de Crise e de Manobra de Crise.

Em seguida, recorreremos a dois textos de Geoffrey Till. A obra *Maritime strategy and the nuclear age* (1984) forneceu-nos a maior parte dos conhecimentos necessários para o estudo, desenvolvendo as Missões Estratégicas que uma marinha moderna deve cumprir para respaldar os interesses político-estratégicos de um Estado. Nesse caso, consideramos esse respaldo por meio da Manobra de Crise — sendo a “Crise” um estágio anterior a um conflito armado. Já a obra *Seapower: a guide for the twenty-first century* (2009), do mesmo autor, facilitou a compreensão acerca dos conceitos de Poder Marítimo, Poder Naval, além do “Ciclo Virtuoso do Mar”, permitindo-nos verificar se a ex-URSS seguiu esse ciclo e se podia ser considerada uma verdadeira potência marítima e naval. Ao final, com as conexões que realizamos entre as teorias dos dois autores, visualizamos a necessidade de um Poder Naval estar preparado para conduzir uma Manobra de Crise — sabendo que

as mesmas não podem ser previstas.

Nesse passo, nosso trabalho está organizado em quatro itens, incluindo esta introdução e a conclusão. No segundo item, abordaremos os motivos que levaram a ex-URSS a mudar sua estratégia marítima, na década de 1960, e construir um novo Poder Naval. Detalharemos também alguns programas do reaparelhamento da MURSS. Além disso, explicaremos as fontes dos recursos que permitiram a construção desse novo Poder Naval soviético.

No terceiro item, identificaremos as semelhanças e diferenças verificadas na comparação entre os modelos teóricos com a realidade apresentada, visando responder aos questionamentos propostos nesta pesquisa. Por último, apresentaremos as principais conclusões.

O PODER NAVAL SOVIÉTICO NA DÉCADA DE 1960

Neste item, pesquisaremos a Estratégia da MURSS, sob a gestão do almirante Gorshkov (1910-1988) e sua tentativa de transformá-la em uma marinha moderna com capacidades oceânicas, na década de 1960. Teremos como foco a forma que ele buscou construir um Poder Naval para atuar nas Manobras de Crise e em conflitos armados. Além disso, apresentaremos brevemente as características da MURSS e como ela atuou na gestão de dois eventos históricos, a Crise dos Mísseis de Cuba e a luta pelo controle do Congo, verificando como esses eventos influenciaram a adoção de novas estratégias e de programas de reaparelhamento para a MURSS.

DA GESTÃO DO ALMIRANTE GORSHKOV AO REAPARELHAMENTO DA MURSS

Após assumir o poder na ex-URSS, em

1953, o primeiro-ministro Nikita Krushev queria apagar a imagem do ex-ditador Josef Stálin no país. Para isso, indicou, em 1956, o almirante Sergey Georgyevich Gorshkov como comandante em chefe da MURSS, com autoridade para promover as mudanças necessárias. De início, caberia a Gorshkov não mais produzir grandes navios de guerra, além de reduzir o tamanho da Força³ (POLMAR; BROOKS; FEDOROFF, 2019). A visão que Krushev possuía sobre a estratégia naval era de que, com a Era Nuclear, a MURSS deveria abandonar os grandes navios de superfície e se preocupar somente com submarinos e pequenas embarcações para suas águas costeiras. Ele acreditava que, com essas embarcações, aviões e mísseis baseados em terra, seria possível manter a ex-URSS segura — na sua visão, as próximas guerras seriam nucleares. Além disso, essa redução de meios possibilitaria transferir recursos financeiros e humanos para a economia, a fim de sobrepujar os EUA (RANFT; TILL, 1983).

Nesse contexto de redução da Marinha, em 1956, a ex-URSS entregou as bases navais, conquistadas em tempos de guerra, de Port Arthur, na Manchúria, e de Porkalla, na Finlândia, demonstrando mais uma indicação das drásticas reduções das operações navais pretendidas. Gorshkov, porém, não era partidário desse enfraquecimento estratégico em curso. Ele era um entusiasta dos mísseis e, junto de alguns apoiadores, começou uma cautelosa campanha de publicidade e conversas formais, no intuito de mudar a ideia de Krushev sobre a utilização de grandes navios. Essa campanha logrou resultados, pois, já na década de 1960, Gorshkov conseguiu iniciar uma expansão nos programas para equipar a Marinha com grandes unidades capazes de operar no alto-mar (RANFT; TILL, 1983).

No início da década de 1960, duas grandes crises testaram a capacidade expedicionária da ex-URSS: a Crise dos Mísseis de Cuba, em 1962, e a luta pelo controle do Congo, de 1960 a 1965. Em ambas as crises, as duas superpotências, os EUA e a ex-URSS, tentaram influenciar os acontecimentos de maneira política e militar. Esses conflitos não serão detalhados, conforme informamos na introdução. Assim, abordaremos somente como a ex-URSS tentou utilizar as capacidades de sua Marinha nesses eventos.

Em 1962, devido à instalação de mísseis e ao posicionamento, em Cuba, de aeronaves com aptidão de realizarem ataques nucleares pela ex-URSS, uma crise se instaurou entre as duas superpotências. Dessa forma, os EUA decidiram fazer um bloqueio naval à ilha cubana, por meio de sua Marinha, visando impedir a chegada de mais armas soviéticas, além de exigir que as já instaladas fossem retiradas. A partir de então, caberia à ex-URSS verificar suas reais capacidades navais e decidir se escoltaria seus navios mercantes, garantindo a abertura dessas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM). Para isso, deveriam romper o bloqueio pela força, em um ato que seria retaliado pelos EUA e que, em outras palavras, poderia levar o mundo a vivenciar uma guerra nuclear (POLMAR; BROOKS; FEDOROFF, 2019).

Para entendermos melhor o contexto da crise, é importante explicar que, em 1961, John F. Kennedy tornou-se presidente dos EUA e logo buscou garantir sua superioridade militar. Essa massiva construção de armamentos visava superar os soviéticos que, na visão de Kennedy, estavam à frente dos norte-americanos, principalmente na área dos mísseis balísticos. Assim, para eliminar esse *gap*, ele determinou a criação de forças estratégicas, incluindo mais meios navais, forças

especiais e mísseis balísticos.

Quase que simultaneamente, a ex-URSS tinha interrompido a construção de diversos meios navais, incluindo novos Submarinos Nucleares Lançadores de Mísseis Balísticos (SNLMB) que substituiriam os da classe "Hotel",⁴ pois estes não eram confiáveis devido a problemas nos motores e reatores. Essa interrupção dos programas navais, apesar da pressão contrária exercida por Gorshkov, visava deslocar recursos para a Força Estratégica de Mísseis, indo ao encontro do que pensava Krushev, que as guerras seriam nucleares e não se enviariam mais forças militares para apoiar as guerras nacionais do Terceiro Mundo. Contudo, o pensamento de Krushev começou a mudar nesse período com as crises que se seguiram (POLMAR; BROOKS; FEDOROFF, 2019).

Dessa forma, no auge da Crise dos Mísseis, quando a ex-URSS necessitava de meios navais modernos e poderosos para escoltar os seus mercantes e enviar as ogivas nucleares para Cuba, foi surpreendida pela falta de meios de superfície e pela indisponibilidade de seus submarinos nucleares.⁵ Mesmo assim, foi tomada a decisão de enviar alguns submarinos diesel-elétricos junto aos mercantes, embora fosse notória a superioridade da Marinha norte-americana.

Quando seus navios estavam próximos à Cuba, a ex-URSS decidiu retroceder com os meios e negociar com os norte-americanos, incluindo a retirada dos mísseis que já estavam naquela ilha. Todavia, como consequência, a ex-URSS tirou três grandes conclusões dessa primeira crise: os EUA pretendiam enfrentá-los com armas convencionais; as forças estratégicas norte-americanas superavam as soviéticas; e a URSS não era capaz de se lançar nos oceanos, principalmente longe de suas bases (POLMAR; BROOKS; FE-

DOROFF, 2019).

A outra crise que impactou a estratégia da MURSS foi o conflito pelo controle do Congo, de 1960 a 1965. Essa questão rapidamente se tornou um palco da disputa geopolítica entre EUA e URSS no início da década de 1960. Os norte-americanos buscavam impedir a expansão do comunismo na África Central, protegendo interesses estratégicos e econômicos, enquanto os soviéticos viam na independência congoleza uma oportunidade de expandir sua influência anticolonial (GIBBS, 1991; NAMIKAS, 2013). Patrice Lumumba, primeiro-ministro aliado da ex-URSS, solicitou apoio soviético para enfrentar secessões internas, o que alarmou Washington. Em resposta, os EUA intensificaram o apoio a grupos rivais e patrocinaram o golpe liderado por Joseph Mobutu, em setembro de 1960, afastando Lumumba do poder e neutralizando a presença soviética (EUA, 1992). A eliminação de Lumumba, em janeiro de 1961, consolidou a vitória do bloco ocidental no Congo e revelou as dificuldades da ex-URSS em sustentar aliados estratégicos em regiões distantes sem o respaldo de meios logísticos adequados, especialmente no domínio naval (GIBBS, 1991; NAMIKAS, 2013).

A atuação da Organização das Nações Unidas (ONU) no conflito, inicialmente neutra, acabou favorecendo interesses ocidentais. Embora tenha enviado a Missão das Nações Unidas no Congo (ONU) para conter a intervenção belga, a organização recusou apoiar diretamente Lumumba contra secessionistas internos, levando-o a buscar ajuda soviética (O'MALLEY, 2018; NOBEL, 2021). Após sua queda, Moscou acusou a ONU de conivência com o Ocidente, enquanto Washington utilizava a diplomacia e sua Agência Central de Inteligência, a CIA, para influenciar a sucessão no Congo (KENT, 2010).

A ex-URSS limitou-se ao apoio diplomático a aliados lumumbistas, mas sua atuação foi ineficaz diante do bloqueio logístico e da pressão militar norte-americana, evidenciada, por exemplo, na Operação "Dragon Rouge", em 1964. Ao final da crise, Mobutu consolidou um regime pró-Ocidente e a influência soviética foi expurgada do Congo, evidenciando a necessidade, para Moscou, de ampliar sua capacidade de projeção de poder para atuar eficazmente em futuras crises (NAMIKAS, 2013; WEISS, 2012; RANFT; TILL, 1983).

Apesar da preocupação soviética de os EUA estarem apoiando os rebeldes naquele conflito e o representante do governo local, Patrice Lumumba, ser aliado da ex-URSS, os líderes soviéticos foram informados de que sua Marinha não conseguiria apoiar a contento. Assim, caso fossem enviados navios, estes meios ficariam sem combustível, dada a distância das bases soviéticas, não sendo possível garantir sua permanência naquela parte da África, falhando em uma característica fundamental do Poder Naval.

A partir desses eventos, os programas de reaparelhamento da MURSS sofreram modificações e foram acelerados. O próprio Kruschchev foi obrigado a reconsiderar seu pensamento, pois queria e precisava se contrapor aos EUA e, em especial, à Marinha norte-americana. Logo, um poderoso plano de reconstrução foi iniciado e, a partir da sua implementação, a MURSS poderia apoiar as incursões político-militares da ex-URSS no Terceiro Mundo (POLMAR; BROOKS; FEDOROFF, 2019; RANFT; TILL, 1983).

Podemos verificar que essas duas crises contribuíram para modificar os pensamentos dos líderes soviéticos. Afinal, era humilhante para uma superpotência não conseguir se fazer presente nos oceanos com sua Marinha. Logo, crises que pode-

riam acontecer, naquele período, longe de suas águas costeiras, não teriam o respaldo da Marinha para solucioná-las. Além disso, a própria segurança continental estava em risco com essa discrepância de poderes entre as Marinhas. Os EUA estavam construindo grandes submarinos nucleares de ataque da classe “Polaris”⁶ e podiam chegar facilmente na costa da ex-URSS. Portanto, as ideias de Gorshkov para criar uma “Frota Revolucionária” ganharam apoio. A partir de então, grandes recursos iriam ser destinados para a Marinha, que buscou se tornar uma verdadeira potência naval.

Antes de 1960, a ex-URSS não poderia ainda ser reconhecida como uma grande potência marítima, pois sua economia não conseguia equiparar-se a dos EUA, nem sua Marinha possuía capacidade expedicionária para respaldar seu poderoso poder terrestre. Contudo, ainda na década de 1960, a ex-URSS descobriu vastos campos de gás natural e de petróleo, no noroeste da Sibéria. Essa descoberta contribuiu para que grandes recursos financeiros entrassem no país, permitindo que a economia se revigorasse. Além disso, o petróleo e o gás natural precisavam ser escoados por mais navios⁷ — inclusive, algumas das novas belonaves eram movidas a gás. Logo, a construção desses meios de transporte contribuiria para que a ex-URSS aumentasse o tamanho da sua marinha mercante. Contudo, esse crescimento demonstraria a mesma fragilidade na segurança das LCM que no Ocidente e, para protegê-las, seria necessária uma marinha capaz de operar nos oceanos. Dessa maneira, os novos recursos financeiros disponíveis seriam alocados também para as forças armadas, especialmente, para a MURSS (KAPLAN; SERRA, 2013; TILL, 1984).

Também no início dos anos de 1960, outros importantes fatores impulsionaram o

crescimento da marinha mercante⁸ soviética: a pesquisa, em águas profundas, de recursos naturais, na sua plataforma continental, como petróleo, gás e nódulos de ferro e manganês; e a construção de uma grande frota de navios de pesquisas oceanográficas e de meios de exploração, visando descobrir e explorar os recursos citados, como também explorar a pesca — o que ocasionou um grande desenvolvimento na indústria pesqueira soviética (RANFT; TILL, 1983). Ademais, a MURSS estava sob a orientação competente e ousada do Almirante Gorshkov, que buscou a todo momento dotar a ex-URSS de uma marinha bem equipada, capaz inclusive de cercear as operações da Marinha dos EUA. Em paralelo, a ex-URSS, no final dos anos 1960, já havia construído uma grande marinha mercante, possuía um excelente estudo oceanográfico, bem como estava equipada com uma indústria naval de primeira ordem (TILL, 2018).

A ideia de possuir uma esquadra revolucionária foi o que sempre motivou Gorshkov e, a partir dos eventos supracitados, ocorridos no início da década de 1960, ele passaria a ter o apoio político necessário e os recursos requeridos para possuí-la. As crises, nas quais a MURSS não conseguiu atuar, foram grandes motivadores para o apoio político. Ademais, Gorshkov era um entusiasta dos mísseis e buscava dotar a Marinha com grandes belonaves, equipadas com os mais modernos possíveis, porém, sua força principal ainda seriam os submarinos. Ele também buscava possuir diferentes classes de navios para que os erros do passado não voltassem a ocorrer e para que a MURSS estivesse pronta para atuar em crises futuras, além das suas águas costeiras. Portanto, nesse item, conheceremos os principais meios lançados e suas características inovadoras, na década de 1960. Devido à grande

variedade de navios e projetos, analisaremos somente os *destroyers*, os cruzadores, os navios-aeródromo (NAe) e os SNLMB, lançados nesse período.

No início da década de 1960, visando enfrentar prontamente os grupos de ataque de NAe norte-americanos, alguns *destroyers*, ainda nos estaleiros, da classe “Kildin”⁹ foram equipados com mísseis de médio alcance que podiam usar ogivas nucleares, os SS-N-1 *Scrubber*.¹⁰ Esses novos navios fugiam do padrão ortodoxo, derivado da Segunda Guerra Mundial (então equipados com canhões como armas principais), sendo modificados sob a influência da nova estratégia naval soviética, o que surpreendeu os países ocidentais, devido às suas capacidades estratégicas. Em uma segunda fase, ainda no campo dos *destroyers*, foram modificados meios da classe “Kotlins”,¹¹ os quais possuíam mísseis antiaéreos e foram idealizados para, apoiados por submarinos e aviões baseados em terra, protegerem os *destroyers* da classe “Kildin” e os futuros navios da classe “Krupny”,¹² enquanto essas duas últimas classes atacariam os grupos de NAe (RANFT; TILL, 1983).

Finalizando a década, na terceira fase, foram lançadas as classes “Krupnys” e “Kashin”.¹³ A primeira, a qual os soviéticos classificaram como classe de Grandes Navios Antissubmarino, era equipada também com o míssil SS-N-1 *Scrubber*, possuía forte armamento antissubmarino e com capacidade antiaérea, porém, no Ocidente, era conhecida como classe “Kanin”. Em paralelo, os navios da classe “Kashin”, também foram classificados como Grandes Navios Antissubmarino e possuíam pesados armamentos antiaéreos. Eram também os maiores navios movidos com turbina a gás até então.

Com relação aos cruzadores, o primeiro a ser lançado, na década de 1960, foi

o Kynda, em 1962, com 4.500 toneladas e equipado com mísseis SS-N-3 *Shaddock*. Esses mísseis eram armados com ogivas nucleares ou explosivos convencionais, com 150 milhas náuticas (MN) de alcance e desenvolvido para também atacar os NAe da OTAN. Em 1967, foi lançado a classe “Kresta I” de cruzadores, também com a função antinavio, com poderosa proteção antiaérea e helicóptero orgânico para ser guia de mísseis. Tais capacidades permitiam que os cruzadores dessa classe pudessem operar de maneira independente. Contudo, somente em 1970, com o lançamento da classe “Kresta II”,¹⁴ a MURSS passou a ter meios com um papel importante na guerra antissubmarino, pois essa classe veio dotada com armas antissubmarino de longo alcance, como o míssil SS-N-14, que possuía um torpedo no seu interior (RANFT; TILL, 1983).

Com relação aos NAe, inicialmente eles foram vistos com ceticismo pela MURSS, ainda pelo pensamento de que as guerras seriam somente nucleares e de que esse tipo de navio seria dispendioso e vulnerável. Além disso, a ex-URSS preferiu confiar na sua capacidade tecnológica em desenvolver mísseis antiaéreos para a defesa contra aeronaves. Esse ceticismo demorou a ceder, porém, aos poucos, os soviéticos foram percebendo que suas maiores ameaças navais eram, de fato, os grupos de ataques de NAe norte-americanos, ou seja, eles não seriam tão vulneráveis quanto se pensava. A mudança de pensamento também veio no início dos anos de 1960, com uma série de estudos relacionados aos NAe, como, por exemplo, um trabalho chamado *Avianostsy* (porta-aviões em russo), em 1964. Este trabalho relatava que, apesar das vulnerabilidades, o NAe ainda era uma séria ameaça (RANFT; TILL, 1983).

Contribuindo para o novo pensamento,

os soviéticos perceberam que a necessidade de se ter helicópteros a bordo, conforme visto no cruzador classe “Kresta I”, era outro forte indício de que a MURSS necessitava de NAe. Por isso, em 1967, foi lançado o cruzador Antissubmarino classe “Moskva”,¹⁵ que, apesar do nome, era um navio híbrido, com a proa sendo de um cruzador e a popa de um NAe. Com a experiência do “Moskva”, foi decidida a criação da classe “Kiev”¹⁶ de NAe, em 1968. Estes também eram híbridos e seriam mais poderosos e pesados do que os classe “Moskva”. Os navios dessa classe eram claramente capazes de serem capitânicas de uma marinha de águas oceânicas. Apesar disso, era sabido que não estariam em pé de igualdade com os NAe dos EUA, possuindo também limitadas capacidades de atacar alvos em terra. Ademais, os soviéticos, curiosamente, o denominaram também como um cruzador antissubmarino (RANFT; TILL, 1983).

Finalmente, com relação aos submarinos, em uma primeira fase, pós-Segunda Guerra Mundial, foram aperfeiçoados os projetos de submarinos diesel-elétricos, visando dotá-los de capacidades para fazerem frente aos meios antissubmarino da OTAN. Após essa fase, a MURSS percebeu que os SNLMB seriam a opção de construção mais rápida e adequada, quando comparados aos grandes navios de guerra, para se contraporem à Marinha dos EUA. Por isso, passaram a ser a principal arma de ataque da Marinha (GORSHKOV, 1976). Assim, em 1960, a ideia de Gorshkov era desenvolver a MURSS baseada naqueles submarinos, além de outros tipos, como os lançadores de mísseis de cruzeiros e os de ataque com torpedos. Essa deveria ser a espinha dorsal da sua marinha.

Outro ponto que preocupava os soviéticos era que a ex-URSS encontrava-se atrás dos norte-americanos em tecnolo-

gia e capacidades desses meios, pois os EUA lideravam essa disputa com seus submarinos classe “Polaris”. Por isso, em 1967, foi lançada a classe “Yankee” de submarinos para ameaçar o território norte-americano. Ela contava com o primeiro submarino lançador de mísseis balísticos soviético, assim considerado por ter sido projetado originalmente para esse fim e por suas excepcionais capacidades: podia levar 16 mísseis SS-N-6 (nucleares) com alcance de 1.300 MN. Contudo, em teoria, ainda era inferior à classe “Polaris”, o que levou os soviéticos a planejarem, ainda nessa década, a classe “Delta”, que seria maior e superaria em alcance de mísseis o maior submarino norte-americano existente. Essa classe seria dotada de 12 mísseis SS-N-8, nucleares, podendo alcançar alvos nos EUA sem sair das águas costeiras russas, tomando assim a dianteira na disputa pelo desenvolvimento de submarinos daquele tipo (RANFT; TILL, 1983).

Podemos observar que a ex-URSS buscou equipar sua Marinha com meios modernos para enfrentar a OTAN, além de dotá-la com capacidades para atuar em crises ou conflitos, além das suas águas costeiras. É evidente que nessa busca por superar o Ocidente, a ex-URSS ainda estava atrás em algumas áreas, como a dos NAe, porém, com relação aos SNLMB, ela já havia passado à frente dos EUA, no final da década de 1960. Ademais, o rápido desenvolvimento e a construção de meios navais modernos impressionavam o Ocidente, que via o Poder Naval russo crescendo em tamanho e capacidades.

AS MISSÕES ESTRATÉGICAS DA MURSS

Neste item, citaremos os estudos realizados por estrategistas navais ocidentais e soviéticos sobre as Missões Estratégicas

que a MURSS poderia cumprir, na década de 1960. Analisaremos, também seus pontos fracos e fortes no referido período e como ela estava tentando amenizar suas fraquezas para atuar nos oceanos e responder às crises em que o Poder Naval se fizesse necessário. Embora sejam, também, itens longos, julgamos necessário apenas dividi-los em Estratégias Clássicas e Estratégias para Eras Modernas, conforme fizemos no item anterior. Tal divisão facilitará nossa abordagem comparativa entre a teoria e a realidade apresentada do nosso objeto.

Com relação ao Controle de Áreas Marítimas, em que pese a mudança na estratégia da MURSS, visando possuir meios capazes de operar nos oceanos, suas tarefas principais ainda eram a defesa do território soviético dentro das suas águas costeiras contra os grupos-tarefas de NAE do Ocidente, além de prestar apoio ao Exército da ex-URSS nas suas operações. Essas tarefas seguiam a teoria militar leninista da Unicidade de Propósito, ou seja, Marinha, Exército e Força Aérea deveriam possuir a mesma missão. Essa teoria foi uma das responsáveis por a MURSS, na década de 1960, não cogitar a busca pelo controle do mar¹⁷ — visto pelos líderes militares como destoante da missão de apoiar o Exército no continente.

Assim, é possível constatar que, embora com restrições, a MURSS poderia cumprir os propósitos das vertentes de Uso de Área Marítima e, de maneira mais eficaz, de Negação do Uso do Mar, as quais, juntas, compõem o Controle de Área Marítima. A primeira era apoiada pelos grandes meios produzidos como cruzadores e NAE híbridos; a segunda vertente, pelos submarinos, aviões baseados em terra, minas e navios de defesa costeira (RANFT; TILL, 1983; TILL, 1984).

Mesmo assim, ainda havia dúvidas,

por parte dos estrategistas ocidentais, de que a MURSS poderia intervir nos oceanos distantes de sua costa. Alegava-se, principalmente, que os meios produzidos na década de 1960 não sustentariam grandes operações navais, por possuírem armamentos, em algumas embarcações, com um único disparo, sem possibilidade de recarregar, bem como que esses meios seriam para a defesa continental. Contrariando essa crítica, o Marechal Sokolovskiy (1897 – 1968), em 1964, então inspetor-chefe do ministério da defesa russo, escreveu um importante artigo, no jornal *Red Star*,¹⁸ no qual explicava ao público soviético que a aquisição pela Marinha de meios modernos — em especial submarinos, mísseis e armas nucleares — permitiria operações independentes e decisivas nos oceanos. Indo ao encontro da ideia do marechal, Geoffrey Till e Bryan Ranft alegam que não é possível os estrategistas afirmarem que a MURSS era uma marinha costeira, pois eles a estariam avaliando pelo prisma da doutrina ocidental. Além disso, os autores enfatizam que a ex-URSS estava mostrando interesse no desenvolvimento dos NAE, o que também demonstrava essa nova aptidão para águas oceânicas (RANFT; TILL, 1983; SERGEY, 2018; TRITTEN, 1986).

Com relação à Proteção das LCM e do Transporte Militar, durante a década de 1960, Gorshkov, influenciado também pelas operações navais ocorridas na guerra civil russa, deu ênfase para que a Estratégia da MURSS estivesse preparada para, em caso de conflito, proteger suas linhas de comunicação que ficariam vulneráveis a ataques. O Ocidente supriu e manteve por longo tempo forças contrarrevolucionárias pelo mar por meio de linhas de transporte. Tal fato atraiu a atenção de Gorshkov. Além disso, deveria também ter como prioridade apoiar o exército soviéti-

co, logisticamente, em diferentes teatros de operação, para que este não dependesse somente de rodovias e linhas férreas, que poderiam ser longas e sofrer ataques de seus inimigos. No caso de um conflito na Europa, a MURSS deveria estar presente e apta a realizar essas missões no Báltico, Mar Negro e Mar do Norte, onde protegeria e garantiria as LCM. Porém, no caso de um conflito no extremo oriente, tendo a China ou EUA como prováveis adversários, as linhas e os transportes militares deveriam ser protegidos no Mar do Sul da China (RANFT; TILL, 1983).

Com relação à Projeção de Poder sobre Terra, podemos constatar que a construção de meios navais com capacidades de lançar armas nucleares e mísseis de alto explosivo possibilitava a MURSS a cumprir essa missão de maneira eficaz. Contudo, a grande demonstração de mudança de estratégia para esse tipo de missão foi o desenvolvimento em curso, nessa década, para dotá-la de capacidades para realizar operações anfíbias. Com essa mudança de estratégia, em 1964, ocorre um marco na MURSS: a reativação do seu Corpo de Fuzileiros Navais. Esse pensamento na Marinha foi muito influenciado pelas capacidades norte-americanas nessas operações, por isso, a MURSS não se preocuparia somente em se defender das operações anfíbias do Ocidente, mas também buscava ter essas mesmas capacidades ainda na década de 1960 (RANFT; TILL, 1983).

A partir também das construções de meios voltados para essas operações e visando consolidar uma nova teoria, vários exercícios anfíbios foram organizados na referida década. Dentre os principais exercícios, podemos citar os *Baikal I e II*, em 1966 e 1967; o *Serve*, em 1968 e o *Oder-Neisse*, em 1969. Ademais, Gorshkov percebeu que poderia tirar proveito para a MURSS,

aumentando sua capacidade de Projetar Poder sobre Terra, porque haveria o respaldo de estar apoiando a estratégia do Exército. A lógica era que a Marinha poderia proteger o flanco marítimo do exército, reforçá-lo em posições enfraquecidas com reforços e suprimentos, atacar o inimigo em outra frente ou retirá-lo de uma posição desvantajosa com uma retirada anfíbia (RANFT; TILL, 1983; TRITTEN, 1986).

Com relação à Proteção dos Recursos Marítimos, podemos constatar que com o crescimento da marinha mercante soviética, incluída a sua frota pesqueira (que era uma das maiores e mais desenvolvidas do mundo durante a década de 1960), Gorshkov já verificava o incremento de proteção desses meios. Além disso, a própria estratégia de proteção das águas continentais pela MURSS contra as marinhas dos Estados da OTAN transformou as águas ao redor da ex-URSS em locais bem vigiados e protegidos. Visando ainda a proteção desse mar, na mesma década, a MURSS possuía uma Força de Defesa Marítima composta por uma flotilha de cerca de 1.200 navios para defesa costeira, que normalmente atingiam 30 nós de velocidade, com pouco armamento e uma robustez razoável. Apesar de pouco armadas, possuíam armas eficazes, como o míssil antinavio SS-N-2 Styx¹⁹ (RANFT; TILL, 1983).

Embora estivesse preocupada em fazer frente aos EUA, a MURSS investiu, conforme o conceito de Lars Wedin, em uma solução *High-Low Mix*, ou seja: o *High* compreendendo navios grandes, caros e poderosos para a guerra em águas oceânicas; o *Low* compreendendo uma grande quantidade de navios mais simples e com certa robustez. Esses navios, porém, possuíam as capacidades de vigilância, de comunicações e de comando e eram dotados com armamentos menos

complexos, sendo, portanto, ideais para a Proteção dos Recursos Marítimos e de águas costeiras (WEDIN, 2015).

Com relação à Diplomacia Naval, a MURSS tinha a importante tarefa de defender ou estender os interesses da ex-URSS ao redor do mundo, principalmente em tempos de paz, porém, os líderes soviéticos verificaram, no final da década de 1950, que havia severas limitações para cumprir tal tarefa. Isso também mudou, na década de 1960, devido às crises desse período, nas quais a ex-URSS demonstrou a inferioridade do seu Poder Naval em relação ao Ocidente. Dessa forma, com a renovação de sua esquadra, a nova estratégia não somente determinaria a MURSS estar efetivamente preparada para atuar em crises ou em conflitos, mas também deveria demonstrar seu poder e disposição para proteger seus interesses e de seus aliados. A tarefa que a diplomacia naval soviética cumpriria na paz deveria ser tão importante quanto na guerra, pois onde quer que os Estados da OTAN estivessem com seus navios, a MURSS deveria estar presente, apoiando aliados e impedindo ações agressivas das esquadras ocidentais, o que era um costume até então. Por consequência, a MURSS deveria realizar diversas tarefas políticas, indo desde visitas de cortesia a estar de prontidão para travar guerras limitadas (RANFT; TILL, 1983).

Seguindo essa nova diplomacia, em 1964, uma forte e contínua presença de navios de guerra soviéticos foi posicionada no Mar Mediterrâneo, sendo também iniciado um programa de visitas aos Estados dessa região. Nesse novo ímpeto, em 1966, demonstrando as suas capacidades, um contingente de submarinos nucleares soviéticos realizou uma viagem de circum-navegação.²⁰ Após adquirir essas experiências e ter suas forças re-

novadas, em 1967, durante a guerra árabe-israelense (a Guerra dos Seis Dias), a ex-URSS, demonstrando uma impressionante capacidade de deslocar meios para responder a esta crise, enviou um contínuo fluxo de navios para o Mediterrâneo, chegando a ter, nesse período, 70 navios de guerra, submarinos e de apoio logístico (EUA, 1991).

Portanto, a ex-URSS foi se transformando, lentamente, no decorrer da década de 1960, de uma potência regional para uma verdadeira superpotência global, demonstrando forte propensão para se envolver em problemas políticos em outros continentes, onde fosse necessário, graças à sua nova marinha.

Por último, com relação à Dissuasão Estratégica, segundo Gorshkov, os SNLMB deveriam ser a espinha dorsal ofensiva da MURSS. Os outros meios, embora deveriam estar aptos para enfrentar as marinhas da OTAN e proteger o país, deveriam também apoiar os submarinos para que cumprissem sua missão. Esses meios poderiam mudar o curso de uma guerra e deveriam estar espalhados estrategicamente em portos ou em missões no mar, desestimulando qualquer país de enfrentar a ex-URSS militarmente. Para cumprir essa tarefa, o programa de desenvolvimento de submarinos lançadores de mísseis balísticos teve que sofrer grandes transformações, pois, no início da década de 1960, conforme comentado anteriormente, os submarinos da classe "Hotel" apresentavam falhas nos reatores e motores, colocando a ex-URSS atrás dos EUA quanto ao emprego desses meios (GORSHKOV, 1976; RANFT; TILL, 1983).

Essa importância dada aos SNLMB, como arma principal e dissuasória, pode ser verificada pelo fato de mais de 40% do esforço de construção naval, a partir de 1966, ser direcionado para a constru-

ção de submarinos lançadores de mísseis balísticos. Contudo, é importante entendermos algumas diferenças entre os conceitos de Dissuasão Estratégica entre a OTAN e a ex-URSS. Para a OTAN, significa deixar claro para o inimigo os grandes custos que superariam qualquer benefício de uma agressão; para os estrategistas soviéticos, a melhor dissuasão é o reconhecimento pelo inimigo da capacidade de fazer a guerra e a certeza de que a ex-URSS venceria o conflito. Devemos ressaltar que essa dissuasão soviética não teria falhado se houvesse uma guerra, mas sim se a ex-URSS não saísse vencedora (RANFT; TILL, 1983).

Para garantir essa vitória, a ex-URSS passou a realizar grandes esforços na criação de armamentos e políticas para garantir que seus danos seriam menores do que os do inimigo; não somente na área militar, mas também nas áreas econômica, social e estratégica. Com isso, a ex-URSS também buscou o desenvolvimento de meios antissubmarino para atacar os SNLMB da OTAN, bem como dotou seus submarinos de sistemas cada vez mais poderosos para causar danos irreparáveis aos membros da OTAN. Portanto, na visão da ex-URSS, em uma guerra geral, os SNLMB deveriam ser mantidos como uma reserva estratégica capaz de devastar o inimigo nos estágios finais do conflito, bem como funcionar como uma reserva para apoiá-la nas negociações de paz sobre a conclusão da guerra, garantindo assim uma verdadeira vitória político-estratégica (RANFT; TILL, 1983).

O reaparelhamento da MURSS em sinergia com as novas concepções das missões estratégicas e ela atribuídas contribuíram para que a década de 1960 fosse um ponto de virada na capacidade da ex-URSS atuar nas crises internacionais. Os erros do início da década, como a Cri-

se dos Mísseis de Cuba e o confronto no Congo, não poderiam mais ocorrer, pois o prestígio de uma superpotência estaria em jogo. Logo, os estrategistas navais da ex-URSS, sob a liderança motivadora de Gorshkov, estudaram mais profundamente as capacidades e fragilidades das marinhas da OTAN e buscaram criar uma solução russa para se contraporem às ameaças, sempre tentando alcançar a liderança nos meios e capacidades. Embora fosse uma tarefa difícil, em virtude do grande poder econômico e tecnológico dos Estados da OTAN, a ex-URSS decidiu investir em um Poder Naval forte para, primeiro, se proteger e, depois, manter esses Estados sob ameaça.

Podemos concluir neste item que, para a MURSS, a década de 1960 teve duas fases. Na primeira, observamos uma marinha que sofreu com cortes orçamentários e de projetos de grandes navios, em virtude da visão errônea da governança soviética sob a liderança de Krushev. Essa fase teve seu ápice durante as desastrosas Manobras de Crise, em Cuba e no Congo, onde o Poder Naval da ex-URSS mostrou-se ineficaz. Na segunda fase, houve uma forte mudança de rumos, liderada por Gorshkov, que, junto de outros líderes e estrategistas, decidiu criar uma Frota Revolucionária, com meios modernos e capazes não só de defenderem suas águas costeiras, mas também de se fazerem presentes nos oceanos.

A descoberta de novas fontes de riquezas, como petróleo e gás, a formação de centros tecnológicos navais e mão de obra qualificada, além do desenvolvimento da marinha mercante, criaram as bases para o Ciclo Virtuoso do Mar, de Geoffrey Till. Esses eventos contribuíram para que houvesse um fluxo maior de recursos para a Marinha. Em consequência, no final da década de 1960, a MURSS passa-

ria a contar com meios navais modernos que poderiam, de forma ainda limitada, enfrentar os meios navais da OTAN, bem como se fazerem presentes em qualquer parte do planeta, atuando em Manobras de Crise eficazmente. Por isso, podemos afirmar que a ex-URSS, no final da década de 1960, poderia sim ser considerada uma grande potência marítima, com um poderoso e moderno Poder Naval.

O PODER NAVAL SOVIÉTICO NA DÉCADA DE 1960 À LUZ DA TEORIA

Neste item, confrontaremos as teorias de Cláudio Senna e de Geoffrey Till com a construção do Poder Naval da ex-URSS na década de 1960. Assim, verificaremos se a MURSS, naquela década, poderia ser considerada uma marinha moderna, cumprindo as Missões Estratégicas de Geoffrey Till e se estaria apta a respaldar os interesses da ex-URSS por meio das Manobras de Crise.

Para contextualizar as comparações a seguir, apresentamos uma síntese das abordagens teóricas de Geoffrey Till e Cláudio Senna, cujos modelos orientam a análise. Geoffrey Till propõe que uma marinha moderna deve estar preparada para cumprir seis Missões Estratégicas: Controle de Áreas Marítimas, Projeção de Poder sobre Terra, Proteção das LCM e Transporte Militar, Proteção dos Recursos Marítimos, Dissuasão Estratégica e Diplomacia Naval. Essas missões refletem o uso do Poder Naval como instrumento de respaldo político-estratégico do Estado, tanto em tempos de paz quanto em situações de conflito. Segundo o autor, tais capacidades exigem doutrina consolidada, presença global contínua e meios tecnologicamente avançados. Ademais, Till apresenta o conceito de Ciclo Virtuoso do Mar, segundo o qual o fortalecimento

do Poder Marítimo contribui para o desenvolvimento econômico e, simultaneamente, é fortalecido por ele (TILL, 1984; TILL, 2018).

Cláudio Senna, por sua vez, destaca que a atuação eficaz diante de uma crise exige preparo prévio, com planos de resposta estruturados, análise crítica de cenários e prontidão para alocação de meios estratégicos. Para o autor, Manobras de Crise envolvem ambientes complexos e imprevisíveis, nos quais a capacidade de resposta institucional deve ser orientada por mapas críticos que favoreçam decisões rápidas e coerentes com os objetivos políticos. No âmbito naval, essa lógica pressupõe o emprego de forças preparadas para atuar em demonstrações de presença, dissuasão e projeção, mesmo sem escalada imediata para o conflito armado (SENNA, 2017).

Ao nos debruçarmos sobre o estudo, constatamos que, no início de 1960, a MURSS ainda sofria com os cortes orçamentários e de projetos realizados por Krushev. Esses cortes reduziram sua capacidade operacional e demonstraram a fragilidade da ex-URSS em antever crises, conforme constatado nas crises de Cuba (1962) e do Congo (1960 a 1965). Assim, o preparo da MURSS para a Manobra de Crise teve pouca aderência ao que fala Cláudio Senna sobre estar preparado para crises, principalmente as que não se podem prever. Verificamos que isso ocorreu pela falta de Planos de Resposta adequados e de meios navais para atendê-los.

Contudo, quando analisamos o final de década de 1960, podemos constatar uma mudança por parte dos dirigentes da ex-URSS, que, envergonhados pelos erros nas conduções de crises do passado, passaram a preparar o Poder Naval por meio da construção de poderosos meios navais, com a MURSS passando a estar

presente em crises em diversas partes do planeta. Logo, podemos afirmar que, no final da década de 1960, o preparo da MURSS teve grande aderência aos conceitos de Cláudio Senna. Constatamos tal afirmação ao observarmos que muitos meios navais soviéticos passaram a estar alocados no Mar Mediterrâneo para fazer frente às marinhas da OTAN e atuar em futuras crises na região. De maneira geral, com a evolução tecnológica e das capacidades dos novos meios construídos, além de uma nova doutrina, a MURSS estaria preparada para respaldar os Planos de Resposta da ex-URSS.

Na sequência, compararemos as Missões Estratégicas que a MURSS podia cumprir, na década de 1960, com as missões fundamentais, propugnadas por Geoffrey Till, que uma marinha moderna deve cumprir. Tal comparação é importante, porque, nessa teoria, quando uma marinha está apta a cumprir as missões de Geoffrey Till, ela estará apta a respaldar seu Estado em um conflito armado e em crises. Consideramos também ser importante analisarmos somente o período compreendido do final da Crise dos Mísseis em Cuba de 1962 até o final da década de 1960, pois, nessa fase, ficam claras as grandes transformações pelas quais a ex-URSS e, em especial, a MURSS passaram, conforme citadas anteriormente no texto. Ademais, dividiremos este item pelas Missões Estratégicas de Geoffrey Till para verificarmos se a construção do Poder Naval soviético, no período, tinha aderência ao modelo teórico do autor.

Contudo, antes de abordar as Missões Estratégicas, devemos explicar que, ao descobrir grandes jazidas de petróleo e gás na Sibéria e necessitar construir uma marinha mercante ainda maior para comercializá-los, a ex-URSS passou a contar com recursos advindos do comércio exte-

rior que contribuíram para a construção, tanto em quantidade como em qualidade, de meios navais para a MURSS. Essa combinação de fatores nos mostrou na prática o que Geoffrey Till chama de Ciclo Virtuoso do Mar. Assim, após explicarmos as origens dos recursos para a Marinha, compararemos as capacidades da MURSS em cumprir suas Missões Estratégicas com as preconizadas por Geoffrey Till.

Com relação ao Controle de Área Marítima, observamos que os meios da MURSS foram construídos para enfrentar os grupos de NAE norte-americanos e para a defesa da costa. Como exemplo, podemos citar o NAE híbrido classe “Kiev” que, com seus armamentos e aeronaves embarcadas, poderia controlar áreas e atacar os navios da OTAN, mesmo que de maneira limitada. Na vertente de Negação do Uso do Mar, a MURSS cumpria essas tarefas com maestria, graças aos seus submarinos, conforme constatamos no decorrer do texto.

Com relação à Defesa das LCM, a MURSS passou a contar com grandes meios navais, distribuídos no Mediterrâneo e que passaram a ter presença no Mar do Sul da China e no oceano Índico. Entre esses meios, encontravam-se os *destroyers*, os cruzadores classe “Kresta II” e seus submarinos que poderiam realizar essas tarefas. A ex-URSS passou a se preocupar com esse tema devido ao grande crescimento da sua marinha mercante, o que também influenciou o aumento das capacidades antissubmarino dos seus navios.

Com relação à Projeção de Poder sobre Terra da MURSS, podemos citar, como grande marco dessa Missão Estratégica, a reativação do Corpo de Fuzileiros Navais em 1964. Além disso, as novas capacidades dos seus meios navais, particularmente os SNLMB, de bombardearem com mísseis de cruzeiro ou nucleares o

território inimigo, demonstraram o comprometimento da Ex-URSS em cumprir essa Missão Estratégica. Com relação à Proteção dos Recursos Marítimos, da nação construiu muitos navios para a defesa da costa, que, de início, seriam para proteção contra esquadras inimigas. Contudo, quando o país comunista passou a descobrir e explorar recursos nos seus mares e plataformas continentais, passaram também a cumprir essa missão. Com meios velozes, como as corvetas da classe “Nanuchka”,²¹ a MURSS passou a impressionar o Ocidente com relação às capacidades desses tipos de navios.

Com relação à Diplomacia Naval, a ex-URSS decidiu que a Marinha deveria representar seus interesses políticos. A MURSS, a partir de então, estaria pronta para demonstrar o poder e a vontade de lutar do Estado soviético. Podemos comprovar essa afirmação com as visitas a Estados amigos e o apoio aos árabes na Guerra dos Seis Dias, em 1967, visando impedir ações da OTAN no conflito e suprir os árabes logisticamente, demonstrando um amadurecimento na Diplomacia Naval.

Quanto à Dissuasão Estratégica, a ex-URSS destinou grande parte dos recursos para os submarinos, visando transformar os SNLMB na espinha dorsal de ataque da MURSS. Esses meios permitiram que a Marinha alcançasse a verdadeira dissuasão, na visão de Geoffrey Till. Os submarinos lançadores de mísseis balísticos passaram a impressionar e preocupar o Ocidente, devido às suas aptidões de destruição e alcance. Contudo, ainda que a ex-URSS tivesse uma visão de dissuasão diferente da do Ocidente, seus SNLMB cumpriam a dissuasão de Geoffrey Till.

Por último, devido ao exposto neste tópico comparativo, podemos concluir, em linhas gerais, que a construção do Poder Naval soviético, na década de 1960, por

conseguir cumprir as características das Missões Estratégicas citadas por Geoffrey Till, na segunda fase da década de 1960, teve aderência ao modelo teórico do referido autor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que nos motivou a escolher o objeto deste trabalho foi a vontade de conhecer o desenvolvimento da Marinha da ex-URSS, além de entender as razões de alguns dos seus triunfos e fracassos, que aprendemos nos bancos escolares. Por consequência, queríamos entender como a ex-URSS construiu seu Poder Naval. Nossa curiosidade nos levou a procurar as respostas sobre quem Estado tão forte militarmente apresentou uma limitada condução de Manobra de Crise durante a famosa Crise dos Mísseis de Cuba (1962), chegando ao ponto de não possuir meios navais com capacidade de operar fora de suas águas costeiras.

Outra motivação para nossa pesquisa foi saber como em um curto prazo, em relação a essa crise, a ex-URSS desenvolveu um Poder Naval de alto nível que podia desafiar toda a OTAN. Assim, decidimos conhecer as razões que transformaram a MURSS em uma das melhores marinhas do mundo e, o principal, quando ocorreu essa transformação.

Com a pesquisa, verificamos que, a década de 1960, foi o período de grande mudança de rumos da ex-URSS e, consequentemente, para a MURSS, que precisou se fazer presente em duas grandes crises. Ademais, nessa década, iniciou-se um inovador programa de reaparelhamento da Marinha e de renovação de sua doutrina naval.

Após escolhermos o período, faltava-nos escolher um teórico moderno que definisse conceitos importantes, além de

nortear as Missões Estratégicas que uma marinha deveria cumprir para respaldar os interesses de um Estado. Por isso, não tivemos dúvidas que a melhor escolha seria o pensador Geoffrey Till. Secundariamente, escolhemos Cláudio Senna para a Manobra de crise e utilizamos a DMN para complementá-lo. Com isso, a partir desses conceitos teóricos, seria possível realizar uma comparação com a realidade apresentada pela MURSS, na década de 1960, e responder se a ex-URSS possuía um Poder Naval forte e moderno e se ele seria capaz de respaldar seus interesses em águas oceânicas na década de 1960.

Em outro momento do texto, apontamos que a nomeação de Gorshkov como Comandante em Chefe da MURSS foi fundamental para sua transformação para operar em águas oceânicas, embora tenha sofrido forte pressão política para reduzir seu tamanho e seus meios. Após isso, verificamos como essa redução foi crucial para que a ex-URSS fracassasse nas conduções das duas principais crises da década de 1960 (Cuba e Congo). Contudo, esses fracassos influenciaram o novo reaparelhamento da MURSS. Em nossa análise, constatamos, também, que a MURSS foi equipada e pensada por Gorshkov para poder enfrentar as marinhas da OTAN e atuar eficazmente nas futuras Manobras de Crise em águas oceânicas. Esse reaparelhamento foi igualmente possível, além do impulso gerado pelas crises mencionadas, pelo aporte financeiro promovido pelo crescente comércio externo da década de 1960, em função da grande marinha mercante soviética e da descoberta de recursos energéticos na Sibéria, que incrementaram ainda mais esse comércio e geraram vultuosos recursos financeiros para a ex-URSS. Assim, percebemos na prática que o Estado soviético passou pelo Ciclo Virtuoso do Mar,

contribuindo para o reaparelhamento da MURSS, além de criar uma certa “supremacia marítima” nas suas águas de interesse, podendo rivalizar com a poderosa Marinha norte-americana.

Nossa escolha metodológica foi a de confrontação de teoria com a realidade. Assim, confrontamos as teorias escolhidas com a construção do Poder Naval soviético na década de 1960. Dessa forma, era o nosso propósito responder se a construção desse poder teve aderência aos modelos teóricos apresentados, principalmente ao de Geoffrey Till, comparando as teorias com a construção desse poder. Após realizar a comparação, verificamos que a ex-URSS passou a se planejar para enfrentar novas crises, por meio da revisão dos seus erros estratégicos recentes, construindo um Poder Naval moderno para respaldar seus interesses tanto nas suas águas costeiras como além delas. Para a construção desse poder, a ex-URSS decidiu criar um programa de reaparelhamento moderno de meios navais, que foi incrementado devido ao Ciclo Virtuoso do Mar soviético. Esse ciclo criou uma “supremacia marítima” relativa, que permitiu o cumprimento das Missões Estratégicas de Geoffrey Till pela MURSS.

Dessa forma, no final do texto, chegamos à conclusão de que a construção do Poder Naval da ex-URSS, na década de 1960, teve aderência tanto ao modelo teórico de Geoffrey Till, quanto ao de Cláudio Senna. Concluindo nossa análise, podemos afirmar que um Estado deve antever as possíveis crises com as quais poderá ser obrigado a lidar, criando, para essas crises e para as que ele não poderá prever, Planos de Respostas que deverão ser elaborados com o máximo de detalhamento possível. Assim, o Poder Naval não poderá ser negligenciado, para que não ocorram os erros da ex-URSS do início da década de 1960.

Portanto, respondendo ao nosso questionamento, a ex-URSS possuía um Poder Naval forte e moderno e esse poder era capaz de respaldar seus interesses em águas oceânicas no final da década de 1960. Porém, diferente dos EUA, apesar de estar bem equipada com grandes navios e submarinos para águas oceânicas, seu pensamento estratégico ainda era continental, pois focou-se mais nas guerras em mares estreitos e locais do que nos

oceanos. Afinal, os líderes soviéticos não acreditavam que o pensamento estratégico ocidental era o único caminho para o sucesso. Portanto, nossa pesquisa demonstrou a importância de uma marinha estar preparada para cumprir as Missões Estratégicas de Geoffrey Till, pois, estando preparada para atuar em conflitos armados, também estará apta a conduzir Manobras de Crise.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Estado-Maior da Armada. *EMA-301: Fundamentos Doutrinários da Marinha*. 1d. Brasília: Estado-Maior da Armada (EMA), 2023.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. *EMA-305: Doutrina Militar Naval*. 1ed. Brasília: Estado-Maior da Armada (EMA), 2023.

EUA. Departamento de Estado. *Foreign Relations of the United States, 1958 – 1960, Africa*, Volume XIV. Washington. DC: U.S. Government Publishing Office. 1992.

EUA. Departamento de Estado. Office of the Chief of Naval Operations. *Understanding Soviet Naval Developments*. 6th ed. Washington, DC: Department of the Navy, 1991.

FAHRON-HUSSEY, Claudia. *Military crisis management operations by NATO and the EU: the decision-making process*. Wiesbaden: Springer, 2019.

GIBBS, David N. *The Political Economy of Third World intervention: Mines, Money, and U.S. policy in the Congo Crisis*. Chicago: University of Chicago Press, 1991.

GORSHKOV, S. *Las fuerzas navales: su historia y su presente*. Moscú: Progreso, 1976.

GUZMÁN, Spicker, Edgar. Trascendencia del Gasoducto Transiberiano. *Revista Internacional de Defensa*. Bogotá: Escola Superior de Guerra, 1983, p. 363-369.

HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. *Chinese Naval Strategy in the 21st Century: The Turn to Mahan*. London: Routledge, 2008.

KAPLAN, Robert D.; SERRA, Cristiana de Assis. *A vingança da geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

KENT, John. *America, the UN and Decolonisation: Cold War conflict in the Congo*. London: Routledge, 2010.

MOORE, John Evelyn; JANE, Fred. T. *Jane's Fighting Ships*, 1974 – 75. New York: Franklin Watts, 1974.

NAMIKAS, Lise. *Battleground Africa: Cold War in the Congo, 1960 – 1965*. Stanford: Stanford University Press, 2013.

NOBEL. The Nobel Peace Prize 1961: Dag Hammarskjöld. Oslo: The Nobel Foundation, 2021. Disponível em: <https://www.nobelprize.org/prizes/peace/1961/hammarskjold/biographical/>.

O'MALLEY, Alanna. *The Diplomacy of Decolonization: America, Britain and the United Nations during the Congo Crisis 1960 – 1964*. Manchester: Manchester University Press, 2018.

OTAN. *Tratado do Atlântico Norte*. Washington DC, 4 de abril de 1949. Washington, DC, 19 jun. 2017. Disponível em: https://www.nato.int/cps/su/natohq/official_texts_17120.htm?selectedLocale=pt. Acesso em: 24 abr. 2022.

POLMAR, Norman. *The Naval Institute Guide to the Soviet Navy*. 5. ed. Annapolis: Naval Institute Press, 1991.

POLMAR, Norman; BROOKS, Thomas A.; FEDOROFF, George E. *Admiral Gorshkov: the man who challenged the U.S. Navy*. Annapolis: Naval Institute Press, 2019.

RANFT, Bryan; TILL, Geoffrey. *The sea in Soviet Strategy*. London: Macmillan Press, 1983.

SENNA, Cláudio J. D. *Gerenciamento de Crises: usando mapas críticos para organizar o que é complexo e caótico*. Rio de Janeiro: Alta Books, 2017.

SERGEY, Yuferev. Vasily Sokolovsky: comandante da vitória. *Military Review*, Russia, 10 maio 2018. Disponível em: <https://pt.topwar.ru/141244-vasiliy-sokolovskiy-polkovodec-pobedy.html>. Acesso em: 10 maio 2022.

TILL, Geoffrey. *Maritime strategy and the nuclear age*. 2nd. ed. New York: St. Martin's Press, 1984.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 4th ed. London. New York: Routledge Taylor and Francis Group, 2018.

TRITTEN, James J. *Soviet Naval Forces and Nuclear Warfare: Weapons, Employment, and Policy*. 1. ed. Londres: Routledge, 1986.

WEDIN, Lars. *Estratégias marítimas no século XXI: a contribuição do Almirante Castex*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

WEISS, Herbert F. *War and peace in the Democratic Republic of the Congo*. In: CLAPHAM, Christopher (org.). *African Guerrillas*. Oxford: James Currey Publishers, 2012.

NOTAS

¹ Este artigo é uma adaptação da dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval (EGN) pelo capitão de fragata (fuzileiro naval) Vítor Corrêa da Silva, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-EMOS), em trabalho orientado pelo capitão de mar e guerra (RM1) Emilio Reis Coelho.

² As classificações “marinha de águas azuis”, “verdes” e “marrons” referem-se ao raio de ação e à capacidade operacional de uma força naval. Uma marinha de águas marrons (*brown-water navy*) opera restritamente em águas interiores e costeiras, com foco em patrulhas fluviais e defesa litorânea. A marinha de águas verdes (*green-water navy*) atua em mares regionais ou restritos, com alguma projeção além do litoral, mas ainda limitada por logística e cobertura aérea. Já uma marinha de águas azuis (*blue-water navy*) possui capacidade expedicionária global, sendo apta a operar de forma sustentada em oceanos distantes, com grupos-tarefa compostos por grandes navios de superfície, submarinos e apoio logístico. Essa tipologia não é rígida, podendo variar conforme o contexto estratégico e doutrinário de cada país (TILL, 2018; HOLMES; YOSHIHARA, 2008).

³ Para Krushev, os grandes navios representavam a megalomania de Stalin (RANFT; TILL, 1983).

⁴ Eram os submarinos nucleares padrão da ex-URSS. Foram designados classe “Hotel” pela OTAN; na ex-URSS eram denominados como Projeto 658.

⁵ Gorshkov foi informado que os submarinos classe “Hotel” estavam com problemas nos reatores e motores, logo, não eram confiáveis para levar as ogivas nucleares, nem escoltar os mercantes. Estariam disponíveis somente poucos submarinos diesel-elétricos (POLMAR, 1991; POLMAR; BROOKS; FEDOROFF, 2019).

⁶ A classe “Polaris” refere-se aos submarinos da classe “George Washington”, desenvolvidos pelos EUA no final da década de 1950 como os primeiros submarinos lançadores de mísseis balísticos (SLBM). Cada unidade deslocava cerca de 6.700 toneladas em imersão, tinha autonomia nuclear para meses de operação e levava cerca de 16 mísseis Polaris A-1, com alcance de aproximadamente 2.200 km. Sua tripulação era composta por cerca de 120 militares, operando em regime de turnos rotativos (azul e dourado), o que assegurava patrulhas ininterruptas durante a Guerra Fria (MOORE; JANE, 1974).

⁷ Durante a década de 1960 e anos subsequentes, o escoamento do gás natural na ex-URSS (especialmente o proveniente da Sibéria) ocorria prioritariamente por meio de gasodutos, não havendo um sistema de transporte marítimo de Gás Natural Liquefeito (GNL) estabelecido. Isso se devia, entre outras razões, à ausência de infraestrutura de liquefação de gás no país naquela época, o que tornava os oleodutos e gasodutos a única opção viável para transportar o gás, desde os campos siberianos até os mercados consumidores (GUZMÁN, 1983).

⁸ Os elementos que constituem o Poder Marítimo são os componentes das expressões

do Poder Nacional relacionados com a capacidade de utilização do mar e das águas interiores. Os seguintes elementos constituem o Poder Marítimo: a) o Poder Naval; b) a Marinha Mercante, as facilidades, os serviços e as organizações relacionados com os transportes aquaviários (marítimo e fluvial); c) a infraestrutura marítima e hidroviária: portos, terminais, eclusas, meios e instalações de apoio e de controle, dentre outros; d) a indústria naval: estaleiros de construção e de reparos; e) a indústria de defesa de interesse naval; f) a indústria de pesca: embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado; g) as organizações e os meios de pesquisa e de desenvolvimento científico, tecnológico e inovação de interesse para o uso do mar, das águas interiores e de seus recursos; h) as organizações e os meios de exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo; e i) o pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar ou com as águas interiores e os estabelecimentos destinados à sua capacitação (BRASIL, 2023, item 1.2.2).

⁹ Os *destroyers* da classe “Kildin” foram navios soviéticos desenvolvidos a partir da classe “Kotlin”, com adaptações específicas para o lançamento de mísseis. Deslocavam cerca de 3.300 toneladas em plena carga, com comprimento de 126 metros e tripulação de aproximadamente 284 militares. Foram equipados com um lançador simples para mísseis de cruzeiro SS-N-1 *Scrubber*, capazes de transportar ogiva nuclear. Embora representassem um avanço em armamento guiado, sua capacidade de recarga era limitada, o que restringia sua eficácia em ações prolongadas (RANFT; TILL, 1983).

¹⁰ O SS-N-1 *Scrubber* foi o primeiro míssil de cruzeiro antinavio desenvolvido pela ex-URSS para lançamento a partir de navios de superfície. Baseado no míssil terra-terra P-1 *Strela*, tinha alcance de cerca de 250 km, guiamento inercial e capacidade de transportar ogiva convencional ou nuclear. Por sua envergadura e baixa precisão, era empregado em lançadores únicos, sem capacidade de recarga em mar aberto, o que limitava seu uso tático. Entrou em operação no final dos anos 1950 e foi rapidamente substituído por sistemas mais modernos (MOORE; JANE, 1974; RANFT; TILL, 1983).

¹¹ Os *destroyers* da classe “Kotlin” (Projeto 56) foram desenvolvidos pela União Soviética no início da década de 1950 como sucessores da classe “Skoryy”. Deslocavam cerca de 3.200 toneladas em plena carga, com comprimento de 126 metros e tripulação de aproximadamente 284 militares. Equipados inicialmente com canhões de 130 mm, alguns navios da classe foram posteriormente modificados para operar mísseis superfície-ar SA-N-1 *Goa*, formando a subclasse “Kanin”. Esses *destroyers* tiveram papel importante na transição da MURSS para uma marinha com armamento guiado (RANFT; TILL, 1983; MOORE; JANE, 1974).

¹² A classe “Krupny” (designação soviética para o Projeto 57bis) consistia em grandes *destroyers*, inicialmente concebidos como navios antissubmarino, embora também fossem empregados com capacidade antinavio. Deslocavam aproximadamente 4.200 toneladas em plena carga, com cerca de 144 metros de comprimento e tripulação de cerca de 320 militares. Foram armados com mísseis SS-N-1 *Scrubber*, torpedos antissubmarino,

artilharia naval e sistemas de defesa antiaérea. No Ocidente, os navios dessa classe ficaram conhecidos como classe “Kanin”, sobretudo após sua conversão, nos anos 1970, para funções mais modernas, com novos sensores e sistemas de armas (RANFT; TILL, 1983; MOORE; JANE, 1974).

¹³ Os *destroyers* da classe “Kashin” (Projeto 61) foram os primeiros navios soviéticos de grande porte equipados com propulsão por turbinas a gás e desenhados desde o início para combate antiaéreo. Deslocavam cerca de 4.400 toneladas em plena carga, com comprimento de 144 metros e tripulação de 320 militares. Foram armados com mísseis superfície-ar SA-N-1 Goa, canhões duplos de 76 mm, torpedos e foguetes antissubmarino. Sua combinação de velocidade, sensores avançados e sistemas automáticos de controle de fogo fez da classe “Kashin” um marco na modernização da Marinha soviética nos anos 1960 (RANFT; TILL, 1983; MOORE; JANE, 1974).

¹⁴ Embora seu lançamento tenha sido em 1970, o “Kresta II” foi mencionado, no mesmo contexto, por sua importância estratégica e por seu projeto ter sido desenvolvido, na década de 1960.

¹⁵ Essa classe possuía capacidade para 16 helicópteros antissubmarino, deslocava 18 mil toneladas, além de outras capacidades antissubmarino e de defesa antiaérea (RANFT; TILL, 1983).

¹⁶ Esses navios tinham capacidade de receber 20 helicópteros antissubmarino *Ka-25A Hormone* e 13 aeronaves de pouso e decolagem vertical *Yak 36 Forgers*. A classe “Kiev” também possuía diferentes tipos de mísseis, incluindo o SS-N-12 *Sandbox* superfície-superfície, com alcance de 300 MN, além de poder enfrentar submarinos e outras aeronaves com seus mísseis (RANFT; TILL, 1983).

¹⁷ O Controle de Área Marítima de Interesse visa manter o grau de utilização desejável por um período necessário para proteção de objetivos e interesses nacionais em Área Marítima de interesse, bem como para impedir a projeção de poder de um oponente sobre o território nacional (BRASIL, 2023, item 2.7.1).

¹⁸ Jornal russo muito popular entre os militares e os civis da ex-URSS.

¹⁹ A ex-URSS surpreendeu o Ocidente com sua tecnologia e doutrina de operação de mísseis, quando, em 1967, a Marinha do Egito, usando esse míssil, afundou o *destroyer Eilat*, de Israel (RANFT; TILL, 1983).

²⁰ A viagem de circum-navegação de 1966 foi realizada por dois submarinos nucleares soviéticos do Projeto 675 (classe “Echo II”), armados com mísseis de cruzeiro. A missão teve início em setembro de 1966, partindo da Frota do Norte, no Ártico, e seguiu pelas águas do Atlântico Sul, cruzando o Cabo da Boa Esperança, navegando pelo oceano Índico e alcançando o Pacífico. Após realizar exercícios de presença no Sudeste Asiático, os submarinos retornaram à ex-URSS pelo Estreito de Bering, completando a volta ao mundo. A operação teve como objetivo demonstrar a capacidade de alcance global da MUR-

SS e a prontidão operacional de seus meios estratégicos navais (POLMAR; BROOKS; FEDOROFF, 2019).

²¹ Lançados no final da década de 1960, possuíam 800 toneladas e eram armados com mísseis antinavio SS-N-2 *Styx* e SS-N-9, com alcance de 150 MN — poderio considerável para navios de águas costeiras (RANFT; TILL, 1983).

